

6.15/65

11.12/64

Kurier szczeciński

ROK ZAŁOŻENIA — 1945
WYD. AB
Cena 50 gr Nr 297 (6337)
CZWART., 17. XII. 64 r.

III Zjazd ZMS rozpoczął obrady

SEJM MŁODZIEŻY

III ZJAZD ZWIĄZKU MŁODZIEŻY SOCJALISTYCZNEJ ROZPOCZĘTY. BLISKO 1000 PRZEDSTAWICIELI. PONAD 800-TY SIEDZISKA. WYKONANO WYKAZ PRACOWNICTWA W ZMS MA PRZED SOBĄ TRZY PRACOWITE DNI, PODCZAS KTÓRYCH WYKONANO OCENIENIA BĘDĄCE 4-LETNIA MIEDZYZAJDOWA DZIAŁALNOŚĆ MASOWĄ, IDEOWO-POLITYCZNEJ ORGANIZACJI MŁODEGO POKOLENIA, OKREŚLONE ZOSTAŁY JEJ ZADANIA NA NAJBLIŻSZE LATA.

TO RZETELNE, krytyczne spojrzenie wstecz jest niezbędne, gdy pragnie się korzystać z dotychczasowych doświadczeń opracować mądry, realny, atrakcyjny i społecznie użyteczny program dla masowej organizacji, która pragnie aktywnie współuczestniczyć w procesie przygotowania młodego pokolenia do ogólnonarodowych zadań nakreślonych przez IV Zjazd Partii, ma ambicje jeszcze lepiej kształtować wśród młodzieży różnych środowisk

czynny stosunek do życia, poczucie współodpowiedzialności za losy i rozwój gospodarczy kraju.

ZMS MA ZA SOBĄ POWAŻNY DOROBIEK. Cieszy się wśród młodzieży dużym autorytetem, zdobył szerszą i sympatyczną społeczność. Podporządkowując swoją działalność głównie celom wychowawczym związek podejmował niezachowaną dotychczas różnorodnych przedsięwzięć i inicjatyw, zmierzających do kształtowania pełnej, bogatej, socjalistycznej osobowości młodych ludzi. Najbardziej przekonującym miernikiem skuteczności tej pracy jest m. in. przekazanie tylko w okresie czteroletnim ponad 130 tys. najlepszych aktywistów, związków w szeregi partii.

NOWA 5-LETNIA I MŁODZIEŻ. Problemem tematu zjazdu ZMS poświęcił najwięcej uwagi. Od postawy, wiedzy, kwalifikacji, świadomości społecznej młodego pokolenia, od ambicji i dążeń młodzieży zgodnych z potrzebami budującego socjalizm kraju — w dużej mierze zależy będzie pomyślne wykonanie przyszłego planu 5-letniego.

W latach wstępnego demograficznego w świat dorosłych wchodzi ponad 3-milionowa armia młodych ludzi. Kapitałne zadania dla ZMS. II Zjazd tej organizacji powiedział młodzieży: nikogo wśród nas bez wykształcenia podstawowego. Dzisiaj to już nie wystarczy. Dlatego III Zjazd ZMS — jak wykazała dyskusja przedzjazdowa szukać będzie odpowiedzi na pytanie: co należy robić, by jak największej młodych ludzi miało możliwość zdobycia konkretnego zawodu i wykształcenia średniego, jak stworzyć młodym własny start?

PROGRAM, który zrodził się na Zjeździe ma uczynić z ZMS organizację jeszcze lepiej reprezentującą potrzeby i interesy młodzieży, jeszcze aktywniej współuczestniczącą w rozwiązywaniu jej życiowych spraw, w realizacji słusznych postulatów. (e.l.)

Obląkańczy plan von Hassela

Atomowy pas śmierci wzdłuż granic NRF z krajami socjalistycznymi

PARYŻ PAP. Dziś Rada Ministerialna NATO zakończy swą jesienną sesję i zaprobuję końcowy komunikat. W ciągu trzydniowych obrad ministrowie spraw zagranicznych i obrony 15 krajów należących do bloku atlantyckiego debatowali nad sytuacją międzynarodową i stosunkami Wschód — Zachód, sprawą sił nuklearnych NATO, sytuacją wojskową bloku atlantyckiego oraz problemem Cypru.

NAJBARDZIEJ KONTROLOWANA ona na porządku obrad sesji, poruszana była w przemówieniach niemal wszystkich ministrów oraz była przedmiotem szerokiej wymiany zdań w licznych spotkaniach dwu i wielostronnych.

Nieoficjalna wizyta A. Mikojana w Finlandii

MOSKWA PAP. Przewodniczący Prezydium Rady Najwyższej ZSRR A. Mikojan w dniach od 21 do 23 bm. będzie przebywał w nieoficjalnej wizycie w Finlandii.

Niespodziewana podróż ambasadora USA w Kongu

NOWY JORK PAP. Ambasador amerykański w Kongu Hodley wyjechał niespodziewanie we wtorek z Leopoldville do Waszyngtonu wezwany — jak oświadczył w Leopoldville — przez Departament Stanu na konsultacje.

W kolach obserwatorów politycznych ten nagły wyjazd uważa się za przejaw zanępkofonia dyplomacji amerykańskiej w związku z ostrą krytyką USA przez przedstawicieli krajów afrykańskich w ONZ.

JAK WIADOMO, przeciwko koncepcji sił nuklearnych NATO zdecydowanie wypowiedział się Francja. Jak podkreśla paryski korespondent „Prawdy”, w NATO faktycznie wyonił się i zaczął funkcjonować trójstronny dyktando, który przed 5 laty zaproponował de Gaulle i z którego Francja została obecnie wyeliminowana w związku z jej negatywnym stanowiskiem wobec sił wielostronnych NATO.

„Miejsce Francji zajęły obok Stanów Zjednoczonych i W. Brytanii Niemcy zachodnie” — pisze korespondent. W paryskich kołach oficjalnych daje się jasno do zrozumienia, iż w wypadku zrealizowania projektu sił jądrowych, mosty między Francją i NATO będą spalone.

Jak się oczekuje, następną wiosenną sesję Rady Ministerialnej NATO odbędzie się w Londynie, przypuszczalnie w maju. W dniu dzisiejszym, sekretarz stanu Dean Rusk opuścił Paryż, udając się do Waszyngtonu. Podczas pobytu w Paryżu rozwinął ożywioną działalność dyplomatyczną i m. in. odbył dwa spotkania z prezydentem de Gaullem. Obaj rozmówcy nie doszli do jakiegokolwiek konkluzji.

Obrady NATO odbywały się przy drzwiach zamkniętych. Wiadomości przedostawały się jednak do kuluarów, choć z pewnym opóźnieniem. Z relacji wszystkich agencji wynika, że „gwóździem” były dwie sprawy: 1. propozycja von Hassela atomowego zaminowania terenów wzdłuż granic krajów socjalistycznych w Europie środkowej.

2. Flasko wysiłków bońskich by uzyskać wspólny komunikat trzech mocarstw zachodnich w sprawie wszczęcia rozmów ze Związkiem Radzieckim na temat zjednoczenia Niemiec. W kuluarach podkreśla się, że ta propozycja bońska upadła na skutek sprzeciwu Francji, co wywołało duże rozgoryczenie strony zachodniemieckiej.

FRANCJA ZAPRZECZYŁA, jakoby z jej winy nie doszło do skutku ogłoszenie wspólnej deklaracji trzech mocarstw zachodnich i Republiki Federalnej w kwestii Niemiec. Odpowiadając na oficjalny komunikat rzecznika delegacji zachodniemieckiej, iż wspólny komunikat czterech państw nie został uzgodniony ze względu na sprzeciw „pewnego mocarstwa”, rzecznik strony francuskiej złożył powyższe oświadczenie, zarzucając delegacji zachodniemieckiej opublikowanie „jednostronnego komunikatu”.

Bruksela w białej szacie



U THANT opuszcza szpital

NOWY JORK PAP. Przedstawiciel Wydziału Informacji sekretariatu ONZ oświadczył, że sekretarz generalny ONZ U Thant zakończył cykl leczenia i 18 bm. opuści szpital.

Nie ruszając się z miejsca

LONDYN. Detektyw Scotland Yardu, Roy Ronalds, schwytał szalę złodziei dostawnie nie ruszając się z miejsca. Po otrzymaniu „cynku” ze sklepu w Londynie, zajął on na wystawie miejsce wśród manekinów. Po kilku godzinach przed sklepem zjawił się złodziec i w momencie gdy wybił szybę, w wejście do sklepu, w reku „manekina” pojawił się rewolwer.

PIERWSZY ŚNIEG W BRUKSELI był niezwykle obfity. Zasypanie w centrum miasta poważnie utrudniło komunikację.

NA ZDJĘCIU: zasypanie śniegiem samochodów w centrum Brukseli. CAF

PROHIBICJA W KUWEJCIE

LONDYN PAP. W Kuwejcie weszła w życie ustawa wprowadzająca ścisłą prohibicję w tym nas tym bogatym w naftę kraju, położonym nad Zatoką Perską. Ustawa przewiduje karę 10 lat więzienia za produkcję i importowanie dla celów handlowych napojów alkoholowych. Ponadto osoby, którym udowodni się picie wódki bądź wina w miejscu publicznym, mogą być skazane na karę do 15 miesięcy, więzienia i grzywny w wysokości 50 dinarów (około 150 dolarów).



W KAWIARNI Domu Mody „Ewa” w Warszawie odbył się pokaz kolekcji „WIOSNA — LATO 1965”. Zademonstrowano kilkadziesiąt modeli, w których sylwetka kobieca pozostaje smukła, wydłużona o smionach naturalnych. Talia lekko obniżona lub w miejscu. Długość zakrywająca kolana lub dochodząca tylko do kolan. Mała głowa. Krój najczęściej raglanowy.

NA ZDJĘCIU: modelka „Ewa” demonstruje kreację 1965 roku podczas pokazu w kawiarni Domu Mody. CAF-fot. Matuszewski

Dwie podziemne EKSPLOZJE

WASZYNGTON PAP. Komisja Energii Jądrowej podała do wiadomości, że 16 bm. Stany Zjednoczone dokonały na poligonie w stanie Nevada dwóch podziemnych eksplozji nuklearnych.

Śnieżyce w USA i Kanadzie

NOWY JORK PAP. W północno-zachodnich rejonach Stanów Zjednoczonych szaleją gwałtowne śnieżyce. Temperatura spadła tam poniżej zera.

W Kanadzie, południowe części prowincji Saskatchewan na wleźli gwałtowne burze śnieżne — największe od dziesiątków lat. Poprzednio burze takie przeszły nad prowincją Alberta. W prowincji tej co najmniej 5 osób poniosło śmierć.

K Kwitną różę i bratkę

PRZYRODA W NIEZGODZIE Z KALENDARZEM

ZIELONA GÓRA PAP. Grudzień na Ziemi Lubuskiej jak dotąd w niezmiernie przypo-

ciepło jak w pierwsze dni kwietnia. Piękną pogodę jakiej w Koszalińskim młt nie pamięta od wielu lat, wykorzystują w pełni rybacy.

PANI EWA - ratownik górski



Bieszczadzka Grupa Górskiego Pożegnania Ratunkowego z siedzibą w Sanoku liczy 50 ratowników.

600 premier teatralnych

WARSZAWA PAP. Zatwierdzone zostały plany repertuaru w naszych teatrach dramatycznych na sezon 1964/65.

Z bocianiego gniazda

- STATKI NA WEJŚCIU: S/S „PSTROWSKI” - z Danii pod balastem. S/S „BIELSKO” - z Danii pod balastem.

