



Czwartek 5. X. 61 r.

ROK XVIII

Nr 235 (5348)

Po pierwsze zwycięstwo jadą lekkoatleci do Włoch

WARSZAWA PAP. Już 86 spotkań międzystwowych stoczyła nasza lekkoatletyczna reprezentacja. 57 meczów wygraliśmy, dwa zremisowaliśmy i 27 przegraliśmy.

KOLEJNYM PRZECIWNIKIEM będzie drużyna Włoch, z którą polscy lekkoatleci zmierzą się w dniach 7-8 bm. w Palermo. Z Włochami stoczaliśmy dotychczas trzy mecze, ponosząc trzy porażki;

PIERWSZE SPOTKANIE odbyło się w 1927 roku w Rzymie. Gospodarz wygrał 75:54. W polskim zespole startowali wówczas m. in. Forzy, Malanowski, Rother, Freyer. Rewanz odbył się w 1931 r. w Poznaniu. Po zwycięstwie w poprzednich ponownie triumfowali Włosi 73:68. Janusz Kusociński wygrał wówczas dwie konkurencje mając w biegu na 1500 m - 5:58, a na 5000 m - 15:02. Dwa zwycięstwa odniósł także Hejjasz, który w półmaratonie kula uzyskał 15,66, a w rzucie dyskiem 43,16.

Trzecie spotkanie odbyło się w czerwcu 1934 r. we Florencji. Zwyciężyli Włosi 69:51. Polacy wystrzelił tylko 4 konkurencje. Na dystansie 5000 m triumfował mistrz olimpijski Janusz Kusociński - 12:09,00. W skoku w dal Nowak osiągnął 7,38. Przez 14 lat rezultat ten był rekordem Polski. Wyniki tego nie powyśdzyliby się nadal aktualni reprezentanci.

PO WOJNIE lekkoatletyczna reprezentacja



Polski nie miała okazji zmierzenia się z Włochami. Do Palermo Polacy pojedą w charakterze faworytów i należy

Przed spotkaniem Kennedy - Gromyko Optymizm Restona

NOWY JORK, PAP. Znany publicysta Reston, omawiając na łamach „New York Times” mające nastąpić jutro spotkanie ministra Gromyki z prezydentem Kennedym, wyraża pewien optymizm co do jego rezultatów.

Rozmowy, jakie odbyły się w ubiegłym tygodniu między Ruskiem a Gromyką - pisze Reston - przyniosły pewne uspokojenie. Rusk i Gromyko nie usiłowali niczego rozstrzygać, ale zgodzili się co do tego, że wobec mających się rozpocząć poważnych rozmów obie strony powinny „obniżyć temperaturę i uniknąć prowokacyjnych posunięć”. Istnieje obecnie - stwierdza Reston - perspektywa spokojnej dyskusji na temat problemu niemieckiego.

Tak się karmi...



Pierwszy raz w Szczecinie

Zmotoryzowana kawalkada cyrkowców przeciągnęła ulicami miasta

DZIŚ w południe ulicami śródmieścia przeciągnęła jedyną w swoim rodzaju, zmotoryzowaną kawalkadą 70 wozów cyrkowych, zaprzęgniętych do... 70 traktorów i ciągników. TO PRZEJAZD DO SZCZECINA wielki, międzynarodowy cyrk „POZNAN”, który raz za razem przetransportował swoje bieżące namioty w centrum na placu przy zbiegu ulic Buźka i Roosevelta. Największą sensacyjność budziły oczywiście wozy-biaski, mieszczące czerstwe zwierzęta: bengalskie tygrysy, czeladzkielne małpy, kotki atabskiej pawiany itp. Pierwsze przedstawienie dał cyrk „POZNAN” już w sobotę. (4)

Na rowerze dookoła świata

NOWY JORK. Do Vancouver przybył 12-letni Conrad Dube, który udaje się na rowerze w szóstą podróż dookoła świata.

Współpraca nauki i praktyki

ZAMKU nadają okrętowcy

DZIŚ o godz. 9.30 w odświętnie udekorowanej sali kameralnej Zamku Książąt Pomorskich rozpoczęły się trzydniowe obrady IV Sesji Naukowej Okrętowców. Do naszego miasta przybyli czołowi teoretycy i praktycy krajowego oraz europejskiego budownictwa okrętowego. Przybyli również przedstawiciele centralnych władz gospodarczych oraz wojewódzkich władz partyjnych i państwowych.

„GRYFY” dla zasłużonych

PREZYDIUM WRN w Szczecinie przyznało prof. JERZEMU DOERFFEROWI z Politechniki Gdańskiej, konsultantowi Stoczni Szczecińskiej, mgr inż. LEONARDOVI SKRZYPSKIEMU - dykt. technicznemu Stoczni Szczecińskiej i mgr inż. MIKOŁAJOWI THIERNEMU ze szczecińskiego oddziału CBKO złote odznaki „Gryfa Pomorskiego” oraz inż. LESZKOWI BEDNARSKIEMU z CBKO oddziału Szczecińskiej Stoczni WACŁAWOWI CZUCHONSKIEMU, inż. JOZEFOWI JAWORSKIEMU, technikowi STANISŁAWOWI KRUPIE, inż. BOGUSŁAWOWI KOŁAJCZYKOWI, inż. STANISŁAWOWI SKRÓBOWI ze Stoczni Szczecińskiej, inż. JERZEMU PIKORZ-NALECKIEMU i inż. ROHDANOWI PIKORSKIEMU z CBKO oddziału Szczecińskiego oddziału „Gryfa Pomorskiego”.

W imieniu gospodarczy uczestników sesji oraz zaproszonych gości powitał przewodniczący Komitetu Organizacyjnego Sesji, dyrektor techniczny Stoczni Szczecińskiej - mgr inż. Eugeniusz SKRZYPSKI.

Następnie Przew. WRN Wł. Migon złożył okretowcom w imieniu władz i społeczeństwa Ziemi Szczecińskiej życzenia owocnych obrad.

Otwarcia IV Sesji Naukowej Okrętowców dokonał przewodniczący Honorowego Komitetu Organizacyjnego prof. Jerzy DOERFFER z Wydziału Bu-

dowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. (Dokończenie na str. 2)



STOSUJĄC nowoczesne metody budowy statków, szczecińscy okrętowcy budują na nie wykorzystanych pochylaniach ośrodek „Odra” wielusełtonowe sekcje rufove dla 10-tysięczników. Na zdjęciu: wodowanie sekcji.

Foto - Cieślak

Oberlaender znów na widowni

Archiwum Federalne nie zamierza udostępnić kata Warszawy Reinefartha

BONN PAP. Prokuratura we Flensburgu prowadząca śledztwo w sprawie byłego generała SS Reinefartha odpowiedzialnego za zniszczenie Warszawy - jak informują tutejsze koła dziennikarskie - bezkriticznie zabiega o udostępnienie jej części dokumentów dotyczących działalności IX Armii Wehrmachtu operującej na terenie Warszawy w okresie powstania.

