

Kurier

ROK ZAŁOŻENIA — 1945
WYD. AB

Cena 50 gr Nr 146 (6493)

CZWARTEK, 24. VI. 65 r.

Szczeciński

Trwają demonstracje młodzieży

Nadal niejasna sytuacja w Algierii

Co z afro-azjatyckim „szczytem“?

ALGIER P.A.P. Sytuacja w Algierii jest w dalszym ciągu nie wyjaśniona. Wczoraj wieczorem odbyła się kolejna demonstracja młodzieży. Są nie potwierdzone doniesienia o rozruchach w mieście Annaba. Członek rady rewolucyjnej pułkownik SOLIMAN zwołał konferencję prasową ponownie wysuwając oskarżenia przeciwko BEN BELLII. W Algierze ogłoszono, iż konferencja przygotowawcza ministrów spraw zagranicznych krajów afro-azjatyckich została odroczona o 1 dzień.

W ŚRODĘ wieczorem w centrum Algieru doszło do nowej demonstracji młodzieży, głównie studentów, protestujących

Krwawy terror w Dominikanie

Zbrodnie na więźniach politycznych

NOWY JORK P.A.P. W pobliżu Santo Domingo odkryto zwłoki 7 tuż po więźniów politycznych rozstrzelanych potajemnie przez policję dominikańską na rozkaz junty wojskowej. Jak donoszą dzienniki amerykańskie, w pobliżu mostu na drodze prowadzącej do więzienia Victoria znaleziono zwłoki 7 osób ze śladami przemocy fizycznej. Według zeznań nocnych świadków, między 20 maja a 6 czerwca, do mostu tego podjeżdżały nocami samochody ciężarowe, którymi przewożono uwięzionych zwolenników rządu konstytucyjnego i rozstrzelano ich na brzegu rzeki. Jeden ze świadków powiedział przedstawicielom Organizacji Narodów Zjednoczonych, że pod mostem pochowano co najmniej 15 rozstrzelanych a zwłoki około 15 osób rzucono do rzeki. Powołując się na zeznania mieszkańców, korespondent dziennika „New York Times” donosi z Santo Domingo, że generał IMBERT przetrzymuje w więzieniu ponad 2,5 tys. więźniów politycznych, którzy opowiadają się za tymczasowym rządem prezydenta CAAMANO.

Historia bez precedensu...

W rezultacie przetargów parlamentarnych - film włoski zdany na łaskę kleru

RZYM P.A.P. Przed kilkoma tygodniami, podczas debaty w Izbie Posłów nad nową ustawą filmową, Chrzescijańska Demokracja wbrew porozumieniu zawartemu z pozostałymi partiami koalicyjnymi — sprzymierzyła się z faszystami oraz monarchistami i przegłosowała poprawkę, wprowadzającą do ustawy klerikalną cenzurę prewencyjną, na której szczególnie zależy Watykańowi. Po tygodniu ostrego napięcia socjaliści zgodzili się głosować za poprawką, natomiast chadeccy zobowiązali się zmienić częściowo tekst tej poprawki w Senacie, zgodnie z żądaniem socjalistów. We wtorek doszło więc w Izbie niższej do sytuacji bez precedensu: socjaliści, socjaldemokraci i republikanie głosowali wbrew swemu przekonaniu za wprowadzeniem cenzury. Manewr, zdający na łaskę kleru cały rozwój ideowo zaangażowanego filmu włoskiego, wywołał ostry protest lewicy.

Nowy Sejm rozpoczyna dziś obrady

WARSZAWA P.A.P. Dziś o godz. 16 rozpoczyna się pierwsze posiedzenie nowo wybranego Sejmu IV kadencji. Inauguruje ono pracę najwyższego organu przedstawicielskiego na okres czterech lat.

ZGODNIE z regulaminem sejmowym i wieloletnią tradycją, pierwsze posiedzenie otwiera marszałek — senior, którym jest najstarszy wiekiem poseł na Sejm — Bolesław Drobner, po czym posłowie składają słuchanie.

Następnie Izba wybiera marszałka Sejmu i dwóch wicemarszałków, którzy stanowią Prezydium Sejmu. Od tej chwili Izbie przewodniczy nowo wybrany marszałek.

Na pierwszym posiedzeniu zostaje dokonany wybór przewodniczącego Rady Państwa, 4 zastępców przewodniczącego, sekretarza i 11 członków Rady. Sejm wybierze prezesa Rady Ministrów, któremu powierzona zostanie misja przedstawienia Izbie składu rządu. Wybrana zostaje także komisja mandatu-regulaminowa, do której Prezydium Sejmu kieruje złozone przez Państwową Komisję Wyborczą sprawozdanie z wyborów przeprowadzonych 30 maja br.

Na tym prawdopodobnie pierwsze posiedzenie Sejmu zostanie zamknięte.

Dziś w godzinach przedpołudniowych odbyły się inauguracyjne posiedzenia klubów poselskich PZPR, ZSL i SD.

Rada Państwa powołała posła Bolesława DROBNERA na marszałka-seniora, który przewodniczyć będzie na pierwszym posiedzeniu Sejmu do wyboru marszałka Sejmu.

Wietnam

Dalsze naloty na DRW

Protest kobiet amerykańskich

LONDYN P.A.P. Samoloty bombowe Stanów Zjednoczonych ponownie atakowały w środę terytorium Demokratycznej Republiki Wietnamu na północ i południe od Hanoi. Jak podaje korespondent agencji Reutera, jedna z maszyn nie powróciła do bazy, a jej pilota Amerykanie zdołali uratować przy pomocy helikoptera.

W środę oddziały amerykańskie stacjonujące w bazie Bien Hoa w pobliżu Sajgonu, po raz pierwszy przekroczyły rzekę Song Dong Nai uważaną za granicę sily stale kontrolowanej przez oddziały narzytanckie. Amerykanie wysłali kilka patroli na terytorium powstancze.

WASZYNGTON P.A.P. W środę przed Białym Domem zebrały się setki kobiet amerykańskich, aby zaprotestować przeciwko imperialistycznej polityce Stanów Zjednoczonych w Wietnamie.

Jak długie mają być damskie szorty?

NOWY JORK. Przed sądem nowojorskim rozstrzała się ostroć ciekawa rozprawa wytoczona przeciwko pewnej modelce, która pojawiła się w miejskim parku w szortach, których długość została zakwestionowana przez piętno lat służbę policjanta. Modelka ta, 26-letnia sex-bomba Patricia Morgan zgłosiła na rozprawie gotowość zejścia spódnicę i ukazania siedziemu szortów, aby mógł przekonać się, że mają one wymaganą długość. Prawo obowiązuje w stanie Nowy Jork stwierdza, że szorty winny kończyć się co najmniej w punkcie środkowym między biodrem a kolaniem.

Sędzia nie skorzystał jednak z propozycji modelki i polecił jej zjechać szorty na osobności. Szorty zostały zmierzzone i uznane za modelowe do noszenia w miejscu publicznym. Modelkę zwolniono mimo wysiłków policjanta, który twierdził, że w momencie zatrzymania panna Morgan miała szorty podwinięte, tak że były wyjątkowo krótkie...

Eksplozja w Barcelonie

PARYŻ P.A.P. Co najmniej 13 osób poniósło śmierć w wyniku eksplozji, jaka miała miejsce w środę w jednej z fabryk w Barcelonie. Eksplozowały materiały łatworpalne, ale szczegółów dotychczas nie podano do wiadomości publicznej. Wśród ofiar śmiertelnych jest kilkoro dzieci.

II Przegląd Filmów Morskich w Świnoujściu



Dziś w Świnoujściu rozpoczyna się drugi już z kolei Przegląd Krótkometrażowych Filmów Morskich, w których prócz filmów polskich udział biorą również przedstawiciele wielu wytwórni zarannej czechy m. in. z ZSRR, NRD, Danii i Finlandii. Przegląd wzbudzi w całym paśmie przymorskim ogromne zainteresowanie, należy sądzić że 3-dniowe spektakle filmowe odładcą będzie duża liczba nie tylko mieszkańców Świnoujścia, ale również licznych uczasowców i turystów, przybyłych na Szczecińskie Wąbrzeże. Na zdjęciu: festiwalowe afisze na ulicach Świnoujścia. Foto. St. Cieślak

Najnowocześniejsze jednostki Marynarki Wojennej wezmą udział w wielkiej paradzie XX-lecia

GDAŃSK PAP. Na Wybrzeżu rozpoczęły się już obchody 20-lecia ludowej Marynarki Wojennej. Główne uroczystości odbędą się 26 i 27 bm. w Gdańsku. Jest w nich zapowiadany udział okrętów wojennych ZSRK i NRD.

W NIEDZIELE po salucie artyleryjskim odbędzie się defilada lądowa oddziałów Marynarki Wojennej, a następnie wielka parada morską. Przewidziane są też interesujące pokazy, jak np. pokaz desantu morską, a wieczorem iluminacja okrętów, pokazy ogni sztucznych itp.

Przygotowania do wielkiej parady wojskowej weszły w ostatnią fazę. Pododdziały wojsk lądowych, które wezmą udział w defiladzie, przebywają obecnie w Gdańsku na specjalnym zapowianiu. 23 bm. nad ranem wstrzymano ruch na głównej arterii Wrzeszcza, aby przeprowadzić generalną próbę defilady lądowej. Przemaszzerowały oddziały piesze, a za nimi przejechały kolumny zmotoryzowane i zmechanizowane z czołgami i transporterami oraz oddziały wojsk rakietowych.

Załogi okrętów prowadzą ostatnie przygotowania swoich jednostek do parady, która odbędzie się za kilka dni. W paradzie tej wezmą m.in. udział najnowocześniejsze jednostki.

Sztab wojsk lotniczych pracuje nad zsynchronizowaniem przelotów z poszczególnych tras, aby wszystkie samoloty spotkały się z dokładnością co do sekundy w określonych

punkciach, a o umówionej godzinie „zero” zjawily się na trasie defilady.



Dromader urodził się w... pociągu

KATOWICE PAP. Jak donosi czwartkowa „Trybuna Robotnicza” w wagonie towarowym pociągu stożecznego na rampie kolejowej w Bielsku-Białym urodził się mały dromader — jednogarnby wielbiad. Matka małego wielbiadka jest własnością cyrku „Gdańsk”. Warto dodać, iż narodziny dromadera w naszym klimacie należą do zjawisk bardzo rzadkich.

Wielbiadka i mały czują się dobrze. Mały dromader, który już w dwie godziny po urodzeniu zaczął stawiać pierwsze kroki, otrzymał imię wybrane drogą plebiscytu podczas występu cyrku „Gdańsk” w Bielsku.

Pożar siarki w porcie gdańskim

GDAŃSK PAP. W środę późnym wieczorem z nie ustalonych dotąd przyczyn, przy nabraniu w Basenie Kaszubskim portu gdańskiego zapaliła się zmagazynowana siarka. Na szczęście pożar okazał się niegroźny. Jednak akcja zlokalizowania ognia i zabezpieczenia urządzeń portowych trwała przez całą noc. W likwidowaniu pożaru brały udział dwa statki pożarnicze. Straty są niewielkie.

Na sądowej wokandzie

Bardzo dziwne manko

WSIERPNIU ub. roku w dwóch sklepach PSS w Łobezie: nr 6 (spożywym) i nr 7 (monopolowym) przeprowadzono jednocześnie remont. Wynik był szokujący: w pierwszym sklepie niedobór wyniósł ok. 400 tys. zł, w drugim — ok. 100 tys. zł. Jak mogło dojść do tak wysokich mank, zwłaszcza w sklepie nr 6, w którym ogólna wartość wszystkich towarów nie przekraczała nigdy 400 tys. zł, a przecież komisja remanentowa nie zastala bynajmniej pustych półek? Częściowej odpowiedzi na to pytanie udzieliła rozprawa karna, zakończona niedawno przed szcześcińskim Sądem Wojewódzkim. Na ławie oskarżonych zasiadli kierownicy obydwu sklepów.

Przed wszystkim — z gruntu nieprawidłowy był system zaopatrywania sklepów. Przedsiębiorstwo dopuszczało do tego, że kierownicy sklepów zaopatrywali się samodzielnie w hurtowni i sklepach rozdziałnych. Zdarzały się wypadki, że odbiór towaru dostarczonego przez konwojentów do obydwu sklepów kwitowany był przez kierownika jednego sklepu, bywało i tak, że towar dostarczano do obydwo sklepów, a fakturę wystawiano na jeden. Zapłacie sklep nr 6 było ciasne, wobec czego część towaru przechowywano w sąsiednim sklepie nr 2. W podręcznym

magazynie sklepu nr 6 była dziwna wgrzyżona przez myszy, przy czym tak się dziwnie złożyło, że można było przez nią włożyć rękę i otworzyć zamknięte drzwi. Kierowniczka sklepu kilkakrotnie dostrzegła ślady otwierania drzwi tą drogą, wydawało się jej jednak, że w sklepie czegoś nie brakuje i nie składała żadnego meldunku.

RZECZ JASNA, że przy tego rodzaju „porządkach” otwierali się nieograniczone możliwości nadużyć dla szerokiego kręgu ludzi. Kierowniczki sklepów spostrzegły braki już na długo przed owym remanentem, który ujawnił tak ogromne manko. Podczas kolejnych remanentów ratowały się jak mogły przed ujawnieniem niedoborów — podstawiały puste skrzynie za pełne, pożyczaly sobie wzajemnie towary i pieniądze, umawiały w remanencie towary, którymi obciążaly sklep dopiero po zakończeniu remanentu, itp. Trzeba przyznać, że udawało im się to dość długo, a w międzyczasie suma braków nieustannie rosła.

Sąd nie dopatrzył się w działaniach oskarżonych grabieży mienia społecznego z ciężki zysku, uznał je jednak winnymi niedopełnienia obowiązków służbowych, polegających w szczególności na ukrywaniu braków towarowych, wykazywaniu w remanentach towarów, których w sklepie nie było, doko-

niwaniu fikcyjnych przetrzutów między sklepami, umowianiu w remanentach towarów, którymi sklep nie był jeszcze obciążony, nie meldowaniu o stwierdzeniu otwarcia magazynu przez osoby niepowołane.

Kierowniczka sklepu nr 6 **ANNA SZYMANOWSKA** za spowodowanie manka w wysokości 418 tys. zł. skazana została na 3 lata i 6 miesięcy więzienia, natomiast **STANISŁAWA SPYRA** (sklep nr 7) za manko w wysokości 93 tys. zł. — na 1 rok i 6 miesięcy więzienia. Zarówno prokurator jak i obrońcy oskarżonych zapowiedzieli złożenie rewizji do Sądu Najwyższego.

Postrobnemu obserwatorowi procesu nieodparcie nasuwa się wniosek, że w tej sprawie winę ponoszą nie tylko oskarżone. Wydaje się, że cały system zaopatrywania i rozliczania sklepów łobeska PSS opierała na miłym towarom, że towar przechodził będzie wyłącznie przez ręce osób idealnie uczciwych... Ostatecznie — państwo wa kiesza została zubożona o pół miliona złotych. Kto je ukradł naprawdę — tego chyba nie dowiemy się już nigdy.

