

E 85/064 (W. 3/64)

Spotkanie harcerzy z posłem A. Walaszkiem



JAK już informowaliśmy wczoraj, w gmachu KW PZPR I sekretarz KW PZPR — poseł A. WALASZEK przyjął do legację harcerzy przed III Zjazdem ZHP.

W trakcie spotkania k-t Chorągwi — E. SIKORA wręczył A. WALASZKOWI, który jest przewodniczącym Wojewódzkiej Rady Przyjaciół Harcerstwa, a także wiceprzewodniczącemu Rady — płk. A. WASILKOWSKIEMU — oficjalne zaproszenie na III Zjazd ZHP.

ROK ZAŁOŻENIA — 1945

WYD. AB

Cena 50 gr Nr 73 (6103)

CZWARTEK, 26. III. 64 r.

Kurier Szczeciński



77-LETNIA Edith B. Dorman (z miejscowości Phoenix w stanie Arizona) została pozbawiona godności sędziego przysięgłego, gdyż zjawiała się w sądzie... w spodniach. Sąd odrzucił jej tłumaczenie, które brzmiało „nie mogę nosić spodnic, bo molocylki jest jedynym środkiem lokomocji, jakim się posługuję”.

Uciekając do Paragwaju

MENGELE posługiwał się paszportem NRF

RIO DE JANEIRO PAP. Spełniający korespondent dziennika „JORNAL DO BRASIL” udął się niedawno do Asuncion — stolicy Paragwaju, gdzie odnalazł pewne materiały dotyczące Josepha Mengelego hitlerowskiego lekarza z obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu. Korespondent podkreśla, że napotkał po ważne trudności ze strony władz paragwajskich, które pragnęły odczyć sprawę Mengelego mgłą tajemnicy.

Według informacji uzyskanych przez dziennikarza, Mengele ubiegał się o obywatelstwo paragwajskie przed 5 laty. Wydział imigracyjny zanotował przybycie Mengelego do Paragwaju pod jego własnym nazwiskiem. Miało to miejsce 2 października 1958 roku. Mengele przybył z Buenos Aires i posługiwał się zachodniomiemieckim paszportem.

W POLICYJNEJ TECZCE zawierającej dokumenty dotyczące Mengelego zawiera się nota ambasady NRF, która prosi o wypożyczenie dokumentów Mengelego na kilka godzin. Oprócz tego jest tam również prośba Interpolu o udzielenie wszelkich możliwych informacji o Mengelem.

Szwedzi i Finowie w drodze na Cypr — Mianowanie mediatora

Siły ONZ przystępują do wykonywania swych funkcji

NIKOZJA — NOWY JORK PAP. Dziś późnym wieczorem oczekuje się przybycia do Nikozji pierwszych jednostek szwedzkich i fińskich, które wejdą w skład sił ONZ na Cyprze. Przepuszczalnie dziś zapadnie decyzja w sprawie przystąpienia przez wojska ONZ do pełnienia funkcji operacyjnych.

świadczył, iż mianowanie fińskiego dyplomaty Sakari TUOMIOJA mediatorem na Cyprze jest „poważnym krokiem naprzód w kierunku rozwiązania problemu”.

Tuomioja, który z zadowoleniem przyjął powierzoną mu misję przeprowadzić ma w najbliższych dniach dalsze konsultacje z U Thantem. W połowie przyszłego tygodnia Tuomioja udać się ma na Cypr.

Cofnięcie odznaczenia dla b. dyrektora I. G. Farben

BONN PAP. Niedawno jeden z byłych dyrektorów koncernu I. G. Farben otrzymał Wielki Krzyż Zasługi Federalnego Orderu Zasługi, jedno z najwyższych odznaczeń zachodniemieckich. Dekoracja dyrektora Buettelicha nastąpiła w tym samym czasie, kiedy w procesie przeciwko oprawcom z Oświęcimia padło nazwisko byłego dyrektora I. G. Farben jako tego, który organizował niewolniczą pracę więźniów oświęcimskich w zakładach podległych koncernowi.

W tej sytuacji prezydent NRF Lyubke cofnął w środę nadanie odznaczenia Buettelicha w. Amerykańska Agencja UPI powołując się na Federalny Urząd Prezydenta informuje, że odznaczenie zostało cofnięte ponieważ „ujawnione zostały fakty, które wykluczyłyby nadanie orderu”.

Apartament BB

RIO DE JANEIRO. Brigitte Bardot przebywająca od 7 stycznia na wakacjach w Brazylii kupiła wczoraj apartament w budynku wzniesionym na zboczu góry „Corcovado” w Rio de Janeiro. „Bardot mi się tu podoba i zamierzam często przyjeżdżać do Brazylii” — powiedziała aktorka.

„13” okazała się pechowa...