DOKUMENTY TE Pragi następujące świadectwo: „Azerbejdżancki batalion, który tak wspaniale zasłużył się przy stłumieniu powstania warszawskiego nadal daje się w szczególności do zwalczania band”.

Wczoraj w stolicy przy okrągłym stole - jutro w Szczecinie

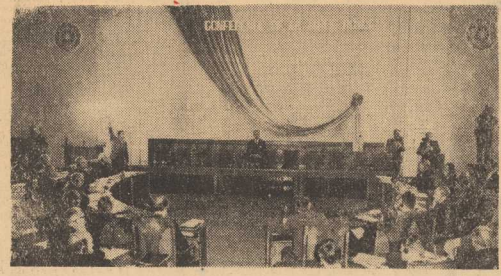
W WARSZAWIE, w Spółkanie poświęcone nie byłaby problemowi Niemiec i bezpieczeństwa Europy. Uczestniczyli w nim czelownicy z 20 krajów Wschodu i Zachodu.

W piątek kilkunastu krajów przyjeżdża do Szczecina. Zwiędza będą miasto, port, po czym udadzą się na Wybrzeże.



Brandt w drodze do N. Jorku

BERLIN. Burmistrz Berlina zachodniego Willy Brandt odleciał dziś w godzinach popołudniowych do Nowego Jorku. Spotka się on między innymi z obserwatorem za chłodnoniemieckim przy Organizacji Narodów Zjednoczonych Knudem Stejnem.



PRZEMYSŁ okrętowy jest jedną z najmłodszych gałęzi polskiej gospodarki, a jednocześnie najbardziej prężną. W stoczniach w tym czasie wysunął się pod względem wielkości produkcji na 9 miejsce w Polsce i 8 miejsce pod względem wielkości eksportu. A szczególny przebieg od absolutnego zera, bez pochylani, hal i biur konstrukcyjnych, a co najważniejsze bez doświadczonych kadr inżynierskich i robotniczych. Mimo tego już w trzy lata po zakończeniu wojny Stocznia Gdańska rozpoczęła budowę pierwszych statków radwogowców typu „Soledek”. W latach 1948-52 uruchomiono dalsze stocznie - Stocznia Szczecińska, Stocznia Połana w Gdańsku oraz Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni.

OPROZC zaspokajania potrzeb własnej floty handlowej i rybackiej - przemysł okrętowy przekazał armatorom zagranicznym w latach 1958-1959 - 250 statków o łącznej nośności 706 tys. DWT. W latach 1960-1963 nasze stocznie wybudują kilkadziesiąt statków o nośności 2100 tys. DWT, z czego około 700 tys. DWT otrzyma flota krajowa. Ponadto ten sam przemysł ma być przeznaczony na eksport. Warto przy tym zwrócić uwagę, że importujemy naszych statków - nie tylko panstwa obozu socjalistycznego, ale również kraje kapitalistyczne o bardzo starych tradycjach budownictwa okrętowego. Wystarczy przypomnieć, że statki rybackie zakupiły u nas Francja i Wielka Brytania.

JAK to się stało, że młoda dziedziina naszej produkcji - w tak krótkim czasie zyskała sobie wysoką ocenę wista żeglugowego? KLUCZEM do tej zagadki są - jak zawsze - ludzie, fachowcy. W ciągu 15 powojennych lat potrafiliśmy wykształcić kadre okrętowców, zdolnych, młodych ludzi, którzy po mistrzowsku opanowali trudne rzemiosło budowy statków, opanowali wiedzę gromadzoną w innych krajach przez dziesiątki i setki lat. Tym właśnie ludziom - inżynierom, technikom i robotnikom zawzięciemu wysoki poziom naszego przemysłu okrętowego i jego wysoką ocenę w świecie. ROZPOCZĘTA dziś sesja - jest jak wykładanie nazw - sesja naukowa, małym wzbudzić doświadczeń naszych okrętowców, dorobek mimo krótkiego czasu objawy i chętnie przemianowy przy zwracaniu. Świadczy o tym chociażby udział w sesji obcych naukowców z dziedzin budowy statków. IV NAKRÓWEJ Sesji Okrętowców życzymy jak najbardziej owocnych obrad!

Mgr Inż. ST. NOWICKI

Dyr. Techniczny Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego

Druga lokata dla „Warskiego“

NASI GOŚCIE

Doc. Dr Inż.
P. A. Doroszenko

Решают кадры

Сегодня во Дворце Князей Помераний состоялся открытие прений IV Научной Сессии Судостроителей.

Судостроительная промышленность является самой молодой и одновременно самой динамичной отраслей польского народного хозяйства.

В относительно краткие сроки наше судостроительство выдвинулось на девятое место в мире по величине продукции и на шестое место в области экспорта судов.

Кроме удовлетворения потребностей собственного торгового и рыболовного флота — судостроительная промышленность доставляла в период 1950—1959 заграничным арматорам 280 судов в 700 тысяч тонн общего изменения. В период 1960—65 наши судостроители построили несколько сот судов в 2100 тысяч тонн водоизмещения. 700 тысяч тонн из этого числа погрузили наш собственный флот. Остальной тоннаж предназначен на экспорт.

Каким обстоятельством наша молодая судостроительная промышленность обязана столь высоким достижениями?

Причины этого явления несомненно сложны — но решающую роль в этом деле сыграли люди — наши специалисты. В течение 16 последовательных лет мы сумели пригласить кадры юных но способных судостроителей которые в сравнительно краткий срок накопили много знаний и мастерства, овладели трудным судостроительным ремеслом.

Именно эти инженеры, техники и рабочие мы обязаны высоким уровнем нашего судостроительства и его лестной оценкой в мире.

Сегодняшняя сессия — это научное совещание целью которого является дальнейшее обогащение опыта и достижения наших судостроителей. Участие в прениях сессии многих зарубежных научных работников. Яркое свидетельство о значении этого достояния.

IV Научной Сессии Судостроителей желаем полного успеха!

Their active ments are big!

This morning in the Szczecin Castle of Pomeranian Princes began the IV th Annual Scientific Session of Polish Society of Naval Architects.

Polish Shipbuilding industry is one of the youngest branches of Polish economy, but it is one of the most vigorous. In quite a short time it took the 9 th place in the world's production and became the world's 6 th exporter of ships.

They produced not only for Polish Merchant Marine and fisheries but also for export and from 1950 till 1959 they sold abroad 280 vessels of 700,000 DWT.

During the Five Year Plan 1960—1965 our yards will build 2,100,000 DWT of ships, of what 700,000 DWT for Polish owners and 2,100,000 DWT for export.