• G. ROCH

Rzemiosło - rozwój i hamulce

WARSZAWA PAP. Jak wynika z ostatnich danych Związku Izb Rzemieślniczych, w I kwartale br. przybyło 2,4 tys. nowych warsztatów, a liczba zatrudnionych w rzemiośle wzrosła o 2 560 osób. W sumie — czynnych jest obecnie w całym kraju prawie 138 tys. zakładów, w tym na wsi — 54,6 tys. Rzemiosłem zajmuje się aktualnie 244 tys. osób, z czego 69,4 tys. — na wsi.

Zwiększa się również zainteresowanie rzemiosła modernizacją zakładów i uzupełnianiem wyposażenia. Za pośrednictwem Centrali Technicznej oraz Biura Obrótowi Maszynami i Surowcami rzemieślnicy zakupili w I kw. br. maszyny i narzędzia za blisko 14 mln zł. Nadal jednak poważnym ha-

mulcem w rozwoju rzemiosła usługowego jest brak lokali w warsztaty. W tym roku rzemieślnicy otrzymali na ten cel zaledwie 97 lokali z nowego i starego budownictwa. Również zaopatrzenie w surowce i materiały, mimo pewnej poprawy, nie zaspokaja w dostateczny sposób potrzeb zakładów.

Ostatnia droga red. Feliksa Jordana

POŻEGNALIŚMY wczoraj po raz ostatni naszego nieodwołanego koleżkę i przyjaciela, redaktora **FELIKSA JORDANA**. Krótko przed ceremonią pogrzebową u bram Cmentarza Centralnego zbrali się najbliżsi współpracownicy Zmarłego, dziennikarze i literaci, artyści teatrów, muzyki i plastycy, wielu spośród rzesz czytelników „Kuriera”, którzy w ciągu

ostatnich 18 lat nieprzerwaną pracę red. **FELIKSA JORDANA** jako publicysty i krytyka społeczno-kulturalnego naszej gazety szanowali w Nim i cenili dziennikarza dużej klasy, ciepłego felietonistę, wytrawnego recenzenta, na miarę nie tylko szcześcińskiego. Przybyli pożegnać Zmarłego przyjaciele i koledzy ze Związku Bojowników o Wolność i Demokrację, reprezentanci władz szcześcińskich i związków twórczych, dzieci z klasy II b szkoły podstawowej nr 60 — koledzy 9-letniego syna Zmarłego, **Kazia Jordana**.

Jest godz. 15 z minutami, gdy nadjeżdża pogrzebowa karawan. W stronę mogiły, przy trumnie ze zwłokami najdroższej jej człowieka podążają w żałobnej czerni żona **FELIKSA JORDANA**, syn, krewni, przyjaciele.

Nad otwartym grobem — pochylony, odkryty kirem sztandar **ZBoWiD**. Do trumny zbliża się naczelny redaktor „**KURIERA SZCZECIŃSKIEGO**” i przewodniczący Zarządu szcześcińskiego oddziału Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, red. **JAN BABIŃSKI**, aby w imieniu przyjaciół, współpracowników i całego gono na dziennikarzy pożegnać jednego z pionierów szcześcińskiej prasy.

W imieniu władz i społeczeństwa szcześcińskiego pożegnał znanego powszechnie działacza kulturalnego regionu wiceprzewodniczący Prezydium MRN, **ZDZISŁAW MITKIEWICZ**.

Fot. ST. CIEŚLAK

Obrazy Prezydium Wojewódzkiej Rady Przyjaciół Harcerstwa

WCZORAJ pod przewodnictwem I sekretarza **KW PZPR**, posła **Antonia WŁASZKA** obradowało Prezydium Wojewódzkiej Rady Przyjaciół Harcerstwa.

Na posiedzeniu omawiano aktualne problemy pracy szcześcińskiego harcerstwa. W pierwszym punkcie prezydium oceniło realizację wniosków z ostatniego posiedzenia w zakresie dalszego rozwoju harcerstwa i ruchu przyjaciół ZHP, ze szczególnym uwzględnieniem Gromadzkiej Rad Przyjaciół Harcerstwa. Prezydium oceniło również zakończone już organizacyjne i programowe przygotowania do tegorocznej akcji letniej. Na posiedzeniu przyjęto także informację o uchwałach Rady Głównej Przyjaciół Harcerstwa w sprawie dalszego rozwoju i umocnienia szeregów ZHP w szcześcińskich szkołach zawodowych i przyzakładowych.

Pożegnanie szkoły

WARSZAWA PAP. W wszystkich szkołach zabrał się czwartek ostatni dzwonek, oznajmiający zakończenie zajęć lekcyjnych. Od rana panował w nich odświętny nastrój. Na uroczystych spotkaniach wręczono uczniom świadectwa i dyplomy oraz podsumowano wyniki całorocznej pracy. Nauczyciele zostali obdarowani kwiatami. Wakacje rozpoczęło ok. 7,5 mln. uczniów szkół wszystkich typów oraz ok. 300 tys. nauczycieli.

Padają na opuszczonej do gróbu trumnie pierwsze grudy ziemi, a gdy już usypały się w mogiły kopiec, zebrani podchodzą z wiązkami kwiatów i z wieńcami: od wydziałów kultury prezydium WRN i MRN, od Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, od Rady Zakładowej Szcześcińskiego Wydawnictwa Prasowego, od redakcji „Głosu Szcześcińskiego” i „Kuriera Szcześcińskiego”, od kierownictwa i zespołów Państw. Teatrów Dramatycznych, Państw. Operetki Szcześcińskiej, Filharmonii im. M. Karłowicza, Woj. Przedsiębiorstwa Imprez Artystycznych od pracowników Radia i Telewizji, Klubu „13 Muz”, od rodziny, krewnych i najbliższych przyjaciół.

Z bocianiego gniazda

- STATKI NA WEJŚCIU:**
- S/s „**PSZTROWSKI**” — z Danii pod balastem.
 - S/s „**MALBORK**” — z Danii pod balastem.
- STATKI NA WYJŚCIU:**
- M/s „**KRUSZEWICA**” — do Afryki Zachodniej z drobnicą.
 - M/s „**KRUTYNIA**” — do Londynu z drobnicą.
 - M/s „**ŚWIETLIK**” — do Londynu z drobnicą.
 - S/s „**BIELSKO**” — do Danii z węglem.
 - S/s „**KOLNO**” — do Danii z węglem.
 - S/s „**WIECZOREK**” — do Danii z węglem.
- M/S „INA” ZDOBYŁA TYTUŁ ZAŁOGI PRACY SOCJALISTYCZNEJ**
- 23 czerwca załoga motorowa **PZM m/s „Ina”**, jako dziewiętnastą w flocie szcześcińskiego armatora, uzyskała zaszczytny tytuł Załogi Pracy Socjalistycznej. W czasie współzawodnictwa statek dowodzony przez kpt. ż. w. **Kazimierza BRANKO** uzyskał ponad 70 tys. złotych oszczędności oraz duże dodatki wpływające na wypłaty. 18 członków załogi otrzymało srebrne odznaki BPS.

DECYDUJĄCE ELEMENTY

Wywiad z Ministrem Żeglugi J. Burakiewiczem

TEGOROCZNE Dni Morza zbiegają się z dwudziestą rocznicą gospodarki morskiej Polski Ludowej. Jednocześnie rok bieżący jest okresem przygotowywania planów na przyszłe pięcioletnie, nakreślenia kierunków dalszego, szybkiego rozwoju całej gospodarki morskiej. Korzystając z pobytu w Szczecinie ministra Żeglugi — Janusza Burakiewicza, poprosiliśmy o udzielenie wywiadu dla „Kuriera Morskiego”.

— **TOWARZYSZU** Ministrze, dwudziestoletni dorobek polskiej gospodarki morskiej, w tym także osiągnięcia przedsiębiorstw resortu Żeglugi Pomorza Zachodniego są znane naszemu społeczeństwu. W dorobku tym są jednak pewne elementy, które zasługują na utrwalenie, odegrały bowiem rolę decydującą w rozwoju całości polskiego gospodarstwa na morzu. Ich aktualność nie przemienie wraz z pierwszym dwudziestolciem, będą one odgrywać nadal ważną rolę w dalszym rozwoju floty handlowej i rybackiej, portów oraz stoczni remontowych i rzecznych.

— **TYCH** decydujących elementów jest sporo, trudno byłoby więc omówić wszystkie. Wspomnę dlatego tylko o nie których. Gospodarka morska — jak wiadomo — pełni w zycydowanej większości służebną rolę wobec polskiego handlu zagranicznego. Flota handlowa, porty, stocznie remontowe, a nawet stocznie rzeczne i żegluga śródlądowa są ważnym czynnikiem aktywizacji i rozwoju handlu zagranicznego. Ten fakt niewątpliwie ułatwiał, zwłaszcza w ostatnim okresie szybki rozwój gospodarki morskiej. Jak jednak pamiętamy, był w minionym dwudziestolciu okres, że trzeba było społeczeństwu przekonawać o potrzebie inwestowania we flotę handlową — rybacką, porty oraz stocznie rzeczne. Dzisiaj już nikogo nie trzeba przekonywać o konieczności i opłacalności inwestowania w gospodarkę morską. Jest to już fakt namacalny i dowiedziony, nawet dla ludności centralnych regionów kraju. Co ważniejsze, to pojmowania nie spraw morza jest wynikiem nie tylko szerokiej propagandy, ale przede wszystkim dobrze zrozumianego rachunku ekonomicznego, dokonywanego często nawet w skali jednej fabryki, której produkcja zależy bądź od importu zamorskich surowców, bądź od eksportu wyrobów gotowych. A przecież mało jest w Polsce za kładów, których działalność nie byłaby związana bezpośrednio z handlem zagranicznym a pośrednio z gospodarką morską. Właśnie zrozumienie w szerokiej rzeszach społeczeństwa rangi gospodarki morskiej jest jednym z najbardziej decydujących elementów w dwudziestoletnim dorobku naszego gospodarzenia na morzu.

— **JAKIE** jeszcze elementy decydujące w rozwoju gospodarki morskiej, zwłaszcza Pomorza Zachodniego zasługują na podkreślenie?

— **FAKT**, że potrzeba rozwoju gospodarki morskiej znalazła zrozumienie w całym społeczeństwie wyzwolił ogromny ładunek inicjatywy ze strony kierownictwa, aktywów i załóg przedsiębiorstw gospodarki morskiej. Jest to zrozumiałe docenianie roli morza, przychylna atmosfera dla problemów tej gałęzi gospodarki stworzyła klimat twórczych poszukiwań i skłoniło pracowników morza do stosowania coraz lepszych rozwiązań eksploatacyjnych. Jest to szczególnie widoczne właśnie w przedsiębiorstwach regionu szczecińskiego. Przecież to w Szczecinie narodziła się koncepcja zorganizowania bardzo ważnego połączenia żegludowego do portów Afryki Zachodniej. Tu zamknięto nierozwiązane społeczne porozumienie żegludowe, zwane w skrócie „Unifrica”, które przekształcono w stały pomyślnie rozwijający się serwis linowy do portów zachodnioafrykańskich. Poważne sukcesy ma również PZM w dziedzinie rozwoju trampingu oceanicznego, dzięki maksymalnemu wykorzystaniu jednostek pochodzących z zakupu tonażu używanego. Zmniejszono dzięki temu dysproporcje między tonażem linowym a trampowym. Na podkreślenie zasługują także fakt, że dokerzy szczecińscy dążąc do unowocześnień potencjału portowego wyszli z inicjatywą utworzenia w Świnoujściu bazy przeladunku towarów



masowych, co pozwoli w znacznie szerszym stopniu wykorzystywać żegludę odrzanią jako tani i dogodny środek transportu.

— Warto wreszcie przypomnieć, że to rybakcy dalekomorscy regionu szczecińskiego w bardzo krótkim czasie opanowali metody i techniki połowów na wodach Atlantyku południowego.

— **OD** POŁOWY ub. r., a więc od IV Zjazdu PZPR toczy się w środowisku morskim Szczecina dyskusja nad wytyczeniem kierunków rozwoju gospodarki morskiej w przyszłym pięcioletciu. Na jakie problemy będzie położony szczególny nacisk w rozwoju przedsiębiorstw resortu Żeglugi regionu szczecińskiego w latach 1966—1970?

— **UJMIAJĄC** w skrócie, główne kierunki rozwoju gospodarki morskiej Pomorza Szczecińskiego przedstawiają się następująco: dalsza rozbudowa floty trampowej PZM, rozwój przedsiębiorstw rybołówstwa morskiego, zwiększenie potencjału portu, zwłaszcza przystosowanie go do obsługi statków o dużym tonażu oraz odpowiednie zwiększenie potencjału remontowego i naukowo-badawczego.

— **SĄDZĘ** jednak, że ważne są nie tylko kierunki rozwoju gospodarki morskiej regionu szczecińskiego, ale pewne węzłowe elementy, których rozwiązanie zadecyduje o tempie tego rozwoju. Jak już powiedziałem na wstępie, dziś nie trzeba nikogo przekonywać o potrzebie inwestowania w gospodarkę morską. Nakłady inwestycyjne resortu Żeglugi w latach 1966—1970 wyniosą ponad 20 mld zł, z tego około 40 proc. przypadnie na Pomorze Szczecińskie. Jest to znacznie więcej niż w obecnej pięcioletce, choć i ta suma nie zaspokaja wszystkich zgłoszonych potrzeb. Węzłowym więc zagadnieniem będzie pełne, a zarazem gospodarnie wydatkowanie środków inwestycyjnych, zwłaszcza na roboty budowlano-montażowe. Drugim węzłowym zadaniem, ciągle reszta aktualnym w całej gospodarce narodowej jest coraz lepsze, efektywniejsze wykorzystywanie już posiadanego potencjału, wartości wielu miliardów złotych, stałe wykrywanie i za

gospodarowanie rezerw organizacyjno-technicznych.

— **Ponieważ** — jak już powiedziałem — śródlądowe morskie Pomorza i Szczecińskiego znane jest z inicjatywy, jestem przekonany, że w tym ogromnym i trudnym zadaniom w pełni sprosta. Wyrażając to przekonanie, chciałbym w okazji Dni Morza i dwudziestolecia polskiej gospodarki morskiej przesłać załogom przedsiębiorstw morskich Ziemi Szczecińskiej za pośrednictwem „Kuriera Morskiego” serdeczne podziękowanie za dotychczasowy trud i życzenia dalszych sukcesów w pracy nad dalszym szybkim i harmonijnym rozwojem wszystkich dziedzin i gospodarki morskiej.

Rozmawiał:

A. KILNAR



Miesięczny dodatek „Kuriera Szczecińskiego”

Nr 6 (42)

Z dorobku wynikają zadania

GOSPODARKA morska jest w najszerszym tego słowa znaczeniu decydującym czynnikiem rozwoju naszego województwa. Już w tej chwili, bezpośrednio i pośrednio prawie jedna trzecia mieszkańców naszego regionu jest związana z gospodarką morską. Wachlarz tych powiązań jest bardzo szeroki, zaczyna się bowiem od marynarza, pływającego na statku naszej floty handlowej, a kończy na sprzedawcy w sklepie, która często nawet nie zdaje sobie sprawy, że jej miejsce pracy jest rezultatem rozwoju gospodarki morskiej.