WCZASY ZIMOWE DLA MARYNARZY

Od 7 stycznia 1965 r. rada zakładowa Polskiej Żeglarki Morckiej urządziła we własnym ośrodku wczasowym w Słkarskiej Porębie dwutygodniowe wczasy zimowe dla marynarzy i pracowników lądowych PZM.

„BATORY” W DRODZE DO KRAJU

NASZ flagowiec m/s „Batory” opuścił kanadyjski port Quebec, udając się w drogę powrotną do kraju.

POGODA na dziś

ZACHMURZENIE duże, chwilaami opady deszczu. Temp. do 5 st. Wiatry umiarkowane - południowo - wschodnie. Jutro - nadal pochmurno.

Ostatni dzień z ekipą sądu frankfurckiego

TO BYŁO POTRZEBNE

(Od specjalnego wysłannika)

— PRZYJĄDE TUTAJ JESZCZE KAZ, Z MOJĄ 14-LETNIĄ CÓRKĄ. ONA MUSI TO ZOBACZYĆ. — POWIEDZIAŁ W TRAKCIE OSTATNIEGO DNIA WIZJI OŚWIECIMSKIEJ OBRONCA OSKARŻONYCH KADUKA I SBARBEGO, ADWOKAT REINERS.

SŁOWA TE padły z ust człowieka, który podjął się obrony zbrodniarzy mordców. Trzy dni oględzin miejsca zbrodni wstąpił sumieniem ludzi, którzy przez rok nie widząc Oświęcimia, byli bezpośrednio zaangażowani w procesie przeciwko jego oprawcom.

Asystent uniwersytetu w Bonn, prawnik Harald Kirchner, obserwujący od początku przebieg rozpraw oraz uczestniczący w wizji, na pytanie waznego wysłannika, odpowiedział:

— SAM PROCES, odbywający się we Frankfurcie, odległym o 800 km od Oświęcimia, nie może całkowicie odzwierciedlać okropności obrotu. Dopiero tutaj na ziemi śmierci w pełni daje się zrozumieć ogrom zbrodni, popełnianych przez bratnatych „nadhłdzi”. Po powrocie do swojego kraju, będę starał się te fakty przekazać studentom, a również czytelnikom „Reinische Post”, której jestem korespondentem.

Przytoczyłem zaledwie dwa głosy obywateli zachodniemieckich, uczestników oględzin oświęcimskich. Podobnych, wypowiadanych na gorąco oświadczeń, było sporo.

W ich liczbie, trzeba odnotować wypowiedzi trzech oskarżycieli w procesie frankfurckim, prokuratorów GROSSMANA, KUEGLERA I WIESEGO.

Projekt nowego rozkładu jazdy

LUBLIN PAP. Pod przewodnictwem ministra kolei Piotra Lewińskiego odbyła się w Lublinie ogólnokrajowa konferencja poświęcona nowemu rozkładowi jazdy.

W nowym rozkładzie jazdy prze widuje się m. in. szereg połączeń kursujących w ciągu nocy z dodatkowymi wagonami z miejscami do leżenia (tzw. kuszetki) dużo tańszymi od miejsc w wagonach sypialnych. Wprowadzony zostanie pociąg pospieszny motorowy, łączący Warszawę z Bieszczadami i przebiegający w kofcewej fazie, od Przemyśla przez terytarium Związku Radzieckiego. Projekt opracowanego rozkładu jazdy będzie omawiany na konferencjach, w których uczestniczyć będą przedstawiciele przewoźników rad narodowych i poszczególnych DORP. Konferencje te uwzględnią ewentualne potrzeby poszczególnych terenów.

Jednocześnie wizja podważyła niejednokrotnie prawdziwość zeznań oskarżonych.

Serdzeinnie dziękowali władzom polskim, za umożliwienie odbycia wizji, zarówno sędzią Walter Hotz jak i prokuratorzy. Ten bezprecedensowy akt odbywania oględzin obozu koncentracyjnego, znajdującego się na terenie Polski, przez prawników zachodniemieckich, ustalających winę grupy załogi SS-mańskiej z KL-Auschwitz, musi powodować — podkreślali to moi rozmówcy — uczucia wdzięczności, tym bardziej, że wizja została zorganizowana bardzo dobrze.

LESZEK SROKA

Konferencja prasowa w Oświęcimiu

Wypowiedź prokuratora Hansa-Joachima Kueglera

OŚWIECIM PAP. Prokuratorzy: Johannes Grossmann, Hans-Joachim Kuegler i Gerhard Wiese zorganizowali w środę konferencję prasową, na której zapoznali dziennikarzy z przebiegiem ostatniego dnia wizji.

W IMIENIU wszystkich przedstawicieli oskarżenia prok. Grossmann zwrócił się do dziennikarzy polskich o przekazanie za pośrednictwem prasy podjęcie kłopotów władzom polskim za umożliwienie wizji w Oświęcimiu i udzieloną pomoc.

HANS-JOACHIM KUEGLER — prokurator sądu we Frankfurcie nad Menem udzielił przed stawicielowi PAP red. Janowi Susmanowi wywiadu na temat znaczenia wizji.

— Ma ona dla sądu znaczenie dwójakie — oświadczył prok. Kuegler. — Po pierwsze jest to zagadnienie czysto prawne — chodziło o wyjaśnienie kwestii, które wynikły w toku procesu i na które tylko na miejscu można uzyskać odpowiedzi. A więc np. pytanie — co można było z danego miejsca widzieć i słyszeć. Te sprawy zostały ustalone według katalogu pytań, przygotowanych przez sąd.

Po drugie — obecna wizja była kahalna niż jeszcze inne znaczenie. Po raz pierwszy niemiecki sąd, powiedziałbym urzędowo, zapoznaje się z tym, co działo się w Oświęcimiu i wierze, że jest to fakt, którego znaczenia nie można nie doceniać. Wie pan przecież, że procesy przeciwko

zbrodniarzom hitlerowskim, ile chodziło o Oświęcim, były prowadzone uprzednio przed sądy alianckie. Wierzę, że wrzenie u nas będzie w każdym razie inne, gdy niemiecki sąd powie: tak było w Oświęcimiu. Wierzę, że psychologicznie jest to całkowicie zrozumiałe.

— Czy po roku procesu spółce czeństwo NRF uwierzy Oświęcim?

— Co sądzi pan jako prawnik o tym, że decyzja rządu NRF o przedawnieniu ścigania zbrodni hitlerowskich zapadła w czasie, gdy w Niemczech zachodnich toczy się szereg znaczących procesów, które wywołują coraz to nowe nie zbadane jeszcze zbrodnie?

— Nie chciałbym posuwać się tak daleko — powiedział prok. Kuegler — żeby twierdzić, iż między postanowieniem, jakie powziął, niestety, rząd federalny, a procesami istnieje bez pośredni związek. Osobiście jestem przekonany, że nacisk opinii publicznej będzie tak silny, iż rząd podejmie decyzję przedłużenia okresu ścigania przestępstw. O ile mogę ocenić sytuację, wygląda na to, że rewizja poprzednich decyzji jest możliwa.

NA ZDJĘCIU: uczestnicy wizji, dziennikarze i fotoreporterzy przed bramy obozu w Oświęcimiu. Na pierwszym planie tablica z napisem: „Uwaga, wysokie napięcie, grozi śmiercią”.



CAF — fot. Kwiatkowski

CAF — fot. Langda

TRAMPING-

TYTUŁ ten może wydać się dziwny. Przecież do niedawna wiele pisano i mówiono o znaczeniu żegluga regularnej, ba, przeznaczano na jej rozwój znaczne środki inwestycyjne. Czyżby więc jakiś nagły zwrot w naszej polityce żeglujowej?

Ani tytuł dziwny, ani nie do koniujemy jakiegoś nagłego zwrotu w polityce żeglujowej. Stwierdzenie, że tramping jest żegluga przyszłości, w każdym razie dla szczytnego ośrodka żeglujowego, jest wynikiem rozwoju polskiej floty handlowej oraz rozszerzania się zasięgu geograficznego naszego handlu z granicznego. Stwierdzenie to w żadnym wypadku nie zaprzecza także roli żegluga regularnej oraz potrzeby jej dalszego doskonalenia i rozwoju. Linie regularne pozostały nadal bardzo ważnym ośrodkiem działalności floty, ważnym przede wszystkim z punktu widzenia interesów handlu zagranicznego, umożliwiając

wówczas podyktowane potrzebami naszego handlu zagranicznego oraz możliwościami dostaw tonażu trampowego przez stocznię polską. Przypomnijmy, że ówczesny tramping ograniczał się do Bałtyku i portów Europy zachodniej, a podstawowym ładunkiem był węgiel, albo jak to pięknie nazwaliśmy — polskie czarne złoto. Stąd też i tonaż pozostający w dyspozycji PZM był niewielki, zarówno co do wielkości statków, jak i ich tonażu ogólnego.

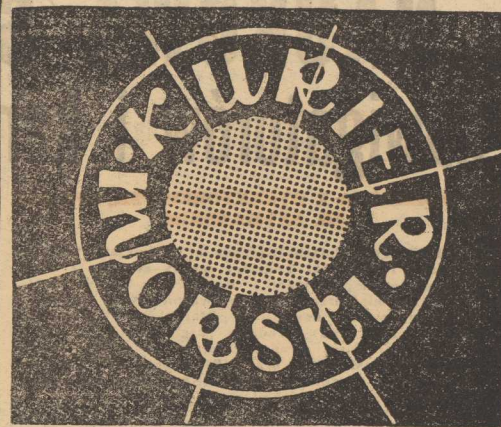
W końcu lat pięćdziesiątych, w związku z powstaniem wielu nowych państw w Afryce i Azji, polski handel zagraniczny zaczął rozwijać wymianę handlową z tymi kontynentami oraz z krajami Ameryki Południowej. Sorządzamy do tych państw dobra inwestycyjne

ŻEGLUGA PRZYSZŁOŚCI

„Liberty” i „Empire” do przewożenia ładunków masowych. Te stare jednostki stały się załagiem floty trampingu oceanicznego.

Na starych statkach nie można jednak budować żegluga trampowej i to w takiej skali, jaka jest nam obecnie potrzebna. Stąd już w obecnej pieciolatek szczytni armatorzy rozpoczęli budowę serii uniwersalnych trampów typu „Kolejarz” o nośności 12 500—14 500 DWT. Są to statki mogące wózić zarówno suche ładunki masowe, jak i drobnicę. Uniwersalność ta wynikała z faktu, że nowoczesnych statków trampowych mamy obecnie jeszcze wciąż za mało. Dalsze jednostki tej serii nie będą się już cechować tym uniwersalizmem, projektując się już bardziej specjalistycznie. Ale nie tylko tego typu trampy mają zasilić tonaż PZM. Szczytni ośrodek żeglujowy wzbogacił się bardzo różnorodnymi i specjalistycznym tonażem trampowym w następnej pieciolatek. Na planowane dostawy 74 statków, trampy będą stanowiły prawie 39 proc. nowego tonażu. Będą to m. in. masowce o nośności 23 tys. DWT, do przewożenia ładunków suchych, trampy o nośności 13,5 i 15,5 tys. DWT, jednostki po 3 200 DWT oraz trampy do przewożenia drewna. Tonaż liniowy będzie przede wszystkim przeznaczony na linie zachodnio-afrykańską, ponadto nowe jednostki uzupełnią flotę linii europejskich.

