ROK ZAŁOŻENIA — 1945
WYD. AB

Cena 50 gr Nr 193 (6540)

CZWARTEK, 19. VIII. 65

Kurier Szczeciński

Badania potwierdzają tragiczną sytuację Murzynów w USA

Wystarczy lada iskra

by konflikt rozgorzał z jeszcze większą siłą

Biała ludność masowo wykupuje broń palną

NOWY JORK PAP. Jakkolwiek sporadyczne zaburzenia wciąż jeszcze powtarzają się w murzyńskiej dzielnicy Los Angeles, to jednak można uznać, że faza otwartych walk jest już w tym mieście zakończona. Utrzymuje się jednak ciągle stan napięcia, który szybko rozprzestrzenia się na całą południową Kalifornię.

Doniesienia z zamożnych dzielnic wokół Los Angeles i Monterey wskazują, że biała ludność masowo nabywa broń palną i amunicję, przy czym nie są przestrzegane ograniczenia co do wieku nabywcy. W Kalifornii nie obowiązuje nawet identyfikacja przy zakupie broni palnej, a jedyne ustawowe ograniczenie dotyczy wieku — broń wolno nabywać od 17 lat. Sądząc z doniesień prasowych, lada iskra lub najbardziej błahe starcie może w tym rejonie doprowadzić do ponownego wybuchu, którego przebieg będzie prawdopodobnie znacznie poważniejszy. Stan podenerwowania i napięcia utrzymuje się też we wszystkich większych miastach USA, które mają znaczny procent ludności murzyńskiej.

Prasa amerykańska w dalszym ciągu z trwogą i najwyższą powagą komentuje zajścia w Los Angeles. Wiele dzienników ostro krytykuje burmistrza Los Angeles, YORTEGO, który — jak się okazuje — całkowicie zlekceważył ostrzeżenia federalno-stanowej komisji dla praw obywatelskich zawarte w specjalnym raporcie przekazanym radzie miejskiej jeszcze w ub. roku. Yorty wbrew zaleceniom komisji skreślił poważne sumy z budżetu przeznaczonego na poprawę warunków komunalnych w dzielnicy murzyńskiej, podtrzymał praktykę dyskryminacji rasowej w zatrudnianiu Murzynów jako policjantów i urzędników miejskich, a także wydał osobiście rozkaz miejscowemu szeryfowi aby się „nie patyczkował z bandytami".

Prasa podaje też wstępne materiały badań socjologicznych jakie wprowadzono niedawno w murzyńskiej dzielnicy Los Angeles. Wskazują one, że wśród miejscowej ludności przeważa atmosfera apatii, beznadziejności i zniechęcenia spowodowana m. in. pogarszającą się sytuacją materialną, odmową burmistrza Yortego pertraktowania z dwoma murzyńskimi rodnymi na temat poprawy warunków komunalnych, likwidacji slumsów itp.

Badania potwierdzają szczególnie tragiczne położenie młodzieży murzyńskiej w Los Angeles, która w praktyce nie może liczyć ani na ukończenie szkoły średniej, ani na znalezienie jakiejkolwiek pracy.

Socjologowie ostrzegają, że podobnie wybuchowa sytuacja istnieje właściwie we wszystkich wielkich miastach Północy, które mają znaczny procent ludności murzyńskiej zamieszkującej w zwartych dzielnicach o charakterze getta. Jako miejsca najbardziej prawdopodobnych rozruchów w przyszłości wymienia się Chicago, Cleveland, Nowy Jork, Filadelfię, Detroit, Newark i Rochester.

6 oskarżonych skazano na dożywotnie ciężkie roboty

Wyrok w procesie zbrodniarzy z Oświęcimia

BONN PAP. DZIŚ rano sąd we Frankfurcie nad Menem ogłosił wyroki w trwającym od 20 miesięcy procesie członków załogi hitlerowskiego obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu. 6 z 20 oskarżonych skazanych zostało na dożywotnie ciężkie roboty a 10 innych na ciężkie roboty o różnych terminach. 3 oskarżonych uniewinniono.