Problemy metod, form i zakresu eksploatacji bogactw morza były w okresie XX-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zawsze w centrum uwagi partii i rządu. Gospodarka morska, była często przedmiotem bezpośredniego zainteresowania wojewódzkich władz partyjnych, które zawsze uważały tę dziedzinę przemysłu za klucz — do wykształcenia profilu rozwojowego naszego województwa.

Na każdym z odcinków gospodarki morskiej mamy do zanotowania w okresie ostatnich lat szczególnie duże sukcesy.

Potwierdziło to ostatnie plenarne posiedzenie KW, poświęcone zagadnieniom uruchamiania rezerw, podnoszenia jakości produkcji i nakreślenia kierunków rozwoju gospodarki morskiej w latach 1966—70.

DYNAMICZNY ROZWÓJ

NAJWIĘKSZE sukcesy mamy do zanotowania w dziedzinie rozwoju zespołu przedsiębiorstw rybołówstwa dalekomorskiego. Udział naszych przedsiębiorstw w połowach całego polskiego rybołówstwa dalekomorskiego wzrósł z 2 proc. w roku 1950 do 35 proc. w roku 1964. Wzrost połowów kształtował się następująco:

1950 r. — 0,8 tys. ton
1956 r. — 14,3 tys. ton
1964 r. — 73,1 tys. ton

Intensywny rozwój notujemy również w przeladunkach zespołu portowego Szczecin-Swinoujście. Dynamika wzrostu przeladunków jest rezultatem polepszenia się wyposażenia technicznego i kadrowego por-

tu, jego korzystnych warunków lokalizacyjnych i poprawy efektywności pracy szczecińskich portowców.

W ciągu 10-ciu lat nastąpiło prawie podwojenie przeladunków, rzecz raczej nie spotykana w żadnym z europejskich portów.

Rozwój floty handlowej w regionie szczecińskim charakteryzuje się także wysoką dynamiką. W 1951 roku Polska Żegluga Morska dysponowała 18 statkami o łącznej nośności 46,2 tys. DWT, w 1955 roku — 32 statkami o łącznej nośności 76 tys. DWT, w 1960 roku — 57 statkami o łącznej nośności 199,6 DWT, w 1965 roku — 106 statkami o łącznej nośności 461 tys. DWT.

Rozwój zaplecza techniczno-remontowego, techniczno-naukowego i kadrowego, zespołu przedsiębiorstw usługowych i urzędów był następstwem wzrostu trzech wymienionych dziedzin gospodarki morskiej. Również w tej dziedzinie możemy zanotować intensywny rozwój. Np. w obecnej 5-letniej perspektywie remontowy wzrost o 112,1 proc. a więc nastąpiło jego podwojenie w porównaniu z poziomem 1961 r.

Powołane zostały dwie szkoły morskie, wzrosło znaczenie i rola naszych wyższych uczelni w kształceniu kadr dla gospodarki morskiej naszego regionu.

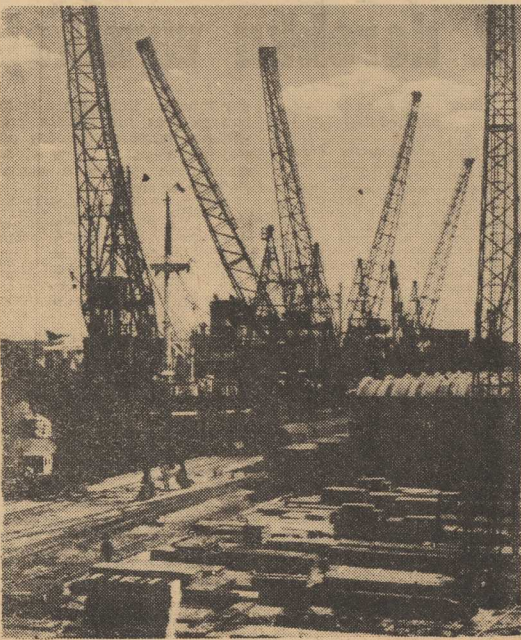
Odrębną dziedziną jest zespół przedsiębiorstw przemysłowych, działających na rzecz gospodarki morskiej i ściśle z nią związanych. Podstawową rolę odgrywa tutaj Stocznia Szczecińska A. Warskiego, której rola w naszym województwie jest bardzo istotna, a wśród przedsiębiorstw przemysłowych decydująca. Rozwój przemysłu okręgowego naszego regionu charakteryzuje się również olbrzymią dynamiką. W latach 1955—1960 stoczniowcy przekazali do eksploatacji 48 statków o łącznej nośności 203 tys. DWT. Natomiast w latach 1961—1965 przekazał 61 statków o łącznej nośności 411 tys. DWT.

Ten intensywny i wszechstronny rozwój gospodarki morskiej był możliwy przede wszystkim dzięki olbrzymim środkom, które partia i rząd postawiły do dyspozycji przedsiębiorstw morskich. Jest również rezultatem aktywności ekonomiczno-społecznej ludzi pracujących w gospodarce morskiej i inspiratorskiej roli organizacji partyjnych.

SZYBKI, HARMONIJNY ROZWÓJ

SZEROKA dyskusja na plenarnym posiedzeniu Komitetu Woje-

(Dokończenie na stronie następnej)



Z okazji
DNI MORZA
serdeczne życzenia
pracownikom
gospodarki morskiej
składa
„KURIER”

Socjalistyczna współpraca w żegludze morskiej

HISTORIA ludzkości jest ściśle związana z opanowaniem żywiołu morskiego. Już od wielu wieków żegluga morska odgrywa doniosłą rolę w kształtowaniu się międzynarodowych stosunków politycznych, handlowych i kulturalnych i rola ta wzrasta równoległe do wykształcania się wielkiego, światowego podziału pracy, rozszerzania wymiany towarowej i udoskonalania środków transportu morskiego.

W tym też sensie możemy mówić o żegludze morskiej jako o ważnym czynniku światowego postępu, choć historia zna również przypadki wykorzystywania umiejętności uprawiania żeglugi do celów nie przynoszących zaszczytu ludzkości.

Współczesne życie jest nie do pomyślenia bez wysoce rozwiniętego transportu morskiego, a więc statków i międzynarodowej współpracy w tym zakresie.

PO II wojnie światowej powstał nowy jakościowo problem współpracy żegludowej krajów socjalistycznych. Współpraca krajów demokracji ludowej w zakresie transportu morskiego przybierała różne formy, w zależności od aktualnych możliwości, potrzeb, wielkości posiadanej tonażu i wymiarów towarowej drogi morską, ale od samego początku współpracę te cechowały jednolite interesy, brak antagonizmów i wewnętrznych sprzeczności oraz podporządkowanie jednemu celowi: rozwojowi socjalistycznej wspólnoty.

Ogólnie znana jest np. doniosła rola, jaką odegrał tonaż polski w rozwoju stosunków handlowych z Chińską Republiką Ludową w czasach blokady ekonomicznej przez kraje kapitalistyczne, embargo i tzw. „listy towarów strategicznych”.

Nieproporcjonalny stan posiadania tonażu przez Polskę, Związek Radziecki, NRD oraz inne kraje socjalistyczne, w stosunku do wielkości wymiany towarowej, stwarzał obiektywne warunki współpracy w zakresie przewozów ładunków jednego kraju socjalistycznego tonażem drugiego socjalistycznego partnera. Ponieważ podaż ładunków z reguły przekraczała możliwości przewozowe floty, przedmiotem współpracy były głównie ładunki najcenniejsze, powodujące ewentualnie największe wydatki wolno-dewizowe w przypadku przewozu tonażem kapitalistycznym, a więc drobnicą.

Fakt posiadania przez Polskę linii regularnych, obejmujących praktycznie cały świat, doskonale zorganizowanych i sprężysto eksploatowanych w oparciu o szybko modernizowany tonaż, postawił nasz kraj w szczególnej roli „przewoźnika morskiego” wśród krajów socjalistycznych. Jest to więc pierwsza, podstawowa forma współpracy.

DALSZY rozwój zamorskiego handlu zagranicznego krajów socjalistycznych oraz zamierzenia rozwojowe tonażu stwarzały przesłanki bardziej złożonej współpracy, polegającej na koordynacji wysiłków inwestycyjnych i organizacyjnych na wytypowanym szlaku żegludowym.

Inne przejawy współpracy — to wymiana doświadczeń eksploatacyjnych, wzajemna informacja o ciągach maszyn towarowej, wspólne projektywne statków lub ich wyposażenia itd.

Współpraca krajów socjalistycznych w zakresie transportu morskiego opiera się zarówno o organizację RWPG w ramach prac Komisji Transportu, jak i o umowy bilateralne.

Polska Żegluga Morska w Szczecinie odgrywa szczególną rolę w toczącej się współpracy żegludowej i jest inicjatorką wielu udanych przedsięwzięć. Przewoży socjalistycznych ładunków tonażem PZM w okresach niedostatków przedstawiają się następująco:

Kraj	1956—1960	1961—1965 (plan)
Czechosłowacja	994 422	2 278 000
Węgry	192 289	655 500
NRD	12 778	81 500
Rumunia	3 669	14 500
Inne kraje i tranzyt morski	41 401	70 500
Raz w sumie:	1 250 539	3 100 000

Przewozy te mogłyby być znacznie większe, szczególnie w zakresie trampingu, gdyby nie stały brak tonażu.

W 1958 r. Polska Żegluga Morska uruchomiła, na wniosek zainteresowanych organizacji w CSRS, w ramach

RWPG, pierwszą detaszowaną linię Braila—Lewant, służącą również interesom innych krajów naddunajskich. Była to pierwsza socjalistyczna linia regularna w pełnym tego słowa znaczeniu na tym szlaku żegludowym. Kilkuletnia eksploatacja linii, oprócz bezpośrednich efektów ekonomicznych, umożliwiła naddunajskim krajom socjalistycznym otwarcie na podstawie doświadczeń PZM własnych połączeń regularnych.

Z INICJATYWY Polskiej Żeglugi Morskiej powstała — w wyniku wspólnej pracy z bratnim przedsiębiorstwem żegludowym w Rostocku, Deutsche Seereederei — pierwsza socjalistyczna, międzynarodowa organizacja żegludowa pod nazwą Zjednoczony Serwis Zachodnio-Afrykański, z siedzibą w Szczecinie. Organizacja ta istnieje już od 5 lat a dotychczasowe wyniki w pełni potwierdziły celowość i potrzebę jej powołania. Statki polskie i niemieckie z napisem „UNIAFRICA” na burcie są dzisiaj powszechnie znane w portach Afryki od Casablanca do Pointe Noire. Pozytywna rola „UNIAFRICA” i Centrum Bukowania w Szczecinie nie ogranicza się tylko do stworzenia warunków swobodnej, niezakłóconej wymiany towarów krajów socjalistycznych z Afryką Zachodnią. Polityczne znaczenie naszej międzynarodowej linii polega przede wszystkim na tym, że umożliwia ona krajom Afryki Zachodniej uwalnienie się od absolutnego panowania żegludowych i handlowych monopolów kapitalistycznych, rozwijanie własnej narodowej floty i realizację niezależnej polityki handlowej. Dotychczasowym, 150 lat trwającym stosunkom żegludowym z Afryką nadałmy nową, socjalistyczną treść...

Zorganizowanie kaboatażu między portami Afryki Zachodniej jest również przejawem socjalistycznej współpracy żegludowej.

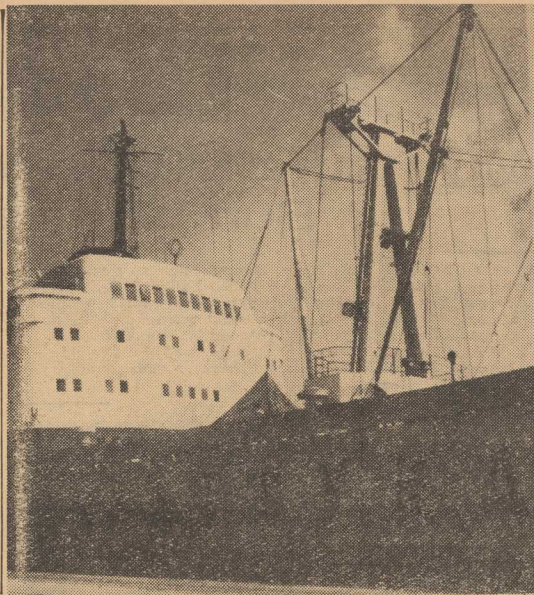
Innym, kolejnym przykładem bogatych form współpracy krajów socjalistycznych może być wspólna organizacja armatorów Polski, NRD, Czechosłowacji i Kuby dla obsługi wymiany towarowej z Kubą, znaną jako „CUBALCO”, z siedzibą w Rostocku. Kierownikiem Sekretariatu „CUBALCO” jest przedstawiciel PZM. Oto jeszcze jeden dowód inicjatywy Szczecińskiego Ośrodka Żegludowo-Portowego...

Niedawno została podpisana przez PZM w Moskwie umowa o współpracy z zaintereso-

wanymi radzieckimi organizacjami żegludowymi. Realizacja tej umowy umożliwi dalszy wzrost międzynarodowego znaczenia szczyńskiego żeglugi i szczyńskiego portu.

WSPÓLPRACA krajów socjalistycznych w dziedzinie transportu morskiego ma ogromne znaczenie dla dalszego rozwoju socjalistycznej żeglugi i międzynarodowej wymiany towarowej oraz stwarza przesłanki dla dokonania podziału pracy, opartego na specjalizacji i koncentracji środków produkcji. Rola Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie w tym procesie jest powszechnie uznana.

RYSZARD KARGER
Naczelny Dyrektor PZM



Handel zagraniczny

◆ Dorobek ◆ Perspektywy

WIĘKSZOŚĆ gałęzi gospodarki morskiej pełni służebną rolę wobec naszego handlu zagranicznego. Porty i flota handlowa wywierają poważny wpływ na aktywizację i rozwój wymiany handlowej Polski, oczywiście przede wszystkim z krajami zamorskimi. Podsumowując dwudziestoletni dorobek naszego gospodarstwa na morzu, ukazując rozwój floty handlowej i portów nie można zapominać, że te gałęzie gospodarki morskiej nie rozwijały się same dla siebie, lecz w interesie handlu zagranicznego. Warto więc przy okazji dwudziestolecia gospodarki morskiej spojrzeć na dorobek handlu zagranicznego, na drogę, którą przebył a także zapoznać się z kierunkami jego rozwoju i zmianami zachodzącymi w strukturze geograficznej i towarowej.

Odbudowa zniszczonej wojną gospodarki wymagała szybkiego rozwoju handlu zagranicznego w pierwszych latach Polski Ludowej. Kraj potrzebował sprzętu inwestycyjnego i surowców. Te obryzmy potrzeby legły u podstaw bardzo szybkiego rozwoju stosunków handlowych z wieloma krajami. Już w 1947 r. obroty handlowe naszego kraju wyniosły prawie 25 mln ton. Jednocześnie obroty handlowe drogą morską zamknęły się wielkością 9 700 tys. ton, a więc stanowiły prawie 39 proc. całości naszego handlu zagranicznego. Wartość tych obrotów wy-

nosiła łącznie ponad 900 mln dolarów.