(Dokończenie na str. następnej)

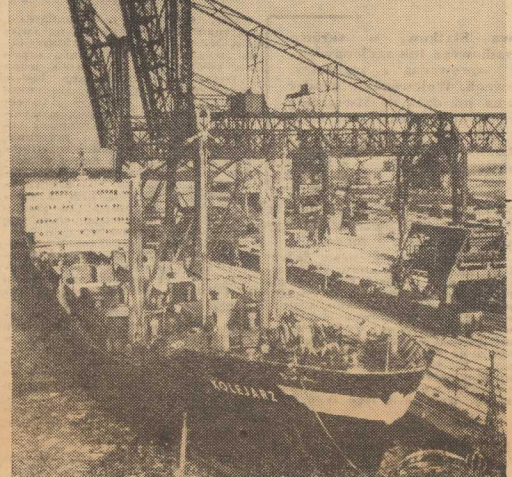


Miesięczny dodatek „Kurierza Szczecińskiego” Nr 11 (50)

— NAJWIĘKSZA pogłębiarka szczecińska — to „Jan. Wenda”. Poza tym są jeszcze „Tryfon”, „Ódra”, „Jan. Bukowski” i „Inga”. Wszystkie pracują już od kilkunastu lat nad pogłębieniem basenów portowych i rejdów Swinojucia i Szczecina oraz tora wodnego.

Port szczeciński coraz... głębszy

Łącznie w br. z dna Odry wydobyto prawie 1,5 mln m sześciu piasku i mułu, zaś w latach powojennych szczecińskie pogłębiarki wydobły już ok. 25 mln m sześciu piasku i mułu. Dzięki pracom pogłębiarskim — port szczeciński może z roku na rok przyjmować coraz to większe statki. Ostatnio zawijają tu jednostki o nośności do 25 tys. DWT.



Wiem przewozić nawet małych partii ładunków drobnicowych i dostawy tych towarów w określonym, stosunkowo krótkim czasie. Chodzi tu zarówno o eksport, jak i import.

Jeżeli jednak przyjrzymy się mapie linii regularnych polskiej floty handlowej, w tym również Polskiej Żegluga Morskiej, to stwierdzimy, że łączą one nasze porty ze wszystkimi kontynentami i z ważniejszymi portami tych kontynentów. Gęsta jest także sieć linii regularnych w rejonie Bałtyku oraz Buro py zachodniej. Na dalszy, szczególny rozwój sieci połączeń regularnych nie można liczyć. Można oczywiście — i życie to podyktuje — dzielić poszczególne linie na dwie czy trzy, można jeszcze do niektórych portów otworzyć nowe połączenia, ale nie ma tego wiele. Wzrostowi zadaniem żegluga regularnej PZM jest natomiast zapewnienie coraz lepszej obsługi linii, zwiększenie częstotliwości odjazdów, zapewnienie zegarkowej regularności, wyposażanie serwisu w coraz nowocześniejszy tonaż.

Teza o stosunkowo ograniczonej możliwości dalszego rozwoju żegluga liniowej nie jest gołostowna, można ją uargumentować liczbami. W 1960 r. statki żegluga regularnej PZM przewoziły łącznie 838 tys. ton ładunków, natomiast w 1963 r. przewoży floty liniowej ukształtowały się na poziomie 1 097 tys. ton. Wzrost stosunkowo niewielki jeżeli weźmiemy pod uwagę, że ogólne przewozy szczecińskiego armatora wzrosły z 3 574 tys. ton w 1960 r. do 5 723 tys. ton w 1963 r.

Natomiast przewozy trampowe wzrosły w analogicznym okresie z 2 736 tys. ton do 4 626 tys. ton. Tempo wzrostu przewozów floty trampowej PZM jest — jak widać — znacznie szybsze od tempa wzrostu przewozów żegluga liniowej.

Należy tu podkreślić, że stwierdzenie o przeludności trampowej nie zrodziło się teraz, w roku 1964. Ta forma shippingu była u nas doznana od dawna. Świadczą o tym chociażby fakt, że już w 1937 r. na ogólne przewozy PZM rzędu 1 727 tys. ton, statki żegluga trampowej przewoziły 1 541 tys. ton ładunków. Stanowiło to w tym roku jednocześnie 50 proc. przewozów całej polskiej floty handlowej. Wielkość tych przewozów oraz ich zasięg były jednak

nie i wyroby przemysłowe, a w zamian otrzymujemy niezbędne dla naszej gospodarki surowce, jak różnego rodzaju rudy żelaza, fosforyty czy apatyty. Surowców tych potrzebujemy coraz więcej, bo przecież rozbudowujemy wydatnie przemysł nawozów sztucznych i metalurgię. Wbrew przypuszczeniom sprzed kilku lat, eksport naszego czarnego złota wcale nie maleje, odwrotnie — ostatnio wykazuje tendencję do wzrostu. Są to, jak widać, ładunki masowe, których partie sięgają po kilkadziesiąt, a nawet, jak w wypadku węgla, kilka milionów ton rocznie. Te masy towarowe trzeba przewozić. Można to oczywiście zrobić statkami obcych armatorów, ale — jak powiada dowiec — po co? Pociągałoby to wydatkowanie znacznych kwot dewizowych. Masę tę możemy przecież przewozić własnymi statkami. I właśnie te potrzeby skłoniły władze do utworzenia funduszu antycypacyjnego i zakupu ponad 20 statków typu

CBKO-1 w Gdańsku angielska maszyna cyfrowa „Elliott 803”.

W pierwszym etapie opracowuje się graficzny wykres całego procesu produkcyjnego, czyli tzw. siatkę zależności niezbędna do zaprogramowania maszyny cyfrowej. Siatka zależności zawiera w sobie wszelkie technologiczne, organizacyjne i logiczne powiązania cyklu produkcyjnego. Walorem takiego wykresu graficznego jest niesłychanie łatwe odczytanie całego procesu realizacji danego przedsięwzięcia, umożliwiające częsta kontrolę, a także wprowadzenie poprawek technologicznych. Oprócz przygotowania graficznego wszystkie czynności muszą być ponumerowane i opatrzone faktycznymi lub żadanymi czasami trwania (wzrost przyjeżdżających jednostek czasu), dla całości przedsięwzięcia ustala się cykl przewidziany lub żadany. Na podstawie tak sporządzonej siatki za-

METODA „PERT”

PRZED kilkoma miesiącami na wydziale kadłubowym K-5 Stoczni Gdańskiej po raz pierwszy w Polsce zastosowano przy planowaniu i kontroli produkcji technikę obliczeni przy użyciu maszyny cyfrowej. Nazwano ją w skrócie PERT — Program of Evaluation and Review Technique. Nie jest ona naszym wynalazkiem, przybyła ze Stanów Zjednoczonych, gdzie od kilku lat cieszy się niezmierną popularnością.

O jej powszechnie uznanej wartości może świadczyć fakt, iż każda poważniejsza oferta budowlana musi zawierać dane obliczone wg tej metody, w przeciwnym wypadku nie jest w ogóle brana pod uwagę. Metoda PERT jest techniką planowania, wartościowania i kontroli przedsięwzięcia przy użyciu maszyny cyfrowej. W naszych warunkach do tego celu służą sporządzone niedawno do Ośrodka Badawczego Przemysłu Okrętowego przy CBKO-1 w Gdańsku angielska maszyna cyfrowa „Elliott 803”.

W pierwszym etapie opracowuje się graficzny wykres całego procesu produkcyjnego, czyli tzw. siatkę zależności niezbędna do zaprogramowania maszyny cyfrowej. Siatka zależności zawiera w sobie wszelkie technologiczne, organizacyjne i logiczne powiązania cyklu produkcyjnego. Walorem takiego wykresu graficznego jest niesłychanie łatwe odczytanie całego procesu realizacji danego przedsięwzięcia, umożliwiające częsta kontrolę, a także wprowadzenie poprawek technologicznych. Oprócz przygotowania graficznego wszystkie czynności muszą być ponumerowane i opatrzone faktycznymi lub żadanymi czasami trwania (wzrost przyjeżdżających jednostek czasu), dla całości przedsięwzięcia ustala się cykl przewidziany lub żadany. Na podstawie tak sporządzonej siatki za-

stępnie przeprowadza się przy pomocy maszyny cyfrowej analizę drogi krytycznej. W wyniku otrzymania się szczegółowe terminy rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych czynności procesu produkcyjnego. Maszyna wyznacza pojedyncze i podwójne terminy, jest to moment szczególnie ważny.

Diagnozę PROCES technologiczny w warunkach stoczni jest niesłychanie skomplikowany i wzajemnie od siebie zależny. Zależności technologiczne powodują często powstawanie tzw. luzów. W związku z tym szeregi czynności może być rozpoczętych i zakończonych w terminie wcześniejszym bądź późniejszym bez uszczerbku dla całości przedsięwzięcia. Istnieje więc zapas czasu, który wykazuje bardzo łatwo na tabulogramie maszyna cyfrowa. Są jednak czynności, które muszą być rozpoczęte i zakończone w ściśle określonych terminach, ponieważ ich realizacja uzależnia planowy przebieg całego przedsięwzięcia; nie ma wówczas żadnego luzu, żadnego zapasu czasu, który równa się zeru. Jest to tzw. droga krytyczna, uwidoczniona także przez maszynę. Dalszy tok postępowania — to rozpi-

sanie harmonogramów na poszczególne wydziały i brygady robocze, aktualizowanie tych harmonogramów, kontrola.

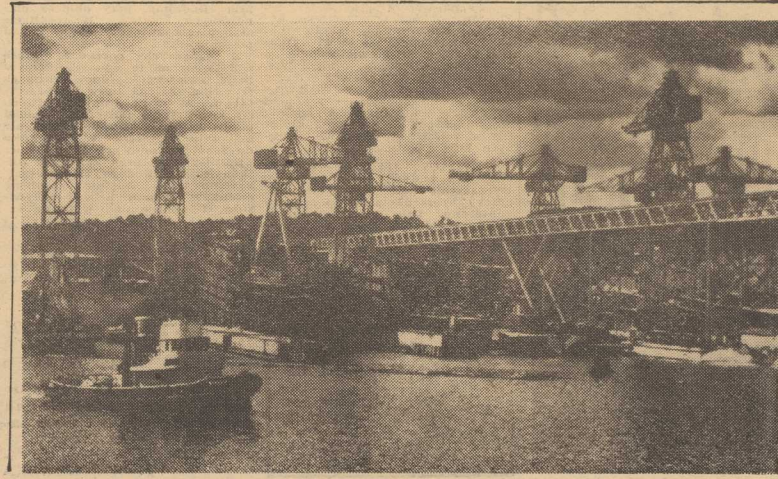
Metoda PERT oparta na siatkach zależności jest niezmiernie prosta, nie wymaga od użytkowników żadnej znajomości techniki obliczeń na maszynach cyfrowych, ani zaś sad przegarnowania. Wystarczy dwu lub trzygodzinne przeszkolenie dla przywołania sobie tej metody w stosunku umożliwiających posługiwaniu się nią.

Ponadto nie wymaga zbierania żadnych dodatkowych danych statystycznych ponad te, które w normalnie pracującym przedsiębiorstwie i tak muszą być gromadzone, umożliwia szybkie przebieżenie wielu wariantów planów przedsięwzięcia, składających się na plan przedsiębiorstwa o dużej liczbie czynności oraz natychmiastowe urealnienie i dostosowanie ich do konkretnej sytuacji produkcyjnej. PERT pozwala kierownictwu na skoncentrowanie wysiłków i uwagi przede wszystkim na czynnościach obiektów tzw. sfera krytyczna oraz na ich specjalne zabezpieczenie poprzez zatrzymanie w pogotowiu brygad awaryjnych, rezerwowych maszyn, magazynów części zapasowych, priorytetów przy rozdzielaniu środków transportowych, zaręczanie wowania środków na prace w godzinach nadliczbowych. Umożliwia także ekonomiczne wykorzystanie sił i środków realizacji czynności limitujących, mających zapasy czasów, poprzez planowe dokonywanie przerzutów mocy produkcyjnej na odcinki bardziej zagrożone. Metoda ta zmusza personel techniczny przedsiębiorstwa do ustalenia prawidłowych logicznych powiązań i zależności, a tym samym do wnikliwego przemyslenia realizacji całego projektu.