WYROKI dożywotnich ciężkich robót tj. najwyższy wymiar kary według sądownictwa Niemieckiej Republiki Federalnej otrzymali:

Wilhelm BOGER (lat 63), były sierżant SS — za 114 wypadków morderstwa oraz współudział w co najmniej 1000 innych morderstw;

Franz HOFFMANN (lat 55), były kapkan SS — za dokonanie co najmniej jednego morderstwa i współudział w 30 innych wypadkach morderstw, z czego 3 spowodowały śmierć co najmniej 700 ludzi;

Oswald KADUK (lat 59), były sierżant SS, za morderstwa w co najmniej 1000 wypadkach;

Stefan BARETZKI (lat 46) — za morderstwa w co najmniej 5 wypadkach i współudział w co najmniej 11 innych wypadkach morderstw, z czego jeden spowodował śmierć co najmniej 3 000 osób, pięć pociągnęło za sobą śmierć co najmniej 1000 osób, a pozostałe pięć były przyczyną śmierci 50 osób.

Józef KLEHR (lat 61) — za co najmniej 475 wypadków morderstw i współudział w co najmniej 6 wypadkach, które były przyczyną śmierci co najmniej 1950 ludzi;

Emil BEDNAREK (lat 58) „zaufany więzień" za morderstwa w co najmniej 14 wypadkach.

„Gemini-5" startuje dziś do 8-dniowego lotu wokół Ziemi

Wstępna próba przed podróżą na Księżyc

NOWY JORK PAP. Jeśli nie zajdą jakieś nieoczekiwane przeszkody, to dziś po południu Gordon COOPER i Charles CONRAD rozpoczną ośmiodniową podróż kosmiczną wokół Ziemi. Rzecznik Agencji Aeronautyki i Przestrzeni Kosmicznej (NASA) oświadczył w środę wieczorem, że utrzymano termin startu „Gemini-5" na czwartek godzina 14 gmt. „Jesteśmy gotowi do lotu" powiedział Gordon Cooper, główny pilot wehikułu.

Na pokładzie „Gemini" 8-dniową podróż po orbicie okołoziemskiej odbędą kosmonauci — Charles Conrad (z lewej) i Gordon Cooper. Oto amerykańscy kosmonauci oglądający maketę zestawu instrumentów naukowych „REP". Zbliżenie się do tego obiektu w przestrzeni kosmicznej jest jednym z zadań przewidzianych w programie lotu „Gemini—5".

CAF - Photofax

OBECNY LOT będzie najcięższą próbą dla kosmonautów amerykańskich. Ma on trwać, jeżeli wszystko będzie przebiegać według programu, dokładnie 191 godzin i 53 minuty, czyli do pełnych 8 dni brakuje tylko 7 minut.

Podczas lotu kosmonauci mają dokonać 17 eksperymentów: 5 medycznych, 6 naukowych i 6 technicznych. Najbardziej sensacyjny eksperyment oczekiwany jest już w ciągu 6 pierwszych okrążeń Ziemi. W toku drugiego okrążenia Cooper ma nacisnąć jedną z dźwigni i wypuścić w przestrzeń kosmiczną 34-kilogramowego satelitę swojej kabiny wprowadzając go na tę samą orbitę okołoziemską. Cooper ma tak manewrować kabiną, by znalazła się ona w odległości około 80 km za satelitą. Z kolei planowany jest „pościg" za nim, a przy jednym z następnych okrążeń ponowne zbliżenie do satelity na odległość zaledwie 7 metrów. Zupełne połączenie „Gemini-5" z satelitą nie jest jeszcze planowane. Jednakże „Gemini-5" ma potem „okrążyć" swego satelitę, wzlatywać niżej i wyżej od niego i fotografować go ze wszystkich kierunków. Nie przewiduje się wyjścia żadnego z kosmonautów poza kabinę.