It is worth to be mentioned that we sell ships not only for socialist countries but also for capitalist ones having very old traditions in shipbuilding. Even France and Great Britain bought in Poland some fishing craft.

A question poses itself: Now could it happen that such a young industry gained such a good renown in the shipping world?

The answer is simple: It was the work of young people. During 16 years we trained our shipbuilders. Young, apt men who learned the difficult art of building ships and learned it with mastership, learned in few years the knowledge that in other countries was gathered during centuries.

These men — engineers, technicians and workers created the high rank of the Polish shipbuilding industry and its estimation by the shipping world.

The IV th Scientific Session has the aim to enrich the achievements of Polish naval architects, the great achievements though gathered in very short time. The presence of many eminent foreign scientists and specialists proves it. We wish the IV th Annual Scientific Session of Polish Society of Naval Architects many fruitful results of their debates.

Wśród historyków, szczególnie polskich, utrwalilo się do ostatnich czasów przekonanie, że jednym ze środków zegulgi po morzu w okresie starożytności i średniowiecza była zwykła dębanka. Podstawę takiego sądu stanowiła z jednej strony wraki łodzi — dębany, znajdujące na dnie Bałtyku, z drugiej zaś strony dość liczne zmianyki pisane, mówiące o uprawianiu tej glugi pełnomorskiej przy pomocy dębany. Mimo tak obiektywnej przesłanki możliwość zegulgi po morzu dębanyka budzi wątpliwość okrętowców i żeglarzy. Zarówno jedni jak i drudzy kwestionują możliwość uprawiania zegulgi pełnomorskiej przy pomocy zwykłej dębany. Twierdzą oni — tym, że większość budowanych jednostek dębanyka wypłyła na

na przestrzeni od VIII do XII wieku. W opanarciu o pełen zbiór dostępnych źródeł można zakładać, że w okresie wczesnego średniowiecza budowano już szereg różnych typów klepkowych jednostek pełnomorskich o napędzie wiosłowym i wiosłowo - żaglowym, od małych rybackich począwszy, a na dużych statkach transportowych kończąc. Do trwałych zabytków archeologicznych oraz źródła pisane dowodzą, że różniły się one szczegółowo i rozwiązaniami technicznymi i wyglądem od współczesnych produkowanych łodzi kowanych i skandynawskich.

Współczesne analogie znane z terenów Skandynawii oraz dane etnograficzne przemawiają za tym, że większość budowanych jednostek dębanyka wypłyła na

Mgr H. KNIE

Trochę historii

ZACZEŁO SIĘ OD DŁUBANKI

morze, musi być zagrożona w takie urządzenia, które zapewniają, żelazne łodzi i znajdujące się na niej towary, całkowite bezpieczeństwo.

W zespole zabytków etnograficznych i archeologicznych pochodzących z terenów Pomorza, zachowały się oprócz dębanyka znalezionych w morzu, również egzemplarze innych jednostek nływających, a mianowicie: wraki dębanyka wzmocnionych wręgami o burtach podwyższonych jedną lub kilkoma nadbudowlami, szereg łodzi klepkowych lub ich fragmenty, oraz spora ilość zabawek wykonanych przez dzieci. Wszystkie te materiały wazymnie wzięte wyznaczają w pewnym stopniu drogę rozwoju słowiańskiego szlucnictwa

niezbyt skomplikowanych żeszłazach drewnianych na płaszcach, na łąkach lub na łodzi. Odkryty w Wollinie kierat drewniany o niespotykanym dotąd rozwiązaniu konstrukcyjnym zdaje się dowodzić, że ówczesne stocznie posługiwały się już szeregiem maszyn prostych do wciągania lub ściągania budowanych jednostek z pochylni.

Zmiany jakie dotychczas konowały się w Bałtyku na Pomorzu w połowie XIII w. w stosunkach gospodarczych, społecznych i politycznych, do prowadziły do czasowego odsunięcia głównych szlaków handlu morskiego od pomorskiego wybrzeża. Okoliczność ta stała się powodem załamania

(Dokończenie na str. 2)

POLSKI przemysł okrętowy swodował w 1960 r. statków o łącznej nośności 300 tys. DWT, zajmując tym samym według oficjalnych statystyk — 9 miejsce w świecie. Równolegle z rozwojem produkcji wzrastał eksport polskich statków. Wśród wielu branż przemysłu maszynowego — stocznie zajmują obecnie pierwsze miejsce pod względem wartości eksportu, dostarczając zagranicznym armatorom 70 proc. swojej produkcji.

Aby sukces ten osiągnąć przemysł okrętowy musiał obok zwiększenia zdolności produkcyjnej podnieść poziom techniczny budowanych statków, aby móc z powodzeniem konkurować na światowym rynku okrętowym.

Do poważnych osiągnięć należy uruchomienie produkcji na pochylniach „Wulkan”. Inicjatywa włączenia tych pochylni do produkcji statków pozwoliła w efekcie ko sztem stosunkowo niewielkich nakładów inwestycyjnych rozszerzyć asortyment budowanych jednostek i za oferować armatorom pozukiwane, większe statki, zwiawszając dziesięciokrotnie. Na pochylniach tych powstana też motrowe trampy o nośności 14.500 DWT, przeznaczone dla Polskiej Żeglugi Morskiej.

Stocznia Szczecińska posiada znaczny dorobek w zakresie dokonań budowy statków. Stosowanie postępu technicznego, wprowadzanie w życie najnowszych osiągnięć jest bardzo charakterystyczne i cenne w kolektywie stoczniowym.

Do roku 1965 stocznia nasza osiągnęła produkcję rzędu 450 tys. DWT, przy czym Stocznia Szczecińska w tym samym czasie podwoiła produkcję. Zadaniem jest w pełni wykonać. Na ukończeniu jest budowa urządzeń produkcyjnych, przy pomocy których budowa takich tonażu jest możliwa. Niemniej realizacja tak poważnych zadań wymaga dalszego doskonalenia metod produkcji i podwyższenia jakości statków — rozumiejąc oczywiście sprawę jakości jak naj szerszej — a więc od dalszego doskonalenia projektu statku do poszczególnych jego elementów wykonywanych w stoczni.

Zadania nakreślone do 1965 r. zamkną drugi etap rozwoju polskiego przemysłu okrętowego. Plany perspektywiczne opracowywane obecnie w oparciu o wyciszone kierownictwa polityczne i gospodarczego zakładają dalszy dynamiczny rozwój przemysłu okrętowego. Zarówno nasz kraj jak i państwa demokratyczne ludowych potrzebują statków. Niezbędna jest flota statków politycznych i gospodarczych.

Zadania oczekujące polskich okrętowców są niewątpliwie trudne. Okres tworzenia tej gałęzi produkcji o nowa, okres nacięzszy, wymagający nie tylko budowania okrętów, ale przede wszystkim zdobywania podstawowych wiadomości mamy już za sobą. Dysponujemy podstawowym kapitałem wykwalifikowanymi fachowcami, dla których nie ma rzeczy niemożliwych.