Już po kilku miesiącach stosowania tej metody w warunkach stoczni rezultaty są bardzo znaczne. Dla przykładu wykonanie siatki zależności dla budowanego w Stoczni Gdańskiej silnika okrętowego pozwoliło skrócić prace dzięki zastosowaniu metody PERT przy budowie kadłubów. Średni cykl produkcyjny specjalnego statku do przewożenia drewna typu B-45 o nośności 5 900 DWT na pocyhlni trwa 4,5 miesiąca. Dzięki zastosowaniu tej metody uzyskano cykl budowy na pocyhlni 3 miesiące i 7 dni.

Skrócenie cyklu przyniosło zatem 30 proc. przyrostu różnicy w kosztach. Wydatki obniżono także liczne godziny nadliczbowych, usunięto ujawnione nieprawidłowości technologiczne.

W wyniku pomyślnie przeprowadzonych eksperymentów kierownictwo stoczni zdecydowało się na szerokie wprowadzenie i stosowanie wspomnianej metody dla całości przedsiębiorstwa produkcyjnego.



NAUKOWA SESJA nawigatorów i kartografów

„KM” ROZMAWIA Z DYREKTOREM PSM, KPT Ż.W. ZŁ. SZYMAŃSKIM

W PIERWSZYCH dniach listopada br. z inicjatywy Katedry Geodezji Politechniki Łódzkiej została zwołana I Sesja Naukowa na temat „Nawigacji i Kartografii Nawigacyjnych”. Uczestniczyli w niej przedstawiciele ważniejszych krajowych ośrodków naukowych, dowódców Marynarki Wojennej i Wojsk Lotniczych oraz ośrodków żeglugowych Gdańska i Szczecina. Szczeciński ośrodek żeglugowy reprezentowali przedstawiciele SUM, PSRM oraz PSM. Poprosiliśmy dyrektora PSM, kpt. żw. Zbigniewa SZYMAŃSKIEGO, o kilka słów na temat celów i zadań łódzkiej sesji.

— Na wstępie może pewna uwaga. Otóż łódzka sesja była poświęcona nie tylko nawigacji morskiej, lecz nawigacji jako nauce. Wiadomo przecież, że nawigacją posługuje się tak że lotnictwo, a ostatnio — również kosmonautyka. Różnica między nawigacją morską a kosmonautyczną polega na tym — oczywiście z grubsza rzecz biorąc — że prowadzenie statku morskiego czy powietrznego oparte jest na obserwacji punktów stałych na lądzie, natomiast nawigacja kosmonautyczna nie dysponuje takimi „punktami oparcia”.

— DLACZEGO oprócz nawigacji sesja w Łodzi zajęła się także kartografią?

— CHOCIAŻ nawigacja i kartografia są dwiema oddzielnymi dziedzinami nauki, nie można ich traktować oddzielnie. Nawigacja, a więc prowadzenie statku morskiego, powietrznego czy kosmicznego, odbywa się na specjalnie opracowanych mapach morskich, lotniczych, a ostatnio wykresach, przygotowanych na użytek w podróży kosmicznych. Stąd też nauka sesja w Łodzi była poświęcona zarówno nawigacji, jak i kartografii.

— POWRÓCMY do zasadniczego tematu, jaki był cel sesji?

— MOŻE znów znaczne od pewnej uwagi ubocznej. Jak wiadomo, w budowie i wyposażeniu statków morskich i powietrznych, nie mówiąc już o kosmicznych, następuje stały postęp. Nieustannie wzrasta przede wszystkim szybkość statków, jest ich ponadto coraz więcej. Na morzach, w powietrzu, a nawet pod wodą i w kosmosie robi się coraz tłoczniej. Trudno dziś przewidzieć poza tym do jakiej wielkości wzrośnie w przyszłości flota morska czy lotnicza na świecie, nie wiadomo, jakie szybkości będą osiągać statki morskie, lotnicze uzyskują już przecież szybkość dźwięku. Trudno także przewidzieć, jak wielkie statki będą w przyszłości budowane; dziś już ma-

my statki o nośności 150 tys. DWT. Wszystko to sprawia, że w celu zapewnienia bezpieczeństwa podróży wszelkiego typu statków, musi następować szybki rozwój nauki o nawigacji oraz kartografii.

— JAKIE wnioski podjęto na Sesji Naukowej nawigatorów i kartografów?

— OBRODADY sesji toczyły się w trzech sekcjach: morskiej, lotniczej i kosmicznej oraz historycznej.

W wyniku obrad uznano, że dorobek polskiej nawigacji i kartografii jest duży, ale wysiłki, zmierzające do dalszego rozwoju tych dziedzin nauki, są rozproszone, brak jest koordynacji badań i prac. W związku z tym uznano za konieczne powołanie do życia Polskiego Towarzystwa Nawigacyjnego, które zajęłoby się koordynacją badań i prac nad rozwojem nawigacji i kartografii.

— DLACZEGO sesja odbyła się w Łodzi, która przecież z nawigacją nie ma nic wspólnego?

— OSOBIŚCIE nie widzę w tym żadnego paradoksu. Jest to po prostu kwestia inicjatywy, dodajmy, słusznej inicjatywy. Organizatorem sesji była

Katedra Geodezji Politechniki Łódzkiej, a właściwie jej kierownik — doc. dr inż. Jan Wereszczyński, były oficer Marynarki Wojennej, a więc człowiek, który zna się na nawigacji i dostrzega potrzebę jej skoordynowanego rozwoju.

Rozmawiał: B. KARSKI



Dla bezpieczeństwa życia na morzu

MORSKA Obsługa Radiowa Statków, w skrócie „MORS”, w Gdyni dużą część radiowego lub radionawigacyjnego wyposażenia statków sprowadza z zagranicy, przede wszystkim z Danii i Szwecji. Wojewódzkie władze partyjne i gospodarze od dawna już dążą do stworzenia na Wybrzeżu Gdańskim silnego ośrodka elektroniki morskiej, który mógłby zaspościć potrzeby rozwijającej się gospodarki morskiej. Współdziałania z „MORSEM” podjęły się Gdańskie Zakłady Telewizyjne T-18.

Konstruktorzy Gdańskich Zakładów Telewizyjnych zbudowali model przenośnej radiostacji dwustronnej działania dla łodzi ratunkowych i niedawno właśnie zakończyli serię prób. Rzecz bez precedensu w kraju; tego typu aparaturę sprowadzaliśmy dotąd z Danii. Radiostacja szalupowa o zasięgu 150 mil, oparta na tranzystorach zasłana jest z ręcznej prądnicą i spełnia wszystkie

wymogi obowiązującej Polskiej konwencji bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu.

Wymagania w odniesieniu do tego typu urządzeń są niezwykle rygorystyczne, a kontrolę ich spełnienia Polski Rejestr Statków. Wystarczy powiedzieć, że radiostacja szalupa musi wytrzymać zrzucony do wody z 10-metrowej wysokości, gamę klimatów, od tropiku począwszy, a na subarktycznym skończywszy. W sumie, rozpiętość skrajnych temperatur wynosi 110 stopni Celsjusza (od plus 70 st. do minus 42 st.). Wprawdzie tego typu radio

stacje, o podobnym standardzie, są znane i produkowane na świecie, jednak gdańską aparaturę będą wyróżniały rozwiązania zupełnie nowatorskie. Mianowicie jedna z trzech anten radiostacji będzie podnoszona specjalnym skrzynkowym latawcem, który — i tu rewelacja! — zbudowany z namatylizowanej tkaniny dakronowej będzie dawał silne echo radarowe, ułatwiając odnalezienie rozbitków przy pomocy radaru nawet w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. Latawiec jest tak skonstruowany, że już przy 3 stopniach skali Beauforta, to znaczy przy łagodnym wietrze, unosi się z miejsca w powietrze.

Metalizowano — dakronowy latawiec odbijający wiązki radarowe — na pewno cennym krokiem w dziedzinie niesienia pomocy rozbitkom morskim. W tej chwili zakłady T-18 wykonują prototypową serię czterech tego typu radiostacji, a już w przyszłym roku podjąć ich produkcję seryjną. Dalszą wersją latawca będzie bójka namiarowa z automatyczną sygnalizacją pozycji np. dryfujących wraków, łodzi, trup itp. W wersji rybackiej służącej będąc oznakowaniu dryfujących sieci pławnicowych.

DRUGIM prototypem opracowanym w biurze konstrukcyjnym T-18 jest radiotelefon morski.

W porozumieniu z Grudziądzem, produkującym gumowe tratwy ratunkowe, Zakłady T-18 zaprojektowały i zbudowały urządzenie do automatycznego nadawania sygnałów wzywania pomocy na morzu. Ten niewielki aparat zaczyna samoczynnie działać w kilka minut po wyrzuceniu tratwy za burtę, bowiem konstruktorzy wyposażyli go w źródło zasilania — baterię uaktywniającą morską wodą. Po wyrzuceniu tratwy za burtę, do baterii dostaje się woda morska, która rucha elektrolit wprawia w ruch baterię, a ta z kolei autoalarm. W eter płyną bez przerwy sygnały SOS plus kreski namiarowe.

Dalsze nowości z dziedziny elektroniki morskiej znajdują się jeszcze na deskach konstruktorów. Ale pierwszy krok na nowej drodze załoga T-18 ma za sobą.

STANISŁAW K. SZWENTNER (ZAP)

TRAMPING - żegluga przyszłości

(Dokończenie ze str. poprzedniej)

Łącznie w 1970 r. flota PZM ma się składać z 153 statków o nośności 670 tys. DWT. Inwestycje na rozbudowę floty PZM w następnej pięcioletce mają wynieść 4 mld zł, podczas gdy nakłady poniesione w obecnej pięcioletce wyniosą 2150 mln zł. Statki szczyńskiego armatora mają przewieźć w 1970 r. około 10 mln ton ładunków i większość tej masy będą stanowić towary masowe, przewożone statkami żeglugi trampowej. Trudno się więc oprzeć twierdzeniu, że tramping, to żegluga przyszłości. W każdym razie dla szczyńskiego ośrodka.

ADAM KILNAR

MAŁA STOCZNIA z dużymi ambicjami

POPRECYNANY ROWAMI ROZLEGŁY TEREN, PRZYSADZISTA SYLWETA BUDOWANEJ HALI PRODUKCYJNEJ ŚWIADCZA, ŻE ROBOTY INWESTYCYJNE — W PEŁNYM TOKU. — TAK, TAK, W CIENIU DWÓCH SIÓSTRZYC — OLBRYZOM CHOWA NAM SIĘ NIEZŁE I RÓŚNIE GWOLI POTRZEBOM ŻEGLUGI — SZCZECIŃSKA STOCZNIA RZECZNA.