Drżący obrotów naszego handlu zagranicznego wynosiła blisko 60 mln ton, z tego drogą morską idzie prawie 20 mln ton, a więc około 30 proc. Wartość obrotów naszego handlu zagranicznego zamknęła się w ub. r. kwotą ponad 4 mld dolarów.

Kierunki tych zmian najlepiej ukazuje tabela struktury naszego eksportu w minionych latach:

Grupa towarowa	1937	1949	1958	1964
maszyny, urządzenia, sprzęt transportowy	1,0	2,4	26,8	46,5
surowce, paliwa i półfabrykaty	53,0	68,7	50,8	34,0
żywność i produkty rolnie	31,3	19,8	16,9	6,7
przemysłowe wyroby konsumpcyjne	14,7	9,1	5,5	12,8

Z dorobku wynikają zadania

(Dokończenie ze strony poprzedniej)

wędzkiego podsumowała dorobek gospodarki morskiej, nakreśliła kierunki i metody działania w najbliższych latach. Celem naszego działania w latach 1956—1970 będzie uzyskanie maksymalnej efektywności ekonomicznej środków poślanych do dyspozycji ludzi morza. Plenum określiło także formy i metody działalności partii, zwłaszcza w dziedzinie inspiracji politycznej i ekonomicznej społeczeństwa. Wiedza poświęcono niedostatkom w dotychczasowym rozwoju gospodarki morskiej naszego regionu.

Zespół portowy Szczecina — Świnoujście osiągnął w roku 1970 zdolność przeladunkową rzędu 14 mln ton. Jednak raty przeladunkowe są za niskie w porównaniu z osiąganymi w nowoczesnych portach światowych. Plenum uznało, że niezależnie od ogólnego rozwoju portu musi nastąpić zasadniczy postęp w dziedzinie szybkości obsługi statków.

Flota handlowa Pomorza Zachodniego według wstępnych ustaleń będzie w 1970 r. dysponować 150 statkami o nośności 651,502 DWT. Zwrócono jednak uwagę na dalszą zarosnąjącą się dysproporcję mi-

ędzy tonażem liniowym a trampowym oraz nie zawsze prawidłową proporcję między postojami w porcie i w stoczniach remontowych, a czasem dyskusję w ruchu.

Dyskusja na Plenum jeszcze raz potwierdziła występujące dysproporcje między rozwojem gospodarki morskiej jako całości, a potencjałem zaplecza naukowo-technicznego. W minionych latach nastąpiło wiele zahamowań, które spowodowały, że zaplecze naukowo-techniczne nie zawsze nadąża za dynamicznym wzrostem gospodarki morskiej. Dotyczy to szczególnie specjalizacji inżynierskiej na wyższych szczeblach nauki. Chodzi zwłaszcza o kształcenie kadr technicznych, ekonomicznych i między innymi dla zapewnienia dopływu ludzi z wyższym wykształceniem do przedsiębiorstw i urzędów gospodarki morskiej. Podobnie jest z kształceniem oficerów dla potrzeb rybołówstwa i marynarki handlowej, gdzie obok problemu liczebnej podaży kadr istnieje kwestia podniesienia rangi tych szkół do poziomu wyższych uczelni zawodowych.

Nie rozwiązany jeszcze do końca pozostał problem „modelu” oddziaływania instytucji, pracujących w Szczecinie na rzecz gospodarki morskiej.

Z innych nie rozwiązanych problemów, na które zwrócić musimy ostatnio uwagę, można wymienić zaplecze usługowe

zespołu portowo-morskiego, nie zawsze stojące na nowoczesnym poziomie (bunkrowanie, drobne usługi, usługi shipperskie, drobne remonty itp.). Również zaplecze remontowe zespołu portowo-morskiego nie nadąża za rozwojem gospodarki morskiej, zarówno pod względem ilości świadczonych usług, jak i jakości (problem cykli remontowych). Na te „dysproporcje” zwrócić musimy szczególną uwagę, gdyż hamują one harmonijny rozwój gospodarki morskiej w regionie Pomorza Zachodniego.

W dyskusji na Plenum mówiono również o potrzebie rozwijania inspiracyjnej działalności organizacji partyjnych w zakresie kształtowania świadomości polityczno-społecznej załóg oraz umiędzynarodowienia w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej. Są to czynniki, które w ostatecznym rachunku zdecydowały o rezultatach naszej pracy nad intensywnym i harmonijnym rozwojem gospodarki morskiej Pomorza Szczecińskiego.

STANISŁAW RYCHLIK
sekretarz KW PZPR

Jak więc widać z eksportu surowców i produktów żywnościowych przed wojną, staliśmy się poważnym eksporterem maszyn, urządzeń i sprzętu inwestycyjnego, maleje natomiast nieustannie udział w eksporcie artykułów rolno-surowców oraz paliw.

Zmiany w strukturze towarowej naszego handlu zagranicznego musiały się rzeczą wpływać na kierunki rozwoju gospodarki morskiej. Nie przypadkowo przez wiele lat nacisk kładziono na rozbudowę tonażu liniowego i umiędzynarodowienie portów w przedłużeniu do przeladunku drobnicy, nie przypadkowo też rozwijał się jedynie tramping bliższego i średniego zasięgu, natomiast o trampowym tonażu odcinaczmy zacięciem myślenie do piero o kilku lat.

DLA GOSPODARKI morskiej ważną jest nie tylko struktura towarowa naszej wymiany handlowej z innymi krajami. Duże znaczenie ma również struktura geograficzna, kierunki handlu zagranicznego. Jeżeli wymiana ta odbywa się z krajami położonymi blisko, do których towary wozą się łądownymi środkami transportu, to rozwój handlu zagranicznego nie wpływa na rozbudowę gospodarki morskiej. Po prostu nie jest to potrzebne.

Największym naszym partnerem handlowym są kraje socjalistyczne. Nasza wymiana z tymi państwami wyniosła w ub. roku prawie 64 proc. ogólnych obrotów polskiego handlu zagranicznego. Na kraje Europy zachodniej i USA przypada prawie 30 proc. naszych obrotów, a na kraje rozwijające się ponad 6 proc. Nasza wymiana handlowa z tymi krajami wzrasta bardzo szybko, np. w 1964 r. nastąpił wzrost w porównaniu z 1963 r. o 28 proc. Obroty z krajami kapitalistycznymi wysoko rozwiniętymi były w ub. r. wyższe od poziomu z 1963 r. o prawie 14 proc.

POLSKI handel zagraniczny charakteryzuje się wielką dynamiką rozwoju. W latach 1950—1963 nasz eksport zwiększył się o 33,4 proc. W tym samym czasie eksport krajów należących do RWPG zwiększył się o 28 proc., a krajów kapitalistycznych o 18 proc.

Po raz pierwszy od 1953 r. nasz handel zagraniczny uzyskał dodatnie saldo obrotów towarowych w wysokości 97 mln zł dewizowych i po raz pierwszy w wymianie handlowej Polski z zagranicą wartość eksportu maszyn i urządzeń przewyższała wartość ich importu.

WYTYCZNE rozwoju naszej gospodarki narodowej do 1970 r. przewidują zwiększenie obrotów handlu zagranicznego o około 50 proc., z tym, że eksport ma wzrosnąć o około 65 proc., a import o 45 proc. Szczególny nacisk kładzie się na zwiększenie w eksporcie wyrobów gotowych a mniejszemu udziału surowców i paliw, natomiast w importie będą dominować właśnie surowce, materiały i paliwa. Ta właśnie struktura towarowa, oraz geograficzna — gdzie surowce będziemy importować z krajów rozwijających się — wytycza kierunki rozwoju gospodarki morskiej w przyszłym pięcioletniu, zwłaszcza rozbudowę oceanicznej floty trampowej oraz przystosowanie portów do przyjmowania i szybkiej obsługi statków o dużym tonażu.

B. KARSKI

Odra a zespół portowy Szczecin - Świnoujście

Rozmowa z dyrektorem Wł. Magierą

Ostatnio obradowała w Szczecinie sesja Komisji Zagospodarowania Odry Rady Naczelnej TRZZ. W związku z sesją poprosiliśmy dyrektora Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych — mgr WŁADYSŁAWA MAGIERĘ o rozmowę na temat dorobku żeglugi odrańskiej oraz perspektyw dalszego jej rozwoju w przyszłym pięcioletciu.

— Może na wstępie trochę historii, bo jak wiadomo droga rozwojowa Żeglugi na Odrze w minionym dwudziestoleciu nie była prosta?

— PRZEDSIĘBIORSTWO Żegluga na Odrze rozpoczęła działalność w 1946 r. mając kilkadziesiąt barek o łącznej nośności 13 tys. ton. Stanowiło to 1,5 proc. tonażu, pracującego tu w okresie przedwojennym. Rozwój transportu wodnego na Odrze w pierwszych powojennych latach był bardzo utrudniony, gdyż zatopione barki i zwalone mosty tarasowały rzekę, zniszczone były budowle wodne, porty i stocznie obrabarskie. Mimo jednak braku taboru i trudności nawigacyjnych, przewozy w 1947 r. wyniosły już 97 tys. ton. W pięć lat później Żegluga na Odrze przewiozła ponad 1,5 mln ton ładunków, a więc piętnastokrotnie więcej, niż w 1947 r. Było to możliwe dzięki szybkiej odbudowie taboru zniszczonego w czasie wojny. Odbudowa taboru odbywała się jednocześnie z podnoszeniem się szczytów stoczni rzecznych. Ponadto zakupiśmy kilkanaście nowych holowników w Holandii. Rozwój ten byłby jednak niemożliwy i nieuzasadniony, gdyby nie ogromne potrzeby przewozowe, zwłaszcza portu szczecińskiego, którego obroty wzrastały jeszcze szybciej, bo z 724 tys. ton w 1947 r. do 5 237 tys. ton w 1952 r.

— W następnych jednak latach nastąpił znacznie wolniejszy rozwój floty odrańskiej, mimo sporych potrzeb przewozowych?

— TO prawda. Ten szybki wzrost potrzeb przewozowych był w tym okresie swego rodzaju hamulcem w rozwoju Żeglugi na Odrze. Została ona tak zniszczona, że trudno było wówczas myśleć o szybkiej i w odpowiednim zakresie — jej odbudowie. Przewóz wielu milionów ton węgla oraz rudy dla siłowni hutnictwa oraz przemysłu dotarcza Odrę został więc powierzony kolei, która wyszła z wojny mniej zniszczona i wymagała poważniejszych inwestycji jedynie na stałych rozładunkach portu szczecińskiego. Przeciwnie przez koleję głównego ciężaru transportu na trasie Śląsk — Szczecin zaciążyło dłużej w pewnym okresie na tempie rozwoju żeglugi odrańskiej. Narodziła się wówczas nawet teoria o rzekomej nieopłacalności rozwoju żeglugi śródlądowej w naszym kraju. Tymczasem na świecie rozwijała się ona w tym czasie szczególnie

— Ten okres mamy już jednak za sobą?

— TAK, w latach 1957—1958 podjęto ponownie wysiłki nad rozwojem żeglugi odrańskiej, sprzeciwiano założenia tego rozwoju i przystąpiono do ich realizacji. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Jeżeli w 1959 r. tonaż Żeglugi na Odrze wynosił 147 tys. ton, to w 1965 r. flota odrańska liczy już 244 tys. ton, z tego 50 proc., to nowoczesny tonaż barek motorowych i zestawów pchanych, budowany na witalnych i odrańskich stoczniach rzecznych. Przewozy tej floty wyniosły w 1959 r. 1 720 tys. ton., a w br. wyniosą już 3 200 tys. ton.

— Dzięki rozbudowie floty odrańskiej zaczęła ona odgrywać coraz poważniejszą rolę w obrotach zespołu portowego Szczecin-Świnoujście. Jak to się przedstawia licząco wo?

— W 1959 R. przeladunki barkowo-portu wraz z przeladunkami na nabrzeżach przemysłowych stanowiły 14 proc. ogólnych obrotów portu szczecińskiego, natomiast w 1964 r. wyniosły one 19,3 proc., a w br. będą stanowiły 23 proc. Jest to już dużo, ale jednocześnie zbyt ma-

ło w porównaniu z poziomem portów leżących u ujścia rzek Europy zachodniej. Udział żeglugi śródlądowej w obrotach portu w Rotterdamie wyniósł w 1961 r. 75 proc., Rouen — 70 proc., Bremy — 44 proc., i Emden — 48 proc.

— Jak przedstawiają się perspektywy rozwoju żeglugi odrańskiej w przyszłym pięcioletciu?

— POTRZEBY przewozowe portu szczecińskiego oraz rozpoczęta budowa w Świnoujściu portu przeladunku towarów masowych, przystosowanego do szybkiej obsługi statków o dużym tonażu (bulk carrierów) stawiają przed żeglugą odrańską nowe, znacznie większe zadania. Szybki rozwój zespołu portowego Szczecin — Świnoujście i konieczność obsługi kombinatu nawozowego w Policach, określa wzrost przewozów na Odrze w 1970 roku na 8 mln ton. Udział floty odrańskiej w obsłudze przeladunków zespołu portowego, Szczecin — Świnoujście osiągnie w 1970 r. 38 proc. Ten szybki wzrost przewozów Żegluga na Odrze będzie możliwy dzięki dalszej rozbudowie floty i unowocześnieniu metod jej eksploatacji. W latach 1966—1970 wybudujemy 200 tys. ton nowego tonażu. Równolegle ulegnie kasacji 40 tys. ton starego taboru. Odnówiona już wówczas w 80 proc. flota osiągnie stan ponad 400 tys. ton. Niezależnie od nakładów inwestycyjnych, związanych z rozbudową floty śródlądowej, niezbędne będą nakłady na powiększenie potencjału i zmodernizowanie portów rzecznych, głównie w Koźlu i Gliwicach. Porty te w 1967 r. miały łącznie ładunki węgla, natomiast w Koźlu portem wyładunku rudy importowanej i przeladunku rudy tranzytowej. Łączne nakłady w portach rzecznych wyniosą w latach 1966—1970 około 100 mln zł.

— Czy przewiduje się również rozbudowę potencjału stoczni odrańskich?

— W BR rozpoczęto budowę nowej Stoczni Rzecznej w Koźlu. Zoskopiła ona potrzeby remontowe rosnącego tonażu floty odrańskiej.

Zakończeniu tej inwestycji nastąpi pod koniec przyszłego planu pięcioletniego. Od 3 l.t. prowadzone są inwestycje w Stoczni Rzecznej w Szczecinie. Zostanie ona całkowicie zmodernizowana i unowocześniona. Pod koniec przyszłej pięcioletki potencjał produkcyjny tej stoczni zostanie dwukrotnie powiększony.

— Stały rozwój żeglugi odrańskiej wymaga także do pracy warunków nawigacyjnych?