**STOCZNIA
SZCZECIŃSKA**
Widok na pochylnie
osrodka „Odra”
foto St. Cieślak

jest dziekanem Wydziału Budowy Maszyn Okrętowych Leninogradzkiego Instytutu Budowy Okrętów i kierownikiem Katedry Technologii Budowy Maszyn Okrętowych.

W dorobku swoim posiada szereg książek jak np. Technologia budowy maszyn okrętowych, Technologia kotłów okrętowych i inne, dobrze znane polskim okrętowcom. W ostatnich latach doc. dr inż. Doroszenko zajmuje się badaniami nad problemami związanymi z zastosowaniem ciężkich paliw do opalania kotłów okrętowych.

Wyniki tych badań zastosowano w eksploatacji statków parowych w ZSRR. Praca ta była opublikowana i przedłożona na Międzynarodkowej Wystawie Góspodarczej (WD NH) w Moskwie w r. 1960 i uzyskała Złoty Medal. W referacie wygłoszonym na Sesji Naukowej Okrętowców w Szczecinie, doc. Doroszenko przedstawił rezultaty badań nad zastosowaniem ciężkich paliw w kotłach okrętowych.

Prof. Dr Inż. W.P.A.
Van Lammeren

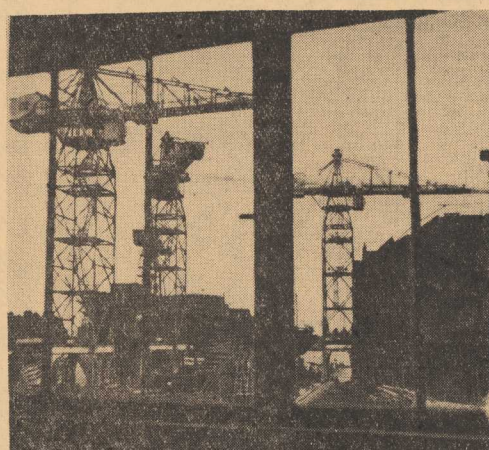
jest dyrektorem Holenderskiego Instytutu Badań Okrętowych w Wageningen i profesorem Teorii Okrętów na Politechnice w Delft.

Sua sława i ogólnie poważanie wśród okrętowców całego świata osiągnął on przez systematyczne badania złożonych zagadnień oporu, a zwłaszcza napędu śrubowego okrętów, dzięki którym wiedza na tym odcinku nauki została znacznie pogłębiona, zaś przez je go liczne publikacje udostępnione szerokiej ogółowi inżynierów i techników budownictwa okrętowego. Ponadto, prof. van Lammeren zapoczątkował i nadal kieruje wysocy wartościowym wydawnictwem serii dzieł obejmujących całokształt budownictwa okrętowego, a więc zarówno budowę okrętów jak maszyn okrętowych, krętkowanym w Holandii w języku angielskim. Dzieła te przyczyniają się znacznie do pogłębienia wiedzy zarówno teoretycznej jak i praktycznej w tej dziedzinie nauki.

Pod jego również kierunkiem w Wageningen, przed dwoma laty, uświetnili sue przeszłością dwaj polscy okrętowcy z Politechniki Gdańskiej, w zakresie badań modelowych statków i napędów okrętowych.

Inż. W. Henschke

jest kierownikiem Okrętowego Basenu Modelowego w Poczdamie pod Berlinem, podległego Instytutu Budowy Okrętów w Rostoku, odznaczony tytułem Zasłużonego Technika Ludowego, obdarzony został godnością doktora „honoris causa” za poważne osiągnięcia naukowo-techniczne w rozwoju małych jednostek, jak też za usługi w rozwoju techniki modelowych prac badawczych oraz w odbudowie Basenu Modelowego w Poczdamie. Jako specjalne osiągnięcie wymieniono także wydanie przez inż. Henschkego dzieła pt.: „Schiffbautechnisches Handbuch”.



Bezpieczeństwo załogi i pasażerów

Stateczność statku uszkodzonego

NIEZAPALNIWOŚĆ, czyli zdolność utrzymania się okrętu na powierzchni bez zatopienia jednego lub kilku jego przedziałów, zależy od spełnienia dwóch kryteriów, w równym stopniu określających tę zdolność. Jest to kryterium zachowania zapasu pływalskości, konieczna dla utrzymania się statku na powierzchni po zatopieniu określonej ilości jego przedziałów, oraz kryterium zapewnienia jednostce właściwej stateczności w tych warunkach.

Z punktu widzenia ratowania pasażerów i załogi spełnienie kryteriów dostatecznego zapasu stateczności jest ważniejsze niż zapewnienie zapasu pływalskości. Tonicie statku od utraty pływalskości bywa zwykle bardzo powolne i jest czas na przeprowadzenie akcji ratowniczej, natomiast tonienie na skutek stateczności bywa bardzo szybkie i wykorzystanie środków ratunkowych w tym wypadku jest zupełnie niemożliwe. Dlatego też zapewnienie jednostce stateczności w warunkach naruszenia szczelności kadłuba powinno odgrywać pierwszoplanową rolę w zagadnieniu niezapalności statków.

PEENE naukowca opracowanie zagadnienia niezapalności i wprowadzenie go do zagadnień objętych pojęciem tonię okrętu było zasługą akademika A. N. KRYLOWA. Docenił on także całkowite zagadnienie stateczności jednostki w wypadku zatonięcia przedziału. W 1902 r. pisał on:

„Oprócz pływalskości należy zapewnić i stateczność okrętu. Osiągnąć to można przez zgodność podziału nad wodnych części okrętu z podziałem ładunku... Natomiast zasada podziału powinna być taka, żeby pływalskość traciła wcześniej, niż stateczność, a krócej: żeby okręt tonął nie przewracając się”.
Z przytoczonego cytatu widać, że Krylow do ceniał zagadnienie stateczności awaryjnej i stawiał go na pierwszym miejscu, przed zagadnieniem pływalskości awaryjnej. Było to słuszne zarówno z punktu widzenia ratowania ludzi znajdujących się na statku jak i z punktu widzenia właściwości bojowych okrętów wojennych.

Pierwsze próby rozwiązania problemu niezapalności statków pasażerskich miały miejsce w drugiej połowie XIX wieku. W 1889 r. w Angli powstał Komitet do opracowania norm zapewnienia bezpieczeństwa ludzi na morzu. Wkrótce w Angli i w Niemczech ukazały się przepisy o podziale statków pasażerskich na wodoczesne przedziały. Jednak dopiero po tragicznym zatonięciu „Titanica” w kwietniu 1912 r. w Angli powstał Komitet, którego zadaniem było przygotowanie materiałów do zawarcia Międzynarodowej Konwencji Bezpieczeństwa na morzu.