DYR. WYRĄBKIEWICZ POWIEDZIAŁ MI NA WSTĘPIE: „My nie jesteśmy może efektywni, lecz na pewno efektywni i na pewno niezbędni”. Wy czułam w tym sformułowaniu małejki przytyk do dziennikarza, goniącego rzekomo li tylko za sensacją... Nie o to jed-

nak głównie chodziło memu bliskoliteemu rozmówcy. Przy tocząc zatem jedną tylko liczbę dla zilustrowania sedna dyrek-torskiej uwagi: w przyszłej 5-letniej tablicy obrachunkowej zwiększy się o 134 tys. ton. Wiązać się z tym wzrostem zakrojone na wielką skalę projekty poprawienia warunków żeglugowych na Odrze.

w tej chwili całokształt wielokierunkowych zamierzeń inwestycyjnych, w których wyniku potencjalny wykonawcy stoczni: produkcyjny i usługowy, wrosnie w 1970 r. o 100 proc., a w 10 lat później ma być trzykrotnie wyższy niż dzisiaj.

WŁASNIE, DZIEŃ DZISIEJSZY. Sypią się jak z rękawa liczby i wskaźniki, ledwie nadążyć może dziennikarskie pióro. Ewidentnie chwali sobie ponad dwa pro my — drugi wybudował ze stoczni w tym roku. Przekazano plan do żegluzę rzecznej trzy 58-tonowe barki do pchaczy typu „bizon”, a portowi — tradycyjnie już produkowane chwytaki do drzew. Doładzie do tego 360 wykonanych w ciągu 11 miesięcy remontów różnej „maszyny”: kapitalnych, średnich, bieżących i awaryjnych. Zresztą w najbliższych miesiącach nasilą się one jeszcze — sfatygowany tabor rzeczny wędruje tutaj częściej po sezonie.

Na niedawno odbytym posiedzeniu KSR, która obradowała nad planem na rok przyszły, oceniano także działalność tegoroczna. Jak się rzekło, niezłą działalność; produkcja globalna wykonana zostanie w 102 proc., towarowa — w 100,5 proc. Dodajmy, przy obniżce planowanych kosztów. W rezultacie akumulacja zwiększy się o ponad pół mln zł.

Z rocznych poczynań, które złożyły się na te wyniki, uderzyło mnie zwłaszcza jedno: rozmach szkolenia. Załoga liczy 245 pracowników. W ciągu ostatnich dwóch lat kwalifikacje mistrzów i czeladników uzyskało 46 robotników, niemal tyłu uczeszała w tym roku do szkół zawodowych i na kurs kwalifikacyjny przy Zakładzie Dozbrojenia Zawodowego. Zapoczątkowano także 2-letnie szkolenie członków plenum KSR i aktywistów. Obejmują one wybrane zagadnienia dotyczące organizacji i ekonomiki przedsiębiorstwa.

GDY BYŁA MOWA o trudnych letnich miesiącach, w których budowano prom dla Świnoujścia, padło stwierdzenie: „decydują ludzie”. Dodajmy, doskonalący swe umiejętności fachowcy, znający i rozumiejący ekonomikę zakładu gospodarza.

Stoczniowy dzień dzisiejszy nadaje zatem realny kształt z rozmachem nakreślonym zamierzeniom — na jutro.

I. WIĘKOWSKA



AWARYJNY PUNKT SSR DLA BAREK CSRS

NA ZDJĘCIU: przy pracach budowa Zygmunta Tomczaka.

Foto: St. Cieślak

Opowieści z dalekich mórz

KAPITAN PASTOR

W czterdziestym piątym i szóstym — port w Gdyni jeszcze leczył rany wojenne. W basenach przez dnie cale grzmiły wybuchy nemięckich min, którymi okupanci odhodząc „udekorowali” port, a które z narażeniem życia likwidowali marynarze rażeni.

Tralowce parami pracownicy krążyły Zatokę Gdańską, podciągając stalowymi linami kolcazste lby, niosące zalogom i statkom zagładę.

Stalowe cielsko Gneisenau, zawalające główne wejście do portu, opasywały węże ekip nurkowych tnących palnikami pod wodą tysiące ton metali na złom.

Zaczęły przybywać statki. Personel pilotów portowomorskich, do którego należałem w tym czasie, składał się z oficerów marynarki handlowej ściągających znowu na jezysię wody.

Z tych bezpośrednio powojennych spraw portu przypominam i takie, które leżałyby prawie na granicy komedii, gdyby nie były również — wypadkowa wojny.

Jako jeden z tych pierwszych, nielicznych outsiderów przyrzędzi w 45 na redec z Nowego Jorku s/s „MOORMACK”. Dziesięć tysięcy ton dead weight.

W morskiej społeczności Amerykanie stanowią specjalną klasę, która za pomocą wszechmocnego dolara, czasami aż w zenający za wodowodu sposób, uprasza i ułatwia sprawy nawigacyjne. Pomimo wytalowanych, obojowanych bałtyckich i północnomorskich farwaterów, prawie wszystkie „amerykańskie” braly pilotów morskich już od kanalu La Manche.

M/s „Moormack” ledy przez Morze Północne, prowadził pilot Anglik, przez Bałtyk aż do Gdyni Niemiec, na redzie wszedłem ja. — Good morning Captain!

Na mostku gruby, zażywny pan ścisnął mi wlewnie rękę i natychmiast gdzieś znikną, jak by go zdumuchnął wiatr. Zostaje sam z młodzieńkiem oficerem i marynarzem na sterze. W tych pierwszych czasach wejście do gdynskiego portu nie było łatwe ani też bezpieczne. Wysadzone przez Niemców wyłomy falochronów zawalwały dno farwateru wąskiego bocznego wejścia, dalej zaś w głębi redy wewnętrznej leżały wrakki. Główne wejście — blokowało „trup” Gneisenau.

Z wielką precyzją i zaufaniem do sprawności okrętowych maszyn musieliśmy lawirować przy wprowadzaniu, że by nie rozpruć dna statku. W dniu tym wejście do portu było specjalnie trudne, bo miał w pół burty silny sztormowy wiatr. Chcę rozpocząć manewry i pytam młodego szturwana: „Where is the captain?” Uśmiechnął się i powiada —

„Nie przyciążajcie” — „We can start without captain”.

Zdziwiłem się mocno, ale mówię: „O kany”, Wszedłszy. Po załamowaniu w porcie idę podpisać kwit. Patrzę, kapitan w swym salonie, pogwizduje z cicha i z najpogodniejszą miną kładzie na stół pasjansa.

Po tradycyjnym koniaczku i formalnościach wstępnych pytam, dlaczego nie było go przy manewrach? Uśmiechnął się starszy pan i na moje pytanie odpowiada pytaniem: — Żartuje — myślę, czy też kpił sobie ze mnie? Przecież manewry portowe, a jeszcze w takich warunkach, należą do najwyższej kategorii odpowiedzialności prawnej kapłana wobec armatora, ubezpieczyciela i Morskiego Sądu — na wypadek awarii czy utraty statku. I czy ba nie ma w całej światowej flocie takiego kapłana, który by w ciemności, w mgłach i przy manewrach nie sterował na mostku, jeśli nawet znał dobrze kwalifikacje pilota i milcząc akceptował jego polecenia.

Po tym jego „a po co” rozbawiony i całkiem zbity z pantalu, nie widząc możliwości dalszej na ten temat dyskusji — wyszedłem.

Po kilkukrotnych dniach z koleżnościami mojej służby wypadło, że wyładowany już „Moormack” wyprowadzaliśmy znów w morze, przy czym kapitan prosił, bym go wprowadził przez pola minowe za Hel.

Dalsze prowadzenie miał znowu przejąć pilot niemiecki, który w czasie całego postoju statku „sterczał” z pilotem angielskim na burcie. Wyszliśmy. Oczywiście na mostku nie było znów kapłana, ale już nie pytałem dlaczego. Po wyjściu statku z portu w połowie Zatokę Gdańską donadła nas mgła. Mgła zawsze jest wielkim wrogiem statków i marynarzy, ale w tamtym okresie, na farwaterze minowym, nie rozpoznana lub nie znaleziona bo nieudajca na boja stwarzała problem: — wyciemy w powietrze czy nie?

Rzuciliśmy z młodym szturmanem kotwicę i dzwoniły we mgłę. Dzwoniły godzinę dwie, cztery, zrobiła się noc i mgła jeszcze zgrubniała. Zmarłem na mostku, jak to mówią, na kółko i poprosiłem o szklankę herbaty z czymś mionym.

Po jakimś czasie steward prosił mnie do salonu Schodzę, stół zastawiony, kolacja, whisky, koniak i uśmiechnięty starszy pan, uprzedził mnie, co o niej? Coś mi wywiałem, pytam: pan kapitan nie pije? — No, wie pan — mówi — na okoł nie, ale dziś taka mgła i łamie mi nie coś z łopatek, to chyba też wypije dla kuraju.

Wypiliśmy po jednym, potem po drugim, potem jeszcze po jednym i starszy pan przemówił. Sam zaczął: — Dziwi się pan zapewne — powiada — że ja tak tu na dole, Marreury, mgła, a chodzą i huragony, to cóż ja? — PASTOREM jestem z zawodu.

Cóż mi wywiałem, pytam — nie wierząc własnym uszom — pastorem? — Tak — mówi — dobrze pan się szwy, a ścisłej powiedziałem — BYŁEM pastorem. Po dwumiesięcznym kursie na papierach ładunkowych i okrętowych zostałem kapitanem statku. To jest moja cała wiedza morska.

Po takiej hombie musiałem mieć bardzo głupia mina, bo roześmiał się na głos i powiada: — No tak, była wojna, trzaskali nam te statki Niemcy bez paroludni, ale i stożnie nasze też nie przonowały. Z kapitanami zaczęło być bardzo „SHORT”. Wykruszyli się.

Brat mój, proszę pana, jest głównym akcjonariuszem CO MOORMACK LINES i właścicielem tego tu wężnego statku. Nie było kapłana, więc posłał mnie na kurs, abym tylko potrafił pilnować interesów od strony finansowej i ładunkowej. Dzięki stosunkom wyrobił mi również takie że zwoleno, no i skąd tam wytrzymał kółko otworów, a ci już jakos jadą — wrac ze mną przez ocean. Był to La Manche. Tam już dobiegam sobie pilotów i trafiam, gdzie trzeba.

— To pan kapitan — mówię — powróci kapitan znowu na to no kościola? — Ej, tak jak pan myśl, to nie. Mówilem Panu, że jestem byłym pastorem. Powiemy po katolicku — ekskomunikowanym.

— Hm — mówię — jeżeli wolno spytać, za cóż to tak splantowała Pana pańska wladza kościelna, kapitanie? — No, widzi pan — mówi kapitan — zanim odpowiem panu, chcę się spytać pana, czy jest pan wierzący?

— Ni — mówię — już od trzydziestu lat nie chodzę do kościoła po żadne rozgrzeszenie. A czy wierzę? Cóż, trzeba w coś wierzyć. W człowieka, czy w sprawę, w idee, czy rozum. Każdy ma swego Boga — inaczej trudno żyć.

— To i dobrze — powiada — Kto miłby nas rozgrzeszać i jak? Poczytam panu, jeśli chce pan posłuchać, parę krótkich urynków z mojego brewiarza, za którego napisanie dostatek się na indeks.

Zamieniłem się w słuch. Kapitan pogrzebał w szufaladzie biurka, wyciągnął małą, oprawioną w zieloną skórę księżeczkę, przez jakąś czas wertował kartki i wyrzykami zaczął: — Jeżeli przyjął, żeś wyczerował z chaosu zależności precyzyjną — przyczyn i skutków, które są dla nas — ludzi prawami życia i śmierci, byłaby to — wielkość i mądrość twoja.