Austriacki przemytnik zatrzymany na Węgrzech

BUDAPESZT PAP. Węgierska Agencja Prasowa MTI podaje, iż policja budapeszteńska aresztowała zagranicznego przemytnika. Jest to mieszkający w Wiedniu obywatel austriacki Franz Adolf Macher, który w latach 1962-63 przejeżdżał 13 razy na Węgry jako turysta. Za każdym razem przewoził przez granicę kontrabandę w postaci odborników radiowych, piór kulkowych, zegarków ręcznych, oraz drogich płaszczy. Towary te sprzedawał on na Węgrzech, a za uzyskane pieniądze nabywał stare srebrne monety, obrazy i antyki ze srebra, które to przedmioty bez zezwolenia banku węgierskiego wywoził z terytorium Węgier.

15 marca br. został on aresztowany przy przekraczaniu granicy węgierskiej. Skonfiskowano przy nim partię tranzystorowych odborników radiowych, zegarków, płaszczy i piór kulkowych.

EKSPLOZJA „Minutemana”

NOWY JORK PAP. Lotnictwo amerykańskie wystrzeliło w środe z bazy w Kalifornii pocisk typu „Minuteman”. Wystrzelony z 25-metrowej „studni” pocisk eksplodował w chwili po odpaleniu. Ofiar w ludziach nie było.

Niecodzienna audycja

Legendarny „Cicero” i jego pan przed kamerami TV

BONN PAP. Telewizja zachodniemiecka przedstawiła swym widzom słynnego szpiega drugiej wojny światowej „Cicero”, którego historia opisana została w wielu książkach, a film o nim wyświetlany był również w naszym kraju.

NA EKRANIE TELEWIZYJNYM pojawił się „Cicero” we własnej osobie udzielając dłuższej wypowiedzi na temat swojej działalności szpiegowskiej na rzecz hitlerowskich Niemiec, motywów tego kroku, a także najnowszych swoich dzieł. Była to wręcz szokująca audycja, tym bardziej, iż w czasie jej trwania reporter TV przeprowadził również wywiad z człowiekiem, który zwerbował „Cicero” do współpracy z wywiadem hitlerowskim, b. attaché ambasady III Rzeszy w Ankarze, C. Moysziszchem.

7 tys. franków za wyłysienie klientki

PARYŻ PAP. Jeden z paryskich fryzjerów może do swego cennika usług wstawić nową pozycję: przycięcie włosów (oczywiście wbrew jej woli) — kosztuje 7 tys. franków, czyli 1400 dolarów, z tym że on sam płaci za ten zabieg. Przypoda ta zdarzyła się pewnej 70-letniej paryżance, która swą kokieterie i chęć odmłodzenia się przez ufarbowanie włosów przycięcia poważnymi schorzeniami skóry, a następnie utratą włosów. Zaskarżyła ona natychmiast niefortunnego fryzjera do sądu. W wyniku rozprawy, w której uczestniczyło trzech b.egłych i pięciu adwokatów, uznano winę fryzjera za udowodnioną. Zastosował on niewłaściwe płyny i musi za to zapłacić odszkodowanie. Fabrykant farb do włosów wyszedł z opresji obroną ręką.

W ODPOWIEDZI NA PYTANIE, jakie motywowały nim kierowały, „Cicero”, czyli Bazna, wygłosił dłuższą mowę na temat „tradycyjnej przyjaźni turecko-niemieckiej”, twierdząc, iż tą drogą chciał się „przystąpić swojej ojczyźnie”. Na to samo pytanie Moysziszch odpowiedział krótko i dosadnie: „pieniądze”. Oświadczył on, iż wręczył szpiegowi ponad 4 miliony marek. „Podobno płaciłście pieniądze fałszywymi” — zapytał reporter. „O nie — odpowiedział b. attaché — przynajmniej połowa z tej sumy została wypłacona prawdziwymi funtami angielskimi. Sam mu te pieniądze wręczałem. Wiem, co da waleń albowiem pieniądze te przed wręczeniem sprzedawałem w banku... Potem już nie sprawdzaliśmy”.

Dzięki uzyskanyam tą drogą pieniądzą „Cicero” stał się bardzo mającym człowiekiem. Po wojnie zajął się interesami. Był najpierw właścicielem wielkiego przedsiębiorstwa budowlanego, a obecnie jest handlowcem...

Dziś „Kurier Morski”

Nad Tezami KC PZPR na IV Zjazd Partii

Morski bilans i perspektywy

TEZY Komitetu Centralnego PZPR na IV Zjazd Partii, dokonujące porównań dwóch ćwierćstuleci naszego kraju...

NIE CHODZI tu jednak o jakiejś sprawy ambicjonalne. Nie budowaliśmy gospodarki niorskiej tylko po to, aby mieć świadomość, że nie jesteśmy już morskim kopciuszkiem...

CZYTAJĄC ten dokument, ujmujący w syntetycznym skrócie historię Polski w ciągu ostatnich 40 lat, musi się rzucić w oczy fakt, że wśród liczb i danych statystycznych obrazujących „dorobek” tamtego dwudziestolecia nie się nie mówi o gospodarce morskiej...