W rezultacie została zwolana w 1914 r. międzynarodowa konfe-

rencyjna, która opracowała konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu. Jednak pierwszą wojną światową przeszkodziła wprowadzeniu jej w życie, a po zakończeniu wojny okazało się, że niektóre punkty przeobraziły się w punkty przedziałów, które to obliczenie uwzględnił jedynie warunek zachowania zapasu pływalskości statku przy zatopieniu jednego lub więcej jego przedziałów. Zasadniczo stateczność awaryjnej nie znalazła odbicia w wy-

maganiach tej Konwencji. Dopiero w 1948 r. nowa Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu wprowadziła punkt określający warunki stateczności awaryjnej statków pasażerskich.

Wiadomo, że każdy statek budowany zgodnie z jakimkolwiek przepisami istniejących na świecie towarzystw klasyfikacyjnych, odnośnie ilości groźli, maksymalnej minimalnej długości przedziału, oraz wielkości wolnej burty, zapewniają jednostkę odpowiednią zapas pływalskości w wypadku uszkodzenia kadłuba. Nie ma natomiast żadnego ograniczenia odnośnie stateczności awaryjnej w żadnym z przepisów istniejących towarzystw klasyfikacyjnych dla jednostek handlowych, rybackich czy specjalnych. Nie przewidują one także istniejące przepisy inżynierskie dla wielu statków specjalnych. Np. jednostek przemysłowych, których rozwiązania konstrukcyjne wywołują z ich specyficznego przeznaczenia w dużym stopniu pogarszają stateczność awaryjną w stosunku do zwykłych jednostek handlowych. Podobnie dla jednostek handlowych często sposób załadunku i samą specyfiką ładunku stwarzają warunki zupełnie różnorodne i często bardzo niebezpieczne z punktu widzenia stateczności awaryjnej, czyli z punktu widzenia niezapalności, dla zapewnienia której stworzono cały szereg przepisów międzynarodowych.

Jeżeli nawet nie zapewnią jednostce niezapalności, to powinno się bezwzględnie zapewnić stateczność przy zatopieniu przedziału, tak aby statek tonął nie przewracając się. Wymagają tego względy bezpieczeństwa, ponieważ nagłe przewrócenie się statku uniemożliwia stosowanie nawet najlepszych środków ratunkowych. Niewzględnie warunków stateczności awaryjnej może zniechęcić wszystkie inne osiągnięcia w dziedzinie zwiększenia bezpieczeństwa statków uszkodzonych, przewidzianych Międzynarodową Konwencją o Bezpieczeństwie Życia na Morzu.

W 1929 r. w Londynie przyjęto nową Międzynarodową Konwencję o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, która określała zasady podziału grodzowego statków pasażerskich. Był on oparty o obliczenia krytycznej długości przedziałów, które to obliczenie uwzględnił jedynie warunek zachowania zapasu pływalskości statku przy zatopieniu jednego lub więcej jego przedziałów. Zasadniczo stateczność awaryjnej nie znalazła odbicia w wy-

maganiach tej Konwencji. Dopiero w 1948 r. nowa Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu wprowadziła punkt określający warunki stateczności awaryjnej w żadnym z przepisów istniejących towarzystw klasyfikacyjnych dla jednostek handlowych, rybackich czy specjalnych. Nie przewidują one także istniejące przepisy inżynierskie dla wielu statków specjalnych. Np. jednostek przemysłowych, których rozwiązania konstrukcyjne wywołują z ich specyficznego przeznaczenia w dużym stopniu pogarszają stateczność awaryjną w stosunku do zwykłych jednostek handlowych. Podobnie dla jednostek handlowych często sposób załadunku i samą specyfiką ładunku stwarzają warunki zupełnie różnorodne i często bardzo niebezpieczne z punktu widzenia stateczności awaryjnej, czyli z punktu widzenia niezapalności, dla zapewnienia której stworzono cały szereg przepisów międzynarodowych.

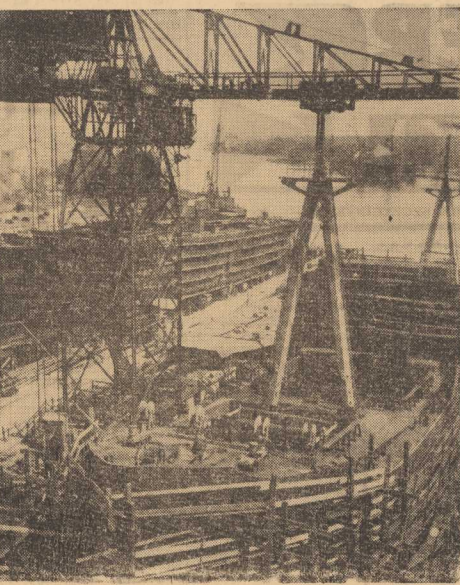
Wymagane odnośnie ilości groźli, maksymalnej minimalnej długości przedziału, oraz wielkości wolnej burty, zapewniają jednostkę odpowiednią zapas pływalskości w wypadku uszkodzenia kadłuba. Nie ma natomiast żadnego ograniczenia odnośnie stateczności awaryjnej w żadnym z przepisów istniejących towarzystw klasyfikacyjnych dla jednostek handlowych, rybackich czy specjalnych. Nie przewidują one także istniejące przepisy inżynierskie dla wielu statków specjalnych. Np. jednostek przemysłowych, których rozwiązania konstrukcyjne wywołują z ich specyficznego przeznaczenia w dużym stopniu pogarszają stateczność awaryjną w stosunku do zwykłych jednostek handlowych. Podobnie dla jednostek handlowych często sposób załadunku i samą specyfiką ładunku stwarzają warunki zupełnie różnorodne i często bardzo niebezpieczne z punktu widzenia stateczności awaryjnej, czyli z punktu widzenia niezapalności, dla zapewnienia której stworzono cały szereg przepisów międzynarodowych.

Oczywiście niedopuszczalne jest też stawianie dla wielu statków specjalnych. Np. jednostek przemysłowych, których rozwiązania konstrukcyjne wywołują z ich specyficznego przeznaczenia w dużym stopniu pogarszają stateczność awaryjną w stosunku do zwykłych jednostek handlowych. Podobnie dla jednostek handlowych często sposób załadunku i samą specyfiką ładunku stwarzają warunki zupełnie różnorodne i często bardzo niebezpieczne z punktu widzenia stateczności awaryjnej, czyli z punktu widzenia niezapalności, dla zapewnienia której stworzono cały szereg przepisów międzynarodowych.