Dalsze powierzone im zadania mają być wykonane wewnątrz wehikułu. Najcięższą próbę będzie musiał wytrzymać ich organizm. Lekarze od powiedzialni za lot „Gemini-5" liczą się z różnymi zakłóceniami w funkcjonowaniu organizmu kosmonautów.

Jak wiadomo, lot statku „Gemini—5" ma dlatego trwać 8 dni i nocy, że uczeni amerykańscy obliczyli, iż tyle właśnie czasu trzeba na dotarcie kosmonautów do Księżyca, na wylądowanie na jego powierzchni, zbadanie okolicy, na ponowny start i powrót na Ziemię. Lot płk G. Coopera i kpt. C. Conrada ma więc być — jeśli chodzi o długość lotu — jak gdyby pierwszą wstępną próbą podróży człowieka na Księżyc.

Czego się nie robi dla pieniędzy...

SZTOKHOLM PAP. Australijczyk Dixie Blandy pobił w tych dniach swój rekord przebywania na szczycie masztu. Blandy przesiedział na specjalnej platformie 16-metrowego masztu w sztokholmskim parku „Tivoli" 124 dni. Zamierzał tam przebywać do 15 września, jednak na zalecenie lekarzy zdecydował się zejść wcześniej. Niestety nie mógł tego już uczynić o własnych siłach. Dzięki temu wyczynowi, rekordzista wygrał 10 tys. dolarów.

RYSUNEK przedstawia początek manewru spotkania w kosmosie projektowanego w czasie lotu statku GEMINI-5. Po wejściu na orbitę GEMINI-5 (po prawej) odrzuci satelitę, znajdującego się na spodzie statku (w środku), by z kolei rozpocząć oddalanie się (po lewej) na odległość około 83 km. Te pierwsze czynności kosmicznego „rendez-vous" mają być dokonane w czasie drugiego okrążenia Ziemi. Na czwartym okrążeniu statek GEMINI-5, przy użyciu silników odrzutowych, zbliży się do satelity na odległość ok 7 metrów.

FOTO: CAF

Klub byłych alkoholików

BUDAPESZT PAP. Na apel budapeszteńskiego komitetu przeciwalkoholowego oraz krajowego instytutu chorób nerwowych w siedzibie Węgierskiego Czerwonego Krzyża zebrało się przed kilku dniami przy lemoniadzie i sokach owocowych 30 osób, które wyleczyły się z alkoholizmu.

Przyjęto jednomyślnie projekt utworzenia klubu byłych alkoholików, który służyłby radą i pomocą w leczeniu osób dotkniętych tym nałogiem.

Seminarium polsko-skandynawskie

Temat – planowanie przestrzenne

Od najbliższej soboty przez trzy dni odbywać się będzie w Szczecinie pierwsze Seminarium Polsko-Skandynawskie. Organizatorem jest Polska Akademia Nauk i Politechnika Szczecińska. Współpartnerem ze strony skandynawskiej jest Skandynavian Section of Regional Science Association, na czele którego stoi wybitny uczony szwedzki prof. Torsten HAGERSTRAND. Zapowiedział on również swój udział w seminarium.

Spotkanie wybitnych fachowców z dziedziny planowania przestrzennego i regionalnego ma na celu dokonanie wymiany najnowszych zdobyczy i doświadczeń związanych z tym zagadnieniem. Państwa basenu bałtyckiego, zarówno z uwagi na położenie geograficzne jak i zbliżoną wielkość terytorialną mają wiele zbliżonych cech w planowaniu regionalnym. Seminarium to da również możność bliższego zapoznania się przez stronę polską z bogatą tradycją i wysokim poziomem wiedzy skandynawskich uczonych, zajmujących się problemem planowania przestrzennego.