Przypominamy: przemysł okrętowy w ogóle nie istniał. Jedynym niewielkim statkiem nie został ukończony przed wybuchem wojny. Flota handlowa zaczęła się właściwie rozwijać dopiero w 1927 r. W 1938 r. pod polską banderą pływały zaledwie 43 statki o nośności około 100 tys. DWT. Rybołówstwo, którego szczytowe połowy w wysokości 23 tys. ton przypadki na 1938 r., było oparte na metodach chałupniczych i w zasadzie ograniczało się do Bałtyku...

Czasami słyszy się głosy, że były chęci i plany. Po części to i prawda, ale same chęci nie wystarczały. Chęci wielu świadomych znaczenia morza działaczy nie były poparte możliwościami kapitalistycznej gospodarki. Nawet to, co zrobiono w międzywojennym dwudziestoleciu w dziedzinie gospodarki morskiej, zostało osiągnięte w dużej mierze dzięki udziałowi kapitału zagranicznego.

NASZE dwudziestolecie m. in. i w gospodarce morskiej potwierdziło wyższość ustroju socjalistycznego nad kapitalistycznym. Nasz start nie był wcale łatwiejszy. Gospodarka morska wyszła z wojny bardziej zniszczona niż wiele innych gałęzi przemysłu. Mieliśmy tylko jeden — jakby powędzieli sportowcy — handicap — 500-kilometrowy odcinek wybrzeża morskiego. Przy pominięciu jednak, że władcy kapitalistycznej Polski wcale nie ubiegali się o ten handicap. Bardziej ich nęciły stępy Ukrainy niż zdumienie polskie wybrzeże Bałtyku.

My jednak wykorzystaliśmy szansę. Zagospodarowaliśmy wybrzeże, w pełni wykorzystaliśmy morze w służbę gospodarki narodowej. Można było, oczywiście, zacząć od budowy pięknych kurortów i wspaniałych wycieczkowych statków spacerowych. Wybraliśmy jednak inną drogę. Zaciągając pasy, wydzieliśmy i wydzielamy na inwestycje znaczną część dochodu narodowego, przede wszystkim środki m. in. na odbudowę portów, przemysłu okrętowego, rozwój floty handlowej i rybołówstwa dalekomorskiego.

Dziś, po dwudziestu latach, widziemy owoc tego wysiłku. Polska, w śmiałym ogniu morskiej kopciuszki, jest dziś jedną z potęg morskich. Nasz przemysł okrętowy zajmuje 12 miejsce w świecie, a w dziedzinie budowy jednostek rybackich — drugie. Rybołówstwo dostarczało w ub. r. ponad 200 tys. ton ryb, porty przeladunkowe — ponad 20 mln ton ładunków, a flota handlowa składająca się z prawie 200 statków o nośności 1 200 tys. DWT przewoziła w ub. r. ponad 85 mln ton ładunków.



W POGONI za utraconym czasem

PRZECZYNY powodujących przerwy w pracy portu, jest wiele. Można je jednak zakwalifikować do czterech głównych grup, a mianowicie:

- przerwy wynikłe na skutek złych warunków atmosferycznych,
- przerwy powstałe z winy kontrahentów,
- przerwy spowodowane przez koleję,
- przerwy z winy samego Zarządu Portu.

Trzecia grupa przyczyn powstaje z winy koleji, głównie z powodu nieterminowego podstawienia wagonów na nabrzeża, przedłużających się prac manewrowych, wycekiwania na wagonny itd.

Czwarta wreszcie grupa stanowiąca przyczynę w winy Zarządu Portu. Przyczyny są rozmaite: często niesprawną i niewłaściwą organizacją prac przeladunkowych, późne pobieranie narzędzi i sprzętu przeladunkowego oraz przygotowanie miejsc pracy, brak dostatecznie rozbudowanego zaplecza socjalnego, co często powoduje nie tworzenie się korytków w szaleniach; wreszcie zbyt długie przerwy na spocznienie posłków, które wynikały z małej przysposobienia bufetów.

Prawidłowa ocena przyczyn przestojów jest podstawowym warunkiem zastosowania niezbędnych usprawnień. Co więc przedsięwzięto w porcie, aby przerwy te wyeliminować, a przynajmniej ograniczyć znacznie w tych przypadkach, w których jest to możliwe?

W porozumieniu z kontrahentami wprowadzono pewne niezbędne zmiany i usprawnienia w obiegu dokumentacji, polegające głównie na do starczeniu portowemu dokumentacji skompletowanej oraz ujednoczeniu zapisów w dokumentach zleceńowych. Przyczyniło się to do większej dokładności w wystawianiu dokumentacji i zmniejszenia liczby pomyłek. Operowanie dokumentami o ujednoczonych zapisach eliminuje w znacznym stopniu konieczność zbędnych uzgodnień i wyjaśnień.