Jeżeli nawet nie zapewnią jednostce niezapalności, to powinno się bezwzględnie zapewnić stateczność przy zatopieniu przedziału, tak aby statek tonął nie przewracając się. Wymagają tego względy bezpieczeństwa, ponieważ nagłe przewrócenie się statku uniemożliwia stosowanie nawet najlepszych środków ratunkowych. Niewzględnie warunków stateczności awaryjnej może zniechęcić wszystkie inne osiągnięcia w dziedzinie zwiększenia bezpieczeństwa statków uszkodzonych, przewidzianych Międzynarodową Konwencją o Bezpieczeństwie Życia na Morzu.

W 1929 r. w Londynie przyjęto nową Międzynarodową Konwencję o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, która określała zasady podziału grodzowego statków pasażerskich. Był on oparty o obliczenia krytycznej długości przedziałów, które to obliczenie uwzględnił jedynie warunek zachowania zapasu pływalskości statku przy zatopieniu jednego lub więcej jego przedziałów. Zasadniczo stateczność awaryjnej nie znalazła odbicia w wy-

maganiach tej Konwencji. Dopiero w 1948 r. nowa Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu wprowadziła punkt określający warunki stateczności awaryjnej w żadnym z przepisów istniejących towarzystw klasyfikacyjnych dla jednostek handlowych, rybackich czy specjalnych. Nie przewidują one także istniejące przepisy inżynierskie dla wielu statków specjalnych. Np. jednostek przemysłowych, których rozwiązania konstrukcyjne wywołują z ich specyficznego przeznaczenia w dużym stopniu pogarszają stateczność awaryjną w stosunku do zwykłych jednostek handlowych. Podobnie dla jednostek handlowych często sposób załadunku i samą specyfiką ładunku stwarzają warunki zupełnie różnorodne i często bardzo niebezpieczne z punktu widzenia stateczności awaryjnej, czyli z punktu widzenia niezapalności, dla zapewnienia której stworzono cały szereg przepisów międzynarodowych.



Mgr inż. EUGENIUSZ SKRZYMSKI
Dyr. Techniczny Stoczni Szczecińskiej

KADŁUBY STATKÓW
OPLATANE SIĘCIĄ
RUSZKOWAN
foto St. Cieślak

NOWA TECHNIKA w Stoczni

Lata 1956-61 są okresem przełomowym dla Stoczni Szczecińskiej. W tym czasie zakończono budowę serii wozłowców o nośności 3200 DWT na których zdobyliśmy podstawową wiedzę o budownictwie okrętowym. Władze nadzredecydowały, że Szczecin rozpocznie budowę nowoczesnych motorowców do przewozu drobnicy.

Rozpoczęto więc budowę serii popularnych sześciocyfrowych typu B-55. Z serii tej wybudowano tylko nie wiele jednakowych jednostek. W trakcie budowy nastąpiła stale ulepszenia, zmieniała konstrukcję dostosowując do życzeń armatora polskiego i brytyjskiego, stosowano wreszcie różne typy silników M.A.N. B & W w kilku wykonaniach, wreszcie silnik D-55 polskiej konstrukcji Ogółem na dwunastu zbudowanych jednostkach miało miejsce pięć mutacji, przy czym najbardziej serla składała się z czterech statków.

Po sześciocyfrowkach opracowano również budowę jednostek, typu B-53 o nośności 450 DWT, dziesięciocyfrowych grzywnowców dla Indonezji, a ostatnio osmioletni czternastoletni. Odbiem stoczni w chwili obecnej buduje osiem różnych typów jednostek dla kraju i na eksport.

Za różnorodność i malarstwo wymaga dużego wysiłku kadry inżyniersko-technicznej, mistrzów i robotników, w oparciu o szeregi nowych metod konstrukcyjnych, technologicznych i organizacyjnych. Wydało się, że dziś z okazji dziesięciolecia, przystało by wspomnieć o niezapalności, o której wspomnieliśmy w artykule „Bezpieczeństwo życia na morzu”.

Jak już wspomnieliśmy, zadania produkcyjne wymagały nowej technologii. Tak dozwoliła myśl pewnego rewolucjonizowania budowy dużych jednostek. Przy budowie ośrodka „Wulkan” pomysłowa i wysoko kwalifikowa-

nych robotników trasy zostały zmodyfikowane, kabli i użytkownika elementów wydoształeniowych w kadłubie. Ostatnio brygada wprowadza prefabrykację wszystkich rurociągów słowni poza statkami. Pozwoli to zlikwidować wiele czynności technologicznych i zmechanizować pewne prace rurarskie. So dozwolimy się, że nie całkowitym zrealizowaniem tych zamierzeń osiągniemy obniżenie pracoochłonności prac rurarskich w słowni o ok. 15 procent.

Prace drzewno-malarskie zostały zmodyfikowane przez wprowadzenie zmechanizowanych narzędzi i nowych metod. Coraz częściej stosuje się masę pokładową „Centek”, zastępującą plankowanie polichlorowpianowe chronione, a obecnie przy współpracy ze stocznią, Nippon w NRD wprowadzamy aparowanie szpilek przez drzewo.

W dziedzinie produkcji mechanizmów przeszliśmy od wind parowych do wind elektrycznych jedynkowych, kotłowniczych i kabestanów. Opótem produktu jest obecnie 32 typy tych mechanizmów. Trudno jest w krótkim artykule dać pełny przegląd osiągnięć technicznych Stoczni Szczecińskiej. Osiągnięcia te są jednak znaczne, a dalsze wdrażanie postępu technicznego umożliwi naszej stoczni zwiększyć w najbliższych latach produkcję w dwójnasób.

Oddano też do eksploatacji hale prefabrykacji i obróbki z nowoczesnym osrodek potokowej obróbki blach i trasowanie optyczne, przy czym przepustowość tej ostatniej przekroczyła wskaźniki zakładane przez producenta urządzeń o 5-7 procent. W osrodku obróbki blach i trasowania optycznego blach strutowana konstrukcji własnych i innych firm. Prowadzone są obecnie prace nad konserwacją strutowanych blach.

Do najpoważniejszych osiągnięć technologicznych i organizacyjnych w wyposażeniu jednostek za liczyć można zespół urządzeń wprowadzających zwiększony zakres unifikacji i prefabrykacji wyposażenia. Pracująca od roku brygada trasarska składa się z konstruktorów i wysoko kwalifikowa-

W pracowniach CBKO

SZCZECIŃSKI Oddział Centralnego Biura Konstrukcyjnego (CBKO) powstał w 1958 r. ze stocznego biura konstrukcyjnego, które w tym czasie zatrudniało około 70 osób. Rozbudowa potencjału Stoczni Szczecińskiej oraz wzrost znaczenia szczecińskiego ośrodka przemysłu okrętowego zdecydowały o szybkim rozwoju pracowni CBKO. W pracowniach stocznego biura zatrudnia 210 osób personelu inżyniersko-technicznego oraz 30 osób administracji. Możliwość dalszego rozwoju są poważne — brak niestety kadry okrętowej. Szczecin nie posiada bowiem nie tylko Wydziału Budowy Okrętów na Politechnice, ale nawet średniej szkoły tego typu.