Udział w seminarium zapowiedzieli naukowcy z ośrodków uniwersyteckich Danii — 20 osób, Szwecji — 21 osób, Finlandii — 16 i Norwegii — 4 osoby. Stroną polską reprezentować będzie 50 wybitnych naukowców z ośrodków uniwersyteckich i placówek PAN-u. Naukowcy reprezentują takie gałęzie wiedzy jak urbanistyka, socjologia, geografia i planowanie.

Bogaty materiał zawarty w zgłoszonych 23 referatach obejmie trzy zasadnicze zagadnienia. Pierwsze związane z planowaniem i programowaniem rozwoju regionalnego, drugie dotyczy problemów regionów metropolitalnych, a trzecim zagadnieniem będzie nowa metoda badań regionalnych.

W seminarium weźmie udział przewodniczący Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju — prof. dr **Stanisław LESZCZYCKI.** Organizatorzy spodziewają się również udziału przedstawicieli Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego, Komitetu Planowania Gospodarczego oraz władz wojewódzkich i miejskich.

Podczas trwania seminarium jego uczestnicy zwiedzą nasze miasto i port. Natomiast po zakończeniu obrad tj. 24 bm. wyjadą do Poznania, Warszawy i Krakowa. W Krakowie wezmą udział w V Europejskim Kongresie Badań Regionalnych. (Boz)

Znów tragedia w Tatrach

ZAKOPANE PAP. W środę nad ranem GOPR zanotował w swych kronikach jeszcze jeden śmiertelny wypadek.

Dwóch kolegów w wieku po 21 lat — Mirosław LIBISZEWSKI z Tułowic koło Niemodlina i Jacek AUGUSTYNOWICZ z Łodzi — wybrało się 17 bm. na wycieczkę w Tatry Wysokie. Od Czarnego Stawu pod Rysami poszli w kierunku Owczej Przełęczy i następnie wdrapali się na Owczą Turniczkę.

Młodzi turyści, którzy nie mieli żadnego doświadczenia, ani sprzętu zabezpieczającego, dostali się w bardzo niebezpieczny teren, zakazany dla ruchu turystycznego.

Lekkomyślna wyprawa zakończyła się tragicznie. M. Libiszewski oparł się w pewnym momencie o ruchomy blok skalny i razem z nim spadł w 200-metrową przepaść, ponosząc śmierć na miejscu.

Zwłoki jego GOPR znalazł po słowackiej stronie Tatr w dolinie Zabich Białczyńskich Stawów.

J. Augustynowicza sprowadzono cało w bezpieczne miejsce.

19-letni zabójca uczennicy przed sądem

SPRAWA zabójstwa 17-letniej Haliny Bugaj, uczennicy Liceum Pielęgniarskiego w Otwocku znalazła się na wokandzie Sądu Wojewódzkiego w Warszawie. Na ławie oskarżonych zasiadł 19-letni Longin Wróbel, z zawodu monter zam. w pow. otwockim.

Jak głosi akt oskarżenia milicja została zawiadomiona o morderstwie 10 października ub. r. W toku śledztwa ustalono, że około godz. 22.30 jedna z mieszkanek 3-osobowego pokoju w internacie licealnym zauważyła, że w pokoju znajduje się mężczyzna, który ostrzegł dziewczynę, aby zachowała się cicho, bo może umrzeć. Wkrótce obudziła się druga z uczennic, która wyskoczyła z łóżka i chciała zapalić światło. Mężczyzna wówczas zagrodził jej drogę trzymanym w ręku nożem. W tym momencie na korytarzu słychać było kroki. Napastnik zaniepokoił się i wybiegł z pokoju.

W kilka chwil później cały internat obudzony został rozpaczliwym krzykiem. Na korytarzu znaleziono zwłoki H. Bugaj, leżące obok łazienki. Śmierć spowodowana została ciosem noża w okolice serca. Uczennice podały rysopis napastnika.