Brigady przeladunkowe powinny przystępować do pracy po otrzymaniu przez rejon kompletnej dokumentacji. Dotychczasowy obieg dokumentacji jest jednak zbyt długi i powoduje opóźnienia w dostarczeniu jej do rejonów. Rozważa się obecnie projekt przyspieszenia obiegu dokumentacji przez kierowanie jej od spedytorów bezpośrednio do rejonów przeladunkowych, z pominięciem kontrórek pośrednich.

Istnieją również możliwości eliminacji przzerw w pracy portu w drodze usprawnienia współpracy z koleją. Zdarzają się często opóźnienia w podstawieniu wagonów

na nabrzeża, które z reguły pociągają za sobą przestoje robotników. Wydaje się celowe, aby kolej ponosiła skutki finansowe tych przzerw. Jeżeli bowiem skutki finansowe przetrzymania wagonów poza czas dozwolony obciążają port, spedytorów i armatorów, to kolej powinna również ponieść odpowiedzialność za przerwy w pracy robotników portowych, spowodowane nieterminowym podstawieniem wagonów. Trzeba wreszcie stwierdzić, że koleją dostrzegana trudność portu, co znalazło już wyraz w usprawnieniu awizacji wagonów nadchodzących i przedłużeniu czasu niezbędnej dyspozycji wagonowych z jednej do trzech godzin.

W porcie wprowadzono też system planowania tzw. zastępczych frontów pracy. O prócz zadań przeladunkowych planuje się również prace zastępcze dla бригаад przeladunkowych na wypadek trudności w podjęciu prac zasadniczych, np. z powodu opadów atmosferycznych, opóźnienia statków, braku towarów itp.

Wprowadzono również w porcie system zmianowego planowania pracy, obejmującego zakres pracy tylko jednej zmiany roboczej, przy czym wprowadzono jako zasadę, że dyżurny starszy dysponent na nabrzeżu jest odpowiedzialny za wykonanie zaplanowanych prac i musi się rozliczyć zarówno z prac przeladunkowych jak i rezerwowych. Wpłynęło to poważnie na wzrost wykorzystania czasu roboczego i zmniejszenie przzerw w pracy.

Rozważa się wreszcie koncepcję utworzenia w porcie specjalnych бригаад przygotowujących asprzet, w których zatrudniono by robotników wstąpieni, niedzielnych do pracy przeladunkowej. Zadaniem tych бригаад byłoby przygotowanie i dostarczenie na nabrzeże sprzętu przeladunkowego i narzędzi oraz przygotowanie miejsca pracy dla бригаад przeladunkowych, a także uporządkowanie tych miejsc po zakończeniu przeladunku.

Dyrekcja ZPS dokłada również starań, aby stworzyć lepsze warunki socjalne dla załogi portu. W celu szybkiego rozwiązania problemu braku pomieszczeń socjalnych, prócz normalnych inwestycji przyjęto rozwiązanie prowizoryczne, np. baraki z elementów składanych, adaptowane na potrzeby socjalne. Pogotzie za utraconym czasem trwa w porcie nieustannie. Kierunki tej pogoni — jak widac — są różnorodne, a efekty w br. po winny być już widoczne.

Stanisław Grzywiński zastępca dyrektora ZPS ds. eksploatacyjnych.

Zadania te są na pewno trudne, ale całkowicie realne. Start do drugiego dwudziestolecia Polski Ludowej mamy przecież zupełnie inny, niż w 1945 r. Chodzi tylko o to, aby w przedmiotowej dyskusji ujawnić wszystkie rezerwy, które mogą i powinny przyspieszyć realizację tych zadań. Chodzi o rzecz wielką — o umocnienie pozycji Polski na morzu.

40 LAT „MORZA”

POCZYNY i wiele zasługony w dziele popularyzacji spraw morskich wśród polskiego społeczeństwa, a zwłaszcza wśród młodzieży — miesięcznik „MORZE” obchodził w marcu podwójny jubileusz: 40-lecie istnienia i wydania 400 numeru.

I dziś również „MORZE” jest właściwie jedynym piśmie docierającym z problematyką morską do miast, miasteczek i wsi całej Polski. W podaniach o przyjęcie do szóstki morskich młodzieńców powołują się na „MORZE”, dzięki któremu poczuli „pociąg do morza”.



— KTÓREMU z was nie podoba się „MORZE”?

PZM — przed drugim etapem

POLSKA Żegluga Morska dysponuje obecnie 100 statkami o nośności ponad 400 000 DWT. Wielkość potencjału przewozowego oraz dalsze perspektywy rozwoju PZM stawiają to przedsiębiorstwo w rzędzie największych armatorów na świecie.