Ze każde z praw tych jest prawem przemianiania, z którego się rodzą postępy — to jest też mądrość twoja, ale i tajemnica twoja. Ale żeś sens ten przyszył dla nas

czarną zasłoną bólu i leku samotnej śmierci, to już nie świadczy o dobruć twojej, ani o miłosierdziu twoim. Ustanowisz do tego jeszcze ZELAZNE prawo wzajemnego pozerania się istnień żywych, prawo kłowi i pożarów, które w niewiedzy swojej nazywamy prawem selekcji, to już jest okrucieństwo i bezprawie. Więc kim jesteś, jeżeli jesteś? — Przytoczyłem tu tylko naczelnę myśl z zielonej księżeczki. Kapitan czytał długo.

Milczałem, zaszokowany wyznaczeniem wiary z dziwnego brewiarza, dziwnego kapłana. Mówił potem jeszcze o okrucieństwach wojny, której był świadkiem „dowodząc” na Pacyfiku tym swoim statkiem.

Potem siedzieliśmy długo, milcząc. Wreszcie przyszedł wiatr z „ostu” i rozproszył mgłę. Podnieśliśmy kotwicę i po pół godzinie schodziłem po sztormitrapię na przyslaną po mnie z Helu motorówkę.

Komendę po mnie obłął pilot niemiecki i „MOORMACK” położył się na północno-zachodni kurs.

Kpt. zw. E. WASILEWSKI

PO kilkuletnich próbach japońska firma Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd przystosowała lotniczy silnik turbo-odrutowy do pracy na statkach. Jest to silnik marki CT-58 produkowany przez firmę przy współpracy z amerykańskim towarzyszem General Electric Co, które zastosowało jego prototyp w ciężkich helikopterach.

SILNIK LOTNICZY NA STATKU

Moc silnika turbo-odrutowego wynosi 1250 KM, ciężar jednostkowy — 0,11 kg/KM. Zastępuje się go na statku o podwodnych skrzydłach długości 20 m, który będzie rozwijał szybkość przeszło 45 węzłów.

Silniki tego typu można stosować zarówno do tradycyjnych statków, jak i statków na podwodnych skrzydłach oraz na poduszce powietrznej.

(BNT-PAP)

Jesienny sztorm na Bałtyku



Porty świata Manchester

NAJWIĘKSZY ośrodek przemyśłu wównictwa w Brytanii, liczący niemal milion mieszkańców. Port morski ma, wraz z publicznym Liverpoolem, istotne znaczenie gospodarcze dla okręgów przemysłowych środkowej i zachodniej Anglii. Położony nad rzeką Mersey, która nie jest żeglowna. Do portu prowadzi Kanał Manchesterki biegnący wzdłuż Mersey River na przestrzeni 36 mil morskich. Kanał stary, od względem technicznym pozostawiający wiele do życzenia — jest zmorą kapitanów statków. Zegluga na kanale niebezpieczna z uwagi na jego niewielką szerokość (około 40 metrów), liczne mijanki i mosty, a przede wszystkim 6 kolejnych śluz. Kanał ma jednak pewną osobliwość na skalę światową — unikalny „most”, będący od cinkiem śródlądowej drogi wodnej, przecinającej kanał powyżej jego lustra wody. Most ten jest niekiedy olbrzymią rynną, która w wypadku przechodzenia przez kanał statku morskiego obraca się na filarze ustawionym w środku kanału równoległe do jego osi wzdłużnej. Równocześnie odpowiednie śluzę zamknięta „przerwana” kanał śródlądowy (biegnący powyżej Kanału Manchesterkiego). Po przejściu statku morskiego „ryna” powraca do pierwotnego położenia, otwarcie śluz powoduje wypłnienie jej wody i ruch białek oraz innych jednostek żeludź śródłodowej odbywa się znów normalnie, nieco przy tym dziwnie — obserwować bowiem można np. o łownik pływacy kilkanaście metrów wyżej i w poprzek drogi statku morskiego. Głębokość Kanału Manchesterkiego wynosi 30 stóp na odcinku

do 38 stóp, mają oczywiście zespójny basenów położonych bliżej ujścia Mersey: River-Gladstone Dock, Hornby, Alexandra, Langton, Canada Docks. Tu też cumują największe statki oceaniczne towarowe i pasażerskie, utrzymujące połączenia ze wszystkimi częściami świata, z odległą Australią włącznie. W ostatnich latach związało do Liverpoolu przeciętnie około 18 tysięcy statków rocznie, a łącznej pojemności ponad 30 milionów NRT, przeladunku się około 24 mln ton towarów, w tym około 18 mln ton w imporcie i 6 mln w eksporcie.

Alarmowe stacje meteorologiczne

W SANTA CRUZ, na południowym wybrzeżu prowincji Camaguey na Kubie, uruchomiona została pierwsza z 50 alarmowych stacji meteorologicznych, które zostaną wkrótce zainstalowane wokół całej wyspy. Jednym z ich zadań będzie wczesne wykrywanie cyklonów zbliżających się do wybrzeży Kubę. Drugim etapem robót dowdy systemu ostrzegawczego będzie wyposażenie tych stacji w urządzenia radarowe, wykrywające cyklony na odległość 350 km.

Santa Cruz, gdzie zbudowana pierwsza meteorologiczna stacja alarmowa, leży w strefie najczęściej nawiedzanej przez huragany. W 1932 r. wylew morza podczas cyklonu spowodował zatopienie miasta i śmierć ponad 3 tys. jego mieszkańców.

Liverpool

BRITYSKI port morski, położony bezpośrednio u ujścia rzeki Mersey do Morza Irlandzkiego w pobliżu Manchesteru. Miasto liczy 65 tys. mieszkańców. Port bezpłynowy, zamknięty systemem śluz, prowadzących do kolejnych zespołów basenów, położonych na przylączy brzozy Mersey River od jej ujścia w górę na przestrzeni 7 mil. Zespołów tych (najważniejszych) jest 15, każdy ma jeden lub kilka basenów. Liverpool jest drugim co do wielkości portem w Brytanii i uważany jest przez firmę za najnowocześniejszy. Największą głębokość, oko

Zbiornikowce o nośności 150 tys. DWT

JAPONSKIE towarzystwo okrętowe Tokyo Tanker K. K. zamówiło w firmie Ishikawajima-Harima Heavy Industries zbiornikowce o nośności 150 000 DWT, przeznaczony do przewozu ropy naftowej z rejonu Zatoki Perskiej do Japonii. Koszt statku wynosi 4,32 miliarda jenów. Statek powstanie w nowej stoczni tej firmy, otwartej w październiku br. Wodowanie tankowca będzie widziane jest na początku grudnia przyszłego roku. To samo bliżkiste towarzystwo okrętowe zamówiło przed dwoma laty w firmie Ishikawajima-Harima zbiornikowce o nośności 125 000. W trakcie budowy postanowiono jednak zwiększyć jego nośność również do 150 000 DWT.

(BNT-PAP)

K

Odpowiedzialność karna w sporcie

Uchwała 7 sędziów

Budziła wątpliwości kwestia, czy wybieralni członkowie zarządu klubu sportowego podlegają odpowiedzialności karnej przewidzianej dla urzędników, w razie dopuszczenia się przestępstwa w czasie pełnienia obowiązków w klubie sportowym.

SPEAWA ta została rozstrzygnięta Uchwałą Składu 7 Sędziów Sądu Najwyższego z dnia 9. IV. 1964 r.

Polska - Jugosławia na antenie PR

DZISIEJSZY mecz koszykówki mężczyzn o Puchar 5 Narodów pomiędzy Polską i Jugosławią transmitowany będzie przez Polskie Radio w programie II. Początek transmisji o godz. 19.30.

Płka na nożu

Puchar Europy...

Osmym ćwierćfinalistą Klubowego Pucharu Europy w piłce nożnej został mistrz Anglii - Liverpool wygrywając w rewanżowym meczu w Brukseli z mistrzem Belgii - Anderlechtem - 1:0 (0:0).
Innymi ćwierćfinalistami Pucharu są: 5-krotny zdobywca tego trofeum - Real Madryt, 2-krotny triumfator Benficy Lizbona, aktualny obrońca Pucharu - Inter Mediolan oraz mistrz Węgier - Vasas Győr, mistrz NRB - FC Koeln, mistrz Szkocji - Glasgow Rangers oraz mistrz Holandii - DWS Amsterdam.

...i Zwycięzców Pucharów

Piłkarze Dynamo Zagrzeb zostali piątym ćwierćfinalistą Pucharu Zwycięzców Pucharów w rewanżowym meczu z Byzantem pokonano w Zagrzebiu lidera ekstraklasy rumuńskiej - Steane (Bukareszt) 2:0 (1:0).

Warto przypomnieć, że przed Dynamo do ćwierćfinalistów zakwalifikowali się piłkarze Legii Warszawa, Realu Saragossa, FC Torino i West Ham United (Londyn).
Szóstym ćwierćfinalistą został zachodnoniemiecki zespół TSV Monachium remisując w rewanżowym meczu z portugalską jedenastką FC Porto 1:1 (1:1). Pierwszym meczem Niemcy wygrali 1:0.

Dwaj ostatni ćwierćfinaliści wyłonieni zostaną po trzecim meczu Sławii Sofia z Lausanne Sports oraz po dwóch spotkaniach obrońcy pucharu Sporting Lizbona z Cardiff City.

Dalszą podróż spędziliśmy siedząc przykładnie na ławce poкладu i oglądając brzozy po obu stronach. Po lewej - górzysty, gdzie na malowniczych stokach pięła się winna latość, od czasu do czasu osłaniając ruiny starych baszt. Po prawej - płaski, gdzie tuż przy wodzie biegła kolej, zatrzymując się co krok w starych stylowych nadbrzeżnych miejscowościach, ni to miasteczkach, ni to kurortach.

Berlinczyk pełnił rolę żywego przewodnika okolicy. Ja przerywałam od czasu do czasu miarowe staccato jego opowieści potakaniem lub pytaniem a propos. Tak minął dzień. Potem trzeba było wsiąść w powrotny pociąg. W pociągu kimaliśmy oparci o siebie. Głowy nasze chybotwały się to w tę, to w tamtą stronę jak na lodgach słonecznika. W drzemce, przy posiłkach, w rozmowach obojętne pamiętaliśmy o tym, żeby na siebie nie spojrzeć. Jeśli przypadkowo skrzyżowały się nasze spojrzenia, w popłochu uciekałyśmy w głąb siebie. Uczucie mówiący, oczy nasze nie spotykały się szczerze od momentu, kiedy padło słowo „Posen”. To było ostatni raz.

W tym stanie rzeczy dobiliśmy do celu. Każde poszło w swoją stronę. Odprowadzania nie było.

OFERTA

Dom nasz wygląda jak pobojowisko. Na korytarzach, w hallu i w pokojach stoi trzydzieści drewnianych skrzyń. Trzydzieści nowych, gładko obłożonych skrzyń, jak świeże trumny. Wśród tego walają się rzeczy. Rzeczy powijane z pótelek, szaf, zakamarków, piwnicy. Dopiero teraz widac, ile tego wszystkiego jest. Choćby samych rzeczy-ków! Niektóre rzeczy pachną zbutwieniem, bo leżały na dole w wilgoci, inne mają fason storodawny, jakby powijane z rekwizytami teatru. Właściwie można by sporządzić na ich podstawie krótki zarys mody damskiej od lat dwudziestych do

szesćdziesiątych naszego stulecia. Kapelusze-nocnika, palta a la Pola Negri, oplecione w miejscu kołnierza zwojami boa, nieforemne blezery z wypchanymi ramionami z okresu Drugiej Wojny Światowej i długie suknie lat czterdziestych. Wśród tego wszystkiego miota się pani z rozwianym włosami i mętłym wzrokiem. Wygląda jak młoda, przystojna Baba-Jaga.