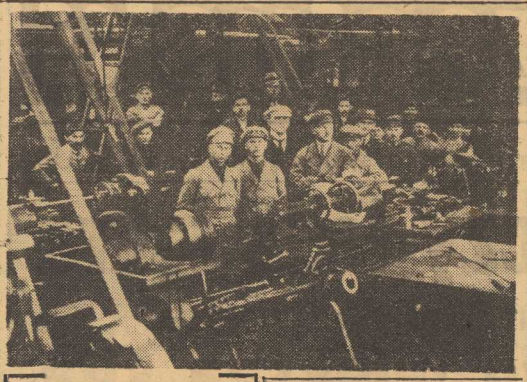
W 10 dni później jedna z pielęgniarek Sanatorium Neuropsychiatrycznego w Zagórzu koło Otwocka zameldowała milicji, że w nocy do jej pokoju wszedł jakiś mężczyzna, który przestraszony jej krzykiem zbiegł przez okno. Pielęgniarka podała rysopis napastnika, który pokrywał się z opisem uczennic liceum. Nadmieniła ona również, że wyglądem swoim przypominał zamieszkałego w sanatorium Longina Wróbla.

W toku śledztwa Wróbel przyznał się do popełnionych przestępstw, podkreślając, że uderzył Bugaj nożem, gdyż przypuszczał że chce ona go zatrzymać. W czasie następnych przesłuchań Wróbel zmieniał zeznania.

Lekarze psychiatrzy orzekli, że Wróbel z powodu uszkodzenia centralnego układu nerwowego ma ograniczoną zdolność kierowania swoim postępowaniem.

Na rozprawie oskarżony nie przyznał się do winy zaznaczając, że w czasie przebywania w więzieniu doszedł do wniosku, że milicja nie ma przeciwko niemu żadnych dowodów, stwierdzających, że on był sprawcą zabójstwa uczennicy. Na pytanie Sądu dlaczego w śledztwie dokładnie opisał przebieg zbrodni, pokrywający się z zeznaniami świadków — Wróbel nie umiał dać odpowiedzi.

(„Express Wieczorny")



45 ROCZNICA WYBUCHU II POWSTANIA ŚLĄSKIEGO

Na zdjęciu: warsztat kolejowy w Zawadzkiem, gdzie powstańcy wyrabiali sprzęt wojenny.

CAF

Królestwo bocianów

Tak tylko można nazwać wieś Lutostan w pow. łomżyńskim, gdzie na dachu każdej zagrody znajduje się przynajmniej jedno gniazdo bocianie. Warto podkreślić wyjątkowo troskliwą opiekę mieszkańców nad swymi sublokatorami. Np. jesienią, lub w czasie suszy mieszkańcy sami znoszą bocianom żaby i inne przysmaki.

Co będziemy nosić w sezonie jesiennym?

ŁÓDŹ PAP. W fabrykach odzieżowych panuje już jesień. Nowy sezon stoi pod znakiem dalszej „chemizacji" naszej garderoby. Znacznie więcej niż dotychczas będzie bowiem konfekcji z tkanin wełniano-elanowych i bawełniano-elanowych, a także cieszących się szczególnie dużym popytem ubiorów z laminatów.

Modną ozdobę jesiennych kostiumów i zimowych płaszczy stanowić będą sztuczne futerka — m.in. z puszystej anilany. Do niektórych modeli wykonuje się z nich również harmonizujące z całością czapeczki. Producenci ubiorów krótkoseryjnych sięgają również po futra naturalne, wśród których czołowe miejsce zajmują lisy.