Jest rzeczą oczywistą, że wobec rozwoju PZM i wzrostu tonażu musiała zmienić się również struktura organizacyjna przedsiębiorstwa. To, co było dobre przy eksploatacji 30 czy 40 statków, nie zdaje egzaminu przy flocie składającej się ze 100 jednostek, przewożącej rocznie około 7 mln ton ładunków. Potrzeba operatywniejszego zarządzania flotą i wykorzystania jej potencjału przewozowego legła u podstaw przeprowadzonej ostatnio reorganizacji, polegającej na przekształceniu PZM w przedsiębiorstwo wielozakładowe.

Uzględniając aktualne potrzeby i możliwości utworzonego dwu zakładów eksploatacyjnych — linii regularnych i trampingu — jest to jednak pierwszy etap. W miarę rozwoju PZM zostaną utworzone dalsze zakłady, w tym również zakład zaopatrzenia statków.

W nowej strukturze organizacyjnej nadbudowę zakładów stanowi

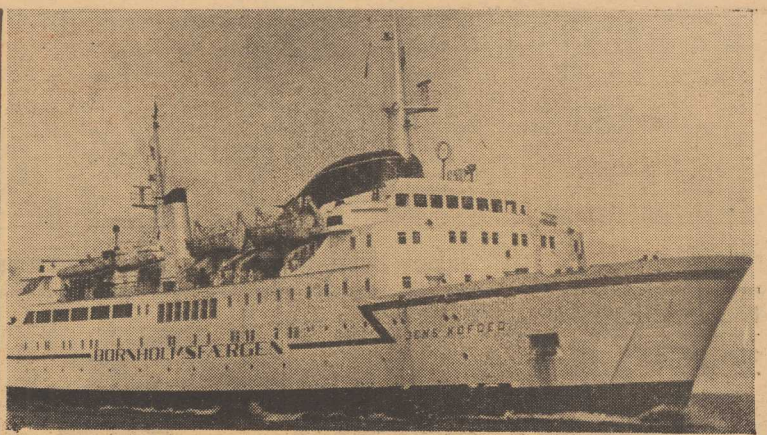
zarząd przedsiębiorstwa. Jego uważa się, że będzie się koncentrować na wprowadzeniu w coraz większym stopniu racjonalnych metod organizacji i kierownictwa. W nowym układzie organizacyjnym przedsiębiorstwa powołano również odpowiedzialny służby sztabowe z szerokimi funkcjami analityczno-koncepcyjnymi. Rozbudowano służbę ekonomiczną, wprowadzając specjalizację liniową i transpową, ulepsiono służbę organizacyjną, oddzielono Dział Organizacyjno-Prawny od szeregu funkcji, koncentrując jego uwagę na ogólnych problemach organizacji i koordynacji w przekroju całego przedsiębiorstwa. Powołano jednocześnie specjalistyczną komórkę organizacyjną dla opracowania problemów organizacyjno-żeglugowych. Nowy dział ma do spełnienia bardzo ważne zadanie. Będzie on opracowywał oraz zgłaszał do PIHZ i poszczególnych jej organów zarządzenia, wymagające interpretacji z zakresu techniki obrotu morskiego, zwyczajów handlowych, dokumentacji używanej w obrocie morskim i jej zmian oraz inne problemy, których rozwiązanie przez PIHZ, lub przy jej współudziale, będzie pomocne dla PZM. Do obowiązków nowego działu należy przede wszystkim: opracowywanie materiałów na posiedzenie PIHZ, Żeglugowej Rady Koordynacyjnej i in. w zakresie spraw dotyczących całego przedsiębiorstwa; śledzenie określonych materiałów w prasie shipingowej, biuletynie, protokołach PIHZ itd. uchwala i zmian dotyczących zwyczajów handlowych, opinii i klauzuli; wydawanie opinii w zakresie obowiązujących zwyczajów handlowych lub przepisów resortowych w obrocie morskim; przygotowanie biuletynów do umów o przewóz oraz kontrola wykonania tych umów; zagadnienia koordynacji transportu oraz bunkrowania, sprawy RWPG; współpraca z Konsulacją Bałtycką itp.

Służba finansowo - księgowo rozbuduje rozrachunek gospodarczy zakładów eksploatacyjnych oraz statków, dzięki czemu uzyska się prawdziwy obraz kształtowania się kosztów i wyników oraz możliwości wyważania bardziej efektywnych wniosków.

PZM włączyła się również do prac nad uruchomieniem w Gdańsku resortowego ośrodka obrachunkowego, opartego na dużej mechanizacji (maszyny licząco-analityczne), co w kooperacji z maszynami, które otrzymała PZM (dziurkarki i sprawdziarki), pozwoli rozbudować system analizy ekonomicznej oraz polepszyć efektywność decyzji.

Lata 1963-1964 charakteryzują się niewielkim przyrostem tonażu w Polskiej Żegludzie Morskiej, dzięki to wice okres pełnej stabilizacji przedsiębiorstwa i przygotowania do dalszego, dynamicznego rozwoju szcześcińskiego ośrodka żeglugowo-portowego w przyszłym planie 5-letnim.