— Po co pani to zabiera? Czy nie lepiej zostawić? — pytam.

— Jak to zostawić?

WISŁA - STANDARD 91:54

ROZEGRANE w Krakowie rewanżowe spotkanie o Puchar Europy w koszykówce kobiet pomiędzy mistrzem Polski, Wisłą, a drużyną belgijską - Standard (Liege) zakończyło się ponownym zwycięstwem Wisły 91:54 (46:30).

Pierwsi turyści w Bieszczadach



PIERWSI NARCIEZARZE-TURYŚCI wyruszyli na białe szlaki. Z każdym rokiem rejon Bieszczad cieszy się coraz większą frekwencją amatorów narciarstwa. Na zdjęciu: turyści z większym zapasem żywności wyruszają na szlak. CAF — fot. Kwiatkowski

Dziś sejmik pływaków

DZISIO o godz. 16 w sali konferencyjnej Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki, przy ul. Tkackiej 52, odbędzie się walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Okręgowego Związku Pływackiego.

— Przecież pani tego nie nosi, nie używa.
— No, ale to moje.
— No, to co?
— Jak to co? Przecież to moje — powtarza pani z uporem.

Ewa Berberysz

(44)



Trzydzieści skrzyń i ich zawartość dają pani pewność. Pewność czego? Zapewne, sama nie potrafiłaby tego określić. Faktem jest, że mając to wszystko, czuje się bezpieczniejsza.

Dodatkowy kłopot przy pakowaniu stanowi przebyt. Przemysł przed panem. Rankami pani nie pisze już listów do kochanka. Rankami pani wymyka się do sklepu ze spirytalami i znosi do do-

NIE CZEKALISMY długo na odpowiedź w sprawie ogłoszonego konkursu na najładniejszą ślizgawkę. Apel chłopców z ul. Szarotki pierwszy podjęli uczniowie ze szkoły podstawowej nr 3 w Stargardzie.

WCZORAJ naszą redakcję odwiedził nauczyciel w f. z tej szkoły — p. R. Zielenkiewicz z „asyście” trzech uczniów. Z dumą mówili o swoim lodowisku. Ma ono wy-

Kto zbuduje ładniejszą ślizgawkę?

Uczniowie ze Stargardu odpowiadają na apel chłopców z ul. Szarotki

miary 40x40 m, jest radiofonizowane i oświetlone. Porozumiano się również ze Strażą Pożarną, która jeśli tylko „chwyci” mróz — zaleje boisko wodą. Wszystkie prace ziemne zostały już ukończone. Obecnie 1300 uczniów „trójki” oczekuje tylko na mróz.

MY ZAS CZEKAMY teraz na zgłoszenia kolejnych lodowisk. Nasz adres: Pl. Holdu Pruskiego 8 — Dział Sportowy — III piętro, tel. 42-777. (am)

DYREKCJA MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA OCZYSZCZANIA W SZCZECINIE

apeluje do mieszkańców

aby z gruntownym porządkowaniem pomieszczeń mieszkalnych i pomocniczych nie zwlekali do ostatnich dni przedświątecznych.

3597-K

Na Gwiazdke można wygrać

500.000 zł, 200.000 zł, 150.000 zł, 100.000 zł

kupując LOS

KRAJOWEJ LOTERII PIENIĘŻNEJ

3507-K

W.P. „Arged“ zaprasza

PT Klientów

do nowo otwartego Salonu Sprzętu Zamechanizowanego przy pl. Grunwaldzkim 3/4

Guzy wybór: pralek maszyn do szycia, lodówek, freterek i innych art. sprzętu zmechanizowanego.

Salon prowadzi sprzedaż za gotówkę i na raty.

3610-K

Uwaga, klienci Banku PKO!



Uprzejmie informujemy, że

EKSPOZYCJA W SZCZECINIE, UL. KONSKA KIERAT 12

DNIA 20 GRUDNIA br. (niedziela) CZYNNĄ BĘDZIE od godz. 11 do 16

Polecamy bogaty asortyment towarów krajowej produkcji eksportowej i zagranicznych za waluty obce wpłacone w kraju i za granicą.

ZAPRASZAMY — ŻYCZYMY POMYŚLNYCH ZAKUPÓW! 3596-K

PRACOWNICY POSZUKIWANI

PRACOWNIKA na stanowisko asystenta technicznego, zatrudni Pomorska Akademia Medyczna w Szczecinie, ul. Rybacka 1.

3603-K

Teatry

nieczynne: OPERETKA — „Wesoła wdówka” g. 19.15.

Kina

DELFIN (tel. 468-78) — „Zdradziłki strzał!” g. 10, 12, 14, 16, 18.15, 20.30 — radz. — od lat 12 (czwartek i piątek); KOSMOS (tel. 355-02) — „Poważni kochanki” g. 9, 11.15, 13.30, 16, 18.30, 21 — franc. — od lat 16 (czwartek i piątek); COLOSSEUM (tel. 458-18) — „Fantom” g. 16, 18.30, 21 — wł. — od lat 16 (czwartek i piątek); BALTUK (tel. 473-01) — „Odwet kapłana Lesza” g. 11.10, 13.30, 15.30, 18.10, 20.30 — jug. — od lat 16 — panoram. (czwartek i piątek); POLONIA (tel. 473-01) — „Rzut karny” g. 10.30, 13, 15.30, 18, 20.30 — radz. — od lat 9 (czwartek i piątek); PIONIER (tel. 475-02) — „Śniegowiec” g. 9.30, 11.30, 13.30, 15.30, 18.10, 20.30 — „Mój wujek” g. 10.15, 12.30, 15, 17.15, 19.30 — „Cafe pod Mino” g. 13.30, 20.30, 21 — od lat 12 (czwartek i piątek); MUZA (Pomorzany) — „Słubowanie” g. 13.30 — brazyl. — od lat 16; MARS — „Samotność dugodystansowa” g. 11, 13.10 — ang. — od lat 16; PROMIEN — „Ostatni cowboy” g. 16, 18.10, 20.20 — USA — od lat 12; PALA — „Kapitan Fracasse” g. 16, 18.10, 20.20 — franc. — od lat 16; PALAC MŁODZIEŻY — „15-letni kapitan” g. 15.30, 17.30 — radz. — od lat 12; ECHO (Krakowko) — „Al i wiebląd” g. 13 — ang. — od lat 9 — (I i II część); SWIT (Skolwin) — „Stokrotka” g. 17.30, 19.30 — franc. — od lat 12; SZMARA — „Generał della Rovere” g. 19 — wł. — od lat 16; SZMARAGDOWE (Zdroje) — „Latający profesor” — g. 17, USA, od 17, „Hamlet” g. 19 — radz. — od 1. 16 (I i II część); PRZYJAZN (Dąbie) — „Był i Monogomeryn” g. 17, 19 — ang. — od lat 12; HUTNIK (Stolczyn) — „Pojeździec na wyspie” g. 17, 19.15 — franc. — od lat 16; BAKKA (Police) — „Wojna trojańska” g. 17, 19.15 — wł. — od lat 12; MAJ (Zydowce) — „Statek Emili” g. 17, 19 — franc. — od lat 16 — panoram.; MARZENIE (Wielgowo) — „Ulica nadmorska” g. 17, 19 — radz. — od lat 12.

REPERTUAR KIN — na podstawie informacji WZK.

FOTOPLASTYKON — Woj. Pol. 36 — „Jamajka” g. 10-21.

Kluby

13 MUZ — pl. Żołnierza 2 — czynny od g. 11-1; TPFR — Woj. Pol. 68 film „Przywary uraju” g. 18, 20 — radz. — od lat 16; NOT — Woj. Pol. 67 — czynny — od g. 14-23; GARNIZONOWY Wawryniała 5 — wieczór dyskusyjny na twórczość Z. Kosidrowskiego „Opo wiesci biblijne” g. 19; SPOŁDZIEL — „Ludzie, wydzierżawia” g. 19; PIWIŃ: CA — Niepodległości 19 — koncert muzyki popularnej g. 19.30 (prowadzi J. Wilkomirski); PINKO: Boh. W-wy 58 — wieczór teatralny g. 19.30; inauguracyjnie działalności „Studenckiego studium wiedzy o morzu” g. 18; JUNAK — Woj.

Pol. 186 — odczyt mgr Zdzisław Bortzkiego „Etyka katolicka, a etyka nieuleczna” g. 19.

muzeum

— STAROMYŃSKA 27 — malarstwo polskie, rzeźba pomorska, renesansowe stroje książąt szczebińskich g. 15-17; WALEY CHRDRRE — sztuka ludowa i plastyka amatorska; wystawa fotografii o tematyce górskiej g. 10-18.

Dyżury

SZPITALA KLINIKA CHIR. DZIECIĘCY — Umil Lubelskiej; SZPITAL WOJSKOWY — Oddział Polozniczy — Piotra Skargi; i KLINIKA CHIR. Umil Lubelskiej; PRZYCHODNIA DLA MATKI I DZIECKA A. Sw. Wojciecha 7 — g. 19-7 rano.

APTEKI NR 8 — Roosevelta 58 — tel. 353-32; NR 33 — pl. Grunwaldzki 42 — tel. 345-51; NR 34 — Dubois 1 — tel. 82-41.

CODZIENNE POGOTOWIE PRACY — Apteki: nr 10 (Glinki), nr 12 (Podjuchy).

Telewizja

PROGRAM POLSKI 15.30 „Halo — tu Szczecin” — program próbny, 16 „Wychowanie fizyczne”, 16.15 TV kurs rolniczy, 17.05 Wiadomości dziennika TV, 17.45 Film serjowy dla dzieci „Poly”, 17.20 Reportaż dla młodych „Spółkonia z przyrodą”, 18.15 Program filmowy, 18.30 Polska Kronika filmowa, 18.40 Młodzieżowy klub TV „Proton”, 19.20 Film muzyczny „Gra zespół Mantowaniec”, 19.30 „Dobranoc dzieciom”, 20 Dziennik TV, 20.25 Filmowe sprawy związane z III Zjazdu ZMS, 20.50 Film sensacyjny — szpiegowski „Blackpool” — NRD — od lat 16, 22.10 Wiadomości dziennika TV, 22.20 Wieczorny relaks, program na jutro, melodia na DOBRANOC.

PROGRAM BERLIŃSKI 12.30 „Dzień, w którym kończyły 30 lat”, 17 Widowisko dla dzieci od lat 10 „Z życia wielkich mistrzów”, 18 Omówienie programu, 18.10 Sport, 18.40 Tele-reklama, 18.50 Program wydziału TV dziecięcej, 19 „Nowości nauki i techniki”, 19.25 Prognoza pogody, kronika, przegląd wydarzeń, 20 „Afryka dziś” (III część), 20.30 Komedja „Świadekstwo ślubu”, 21.45 Kronika, 21.55 Uniwersytet TV.

PIĄTEK 9.50 Gimnastyka dla wszystkich, 10.30 „Afryka dziś” (III część), 11

„Przeboje małego miasta”, 11.15 stwał piosenki w Sopocie, 12.15 Test, 16.30 Program dla młodzieży „Kradzież”, 18.30 Omówienie programu, 18.40 Tele-reklama, 18.50 Program wydziału TV dziecięcej, 19.25 Prognoza pogody, kronika, przegląd wydarzeń, 20 Film czeski „Sześć nie budzik”, 21.20 Zachodnie studio TV, 21.50 „Piraci drogowi”, 22 Kronika, 22.10 Sztuka TV „Rzym” via Margutta”.