— OCZYWIŚCIE. Chodzi głównie o zapewnienie jak najdłuższego okresu nawigacji na Odrze i osiągnięcia regularności przewozów. Użytkujemy to dzięki budowie zbiorników retencyjnych. W 1969 r. będzie oddany do eksploatacji zbiornik wodny w Głębiniowie na Nysie Kłodzkiej, przy którym rozpoczęto prace w br. Pozewoli on przedłużyć okres nawigacyjny na Odrze do 270 dni w roku, poprawiając zasadniczo regularność dowozu ładunków do zespołu portowego Szczecin — Świnoujście. Dalsze wydłużenie okresu nawigacji do 300 dni i pełną stabilizację przepływu wody — stałoby nie tylko dla żeglu-

gi, ale również dla zabezpieczenia doliny Odry przed i powodzią, tak przykro i kosztownie dających się we znaki w ostatnich tygodniach — zapewni zapowiadziana przez I sekretarza KC PZPRR — Władysława Gomułka z okazji XXX-lecia wyzwolenia Ziemi Zachodniej i Północnej — budowa drugiego zbiornika wodnego w Raciborzu. Przyszła pięcioletka będzie więc okresem ogromnego wysiłku i wzrostu znaczenia żeglugi odrańskiej w obrotach zespołu portowego Szczecin — Świnoujście. Połączmy ona ten zespół tanim i nowoczesnym środkiem transportu z uprzemysłowionym zapleczem Górnego i Dolnego Śląska, a poprzez Wartę i Notec również z okręgiem poznańskim.

Rozmawiał: (ak)

Przez 35 lat

Któż go w Szczecinie nie zna? Kiedyś mowa o starej marynarskiej kadry, zawsze jego nazwisko było wymieniane obok kpt. kpt. Maciejewicza, Szymańskiego... Do myślenia się z pewnością już o logo tu chodzi. Tak — oczywiście mowa o kapitanie Żeglugi Wielkiej, Bolesławie Bąbczyńskim, dzisiaj dostojnym i podwójnym jubileuszem. W tym to bowiem roku kpt. B. Bąbczyński obchodzi swój 35-lecie bezpośrednie związki z morzem oraz 25-lecie kapitaństwa Żeglugi Wielkiej.

O „Bombie” — bo tak się zwykło o nim na co dzień mówić — można by w nieskończono-

kach normy. Pisać o jego poszczególnych etapach pracy zawodowej? Przecież to są na ogół sprawy w tym grodzie znane. Cóż więc pozostało? Pozostało miejsce na dwa pytania, powściązliwym pytaniem typu niekonwencjonalnego. A więc:

PYTANIE PIERWSZE: JAK PAN KAPITAN TRAFIL NA MORZE?

Chyba na zasadzie kontrastu. Moi rodzice byli zawodowymi aktorami, pracującymi głównie w Poznaniu i Warszawie. Iść w ślady rodziców — nie bardzo wypa-

Ż morzem za pan brat

Bo to przecież i nieprzejętej miary „matros” i wielkiego kalibru działacz społeczny, kawaler wielu odznaczonych państwowych i zawodowych. Odnajmyśmy jedynie dla porządku jego pozamarynarskie zainteresowania. A więc jest świetnym fotografikiem, posiadającym w swoim domowym archiwum tysiące zdjęć i chyba tyłuż ukrytych jeszcze w nie wywołanych filmach. Na dobrą wystawę fotografika-amatora na pewno wystarczyłoby. Jest kolekcjonerem drewnianych wyrobów ludowych ze wszystkich zakątków świata — u niego w mieszkaniu można się o tym najlepiej przekonać. I chociaż skromnie twierdzi, że raczej Matejko to on nie jest, podczas ubiegłorocznej wizyty na naszym statku flagowym m/s „Kolejarz” zauważyłem zupełnie interesujące plótna. A poza tym jest świetnie oblatany we współczesnej polskiej i światowej literaturze pięknej.

Trudno jest dziennikarzowi pisać o osobie, która jest w tym mieście powszechnie znana, a jej popularność wykracza poza przyjęte w takich przypad-

dało. I tu zupełnie bezwiednie pomógł mi w wyborze drogi życiowej mój ojciec. W jednej z operetek — już nie pamiętam tytułu — mój ojciec grał rolę admirała. Miałem chyba wtedy nie więcej niż pięć lat. Ale postać ojca zaimponowała mi i jakoś z miejsca związała mnie z morzem. Nie wiele z tej operetki zapamiętałem, poza sakramentalnym powiedzeniem: „Panowie oficerowie o świecie opuszczamy kotwicę” — które — jak się okazało — stało się moim drogowskazem życiowym.

Moją niezłomność w tej materii utwierdziła ponadto pierwsza przejażdżka podręczną łódką z Warszawy do Płocka. Od tego czasu wszystkie wagary spędzałem bądź nad Wisłą, bądź nad Wartą. Zresztą nie tak znówu długi. Jeden z przyjaciół mojego ojca, oficer austro-węgierskiej marynarki wojennej służący w Triestzie, powiedział mi, że po to, aby zostać marynarzem — trzeba się dużo uczyć. Wziąłem sobie serio te jego rady i rzeczywiście zacząłem się porządnie uczyć. Wolne od nauki chwile przeznaczałem na lekturę i to nie było kogo. Podczas gdy moi koleżdy tkwili nad Karolem Majem, ja ślepałem nad Conradem, zupełnie nie z niego nie rozumiejąc.

A potem przyszedł rok 1930. Matura. I zaraz po maturze zamiesztrawanie w czerwcu tegoż roku na „Dar Pomorza”. Miałem nie lała szczęście. Pierwszym rejs „Daru Pomorza” pod polską banderą mnie właśnie przypadł w udziale. Płynęliśmy więc na Morze Północne dookoła Anglii, a statkiem dowodził przeznaczony pedagog i świetny marynarz, kpt. Konstanty Maciejewicz. Po ukończeniu PSM w Gdyni w 1933 roku byłem najpierw instruktorem na „Darze Pomorza”, a od 1934 roku rozpocząłem w runde porucznika Żeglugi Malej pracę w charakterze młodszego

marynarza na statkach Żeglugi Morskiej w Gdyni. Takie to już były wtedy czasy, że był nadmiar wykwalifikowanej kadry oficerskiej i brak statków. Z pełną odwrotnością tego, co dzieje się dzisiaj. Potem była wojna, praca w polskiej flocie handlowej w Anglii, dzielnia wspierającej marynarkę wojenną Wielkiej Brytanii w jej walce z Kriegsmarine, powrót do kraju w 1946 roku, praca w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni i Szczecinie (od 1947 r.) na stanowisku dyrektora d/s pedagogicznych, a od 1955 r. do ubiegłego znowu bezpośrednio praca na statkach w charakterze głównego nawigatora i kapitana.

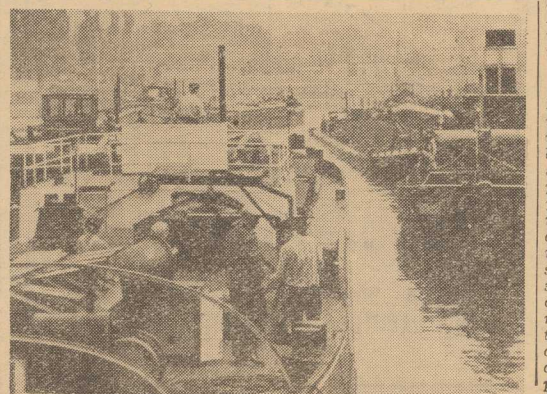
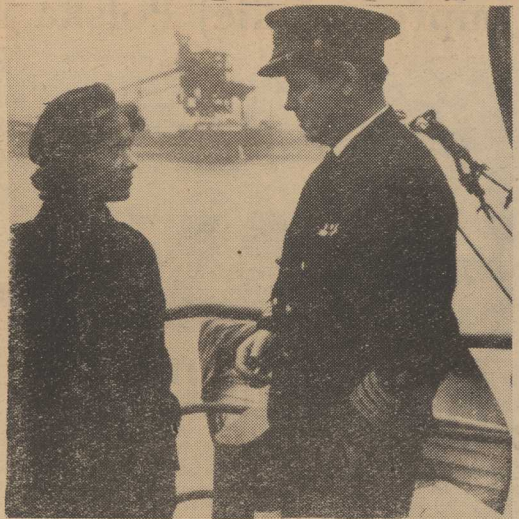
PYTANIE DRUGIE: JAKIE REJSY — ZDANIEM PANA KAPITANA — BYŁY NAJBARDZIEJ CIEFAWE?

Właściwie każdy rejs ma w sobie coś interesującego, odkrywczego i szczególnie ciekawego. Po pewnej selekcji można jednak we własnych odczuciach wysłukać takie rejsy, które najbardziej utkwiły w pamięci. Bardzo interesujące były moje pierwsze wyprawy na „Darze Pomorza” do Afryki Środkowej i Brazylii. W porcie Lobito — był to rok 1933 — po raz pierwszy spotkałem się w praktyce z fałszywym na przykładzie stosunku Portugalczyków do kolońskich mieszkańców Angoli.

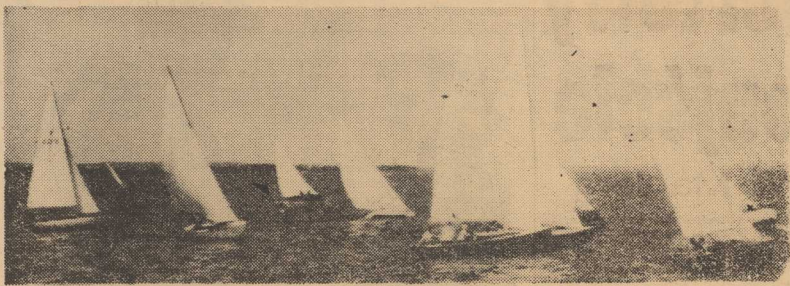
Te moje doświadczenia na temat stosunku białych do kolorowych uzgodziły się jeszcze bardziej podczas rejsu wokół Afryki Południowej w 1945 roku na polskim statku s/s „Narwik”. Do niezwykle atrakcyjnych rejsów zaliczam s/s „Usiuka” na Spitsbergen w 1957 roku, gdzie zaopatrzyliśmy polską ekipę naukowców pod dowództwem prof. Siedleckiego w żywność i sprzęt naukowo-badawczy. Był to najdłuższy rejs polskiego statku na północ, bowiem poza ośrodkiem badawczym polskich naukowców odbyliśmy jeszcze dalej wysunięte kopalnie radzieckie i norweskie. Wreszcie w 1958 na s/s „Szczecin” odbyłem najdłuższy rejs non stop polskiej jednostki z Gdyni do Surabaja na Jawie. Rejs ten trwał 62 dni, przebyliśmy 12 700 mil morskich, spalając 2 100 ton węgla. Do ciekawych należy też zaliczyć pierwsze rejsy m/s „Kolejarz”. Tuszę, że do interesujących rejsów będzie także należało zrynowanie z Włoch do Świnoujścia pierwszego budowlanego tam d'a m/s masowca o nośności 23 000 DWT. Myślę, że ta przyjemność mnie nie ominie.

My też tak myślimy, życząc kpt. Bąbczyńskiemu — Dostojnemu Jubilatowi — wszystkiego, co najlepsze.

ZDZISŁAW CZAPLIŃSKI



Impreza jakiej Polska nie widziała



„FINN GOLD CUP“ - GDYNIA 65

NIECALE PÓLTORA MIESIĄCA dzieli nas od imprezy, jakiej Polska jeszcze nie widziała: żeglarskich mistrzostw świata klasy Finn, jakie odbędą się w Gdyni w dniach 28—29 lipca br.

BEDA TO MISTRZOSTWA JUBILEUSZOWE, bo dziesiąte z rzędu. Zanim jednak krótko omówimy ich historię, niewielkie wyjaśnienie: mistrzostwa żeglarskie jachtów klasy Finn są nieoficjalnymi mistrzostwa-

mi świata, oficjalnych bowiem mistrzostw w tej kategorii sportu po prostu nie ma. Są natomiast organizowane rozmaitego rodzaju regaty jachtów różnych typów, a wśród nich wyróżniają się oczywiście regaty największe i najtrudniejsze. Do regat największych i najtrudniejszych należą mistrzostwa w klasie Finn.

PIERWSZE ODBYŁY SIĘ w 1956 roku w Anglii i trofeum dla zwycięzcy był puchar, ufundowany przez Anglika p. Mitchell. Regulamin przewidywał, że w każdym roku olimpijskim regaty będą odbywały się w Anglii, w pozostałe zaś lata mogą być organizowane w innych krajach. Zgodnie z tą zasadą dwa lata temu odbyły się w Holandii, w roku ubiegłym — był to rok olimpijski — w Anglii itd.

W zawodach w Holandii uczestniczyło 160 zawodników — ilość bardzo poważna, jednak nie ten aspekt spowodował uznanie tych regat za mistrzostwa świata. Charakter ten nadała im kategoria jachtów walczących o pierwszeństwo. Jachty klasy Finn są jednostkami o niewielkim żaglu, zaledwie 10 metrów kwadratowych, długość kadłuba nie przekracza 4 i pół metra, a załoga stanowi tylko jedną osobę. Jeden człowiek obsługuje żagle i ster, sam na sam staje do walki z falą, wiatrem i własnym zmęczeniem, zwyczajny zaś, że jego jacht jest właściwie wielką łodzią miedzową o okrągłym dnie, żeglująca przy silnym wietrze jest niebezpieczna i stwarza duże możliwości wywrócenia się przy jakiegokolwiek nieostrożności ze strony żeglarsza. Klasa Finn wymaga więc od żeglarzy najwyższych umiejętności i mistrzowskiego opanowania techniki żeglowania.

SŁAWA POLSKICH ŻEGLARZY — mimo kilku zwycięstw w regatach naokoło Gollandu i z okazji „Tygodnia Kilonii” — nie jest szczególnie głośna, mimo to jednak, a może właśnie dlatego, dotychczasowa ilość zgłoszeń wcale nie jest mała. Organizatorzy otrzymali już zgłoszenia 55 zawodników z krajów zachodnioeuropejskich, w tym 15

Szwedów, 13 Francuzów, 10 Holendrów, 2 Szwajcarów, kilka zgłoszeń z Niemieckiej Republiki Federalnej itd., nie mówiąc o zgłoszeniach z krajów socjalistycznych.

W SUMIE spodziewanych jest w Gdyni ponad 100 zawodników — będzie więc ciasno od żagli na Zatoce Gdańskiej, gdzie wyznaczono trasę regatową. Będzie ona biegła po obwodzie ośmioboku o długości 12 mil morskich, przy starcie umiejscowionym około półtora mili od brzegu na wysokości Redłowa.

A. MĘCLESKI (ZAP)

Cała młodzież do żagli!

Optymistyczny „Optimist“

TAKIE WARUNKI do uprawiania sportów wodnych, jakie posiada Szczecin — należą do rzadkości. Ołbrzymie tereny wodne otaczające nasze miasto jak i bliski kontakt z morzem, są chyba tego najlepszym dowodem. Tym czasem wodniactwo, w najszerszym tego słowa znaczeniu, jest dla nas właściwie obce. Nie wykorzystano tych naturalnych warunków spowodowane jest także brakiem odpowiedniego sprzętu. Przede wszystkim brakiem przedniej łodzi żaglowej.