Jak informują twórcy tegorocznych kolekcji jesienno-zimowych, modna sylwetka damska odznacza się tym, że „wszystko nosi się na swoim miejscu". Sukienki, kostiumy, płaszcze — lekko dopasowane do figury, często od linii bioder poszerzane ku dołowi. W zimowych płaszczach kołnierze budkowe i inne wykończenia otulające szyję. Modne tkaniny, to gabardiny i tweedy, a przy tym dużo krat. Szczególnie modne kolory — ciemno wiśniowy, głęboka, nasycona zieleń, granat oraz braz, które zestawia się z bardzo lansowanym w nadchodzącym sezonie beżem.

Gwiazdy francuskiej estrady przybywają do Polski

WARSZAWA PAP. Piosenka francuska ma w Polsce, podobnie jak w wielu innych krajach świata, licznych swych entuzjastów. Wielu z nich zainteresuje na pewno wiadomość, że także w sezonie artystycznym 1965/66 gościć będziemy kilku wybitnych przedstawicieli francuskiej estrady.

W najbliższym czasie specjalne recitale w naszej TV dadzą: ciesząca się ogromną popularnością w Paryżu — BARBARA (24 bm.) i znana już polskim telewidzom Michele ARNAUD (4. IX.).

W styczniu natomiast przyjedzie do Polski jeden z czołowych obecnie artystów paryskiego music-hallu — Jacques BREL. Nieco później usłyszymy gwiazdy popularne nie tylko wśród „nastolatków", lecz również wśród szerszego grona publiczności — Petulę CLARK i niemal legendarnego już Johny HOLIDAY'A.

Warto przypomnieć, że nasza publiczność miała już okazję podziwiać kunszt największych artystów paryskiego music-hallu i estrady. Gorąco były u nas oklaskiwane tak wybitne przedstawicielki piosenki francuskiej, jak Lucienne BOYER, Juliette GRECO, Colette RENARD, PATACHOU, Jacqueline FRANÇOIS, Gloria LASSO, DALIDA. Z entuzjastycznym przyjęciem spotkał się w Polsce Charles AZNAVOUR. Sukcesy odnosili też u nas Yves MONTAND, Gilbert BECAUD, Sacha DISTEL. Ponadto francuską piosenkę reprezentowały w Polsce doskonałe zespoły, m. in. „Frères Jacques" i „Chanteurs de Paris".

Niestety, mimo wielokrotnych zapowiedzi, polska publiczność nie zdążyła już u siebie powitać największej artystyki francuskiej estrady — EDITH PIAF.

Natomiast w znacznie mniejszym stopniu możemy się szczycić sukcesami polskich piosenkarzy na francuskich estradach. Występ naszych „Niebiesko-Czarnych" z solistami — Heleną MAJDANIEC i Michałem BURANO w paryskiej „Olimpii", gdzie oglądano też Ewę DEMARCZYK, to fakty raczej odnotowane w kronikach polsko-francuskiej wymiany artystycznej.

Zasady przyznawania dodatków mieszkaniowych

WARSZAWA PAP. Redakcja PAP otrzymała szereg dalszych pytań dotyczących zasad przyznawania, wypłacania i wycofywania dodatku mieszkaniowego. Odpowiedzi na te pytania udzielili przedstawiciele Komitetu Pracy i Płac.

Pierwsza grupa pytań dotyczy zarobku bazowego, elementów wynagrodzenia branych pod uwagę przy jego obliczaniu i przy ustaleniu wysokości dochodów w następnych półroczach, a także pewnych z tym związanych sytuacji szczególnych.

Zgodnie z uchwałą Rady Ministrów, jako podstawę do ustalenia zarobku bazowego (a zatem i obliczania wysokości wynagrodzenia, w kolejnych półroczach, dla porównania go z zarobkiem bazowym) przyjmuje się wszystkie przychody z pracy uzyskane u głównego pracodawcy, a pochodzące z osobowego funduszu płac, funduszu honorariów i prowizyjnego oraz tzw. funduszów nagród regulaminowych. Wobec tego do zarobku bazowego będzie wliczany np. dodatek za wysługę lat otrzymany z tytułu kart (górnika, hutnika itd.) z wyłączeniem nagród jubileuszowych i ewentualnej 13 pensji. Z tego samego względu przy porównywaniu z zarobkiem bazowym będzie brany pod uwagę wzrost dochodów uzyskanych dzięki awansowi pracownika, z tytułu dodatku za pracę w godzinach nadliczbowych, w następstwie otrzymania regulaminowej premii kwartalnej i in.