Inż. Bohdan PNIEWSKI poinformował nas nad czym pracują obecnie konstruktorzy szczecińskiego oddziału CBKO.

Do końca roku zostanie ukończony projekt roboczy statku o nośności 10 tys. DWT dla Indonezji. Jest to nowa wersja B-54, poważnie zmieniła, zostaną tu m. in. zastosowane rozwiązania wzdużna zamiat poprzecznych.

Od podjęcia opracowania szczecińskiego konstruktora projekt trami pa o nośności 12.700 — 14.500 DWT. Statki tego typu są przewidziane dla PZM, a ich głównym konstruktorem jest mgr inż. J. PISKORZ-NALECKI. Projekt kadłuba jest już gotowy, zakończenie prac nastąpi w końcu stycznia lub na początku lutego 1963 roku.

W opracowaniu znajduje się też nowy projekt Lewanta B-49 o nośności 4.300 DWT. Umiany przez widują tu 4 ładownie, a nie jak poprzednio 5, w tym jedną chłodzoną, zmniejszy się nadbudowca i zastosuje pokrywy automatyczne do luków na górnym pokładzie. Projekt wstępny tego statku powstał w CBKO Gdańsk, natomiast projekt techniczny w Szczecinie. Prace trwają również nad nowymi typami pielgrzymowca or B-454 dla PLO.

ZESPÓŁ konstruktorów szczecińskiego CBKO jest młody. Przeciętna wieku wynosi najwyżej 30 lat. Mimo młodego wieku nasi inżynierowie mają już duże doświadczenia, są cenieni w świecie okrętowym o czym świadczy fakt opublikowania przez europejskie czasopismo naukowo-teoretyczne „European Schipping” artykułu szczecińskiego inżyniera Jerzego PISKORZ-NALECKIEGO na temat stateczności i niezapalności statku uszkodzonego. (K)

Zaczęło się od łubanki

(Dokończenie ze str. 1) na Pomorzu Zachodnim miejscowej produkcji było już kilka pochłostnowej i odsunęła jej od głównego wych. Ich liczbą w nurtu rozwoju ówczesnie pięciolatni lat nowego budownictwa okrę pnieć a konkretnie w tego. Miejsce powo roku 1428 urosła do szczytnie dotąd używa- 21. W roku 1466 wnych jednostek budowania się w Szczeci- wanych według miejsc- 8 budowanych cowych pomorskich statków. Większość wzorów zajęły od pół- miejscowych stoczni po wy XIII wieku różna była zazwyczaj typy kog. Ich produkcję w bezpośrednim sąsied- zają jej się przede dztwie portu, jak na wszystkim ośrodki to wskazyują źródła i szkutenice w wielkich konograficzne dotychczas emporiach handlowych ce Szczecina. Główna w Gdańsku, Kołobrzec- stocznią średniowiecz- w Trzebiatowie, Dar- Szczecinie, na była na Lasztowie, Wologoszy i Strzało- naprzeciw Żaruku Książ wie. Te ostatnie do- ża Pomorskich. Tam- szły w XIV w. do- że przetrwała ona największego znaczenia okresy swej świetności i utrzymały swą poz- oraz ostatecznie kryzys cie aż do schyłku w I połowie XIX w. XVIII w. O budowie Obok dużych stoczni w dużych jednostek pel- cieniu ich produkcji pomorskich posiadamy przetrwały się stare już dokumentację pisa- nauki produkcyjne na. Dowiadujemy się z małych warsztatach niej, że w roku 1393 słu- tycznych,

Czekamy na decyzję Kuratorium

BŁYSZCZĄCE PODŁOGI contra ZDROWIE DZIECI

Powinniśmy właściwie zacząć: Działo się to wtedy, gdy w szkołach nie było „byszczących podłóg”. Dawno bowiem przemieneliśmy, gdy młodzi w czasie przerw (czy to zimą czy lato) obowiązano była uduwać się na boisko dla odetchnięcia świeżym powietrzem. „rozprostowania” mięśni, a co najważniejsze — odpoczęcia po pracy umysłowej i nabrania ochoty do siedzenia spokojnie przez następne 45 minut.

Z CHWILA rozpoczęcia w naszych szkołach „ery parkietu” i budowlanych, zamiast parzawiała się również — kietów zaczęli stosować skądinąd — ambicja utrzymywania podłóg w stanie nieskalanym. Młodzież otrzymała polecenie wychodzenia w miekkich pantoflach i brama na świeże powietrze została zatrzaskana.

Dzieciom do dyspozycji pozostał zatłoczony korytarz, gdzie nie wolno biegać, hałasować i robić wielu innych rzeczy, których domaga się młody, preżny organizm. W niektórych szkołach próbowano nawet regulować ruch, kazać spacerować to lewą, to prawą stroną korytarza. Wszystko w imię blizszcej podłogi!

W UBIEGLYM roku warszawski „Express Wicezorny” podjął walkę z „byszczącymi podłogami” i nie wypuszczając z rąk w czasie przerw na boisko. W tej sprawie wywiadali się na łamach gazety lekarze, psycholodzy, nauczyciele i rze szę rodziców. Akcja za stała uwieczniona zarządzeniem Kuratora Okręgu Warszawskiego, nakazującym zlikwidowanie istniejącego stanu rzeczy. Dzieci w przerwach między intensywną pracą umysłową, w imię prawidłowego rozwoju muszą rozprężyć mięśnie i zaczerpnąć świeżego powietrza, co wpływa także odżywczo na procesy myślenia i przyswajania materiału. O-

czyżby, warszawski powiew natchnął i budowlanych. Zamiast parzawiała się również — kietów zaczęli stosować skądinąd — ambicja utrzymywania podłóg w stanie nieskalanym. Młodzież otrzymała polecenie wychodzenia w miekkich pantoflach i brama na świeże powietrze została zatrzaskana.

Warszawskie przykrody nie przełamały jednak „byszczących podłóg” w Szczecinie. Z innymi wyjątkami panują w naszym szkołach niepodobnie. Wiele lokrotnie „najcięższym” argumentem przeciw wychodzeniu na boisko jest większa praca sprzątaczek.

NIE SĄDZIMY, by stało coś rzeczywiście na przeszkodzie temu, aby „byszczące podłogi” stały się w szczecińskich szkołach przyżytkiem i by blisko na każdej pauzie rozbrzmiewały dziecięcy gwarem.

A wszystkich, którzy zechcą nas przekonywać, że dzieci w nie-

których szkołach i w papuczkach wychodzą na boisko, zapewniamy, że w ten sposób nanażną więcej plachu niż w obuwii.

Pocóż więc te mity? Służą jedynie sprzątaczkom i wożnym do wyrażania swojego zdania wobec dzieci i to w sposób nie zawsze wychowawczy.