H. FALKIEWICZ
kierownik Dział Organizacyjno-Prawnego PZM.



SZCZECIN — na powitanie turystów

JUŻ tylko kilka dni dzieli nas od otwarcia regularnego połączenia promowego ze Szwecją. Jak wynika z nadchodzących informacji, linia turystyczna po tamtej stronie Bałtyku rośnie z dnia na dzień i należy się spodziewać, że z chwilą ustalenia się wiosennej aury zaczną napływać do nas pierwsi turyści skandynawscy.

widualnych i zbiorowych turystów przeznaczyła i przygotowała przede wszystkim cztery restauracje: „Kamerana”, „Kaskade”, „Atlantycką” i motel „Relax” oraz kawiarnię: „Zamkowa” i „Kaprys”. Obsługi tych lokali przechodził specjalne przeszkolenie i w każdym z nich znajdują się kelnerzy, z którymi będzie się można porozumieć w językach obcych. Podobne przygotowania czynią nasze hoteli.

Biorąc pod uwagę fakt, że duża część turystów przybędzie własnymi samochodami, w rozważaniach Komisji zwrócono uwagę na konieczność po prawy jeździ w kilku punktach miejskich tras przelotowych oraz takiego uzupełnienia ich oznakowania, aby wjazd i wyjazd z naszego miasta nie nastąpiły trudności.

W sumie chodzi o to, aby drobne w stosunku do naszych ogromnych osiągnięć usterek, nie psuły całokształtu obrazu miasta. Wnioski Komisji Morskiej w tym względzie są przedmiotem rozważań Prezydium MRN i niewątpliwie, w miarę możliwości, zostaną zrealizowane.

Znając przywiązanie szcześcińskich do swego grodu i wynikające z tego przywiązania ambicje oraz zapal, należy się spodziewać, że każdy z nas, za przykładem władz miejskich, w miarę swoich możliwości uczyni wszystko, aby wieść o Szczecinie pięknym, schludnym, gospodarnym i gościnnym rozszala się po Skandynawii i poza nią, przysparzając nam coraz to nowych zastępow turystów.

HISTORYK o porcie szczecińskim

Wydawnictwo Poznańskie wydało ostatnio książkę szcześcińskiego historyka, BOGDANA DOPIERAŁY, pt. „Kryzys gospodarki morskiej Szczecina w latach 1919-1939”.

W polskiej literaturze historycznej znajdujemy tylko dwie prace, poświęcone dziejom naszego portu. Problemem tym zajmo wali się A. WIEŁOPOLSKI i E. DOBRZYCKI. Prace obu tych autorów nie wychodziły jednak poza rok 1918. Natomiast praca B. Dopierały obejmuje okres najnowszej historii, stąd też nie ogranicza się wyłącznie do samego portu. Są to studia z dziejów portu szcześcińskiego na tle niemieckiej i polskiej polityki morskiej w dwudziestolecie międzywojennym.

Praca ma więc to szczególną wartość, że na bardzo szerokim tle nakreśla wysiłki kół gospodarczych Szczecina, zmierzające do rozwoju gospodarki morskiej i ich fiasko, będące następstwem obiektywnych warunków oraz dyskryminacji Pomorza Szczecińskiego przez rządzący Rzeszy.

Praca B. Dopierały składa się z osmiu rozdziałów. W pierwszym autor ukazuje powstanie i rozwój Wspólnoty Portowej Szczecina i państwa pruskiego, etapy rozwoju portu oraz kryzys Wspólnoty w latach 1929-1932. Rozdział drugi jest poświęcony walcowi konkurencyjnej Szczecina z Hamburgiem, trzeci — kryzysowi szcześcińskiej żegludki, a czwarty — kryzysowi niemieckiego zaplecza portu szcześcińskiego.

Rozdział piąty omawia kwestie Szczecina, na tle przeobrażeń niemieckiego systemu ze-

JAN KWIATKOWSKI
przewodniczący
Komisji Morskiej MRN

Specjalność: bazy rybackie

STOCZNE krajów RWPG stopniowo wchodzi w fazę daleko idącej specjalizacji, która obejmuje również Stocznię Gdańską. Specjalizuje się ona w budowie nowoczesnych statków rybackich — trawlerów — przetwórci i wielkich baz rybackich.

Bazy te, o nośności 10 000 ton, są jednostkami bardzo skomplikowanymi i pracochłonnymi, na ich wykonanie trzeba bowiem tyle pracy, co na zbudowanie dwóch tanłowców o łącznej nośności 38 000 ton. Są to nie tylko pływające porty i fabryki rybnic, ale niemal statki pasażerskie, gdyż mają kabiny dla 248-osobowej załogi.