To samo dotyczy zwiększenia zarobków pracowników akordowych i stażystów otrzymujących podwyżkę po zakończeniu stażu.

Wiele osób zapytuje o prawo do dodatku pracowników sezonowych, osób zatrudnionych dorywczo oraz pracujących dzieci, które mają na utrzymaniu mieszkających oddzielnie matkę, ojca bądź obojga rodziców.

Pracownicy sezonowi i zatrudnieni dorywczo mają prawo do dodatku na ogólnych zasadach, jeśli są głównymi lokatorami, a źródłem ich utrzymania jest praca własna na podstawie umowy. Jeżeli są oni współlokatorami, otrzymają dodatek wówczas, gdy w ciągu roku poprzedzającego reformę czynszów — przepracowali minimum 9 miesięcy i aktualnie są zatrudnieni na okres co najmniej 9 miesięcy.

Dzieciom utrzymującym matkę lub ojca, mieszkających oddzielnie — nie przysługuje dodatek z tego tytułu.

Ostatnie dwa pytania dotyczą rencistów. **Pierwsze — czy rencista pracujący na połowie etatu otrzymuje dodatek do renty czy też do płacy? Drugie — czy renciście będącemu głównym lokatorem w rodzinie pracującej przysługuje dodatek?**

Odpowiedź na pierwsze pytanie — rencista otrzyma dodatek do pensji. Odpowiedź na drugie pytanie jest negatywna.

Polskie dywany w japońskich mieszkaniach

ŁÓDŹ PAP. Nawet w dalekiej Japonii znaleźć można w mieszkaniach dywany „Made in Poland". Dywanów eksportujemy rocznie za ok. 1,5 mln zł. dew. Wędrują one do kilkunastu krajów świata — głównie europejskich i Bliskiego Wschodu. Zagraniczni kupcy nabywają od nas zarówno tradycyjne dywany typu perskiego, jak też igłowe, chodnikowe i in. Na życzenie klientów z Iraku, jednego z naszych największych odbiorców, produkuje się specjalne dywaniki o niewielkich rozmiarach, zwane modlitewnikami.

Ostatnio szczególnie modne stały się dywany imitujące ręcznie wykonane, o barwnych wzorach widocznych również na spodniej stronie, czyli jak gdyby dwustronne. Produkcję tego typu dywanów podjęły łódzkie zakłady im. T. Ajzena. Stało się to możliwe dzięki sprowadzeniu z zagranicy odpowiednich krosien. Do końca roku fabryka wykona kilka tysięcy metrów kwadr. tych najmodniejszych dywanów.

Projekt uniwersalnego drobnicowca

GDAŃSK PAP. W Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych nr 1 w Gdańsku opracowano projekt uniwersalnego drobnicowca. Ma to być statek o nośności ok. 7,5 tys. DWT, przystosowany do przewozu ziarna. Kadłub całkowicie spawany ze wzmocnieniami przeciwlodowymi pozwala na pływanie w różnych warunkach geograficznych, m. in. na wodach arktycznych. Wnętrza ładowni, bez podpór i przegród, ułatwią sprawny załadunek towarów. Jednostka zostanie wyposażona w 16 bomów — urządzeń do samodzielnego przeładunku.

Obecnie w Stoczni Gdańskiej czyni się przygotowania do podjęcia produkcji tych statków w roku 1967.

Międzynarodowy kongres hodowców koni

WARSZAWA PAP. W środę na Służewcu w Warszawie rozpoczął obrady międzynarodowy kongres hodowców koni.