MAMY nadzieję, że Kuratorium Okręgu Szkołnego Szczecińskiego ustosunkuje się jakos — wzorem Warszawy — do problemu „byszczących podłóg”.

ED. WITUSZYŃSKI

Obiektywem po Polsce

Lublin

„WITAJ SMUTKU”. Stara halę targową zamieniono w kino, niemniej jednak „witaj smutku”!



ZAUŁKAMI starego miasta można studiować bez końca. Piętana uliczek, stare mury, przechodnie bramy, po przebyciu których można znaleźć się na innej ulicy, często bardzo różnej w swoim wyglądzie od poprzedniej.



NA TARGU opodal słynnego Lubelskiego Zamku wielka obfitość i ryzyn, owoców i innych produktów słono zachwalanych przez sprzedawców. A ceny, spojrzcie sami.

mochodowego — nawiązał do oświadczenia, jakie Duraszewski złożył w Komendzie.

— Tak jest.

— Jako niedoszły współnik Trapiśca, może będzie się pan orientował: gdzie on trzymał pieniądze? w banku, w PKO? Bo chyba musiał mieć gotówkę.

— Oczywiście, że miał.

— Dużo?

— Duraszewski zawałał się.

— Czy ja wiem...

— No, a ile miał was kosztować ten cały interes?

— Znaczący warsztat? — znowu się zawałał.

— Trzysta pięćdziesiąt tysięcy — mimo woli zniżył głos, jak gdyby zwierzał tajemnicę.

Porucznik cicho gwizdał.

— Ładna suma. Ile miały wynosić udziały?

— Równo. Po połowie.

— A warunki płatności?

— Przy podpisaniu umowy zaliczka, całość w ciągu dwóch tygodni. Ja wiem, o co panu chodzi, panie poruczniku — pochylił się na krzesło.

— Chciałby pan wiedzieć, czy te pieniądze mogły być w domu.

— Tak, to jest ważne — przyznał oficer.

— No więc były. Na pewno były.

— Mówił panu?

— Mówił, że w każdej chwili może zapłacić swoją połowę. A że miał pieniądze w domu... — spojrział z ukosa na porucznika. — Powiadają, że o Gali...

— Aut bene, aut nihil — przerwał Zawadzki. Akurat wczoraj przeczytał to w jakiejś gazecie i był zdowolony, że może się teraz popisać.

— Ze co proszę? — Duraszewski nadstawił ucha.

— Jest takie łacińskie powiedzenie: o umarłych mówić albo dobrze, albo wcale.

— Właśnie to chciałem powiedzieć.

— W śledztwie ta zasada nie obowiązuje — stwierdził porucznik. — Prawda jest najważniejsza. No proszę, słucham.



CHAŁA na srebrnym ekranie

NIE WIEM, jak to się dzieje, że wszystko, co oglądamy na ekranie szczecińskiej TV, znajduje się w zasadzie poza obrębem opinii publicznej. Jeżeli dobrze sobie przypominać, początkiem warszawskiej, a nieco później katowickiej telewizji, zawsze wiernie towarzyszyła g' rąca, żarliwa, pełna kontrastów i pełna dyskusji. Sami zresztą organizatorzy usprawniających ośrodków telewizyjnych szukali bezpośrednich kontaktów z telewidzami, starając się wysłuchać ich opinie, propozycje i oceny.

NATOMIAST u nas ma ekran otoczony jest zimną milczeniem. Uigowa ta ryfa, jaka jest stosowana wobec szczecińskiej TV, wydaje się nie mieć końca. W tzw. okresie doświadczeniowym taka taktyka miała pełne uzasadnienie z wielu względów. Później, po zaistnieniu łac z Warszawy, zwróciło się mówić, że trzeba dać naszym organizatorom telewizji spokój i odstąpić na rokrocznie.

„Przeźre panna, to przeleć zakrawa na kłyny, żeby redaktor, występując cy często przed kamerą telewizyjną, nie zatroszczył się o takie drobne, ale wymowne przedziobradziały jak: przywoływanie garnitur, czysta, zaprasowanie kożucha, ogolona broda. Niestety, w naszej szczecińskiej TV te „drobiazgi” zdają się nie odgrywać żadnej roli.

„Cóż to ta telewizja, w której spikery czy nawet skądś znani i szanowani publicyści ukazują głowę w tekturze i zachowują się identycznie jak przed mikrofonem w studiu radiowym, gdzie ich nikt nie ogląda. To zdarza się chyba tylko w Szczecinie”.

„Co sadzę o szczecińskim programie telewizyjnym? Powiem panu, że nie — nie sadzę. Trudno przecie sądzić o czymś, czego faktycznie nie ma. Bo to co jest, stanowi zniepek przypaskowanych chat tur i chaturek”.

„Do zasad dobrego tonu należy chyba nie przerywanie co minutę swemu rozmówcy tego, co chce powiedzieć. To go przecie pszezy, powiedziałyby, uwilcza jego godność osobistą. Takie fakty notorycznie się zdarzają przed kamerami szczecińskiej TV. Eksemplum: ostatni wywiad z prof. Matkiem”.

„Spikery telewizyjni w Szczecinie stale się mylą. Wychoćby później czy takie lapsusy, że np. w bielskiej piciełacie wybu dajemy w województwie 49 łb mieszkalnych, z tego 32 w Szczecinie”.

Można te opinie ferować w nieskończoność. Dotyczy one jedynie rzezy drobnych, które przecie w sumie tworzą całość i wywołują takie, jak wyżej odczuć i osądy. A przecie nie tylko te drobne rzeczy liczą się w telewizji. Czas chyba pomyśleć nad opracoowaniem, jakiejś własnej koncepcji regionalnego programu, który by odpowiadał potrzebom szczecińskiego środowiska, u wupukiał jego morską specyfikę.

MYSŁĘ, że te kilka drobnych uwag pobudzi naszych czytelników — telewizyjną — do dyskusji, do nadsyłania swych uwag i opinii. Być może, że miejscowa prasa szerzej podejmie ten temat. Nie sadzę bowiem, aby zadufani w sobie autorzy i wykonawcy szczecińskiego programu telewizyjnego potrafiali być poważnie i spróbowali zrealizować rozkreślić się.

(ciąg dalszy nastąpi) (13)

WYDAWCA: Szczeciński Wydział Wydawniczy
Redakcja: ul. Piłsudskiego 10, 71-001 Szczecin
Redaktor naczelny: Józef Kozłowski
Zastępca redaktora naczelnego: Andrzej Kozłowski
Kierownik wydawnictwa: Andrzej Kozłowski
Redaktorzy: Andrzej Kozłowski, Andrzej Kozłowski, Andrzej Kozłowski
Druk: Drukarnia Regionalna w Szczecinie
Cena: 0,20 zł

NETUN