Produkcja baz rybackich stale będzie wzrastała. Jeśli w roku ub. Stocznia Gdańska zbudowała tylko jedną, prototypową bazę „Pionierską”, która zdaje doskonale egzamin na Północnym Atlantyku, to w roku bieżącym zbuduje ich 2, a w roku 1965 — 5, a w następnej pięcioletce 21 baz dla Związku Radzieckiego i 2 dla Polski. (ZAP)

Ludzie z dalekich mórz

W jednym z jokoahamskich barów spoikałem kiedyś starego polskiego matrosza. Opowiadał mi sobie o rozmaitych cudakach przemierzających świat na pokładach statków. Wspomniał o Amigo.

— Co? Nie wie pan, kto to jest Amigo? To gdzie pan był, wal, na Księżycu?... No dobra, wszystko wytłumaczę...

— Wzięliśmy go na pokład w Santos. A prawdę mówiąc, to sam się do nas zaprosił. Na blindziarza. Zebyś pan go widział, co za facet... Pięciu groszy nikt by nie dał za to, że pociągnie jeszcze dwa dni. Chwały, wysoki, ale wiecznie przygarbiony, gęba jak przeciwek, tylko szerzali z niej wy lupiaste ślepia i nos. A nad tym wszystkim miał czarną, zmierzwiącą brazylijską dżunglę. Nigdy nie używał grzebienia. Gadał też jakoś dziwacznie. Kawalek po polsku, kawałek po hiszpańsku i portugalsku, a resztę po rosyjsku. Czort by się nie rozezał. Po dobio tylko chłopak ze Lwowa, tylko jego starszym jakoś się przed wojną zawędrowało do Parany. On musiał drapać, bo za dużo pykował i miejsce wo władze nastawały na jego wolność. Ochrzciliśmy więc ją cęta „Amigo” i tak się w koń-

cu złożyło, że na naszej łajbie został na stałe. Ale co z nim było utrapień...
Najpierw poszedł do maszyny jako młodszy motorzysta, bo na łajbie był szoferem. Jednak długo tam miejsca nie przetrwał. Inżynier przez kilka tygodni chodził bardzo smutny. Dopiero się rozchmurzył jak jeden z pokładu zachorował i musiał zostać na łajbie w szpitalu. Wtedy inżynier dał leżeć Amiga wychudział przed starszym oficerem. Ze chłopak pracowity, chętny, zdolny...

AMIGO
Nasz chłiek — dusza chłop, dał się wziąć na fundusz i „kupił” od inżyniera, Amiga, na pokład.

Wtedy się zaczęło... U bosmana podpadł zaraz pierwszego go dnia. Dostał robotę przy malowaniu barwów, ale po paru minutach utopił pedzel. Za czał więc łazić po pokładzie i wypyttywał o bosmana, by do stać nowy. Aż napotoczył się na Bronka. Ten mu mówił: — Bosman? To ty osłe nie

wiesz, że on teraz na rei no-gi moczy? Idź na reję...
Amigo szukał rei przez dłuższy czas. W końcu, zmiećco-ny, włazi do masy. Tam uz-rzał bosmana złopiącego wraz z szefem kuchni reszki obiadu wego wina. Zdziwił się bardzo.

— To bosman tutaj? Taż ja myślał, że o ta pora bosman na rei nogi moczy...
W bosmana jakby piorun strzelił.

— To ty, taki owaki niedo-jaćka, ze starych matrosów za czynasz hopki stroi! Już ci ty lek muszłami obróś!... Ja cie noworodku morski nauczę zej mania!..

I posłał Amiga do komory lańuchowej.

U reszty załogi „rozłożył się” dwa dni później, kiedy na Indyjskim zla-pał nas monsun. Amigo narzy-gał do rufowego nawiewnika, który wprowadzał świeże powietrze do kabin załogi. Nie pomagały pukania i przedmu-chywanie. Pod wpływem równi-kowej temperatury w kabi-nach zapanował smród nie do znieśnienia. Wszyscy wynieśli się z materacami na pokład, błogosławie Amiga w socy-stę polszczyźnie. A w ogóle za co by się nie chwycił — to sknocli. Inna rzecz, że mimo wszystko lubiliśmy tego cher-laka.

Wiesław ANDRZEJEWSKI

Poznajmy się...

Stanisław GOLDMAN



W CZORAJ na sesji Dzielnicowej Rady Narodowej Szczecina...

Stanisław Goldman urodził się przed 28 laty na Lubelszczyźnie...

St. Goldman bierze aktywny udział w pracach Związku Młodzieży Socjalistycznej...

Nowy wiceprzewodniczący Prezydium DRN Śródmieście jest nadal aktywnym działaczem...

Dziś sesja MRN

Owoce wspólnego wysiłku

GŁÓWNYM PUNKTEM obrad dzisiejszej sesji Miejskiej Rady Narodowej jest przyjęcie sprawozdania z wykonania planu gospodarczego i budżetu za 1963 rok.

Co przyniósł on gospodarce miasta?

PRODUKCJA TOWAROWA przedsiębiorstw przemysłu terebowego wyniosła 205 111 tys. zł...

i był wyższy od planu 1962 r. o 8,1 proc. Szczecińska gastronomia po raz pierwszy od kilku lat nie tylko wykonała plano...