STOWARZYSZENIE ROZWOJU ŻEGLARSTWA działające w Szczecinie wyszło z założenia, że problem ten jest do rozwiązania i popularyzacja tego pięknego sportu wśród młodzieży jest możliwa poprzez udostępnienie jej takiej niewielkiej żaglowej

łodzi. Siegnięto więc po przykłady krajów skandynawskich i NRD. Tym przykładem jest „OPTIMIST”. Prosta w konstrukcji i tania łódź żaglowa nadająca się doskonale dla młodzieży. Dziś w Wojewódzkim Ośrodku Modelarstwa LOK pod okiem Władysława CICHEGO do biega końca budowa prototypu „Optimist”.

Ale o dalej? Założenia są proste i ambitne. Chodzi tylko o to czy znajdzie się zakład, który podejmie produkcję tanich i prostych elementów, składających się z niewielkiej ilości drewna i szkła. Gołowe elementy będą kupowane przez szkoły, pracownie i młodzież. Przyszli użytkownicy sami pod okiem swoich wychowawców i instruktorów w opanowaniu dostarczonej plany i opisy będą montować swoje żaglowe łodzie. Ma to na celu nie tylko obniżenie kosztów, które szacunkowo oblicza się na 1200—1400 zł, ale także rozwijanie wśród młodzieży zdolności technicznych. Jest to również ważny moment wychowawczy.

Już 29 bm. pierwszy „Optimist” zostanie pokazany publicznie. A najbliższe plany, to budowa około 200 zestawów, które zostaną dostarczone do szkół. Jest szansa, że w przyszłym sezonie żeglarskim na nasze tereny wodne zostaną dokonany „najazd” „Optimistów”. (Boz)



KAJAKOWY SPŁYW ENERGETYKÓW

Kolo PTTK przy Zakładzie Energetycznym w Stargardzie zorganizowało z okazji XX-lecia wyzwolenia Ziemi Zachodnich i kajakowy spływ energetyków po wodach woj. szczecińskiego. Start do pierwszego etapu, przy udziale ponad 50 uczestników z całej Polski, odbył się onegdaj w Stargardzie na rzece Inie i zakończył poniżej mostu w Poczerninie. Z tej okazji urządzono tam świetojanką „noc Kurypli” z efektywnym fajferykiem.

Dalsze etapy prowadzą do Goleńowa, do Inowojca, przez Jezioro Dąbskie do plaży Mielenkiej, a następnie kanałami portowymi do plaży w Dziwoliczku. Przewidywany przepływ kajaków Odrą obok Dworca Głównego PKP w Szczecinie spodziewany jest w niedzielę w godzinach południowych.

I RAJD TURYSTYCZNY OKRĘTOWCÓW

„CAŁA POLSKA BUDUJE STATKI” — pod tym hasłem Rada Zakładowa ZZZ i oddział zakładowy PTTK Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego organizuje w dniach 3—5 lipca br. I rajd turystyczny okrętowców, po trasach pieszych, kolarskich i motorowych. Uczestników z całej Polski zapozna on ze szlakami bojowymi Armii Radzieckiej i Ludowego Wojska Polskiego, pokaże im piękno Ziemi Szczecińskiej i zainicjuje wzajemne poznanie się wielkiej rodziny polskich okrętowców.

W rajdzie, zakończonym wycieczką statkiem do Swinoujścia z wyjściem na Bałtyk, uczestniczyć mogą wszyscy pracownicy przemysłu okrętowego i zakładów kooperacyjnych oraz instytucji współpracujących. Organizatorzy donoszczą udział członków PTTK również spoza zakładów współpracujących z przemysłem okrętowym. Uczestnicy otrzymają namiotki, woreczki, proporzeczki i dyplomy, a zdobywcy najwyższej ilości punktów zostaną wyróżnieni nagrodami. W drodze powrotnej korzystają ze zniżek kolejowych.

Zebrał: (a)

Międzynarodowe regaty „Gryfa Pomorskiego“

TRADYCYJNE, VI już z kolei międzynarodowe regaty „Gryfa Pomorskiego” o nagrodę główną ufundowaną przez honorowego protektora zawodów przewodniczącego Prez. WRN, M. Lempickiego odbędą się w dniach 18—25 lipca na Morzu Bałtyckim. Organizatorem jest i tym razem ZO Polskiego Związku Żeglarskiego w Szczecinie, a w skład kierownictwa wchodzi również przedstawiciel Morskiej Komisji Sportowej.

Szczecin zdobył Puchar TRZZ

OBBYWAJĄCE się w Słupsku mistrzostwa szachowcowe o puchar Pomorza Zachodniego, ufundowany przez TRZZ, zakończyły się pełnym sukcesem szybowców szczecińskich.

W ostatecznej punktacji zwyciężył pilot Tadeusz Dziuba przed inż. Romualdem Szankowiczem, obydwoj z Aeroklubu — Szczecin z równą ilością po 749 pkt. Na III miejscu uplasowała się Grażyna Rzepceka ze Słupska — 652 pkt., na dalszych znowu szczecińskie inż. Eugeniusz Zimmer — 558 pkt. i inż. Wojciech Fluciński — 557 pkt. W konkurencji 19 zawodników z Gdańska i woj. koszalińskiego zwyciężył ze Szczecina zdobył też spotkanie I miejsce, a tym samym również puchar TRZZ. (a)

W regatach „Gryfa Pomorskiego” których otwarcie nastąpi 18 lipca o godz. 10 w Swinoujściu, rozegrane zostaną równocześnie żeglarskie mistrzostwa Polski 1965 r. w klasie „Star”, „Dragon” i „Folkboat” na Zatoce Pomorskiej.

Zainteresowanie międzynarodową imprezą jest wśród żeglarzy bardzo duże. Jak dotąd, wpłynęło ponad 70 zgłoszeń, w tym z Warszawy, Lublina i Poznania. NRD zaawizowała udział 14 jednostek jachtowych. Spodziewany jest ponadto udział Szwecji i Węgier.

Ponieważ regaty „Gryfa Pomorskiego” i mistrzostwa Polski są dla klubów i sekcji PZZ obowiązkowe, organizatorzy liczą się z dalszymi zgłoszeniami, m. in. żeglarzy reprezentujących Trójmiasto. (a)

Jak rejestrujemy?

W ZWIĄZKU Z ZAPYTAANIAMI dotyczącymi rejestracji statków turystycznych i sportowych — Gabinet Przewodniczącego GKKFIT wyjaśnia, co następuje:

1. Rozporządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 21 stycznia 1965 r. w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej został zniesiony obowiązek rejestracji administracyjnej statków sportowych i turystycznych z wyjątkiem statków:

- a) z własnym napędem mechanicznym (z urządzeniami napędowymi wbudowanymi na stałe);
- b) bez własnego napędu mechanicznego o powierzchni ponad 20 m kw.

2. Zgodnie z § 1 ust. 2 powyższego rozporządzenia statki turystyczne i sportowe (z wyjątkiem wyżej określonych) będą podlegały rejestracji na podstawie przepisów wydanych przez przewodniczącego GKKFIT. Przepisy te nie zostały dotychczas wydane.

W tej sytuacji — do czasu ukazania się tych przepisów statki sportowe i turystyczne (z wyjątkiem określonych wyżej) nie podlegają żadnej rejestracji.

3. Odpowiedni projekt zarządzenia przewodniczącego GKKFIT został już skierowany pod obrady Komisji Prawniczej Urzędu Rady Ministrów.

Projekt ten zakłada rejestrację wyłącznie jachtów turystycznych i sportowych. Rejestracji będą dokonywać kluby sportowe.



TRASA 300' A.M. DLA JACHTÓW MORSKICH

POBRAWA: MAPA POLSKA NR. 204

O Puchar „Dni Morza“

W SOBOTĘ 26 bm., z okazji uroczystości „DNI MORZA”, organizuje Międzyszkolny Klub Sportowy wielkie propagandowe regaty żeglarskie na Odrze. Obedą się one na zradiofonizowanej trasie, przy czym metę i start jachtów wyznaczono na vis a vis Dworca Głównego.

W regatach wezmą udział jachty klasy „Kadeł”, „Hornet”, „Fin” i „Latający Holender”. Obedą się też emocjonujący dla widzów bieg australijski, a w przerwach konkurencji — pokaz jazdy na nartach wodnych. Regaty sobotnie rozpoczną się o godz. 15.30. (a)

Przykład godny naśladowania

Trzebież - sportową potęgą województwa

TRZEBIEŻ — ta niewielka osada rybacka nad Zalewem Szczecińskim, licząca zaledwie kilka tysięcy mieszkańców, jest w stosunku do wielkości i liczby mieszkańców — prawdziwą sportową potęgą.

Miejscowa młodzież uprawia tu przede wszystkim sport żeglarski i łuczniczy.

W ostatnich okręgowych regatach żeglarskich chłopcy z Harcerskiego Klubu Morskiego zajęli trzy pierwsze miejsca. Ale największy sukces odnosi łucznicy. W klasie juniorów należą do krajowej czołówki. Sekcja łucznicza LZS „Rybak” posiada 120 zawodników, przeważnie młodzi. Dzielnicowo z nich należą do kadry. Organizatorem i niezamordowanym trenerem jest p. Dionizy MICHAŁCZYK, który pracuje w miejscowym przedsiębiorstwie połowowym. (a)

Zawiadomienie

Prezydium Powiatowej Rady Narodowej, Wydział Rolnictwa i Leśnictwa dla pow. szczecińskiego i miasta Szczecina podaje, że I ogólnokontrolna lustracja pól ziemniaczanych przeciw stoncy ziemniaczanej odbędzie się 25.VI. br. na terenie miasta, a w dniu 26.VI. br. na terenie powiatu. Przynajmniej, że stonka ziemniaczana jest szkodnikiem podlegającym obowiązkowi zwalczania. 2039-K

Dyrekcja Technikum i Zasadniczej Szkoły Gospodarczej w Szczecinie, ul. Gen. Sowińskiego 1, tel. 445-41, 80-28

ZAWIADAMIA

wszystkich kandydatów, którzy złożyli dokumenty o przyjęcie do klas pierwszych naszych szkół, że egzaminy wstępne rozpoczyna się 28.VI. 1965 r. o godz. 8.00. Świadectwa ukończenia 7 klasy należy przesać na adres szkoły do dnia 25 czerwca 1965 r. Dyrekcja Szkoły

Zapisy do szkół

Państwowa Szkoła Gastronomiczna przy Technikum Gospodarczym w Szczecinie, ul. Gen. Sowińskiego 1, tel. 445-41, 80-28 ogłasza zapisy na rok szkolny 1965/66. Przed przyjęciem należy złożyć następujące dokumenty: podanie, życiorys, świadectwo dojrzałości, odpis z dowodu osobistego, 2 zdjęcia, świadectwo zdrowia o przydatności do zawodu. Istnieje możliwość otrzymania miejsca w internacie. Ilość miejsc ograniczona.

Pracownicy poszukiwani

Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Szczecinie, ul. Szymanowskiego 2 — zatrudni od zaraz — inżyniera urządzeń sanitarnych na stanowisko kierownika sekcji projektowej — inżyniera budowlanego na stanowisko inspektora nadzoru, inżyniera chemika na stanowisko bakteriologa, technika wod.-kan., technika-mechanika, Watanuki przy i placu do oświaty w Szczecinie. Kadr MPWiK w Szczecinie, pokój nr 15.

St. inspektora nadzoru robót elektr., st. insp. nadzoru robót elek., — wykształcenie średnie techniczne lub wyższe techniczne; inspektor techniczny ADM — wykształcenie średnie techniczne — zatrudni Dzielnicowy Zarząd Budownictwa Miejskiego w Szczecinie. Dział Bud. w Szczecinie-Zdrojach, przy ul. Jamnickiej nr 4.

Praca

Kupno

OPIEKUNKA do dwójki dzieci, najchętniej francuska, potrzebna od zaraz. Jedności Narodowej 16-6. POTRZEBNA gosposia. Informacje Wydział Pracy, Pudełek, Obr. Stalingra do 21.

ŁOŻKA metalowe z materacami lub bez, wygodnie same matrace, kupie, Wiadomość: tel. 460-61. PRZYCZEPI do motocykla, 1900cm3, 12", kupię, tel. 37-451 od godz. 8-15.

Różne

Spiszedaz

WYNAJME garaż, Pogodno, Juranda 1-2, godz. 17-20. ARTYSTYCZNE cerowanie garderoby, plisowanie, obciążanie pasów, garnków, okrycia, Mazurska 22.

SAMOCCHÓD „Trabant 400”, sprzedam, tel. 354-66 od 16-18. SAMOCCHÓD „Svrena”, sprzedam, Jagiellońska 8-9. ROWER „Faworit”, okazyjnie sprzedam, ul. Mickiewicza 114-1. SAMOCCHÓD „P-70”, sprzedam, telefon: 711-37. KONTRABAS sprzedam, Krzywoustego 2

matrymonialne

FRAGNIEZSZ szczęśliwego małżeństwa? Napisz: „Venus”, Koszalin, Odrodzenia 6. Blyskawicznie prześlemy krajowe adresy. PAN żyjący w separacji, pozna pania do lat 20, tubylczą spokojnie, chce domowe. Cel matrymonialny. Oferty: Biuro Ogłoszeń, pl. Holdu Pruskiego 8 na nr 357.

Nieruchomości

DOMEK z ogrodem, sprzedam, Szczecin-Pielichowo, Wiskajska 21. Warunki do omówienia na miejscu.

STOŁ okrągły, rozsuwany (orzech), wysoki po lysk, sprzedam, tel. 726-25.

MOTOCYKL „Pannone” z koszem, sprzedam, Jagiellońska 1-8.

MOTOCYKL „Jawa” 250 w bardzo dobrym stanie, głównie sprzedam. Wiadomość: Szczecin, Jagiellońska 71a-4.

SKUTER „Wiatka”, sprzedam, Stargard, tel. 24-45. Wiadomość: podz. 18.

Lokale

GRUZIADZ — 3 pokoje z wygodami, kwaterunkowe, zamienie na podobne w Szczecinie. Wiadomość: Szczecin, Jagiellońska 28-5.

4 pokoje, kuchnia, przedpokój, łazienka, c.o. w śródmieściu, kwaterunkowe, zamienie na trzy małe z wygodami w śródmieściu względnie na domek przetranszowany do sprzedazy, tel. 459-12.

DWA pokoje, kuchnia, przedpokój, łazienka, c.o. w śródmieściu, kwaterunkowe, zamienie na trzy małe z wygodami w śródmieściu względnie na domek przetranszowany do sprzedazy, tel. 34-06 od 16.

POKOJ, kuchnia, kwaterunkowe, zamienie na wieksze. Zgłoszenia: ul. Jagiellońska 4-40.

MARYNARZ (blywakujacy) z żoną i dzieckiem poszukuje pokoju na okres roku, tel. 43-825.

ZGORZELEC kTuro-3, 3 pokoje, kuchnia, łazienka, ogródek, kwaterunkowe, zamienie na 2 pokoje lub mniejsze w Szczecinie. Wywołania 94-12 od 16.