Radio

WIADOMOŚCI: 16, 19, 23.50; SERWIS RYBACKI: 20.57. 13.25 Antykwariat z kurantem, 13.45 W rytmie lafki i piosenki”, 14.25 Audycja aktualna, 14.45 Dla dzieci „Błękitna sztafeta”, 15 Piosni kompozytorów polskich, 16.15 Polskie melodie filmowe, 16.30 Dla dzieci „Śpiewamy piosenki i bawimy się przy muzyce”, 16.45 Gra zespół „Albatros”, 16.15 „Prezenty delegatów na III Zjazd ZMS”, 16.40 Reportaż Janiny Bieleckiej, 17 Z melodią przez świat, 17.30 Przegąd aktualności i piosenki”, 17.45 Audycja aktualna, 17.50 „Przyświeć, przyświeć rybaczki”, 18 Radio-reklama, 18.15 10 minut o Filmie moni „Baltyckiej”, 18.25 Sprawy do załatwienia, 18.30 „Ja... peteni”, 18.50 Uniwersytet radiowy, 19.05 Muzyka i aktualności, 19.30 Audycja redakcji ekonomicznej, 19.45 Koncert rozrywkowy, 20.30 „Sylweta wybitnych solistów”, 21 Z kraju i ze świata, 21.40 „Opera w 3 aktach „Król Roger”, 22.15 Muzyka rozrywkowa.

Jednym zdaniem

DZIS, w czwartek o godz. 19 w Klubie MPiK „Ruch” odbędzie się odczyt mgr Stanisława Tyrowicza, prac. naukowego Uniwersytetu Warszawskiego pt. „Paszym a socjologia niemiecka”.

ZARZĄD KOLA SZCZEC. TOW. URBANISTÓW POLSKICH zaprasza w piątek, 18 bm. o godz. 18 do Klubu Pracowników Nauki na odczyt mgr inż. arch. Krystyna Olszewska pt. „Rachunek ekonomiczny w planowaniu urbanistycznym”.

JUTRO, w piątek w gmachu Sądu Wojewódzkiego (pok. 131) o godz. 16 prof. dr Władysław Siedlecki wygłosi referat nt. „Struktura, zasady i instytucje nowego kodeksu postępowania cywilnego”.

ZAPOWIEDZIANA na piątek 18 bm. prelekcja red. Andrzeja Wituszyńskiego pt. „Fotografia reportażowa”, połączona z pokazem prac odbędzie się w Klubie „Piwnica” o godz. 18 (a nie jak w zamku) w godzinach — w Panku).

DOKUMENTY różne, m. in. nazwisko Piętkiewicz, oddano w naszej redakcji, polk. 49.

REKAWICZKI męskie pozostawione 16 bm. ok. godz. 18 w Urzędzie Pocztowym Szczecin I (o Boguro dzieci) — są do odebrania w kontroli.

„ORS” — OBSŁUGA RATALNEJ SPRZEDAŻY ODDZIAŁ WOJEWÓDZKI W SZCZECINIE

Uwaga Klienci!

Uprzejmie informujemy,

że Agencja „ORS” w Szczecinie Pl. Orła Białego 5 oraz placówki agencyjne „ORS” na terenie województwa dnia 20 grudnia br. (niedziela) czynne będą; Agencja „ORS” w Szczecinie od godz. 10-16, placówki w Nowogardzie, Pyrzycach, Kamieńcu Pomorskim, Łobezie, Gryfinie, Barlinku, Mysłiborzu i Choszczynie czynne będą w godzinach od 11-14, natomiast placówki w Gryficach, Dębnie Lubuskim, Goleniowie, Starogardzie i Świnoujściu czynne będą od godz. 10-16.

Oferujemy P.T. Klientom

swoje usługi przy nabywaniu szeregu atrakcyjnych artykułów odzieżowych, motoryzacyjnych, sportowo-turystycznych, a także sprzętu zmechanizowanego, których asortyment z dniem 15. XII. 1964 r. został rozszerzony dla kupujących na raty.

W szczególności polecamy łódki marki „Foka”, „Szron”, „SLD-Mielec” i łódki marki „Yeti”.

Życzymy pomyślnych zakupów i składamy najlepsze życzenia świąteczne i noworoczne

3607-K

WYDAWCA: Szczecińskie Wydawnictwo Prasowe RSW „PRASA” w Szczecinie. REDAKCJA i ADMINISTRACJA: Szczecin, pl. Holdu Pruskiego 8; redaguje kolegium. TELEFONY: centrala 430-21; sekretariat red. naczelnego 457-41; zastępcza redaktora naczelnego 473-21; sekretariat redakcji 423-33; sekretariat techniczny 430-21 (wewn. 51); dział numeratki 462-35; dział morski i sportowy 427-77; dział łączności z czytelnikami 450-21; Biuro Ogłoszeń 450-21; Biuro Ogłoszeń 344-44; redakcja poranna (po godz. 6) 378-81; dalekopisy 425-14. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz oddziały i delegatury „Ruch”. Można również dokonywać wpłat na konto PKO nr 10-6-13770, Przedsiębiorstwo Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch” w Szczecinie, Al. Niepodległości 41/42. Prenumeratę na zagranicę przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeratki. Cena prenumeratki: kwartalnie — 37,50 zł; półrocznie — 75 zł; rocznie — 150 zł. Prenumeratę na zagranicę, która jest o 40 proc. droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-33, konto PKO nr 1-6-100024. Szczec. Zakł. Graf. F-1

Conowego dyrektora?

W Pałacu Młodzieży

"KURIER" rozmawia z nowym dyrektorem Pałacu Młodzieży - Włodzimierzem BRZEZIŃSKIM...

Jednym z najciekawszych eksperymentów dydaktycznych, które poczyniliśmy w ostatnim okresie...

A jakie są cele i efekty pedagogiczne eksperymentu?

Ta "zabawa w dorosłość" traktowana jest serio, zarówno przez nas, jak i przez naszych podopiecznych...

Wasze nowe plany?

Idealnym naszym jest, aby w Pałacu Młodzieży zorganizować pracę wszystkich zespołów młodzieżowych z terenu miasta...

Reporter zanotował

TRAGICZNY wypadek wydarzył się wczoraj na punkcie skupu żywności w Mysłiborzu...

NA SKRZYŻOWANIU ul. Goleńkowskiej i Kurpiów w Dąbiu, motocykl WFM (nr rej. ME 0541) zderzył się z ciężarówką "Starem"...

NA ul. Łasztowej zderzyły się dwie "Warszawy". Ofiar w ludziach nie było...

W JEDNYM z mieszkań przy ul. Wielkiej 7 bawiące się szczeniaki ogniami świetlnymi dziecka wywołało pożar...

DZIS nad ranem w miejscowości Nawodna (pow. Dobno) spłonęła drewniana wieża kościoła...

KOLEGIUM Kierownictwa Administracji Pogodno skazało ostatnio na 3 miesiące bezwzględnej kary 24-letniego Stanisława POWAŻE...

23-letni uczeń zakładu cukrowniczego - Henryk DUDEK, zam. przy ul. Grudziądzkiej 17, nie posiadając prawa jazdy...

Nazwiska obydwu sprawców Kolegium postanowiło podać do publicznej wiadomości...

dziełowe podwicezorki przy mikrofonie.

W planach pracy Pałacu uwzględniliśmy również utworzenie działu wychowania fizycznego...

Młodzieży

mierzeniami naszymi planów są WKP i Szkolny Związek Sportu wy.

A jak przygotowujecie się do obchodów 15-lecia?

Okres od 1 września 1965 r. do września 1966 r. przebiegać będzie w Pałacu pod znakiem rocznicowym...

Plany polityczne i interesujące. Wyznamy powodzenia w ich realizacji!

Rozmawiał: ZBIGNIEW DYLIŃSKI



BYWALCY kawiarni "ZAMKOWA" podzielili byli ostatnio na dwie grupy: tych, którym podobają się średniowieczne stroje...

NA ZDJĘCIU: prezentujemy więc nowy model ubioru dla kelnerki z "ZAMKOWEJ", zaprojektowany przez artystkę p. Helenę GRABLIŚ...

Foto: S. CIEŚLIK

Kronika

SESJA DRN W DĄBIU

DZIS, przed południem w sali konferencyjnej Szkoły Podstawowej nr 65 w Zdrojach rozpoczęła się sesja DRN Szczecin - Dąbie...

OBROTA PRACY DOKTORSKIEJ

W SALI posiedzeń Rady Wydziału Lekarskiego PAM odbyła się wczoraj publiczna dyskusja nad rozprawą doktorską...

KURS SZKOLENIOWY TOPŁ

Z INICJATYWY Komen dy Wolewskiej TOPŁ odbył się wczoraj w sali konferencyjnej Prez. MRN kurs metodyczno-szkoleniowy OTK dla wytyczonych w powiatach odpowiedzialnych pracowników LOK.

DZIELNICOWE KOŁO TOW. PRZYJACIÓŁ SZCZECINA

NA OSIEDLU im. Komuny Pańskiej odbyła się wczoraj zebranie konstytucyjne I Dzielnicowego Koła Tow. Przyjaciół Szczecina...

INICJATYWA NA CZASIE

BANK ROLNY zorganizował wczoraj naradę typu szkoleniowego dla kierowników i pracowników PGR-ów...

POWROT Z DREZNA

DREZNA powrócił delegacja aktywistów ZSP Politechniki Szczecińskiej, która przebywała w NRD na zaproszenie organizacji uczelnianej...

Zebrali: (a)

NOWE KOMITETY BLOKOWE już pracują

W OSTATNICH DNIACH, z inicjatywy DRN Śródmieście odbyły się zebrania informacyjne inauguracyjne 4-letniej kadencji nowo wybranych Komitetów Blokowych...

NA pierwszy plan wysuwają się obecnie potrzeby zaopiniowania nie zweryfikowanej jeszcze liczby wniosków o przydział nowego mieszkania...

W ZAMIESZCZONYM w ub. mieście sędzię tragicznie "PAMIĘTNIKA PACJENTKI" poruszyliśmy problemem, z którym szczególnie ciężko otwarte nie może się uporać od więcej niż trzech lat...

W ZAMIESZCZONYM w ub. mieście sędzię tragicznie "PAMIĘTNIKA PACJENTKI" poruszyliśmy problemem, z którym szczególnie ciężko otwarte nie może się uporać od więcej niż trzech lat...

Na co czekają nowe taksówki?

PRZEJEZDZAJĄC niedawno ulicą Klonowicza spostrzegłszy rząd nowotłukich, lśniących lakierem samochodów...

Tak więc nasze miasto istof nie otrzymało transport nowych samochodów osobowych, "WARSZAWA". Mają one użyć pełnić taksówkowy MPK...

Można było temu zaradzić... Efekt znamy i codziennie oglądamy - to właśnie ówczesny zarządcy tak cieszący się z nowych "Warszaw", tęsknie czekali na pasażerów...

DRUGA STRONA CYTRYNOWEGO MEDALU

"Drogi Panie Redaktorze! Zawszę się ludzie na nas skarżą, raz przynajmniej poskarżymy się i my. Nasz klient - nasz pan, zwykło się mawiać...

COŻ, nie tu dodać już nie można, Chyba tylko to, że m. in. pewnego takiego cytrynowego dnia wybito w supermarkiecie przy ul. Krzywoustego ogromną szymbę (4,5 tys. zł)...

Sesja DRN-Pogodno

W PIĄTEK, 18 bm. o godz. 18 w sali posiedzeń Prezydium DRN Szczecin-Pogodno przy ul. Mickiewicza 69 odbył się kolejna sesja Dzielnicowej Rady Narodowej...