PIERWSZOPLANOWYMI zagadnieniami, na których koncentrował się Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej...

PLAN ZAKUPU nowych wózków dla MPK został wykonany z nadwyżką. Na planowanych 15 zakupiono 19 autobusów...

Kolegium orzekło:

KOLEGIUM Karno-Administracyjne przy DRN - Śródmieście ukarało grzywną 1 500 zł z zamianą na 60 dni aresztu...

500 zł grzywny z zamianą na 20 dni aresztu ukarano 38-letnią tenistkę, Antoninę POLUJANSKĄ...

Za podobną awanturę, wywołaną z matką i siostrą, skazany został na 1 000 zł grzywny z zamianą na 40 dni aresztu...

Wszystkie wyroki są prawomocne i nie podlegają zaskarżeniu.

Upadek - przyczyną śmierci

W KLUCZEWIE, pow. Starogard, 23-letnia mieszkanka tej miejscowości - Zofia Skrzypczak, przechodząc koło cegielni...

„MAKBET” w Teatrze Współczesnym



Z OKAZJI Międzynarodowego Dnia Teatru odbyła się wczoraj w Teatrze Współczesnym premiera tragedii w pięciu aktach Williama Szekspira „MAKBET” w reżyserii Maryny BRONIEWSKIEJ...

Foto Stefan Cieślak

Kronika dnia

SESJA DRN ŚRÓDMIEŚCIE

W MAŁEJ sali Prezydium MRN przy pl. Dzierżyńskiego odbyła się wczoraj sesja DRN Śródmieście.

SPOTKANIA Z OKAZJI MIĘDZYNARODOWEGO DNIA TEATRU

PO PREMIERZE szeksprowskiego „MAKBETA” artyści Szczecińskich Teatrów Dramatycznych spotkali się z publicznością w Klubie „13 Muz”.

AKTYW MŁODZIEŻOWY U SEKRETARZY KW PARTII

DZIS o godz. 8 aktywność młodzieżowa spotkała się w sali konferencyjnej KW PZPR z sekretarzami Kazimierzem PRUSIŃSKIM i Henrykiem HUBEREM.

Wodny oddział ORMO w PORCIE

W TECHNICZNEJ Bazie Taboru Zarządu Portu Szczecin, powstał wodny oddział ORMO, złożony głównie z członków załóg pływających.

DZIS o godz. 8 odbyła się uroczysta zbiórka nowego oddziału, w której uczestniczyli m. in. przedstawiciele KM MO.

leszcze raz o usterkach w mieszkaniach

W CZORAJ w WZ DBOR odbyło się posiedzenie Komisji „JK”, poświęcone omówieniu jakości oddawanych do użytku mieszkań...

W posiedzeniu udział wzięli przedstawiciele Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Prez. WRN...

Na naradzie wytyczono generalną linie postępowania w walce z usterkami mieszkań...

Z REWII kolorowych fryzur

WŚRÓD MNOGOŚCI różnorodnych uczesań, prezentowanych na ostatnim pokazie fryzur - „dział” fryzjerów szczecińskiej spółdzielni „URODA”...

Foto: St. Cieślak

SOBE i MIASTU

W ŻYDOWCACH JAŚNIEJ

Cenny czyn społeczny podjęli mieszkańcy Żydowca. Z inicjatywy miejscowych Komitetów Blokowych i terenowej grupy partyjnej PZPR wykonali oni instalacje oświetleniowe na 4 ulicach dzielnicy...

BEDZIE PUNKT SANITARNY NA „ARKONCE”

W odpowiedzi na nasz apel studenci PAM zainteresowali się zorganizowaniem punktu sanitarnego w budującym się dziecięcym kąpielisku „Arkonka”...

funkcjonowania punktu, jego wyposażenie i niezbędne instalacje. W najbliższym czasie rozpoczęta zostanie budowa.

NA PKP CZYŚCIEJ

ZMS-owcy z samochodami PKP postanowili zaprowadzić generalne porządki na terenie ich miejsca pracy. Rozpoczęto już porządkowanie miejsc garazowania samochodów przed dyspozycją...

Jest to czyn załogi dla uczczenia IV Zjazdu PZPR. Wartość zrealizowanych zobowiązań wyniósł około 24 tys. zł.

Od sprzeczki do zabójstwa

15 SIERPNIĄ 1962 roku w Chelmie Dolnym, pow. chojeński, doszło do tragicznego zajścia między rolnikiem Władysławem Krzyżanowskim a robotnikiem leśnym Czesławem Magierem...



Dostawa mleka do mieszkań

W CZASIE świąt roznosić nie będą dostarczać mleka do mieszkań. Dostawa odbędzie się w dniach poprzedzających świąta...

W PIĄTEK, 27 marca, nastąpi dostawa mleka na dni: 27 i 28 marca a w sobotę 28 marca na dni 29 i 30 marca.