MALŻENSTWO bezdzietne poszukuje pokoju sublokatorskiego, tel. 363-95.

MIESZKANIE, dwa pokoje, wygodny, kwaterunkowe, w Ślupsku, zamienie na równorzędne lub mniejsze w Szczecinie. Oferty: Biuro Ogłoszeń, pl. Holdu Pruskiego 8 na nr 355.

BOŻENA STARK zgubiła leg. szkolną.

JADWIGA OLSZTYŃSKA zgubiła leg. szkolną.

JAN ZAJAC zgubił leg. inwalidzką.

W DNIU 14. VI. br. o godz. 7.30 zostawiono w samochodzie bezkwa, „Warszawa”, placz ortalionowy. Uczciwego znalazcę proszę o zwrot za wyprzedzeniem na adres: Chmielowskiego 18-20 (szkoła), tel. 437-49 od 7.30-15.

KRZYSZTOF ROTTER zgubił leg. szkolną.

MAREK LENARCIK zgubił leg. szkolną nr 734.

KRYSTYNA CHRZANOWSKA zgubiła leg. szkolną wydaną przez LO nr 5.

STANISŁAW KRASNIENSKI zgubił leg. Zw. Zaw. wydaną przez Szczecińskie Zakłady Celulozowo-Papiernicze w Szczecinie.

ZOFIA POJASIAŁO zgubiła świadectwo z 12 szkoły Podstawowej oraz inne dokumenty. Uczciwego znalazcę proszę o zwrot, Szczecin, Parkowa 1-5.

JÓZEF STACHOWIAK i PIOTR KOSMAŁSKI zgubił leg. szkolne.

ŁUCJA CHMIELEWSKA zgubiła przeuzest, „Panna”, Odra” Swi-noujście.

JÓZEF MAZUREK zgubił przepustkę portową.

Teatry

POLSKI — „Miłość i gniew” g. 19.30; WSPÓLCZESNY — „Sługa dwóch pańców” g. 19.30; OPERA — „Panna wodna” g. 19.15 (przedstawienie zamknięte).

Kina

DELFIN (tel. 468-78) — „Serengeti nie może umrzeć” g. 14, 16 — NRF — od lat 16 — „Walkower” g. 18.15, 20.30 — pol. — od lat 16; KOSMOS (tel. 355-92) — „Kłosa” g. 19.30 — USA — g. 9, 11.15, 13.30, 16, 18.30, 21 — USA — od lat 16 — panoram. (czwartek i piątek); COLOSSEUM (tel. 458-13) — „Cztery dni w niepospolu” g. 16, 18.30, 21 — wl. — od lat 16 (czwartek i piątek); BALTYK (tel. 733-35) — „Gejsza” g. 11.10, 13.30, 15.50, 18.10, 20.30 — USA — panoram. — od lat 16 (czwartek i piątek); POLONIA (tel. 473-01) — „Wyspa złocychów” g. 10; „Umarli milczą” g. 12, 16, 20 — USA — od lat 16; SZMELCZ (czwartek i piątek); OGRODOWE — „Ostatni cowboy” g. 21 — USA — panoram.; DERBY — „Jakobowski i pułkownik” g. 21.30 — USA; FIONER (tel. 475-02) — „Ballada o burmistrzance” g. 10; „Afrykańska królowa” g. 11, 13, 15; „Głobke biurokrata smierci” g. 17; „Przerwany podjazd” g. 20.30 — pol. — od lat 16 (czwartek i piątek); MUZA (Pomorzany) — „Skarb w Srebrom Jeziorze” g. 19.30 — NRF — od lat 16; BAJKA (Police) — „Trzy świąty Emila” g. 16.30, 18.30, 20.30 — franc. — od lat 16 — panoram.; FALA — „Kaszary” g. 19, 20.15 — ang. — od lat 16; PRZEJAZD „Hrabia Mont Christo” g. 16, 19 — franc. — od lat 12; ECHO (Krzeszowo) — „Nie ledzicie strotkrot” g. 17.30, 20 — USA — od lat 12; MEWA (Zielonowódzko) — „Salvatore Giuliano” g. 17.30, 20 — wl. — od lat 16; PRZYJAZN (Dąbie) — „Z powodu kobiety” g. 18, 20 — franc. — od lat 16; BAJKA (Police) — „Trzy świąty Guliwera” g. 17, 19 — ang. — od lat 12; MAJ (Zydowce) — „Rece nad miastem” g. 17, 19 — wl. — od lat 16; MARZENIE (Wielgowo) — „Kape” g. 17, 19 — wl. — od lat 16.

REPETUER KIN — na podstawie informacji WZK.

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

Kuby

13 MUZ — pl. Żołnierza 2 — czynny od g. 17; TPR — Woj. Pol. 36 — film „Żywa woda” g. 18, 20 — franc. — od lat 14 — panoram.; NOT — Woj. Pol. 47 — czynny od g. 13-23; SEKULDZICCO — Woj. Pol. 20 — Uniwersytet Powszechny g. 20; PIWNICA — Niekopodłęcz 19 — pokaz tańca towarzyskiego i wieczorek młodzieżowy g. 19, 20 — od lat 16.

wystawy

MUZEU — Staromłyńska 27 — rzeźba pomorska, sztuka polska XVIII-XX w.; renesansowe stroje książąt szczecińskich g. 13-19; WALY CHROBROE 3 — wystawy morskie, przyroda, kultura Afryki Zachodniej, z dziełami kowalstwa, monety z Pomoczu Zachodnim g. 13-19; 13 MUZ — pl. Żołnierza 2 — fotografia artystyczna K. Lyczewick.

Dyżury

SZPITALA

KLINIKA CHIR. DZIECIĘCZ — Unii Lubelskiej; I KLINIKA CHIR. — Unii Lubelskiej; SZPITAL WOJSKO — Oddział Polozniczy — Piotra Skarki; PRZYCHODNIA DLA MAMEI I DZIECKA — św. Wojciecha 1 — g. 19-7 rano.

APTEKI

NR 4 — Woj. Pol. 14 — tel. 362-61; NR 7 — 5 Lipca 7 — tel. 443-38; NR 47 — Jaromira 11 — tel. 422-46.

Radio

WYDAMOCI: 19, 23.50; SERWIS RYBACKI: 19.52, 13.25 Kronika regionalna, 13.45 Wt. rytmika tańca i piosenki, 14.45 Dnia dzieci „Bielki i szafeta”, 15 „Wieści romantyki”, 15.20 „10 minut o Filharmonii Bałtyckiej”, 15.30 Dnia dzieci „Wakacje z tancem i piosenką”, 15.55 Transmisja i przedstawienia nowo wybranego Sejmu PRL, 19.05 Muzyka i aktualności, 19.30 Audycja aktualności ekonomicznej, 20. Przeladanie aktualności wybrzeża, 20.30 Repertarz z Festiwalu Piosenki z Opola, 21 z kraju i ze świata, 21.40 Muzyka rozrywkowa i taneczna, 22.10 Słuchowisko „Eti Arcydiego”, 22.40 Muzyka taneczna.

Górnik Zabrze mistrzem Polski

Ceme zwycięstwo Pogoni w Bytomiu

WARSZAWA PAP. Przedostatnia kolejka spotkań piłkarskich o mistrzostwo I ligi przyniosła jedno rozwiązanie: tytuł Mistrza Polski zdobyła już drużyna GÓRNIKA Zabrze. Wysoka porażka Szombierek w meczu z Ruchem wyeliminowała bytomian z walki o mistrzowski tytuł. W dalszym ciągu niewyjaśniona jest sprawa spadku. Obok „murowanego” kandydata do II ligi — Unii Racibórz, w strefie objętej spadkiem znajdują się jeszcze 5 drużyn. W najtrudniejszej sytuacji są: ŁKS i Stal.

A oto tabela ligowa po przedostatniej kolejce spotkań:

Table with 3 columns: Rank, Team Name, Points. 1. Górnik 35-15 59-34, 2. Szombierki 32-18 52-42, 3. Zagłębie 29-21 52-31, 4. Legia 26-22 52-30, 5. Polonia 26-22 46-32, 6. Gwardia 25-25 30-29, 7. Ruch 25-25 40-40, 8. Zawisza 24-26 34-39, 9. Odra 23-27 26-35, 10. POGOŃ 23-27 30-38, 11. Śląsk 23-27 35-46, 12. ŁKS 22-28 23-32, 13. Stal 21-29 25-35, 14. Unia 14-36 32-70

Polska na trzecim miejscu w Tour de l'Avenir

ROUBAIX PAP. IV etap wyścigu kolarskiego Tour de l'Avenir prowadził Jambes do Roubaix i miał 147,5 km długości. Zwyciężył Anglik Chisman przejeżdżając trasę w 3:49.17. Drugie miejsce zajął Włoch Abonetti kończąc etap na czelo 8-osobowej grupy, która została sklasyfikowana w jednakowym czasie 3:49.40. W grupie tej znalazło się dwóch Polaków STARON, który zajął 6 miejsce oraz BEIKER sklasyfikowany na 7 pozycji.

Drużynowo triumfowali Polacy uzyskując łączny czas 11:22:00. Drugie miejsce zajął zespół Wielkiej Brytanii — 11:34.21.

Drużynowo prowadzi Hiszpania — 43:52.18 przed Francją 43:53.14. Polska awansowała na 3 miejsce z czasem 43:58.17 i wyprzedza Belgię 43:59.57.

Finlandia - Włochy 0:2

HELSINKI. Rozegrane w Hel sinkach 23 bm. eliminacyjne spotkanie piłkarskie do mistrzostw świata, FINLANDIA — WŁOCHY zakończyło się zwycięstwem piłkarzy włoskich 2:0 (1:0).

Kronika wypadków

NA UL. ŁUKASIŃSKIEGO, spadła z roweru 18-letnia Danuta B., która uderzyła głową o bruk. Ran na przewieziono do szpitala.

NA SKRZYŻOWANIU ul. Mickiewicza i Poniatowskiego wpadła pod przejeżdżający motocykl przechodząca przez jezdnię Helena S. Ranna kobietę opatrzył chirurg pogotowia.

WE WSI Kinawa pow. Łobez pijący motocyklista — Mieczysław K. wpadł na przydrożne drzewo. Ciężko rannego karetka pogotowia przewiozła do szpitala.

DZISJĄD rano, w Łobku miejskim przy ul. Psirwskiego w Kamieniu Pomorskim, od nie wyłączonego żelazka wybuchł pożar, który strawił dach i część I pietra budynku. W kilkunastominutowej akcji ratowniczej udział brały 4 sekcje straży pożarnej strażnicy — ok. 100 tys. zł. Inny pożar od nie wyłączonego żelazka miał miejsce w Szczecinie, w gmachu Banku Inwestycyjnego przy pl. Orla Białego. Spłonęła biblioteka z książkami oraz części podłogi.

O GODZ. 22.40 na Al. Wojska Polskiego vis a vis hotelu „Gryf”, wykojony tramwaj zatrasował w ry. Przerwa w ruchu linii 1, 5, 7 i 9 trwała 20 minut. (op)

O wejście do II ligi

Legia — ŁKS 3:0 (1:1), Polonia — POGOŃ 0:1 (0:1), Ruch — Szombierki 7:1 (3:1), Śląsk — Stal 4:2 (2:2), Unia — Zagłębie 2:5 (0:2), Zawisza — Gwardia 0:2 (0:1)

Czarni pokonali Lech 3:1 (2:0)

PIERWSZE PUNKTY w rozgrywkach o wejście do II ligi piłkarskiej zdobyli szczecińscy CZARNI pokonując wczoraj na własnym stadionie Lecha Poznań 3:1 (2:0). Bramki dla Czarnych zdobyli: Arszewski, Anioła z karnego i 1 samobójcza.

W niedziele spółdzielcy wyjeżdżają na kolejny mecz do Elka z miejscowym Mazurem.

STAR Starachowice pokonał MAZURĘ Elk 1:0. Spotkanie LECH Poznań — CZARNI Zagan odbędzie się w dniu dzisiejszym.

TABELA

Table with 3 columns: Team Name, Points, Goals. 1. Star Starachowice 6:0 4:1, 2. Czarni Zagan 4:0 5:0, 3. Lech Poznań 2:2 3:2, 4. Mazur Elk 2:4 1:2, 5. Czarni Szczecin 2:4 3:6, 6. Lechia Szczecinek 0:6 3:3 (n)

O puchar OZPN-u

DZISJĄD (godz. 18 na stadionie w Lasku odbędzie się spotkanie piłkarskie o puchar OZPN-u pomiędzy ARKONIA — CZARNI (drużyn rezerw). (kp)

Telewizja

PROGRAM POLSKI

15.45 Informacje, program dnia, 15.50 Transmisja z pierwszego po wyborach posiedzenia Sejmu PRL, 15.40 „Sobótki Świętojańskie”, 19.20 Magazyn — czeschosłowacko-polski „Przyjeźdź”, 19.55 Dobranoc dzieciom, 20 Dziennik TV, 20.20 Reportaż ze Stocznii im. Komuny Paryskiej w Gdyni, „Uwaga, wodownia”, 20.50 „Szczecin muzyyczny”, 21.05 Film ang. od lat 16 „Morderca przychodzi o 3 nad ranem”, 22 TV Magazyn Medyczny, 22.30 Dzień filmowy — program na jutro, melodrama na DOBRANOC.

PROGRAM BERLIŃSKI

16.50 Gimnastyka dla wszystkich, 17 Widowisko dla dzieci od lat 8, 18 Omówienie programu, 18.10 Sport, 18.40 Tele-reklama, 18.50 Programy TV z dzisiejszej, 19 „Nowości Nauki i Techniki”, 19.25 Prognoza pogody, kronika, przegląd wydarzeń, 20.35 Film TV „Obcy i złodziej”, 21.30 Program z Rostocku, 22 Kronika, 22.15 „Międzynarodowe szlakiery”.

WYDAWCA: Szczecińskie Wydawnictwo Prasowe BSW „PRASA” w Szczecinie. REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Szczecin, pl. Holdu Pruskiego 8; redakcja kolegium, TELEFONY: centrala 450-21; sekretariat redakcyjny 457-41; zastępca redaktora naczelnego 473-21; sekretariat techniczny 451-21 (wewn. 51); dział inżynierski 462-35; dział morski i sportowy 427-77; dział łączności z czytelnikami 450-21; Biuro Ogłoszeń 423-62; redakcja poranna (po godz. 6) 378-91; dalekopisy 425-14. Prenumerata na kraj przyjmuje 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 przyjmujemy za do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Cena prenumeraty kwartalnie 37,50 zł; półrocznie 75,00 zł; rocznie 150 zł. Prenumerata za zagranicę, która jest o 40 proc. droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 26-46-88, konto PKO Nr 10-6-10024.

Do widzenia szkoło!

Kochany „kurierku“!

JAK co roku, dzisiaj ulice Szczecina zaroily się odświętnie ubraną młodzieżą szkolną. Białe bluzki i granatowe spódniczki dziewcząt, granatowe ubrania chłopców, i oczywiste kwiaty. To już tradycja, że młodzież kwiatami żegna swoich wychowawców na dwa miesiące wakacji. Ostatni w tym roku szkolnym dzwonek nie wzywał na naukę, lecz oznajmiał uroczystość zakończenia całorocznej pracy i nauki.

W najstarszej szkole Szczecina Liceum Ogólnokształcącym im. Marii Curie-Skłodowskiej uroczystość zainaugurowało przemówienie dyr. Janiny SZCZERSKIEJ. Następnie nadechdził moment, na który młodzież czeka z bijącymi sercami: świadectwa i nagrody dla najlepszych. Otrzymują je m. in. Halina WASILEWSKA, Irena SZARZYŃSKA, Modest GRAMZ, Janina PLECHA i Irena GOŹDZIEWICZ. Po tej oficjalnej części, program artystyczny w wykonaniu młodzieży.



W LICEUM IM. MIESZKA I dc zebranej młodzieży przemówił dyr. Eugeniusz SIUDZINSKI. W imieniu uczniów grono pedagogiczne żegnała przewodnicząca samorządu szkolnego — Ewa WYREBSKA i przewodniczący zarządu szkolnego ZMS — Zdzisław TRUKSZYN. Potem najlepsi uczniowie, a więc m. in. Anna GROMYKO, Jerzy KORALEWSKI i Marek PISKORSKI otrzymują świadectwa i nagrody. Uroczystość kończy program artystyczny, który stanowi przegląd dorobku szkoły w tej dziedzinie.

Rozdanie świadectw w szkole podstawowej nr 48 przy ulicy Czorszyńskiej poprzedził wczoraj uroczysty apel. Po przemówieniu kierownika szkoły — Tadeusza GAJEWSKIEGO, przewodnicząca samorządu szkolnego — Ania GOLBERGIERZ odczytała wyniki klasyfikacji klasowych. Miano najlepszych otrzymały kl. I „b” i kl. VI „a”. 19 dziewczynki i 13 chłopców otrzymało odznaki „wzorowego ucznia”. Dziś natomiast już w poszczególnych klasach odbyło się wręczanie świadectw i pożegnanie z wychowawcami. Również w popularnej „500-tee” przy ul. Mickiewicza uroczystość zakończenia roku szkolnego zakończono na dwie części. Wczoraj w świetlicy odbyło się spotkanie grona nauczycielskiego i Komitetu Rodzicielskiego z uczniami, a dziś dzieciarnia

otrzymała świadectwa i pożegnania swoich wychowawców.

57 tys. dzieci ze szkół podstawowych, 4150 młodzieży szkół licealnych i spora liczba młodzieży ze szkół zawodowych Szczecina (dokładnej liczby nie zdołaliśmy uzyskać z Kuratorium Okręgu Szkolnego) otrzymało dziś świadectwa szkolne. Dla jednych był to powód do dumy i radości, dla innych może być zapowiedź, że wakacje nie będą tylko wypoczynkiem, ale i przygotowaniem do „poprawki”. Wszystkim życzymy wiele słońca i pogody.

Do widzenia, do września... (hs)

Kronika dnia

SPOTKANIE Z KIEROWNICTWEM KW PZPR
PRZEBYWAJĄCY od soboty w Szczecinie 6-osobowa delegacja działaczy i pracowników Rad Narodowych z NRD, na czele z sekretarzem WRN w Rostocku Oskarem MIRUSEM spotkała się wczoraj w siedzibie Prezydium WRN z kierownictwem KW PZPR. W spotkaniu uczestniczyli sekretarz KW PZPR Kazimierz PRUSIŃSKI, kierownik Wydziału Organizacyjnego Jerzy OSTRYŻEK i pracownik wydziału Antoni KAROLIŃSKI. W spotkaniu udział wzięli również członkowie Prezydium WRN, na czele z jego przewodniczącym Marlanem LEMPICKIM.

GOSĆCIE „PETROLIMPEX”
SZCZECIŃSKIE PRZEMISŁOWSTWO obrotu produktami naftowymi „PETROLIMPEX” gościło wczoraj przedstawicieli angielskiej firmy „SHELL” w Londynie p. p. N. EDENA, J.G.R. WHITEA i R.L. LOGANA. Celem ich pobytu są sprawy handlowe i datowisko z zaopatrzeniem polskich statków w paliwa i smary. „PetrolimpeX” odwiedził także jeden z agentów amerykańskich PZM p. Albert WARDIN. W niedzielę przyjeżdża w sprawach bunkrowania p. L. C. LEAH z londyńskiej firmy „STEVENSON HARDY”.

ZACHODNIONIEMECKI PRZEMYSŁOWIEC W „WĘGLOKOSIE”

W HOTELU „CONTINENTAL” zatrzymał się przemysłowiec zachodniemiecki p. Pappée z małżonką. Jest on gościem szczecińskiego oddziału „WęglukoXsu”. Zebrał: (a)

Chcemy podzielić się z tobą wielką radością. Niedawno otrzymaliśmy nowocześnie urządzone świetlicę od Wojewódzkiej Komisji Zw. Zawodowych w Szczecinie.

Nasza świetlica jest duża, jasna i słoneczna, pięknie umeblowana. Są w niej nowocześnie regały, (na których urządziłmy piękną wystawę plastyczno-techniczną), male stoliczki z laminatu, krzeselka, radio, telewizor, adapter, magnetofon, kwiaty, białe stojące lampy. Na ścianach kolorowe obrazy.

Cieszymy się bardzo z naszej pięknej świetlicy, za którą serdecznie dziękujemy Wojewódzkiej Komisji Zw. Zaw. w Szczecinie. Prosimy o zamieszczenie naszego listu w „Kurierze Szczecińskim”.

Dzieci ze Świetlicy Szkoły Nr 14 im. Zw. Zawodowych w Szczecinie.

Poczta Morska na wystawie XX-lecia Ziemi Szczecińskiej

JAK informuje z-ca dyr. Obwodu UPT B. GRABOWSKI, poczta na wystawie „XX-lecie Ziemi Szczecińskiej” czynna będzie codziennie w okresie trwania ekspozycji od godz. 11-18, włącznie z niedzielami. Listy i pocztówki, wrzucone do skrzynek pocztowych na terenie wystawy, stemplowane będą aktualnym datownikiem i specjalnym stemplem na witraku „XX LAT ZIEMI SZCZECIŃSKIEJ”. Listy nadane w stoisku pocztowym otrzymają bardzo ładny obrazek stemplowany okolicznościowo „WYSTAWA — XX LAT SZCZECIŃSKIEJ — ZIEMIE SZCZECIŃSKIEJ”.

W dniach od 26 bm. do 3 lipca Poczta Morska, wykorzystując czas postoju statku-bazy „KASZUBY” przenosi listy i pocztówki do pawilonu DBR (Dalekomorskie Bazy Rybackie). Listy stemplowane będą datownikiem „S/S „KASZUBY” — SZCZECIN 1” oraz stemplem okolicznościowym „LECIE BAŁTYK O-MORSKICH BAZ RYBACKICH”.

Filatelisci, którzy pragną uzyskać okolicznościowe świadectwo, wicedzielnicy mogą przysłać ofrankowane listy pod adresem Urzędu Pocztowego Szczecin I. (a)

lednym zdaniem

WYDZIAŁ Oświaty Prez. MRN informuje rodziców dzieci udających się na kolonie zorganizowane przez Wydz. Oświaty, że wyjazdy odbywać się będą w następujących terminach:
Kolonia letnia w Dusznikach — wyjazd dzieci na pierwszy turnus 25. VI o godz. 19.35 z Dworca Głównego. Zbiórka dzieci o godz. 16 w Szkole Podstawowej Nr 5 przy ul. Królowej Jadwigi.

Kolonia w Ładku-Zdroju — wyjazd na pierwszy turnus 25. VI o godz. 21.30 z dworca Szczecin Turzyn. Zbiórka dzieci o godz. 20.30 na dworcze Szczecin-Turzyn.

Półkolonia rozpoczyna się: „Ustronie” w Głębokim — 26. VI, w Szkole Podstawowej Nr 60 przy ul. Witkiewicza — 28. VI o godz. 8.00, w Szkole Podst. nr 42 ul. Grzyminskiej — 26. VI o godz. 9.00 i w Szkole Podst. nr 58 w Szczecinie ul. Narutowicza — 26. VI o godzinie 9.00.

Technik - lutnik ciekawy zawód

WIELU absolwentów szkoły podstawowej zastanawia się często co począć ze sobą dalej. Większość z nich rozpocznie naukę w szkołach średnich ogólnokształcących, ale znaczna część starać się będzie o przyjęcie do technikum zawodowych. Dla tych właśnie uczniów

namy interesująca wiadomość o za pisach do jedynego w Polsce Technikum Budowy Instrumentów Lutniczych w Nowym Targu. Warunkiem przyjęcia jest świadectwo ukończenia 7 klas szkoły podstawowej, nieprzekroczony wiek 16 lat oraz złożenie egzaminu wstępnego z jęz. polskiego i matematyki. Nauka w Technikum trwa 5 lat i obejmuje budowę instrumentów smyczkowych takich jak: skrzypce, altówki, wiolonczele, kontrabasy oraz instrumentów szarpanych gitary, mandoliny. Uczniowie zdołają otrzymać także stypendium, a zamiejscowym dyrekcja zapewni miejsca w internacie szkolnym. Uczniowie zdają egzamin dojrzałości, który upoważnia do wstępu na wyższe uczelnie.

Dodajmy, że zapotrzebowanie na dobrych techników - lutników jest w kraju ogromne, a przemysł muzyczny zdolny jest zatrudnić każdą liczbę absolwentów nowotarskiego technikum.

Wszystkich, którzy interesują się tym ciekawym zawodem informujemy, że podanie o przyjęciu należy kierować do dyrekcji Technikum Budowy Instrumentów Lutniczych w Nowym Targu, pl. Słowackiego. Do podania należy dołączyć: świadectwo ukończenia szkoły podstawowej, zaświadczenie o stanie majątkowym rodziców oraz o wysokości zarobków rodziców. (Dyl)

Śmierć od pioruna

TRAGICZNY wypadek wydarzył się podczas burzy z wyładowaniami atmosferycznymi, która 22 bm. przeszła nad terenem naszego województwa.

Na drodze między Stargardem a Maszewem, schroniła się pod drzewem matka z trojgiem dzieci. W pewnym momencie w drzewo uderzył piorun. W konsekwencji 15-letnia Teresa i jej 13-letni brat — Jan ponieśli śmierć na miejscu, natomiast matkę — 40-letnią Helenę i najstarszą córkę — 16-letnią Marię S., w bardzo ciężkim stanie odwieziono do szpitala. (ap)

Kolegium orzekło:

KOLEGIUM Karno-Administracyjnego przy Prez. DRN Nad Odrą ukarało ostatnio 2 tys. zł grzywny z zamiarą na 60 dni aresztu 19-letniego Andrzeja URBANOWICZA, zam. przy ul. Lubeckiego 22 m. 1, pracownika Stoczni Remontowej. Urbanowicz z grupy kolegów wywołał burdę przed Klubem Młodych na ul. Robotniczej, kosząc od śmieci zatarasował wejście do klubu a samo pomieszczenie obrzucił kamieniami, uszkodzając drzwi i zbijając sztył klubowy. Przed kolegium stanął także: 25-letni Norbert KRZYŻEK — zam. przy ul. Wycieczkowej 8 m. 1, pracownik Stoczni Szczecińskiej i jego kolega z pracy — Józef PIETRZYK. 30-letni mieszkaniec ul. Teofilowej 40/4. Obaj panowie, zamoczeni alkoholem, wywołali karczmiana awanturę z konduktorką i współpasażerami tramwaju linii 6. Kolegium ukarało Krzyżera grzywną w wysokości 1500 zł, a Pietrzykę — 500 zł. (ap)

Przed otwarciem WYSTAWY XX-LECIA

Na terenie wystawowym trwa gorączkowa praca. Żołnierze, uczniowie, studenci Politechniki, pracownicy zakładów przemysłowych realizują swój czyn społeczny dla uroczystości XX-lecia Ziemi Szczecińskiej. Prace trwają przy budowie dróg dojazdowych i chodników.
Ponad 150 wystawców montuje obecnie w 82 pawilonach modele i ekspozycje. Są one ujęte w sześć działów tematycznych: gospodarka morska, przemysł, rolnictwo i leśnictwo, budownictwo, handel oraz osiągnięcia społeczno-kulturalne. Wystawa obejmie teren 11 ha, prócz tego w jej obręb wchodzi Zamek Książąt Pomorskich. Wejścia usytuowane są od ul. Wielkiej i od ul. Wyszką. Trzecie wejście prowadzić będzie przez Zamek. Wszystkie pawilony są całkowicie przeszklone. Budowlani kończą już roboty przy rónowaniu terenu. Wykonawcami prac są przedsiębiorstwa budowlane. Projekty pawilonów i ich wnętrza oraz rozmieszczenie ekspozycji opracowały zespoły „Miastoprojektu” i Pracowni Sztuk Plastycznych.
Przed biurem wystawy stoją już dwie łodzie, zwozi się ciągniki i maszyny. W pawilonie przy ul. Wielkiej wystawę, którymi są tu MHD Obuwiam i Odzież, „Eldom” i „Argep” umieszają swoje wyroby. Do soboty prace przy wystawie mają być zakończone.
Uroczyste otwarcie Wystawy XX-lecia nastąpi w sobotę o godz. 12. Zbiega się ono z inauguracją Dni Morza i stanowić będzie z pewnością najbardziej uroczysty ich akcent. (jdl)

Na zielonym rynku

WKRAČAMY w pełnię sezonu warzywnego. W sklepach i na straganach wybór raczej zadowalający. Zainteresowaliśmy się składem podchodzą oferowane przez handlarzy. W większości są to warzywa z najbliższych dniach. Oto co na ten temat powiedział nam Jan MACHROWICZ — wiceprezes Spółdzielni Ogrodniczo-Pszelarskiej, która trudni się zarówno sprzedażą detaliczną jak i skupem warzyw od producentów szczecińskich.

POD DOSTATKIEM mamy własnych kalafiorów, kapusty i salaty gruntowej. Wystarczająco są również ilości botwinki, pietruszki i innych warzyw tzw. smakowych, a dostawy szczypioru daleko przekraczają możliwości sprzedaży. Jak do tego doprowadzają są tylko ogórki, gdyż w naszym województwie wczesniej niż w Polsce centralnej, dojrzewają w tym roku młode ziemniaki. Pierwsze transporty nadeszły z powiatów gryfińskiego i szczecińskiego. SOP skupuje dzień nie 1500 do 2000 kg. Wczoraj kilogram ziemniaków kosztował 15 zł. Jeżeli już mówimy o cenach to na szym zdaniem, że dżorie są kalafiorów. W innych miastach, np. w Gdyni są one o wiele tańsze.

Truskawki sprzedawano wczoraj po 25 zł/kg. Jak total większość ich pochodzi z innych województw, choć oblicza się że dostawy szczecińskie osiągną w tym sezonie ok. 60 ton, a więc będą o 300 proc. większe niż zarywały. Truskawki „rodzime” pokrywa zapotrzebowanie w 25 proc. Główny wysyp spodziewany jest za tydzień. (az)