W czasie kongresu, który trwać będzie od 18 do 30 sierpnia omawiane będą problemy związane z rozwojem hodowli koni, z dążeniem do poprawy ich klasy i użyteczności.

„Dmuchana" kukurydza wkrótce w sprzedaży

WROCŁAW PAP. Obok popularnego na rynku dmuchanego ryżu ukaże się w najbliższym czasie dmuchana kukurydza, przypominająca w smaku gotowaną. W tych dniach Wrocławskie Zakłady Koncentratów Spożywczych uruchomiły produkcję tej kukurydzy. Pierwsze partie nowego przysmaku skierowane zostaną do sklepów jeszcze przed końcem bieżącego miesiąca.

Z bocianiego gniazda

STATKI NA WEJŚCIU:

M/S „PROSNA" — z Danii pod balastem.
S/S „JEDNOŚĆ ROBOTNICZA" — z Danii pod balastem.
M/S „RUSAŁKA" — z Norwegii z drobnicą.

STATKI NA WYJŚCIU:

S/S „SOLDEK" — do Danii z węglem.

REORGANIZACJA LINII REGULARNYCH

Celem zwiększenia częstotliwości odjazdów do portów irlandzkich i do Rouen powstanie od 1.IX. br. z połączenia linii francuskiej i zachodnio-angielskiej, linia francusko-irlandzka z następującą rotacją: Szczecin — Rouen — Dublin — Belfast — Cork — Szczecin.

Linia ta będzie obsługiwana przez dwa statki m/s „Wila" i m/s „Goplana".

Po „A" trzeba powiedzieć „B"

OSTATNIE „morskie" Plenum Komitetu Wojewódzkiego PZPR bez osłonek stwierdziło, że mimo, a raczej na skutek bardzo szybkiego tempa rozwoju naszej gospodarki morskiej nie ustrzegliśmy się w tej gałęzi przemysłu od wielu dysproporcji, których likwidacja jest niezbędnym warunkiem dalszego szybkiego i kompleksowego marszu naprzód tej tak ważnej gałęzi naszej gospodarki narodowej.

Dysproporcji tych jest kilka, zarówno między poszczególnymi branżami gospodarki morskiej jak i w samych branżach. Dziś chcemy zająć się jedną z tych dysproporcji — **między rozwojem gospodarki morskiej, a jej zaplecza kadrowego.**

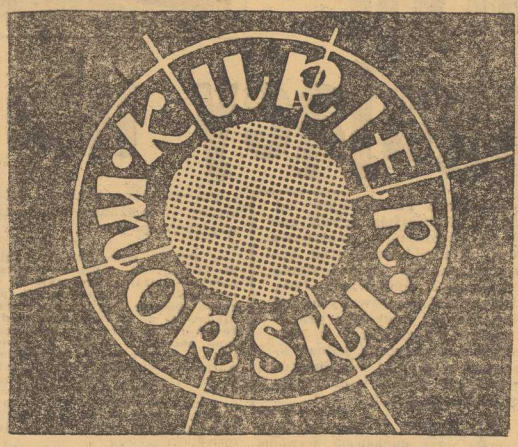
Nie ulega wątpliwości, że w dziedzinie zlikwidowania narosłych tu w ciągu minionych lat dysproporcji zrobiono wiele. Oprócz istniejących od lat Państwowej Szkoły Morskiej i Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni powołano do życia Zasadnicze Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Świnoujściu i Darłowie, a ostatnio Państwową Szkołę Rybołówstwa Morskiego i Państwową Szkołę Morską w Szczecinie. Można obecnie zaryzykować twierdzenie, że szkoły te pod względem ilościowym zapewnią dopływ kadr dla floty handlowej i rybackiej, zarówno oficerskich jak i szeregowych. Oczywiście zakładając, że wraz z rozbudową tonażu PMH i floty łowczej będą i one rozbudowywane.

DYSPROPORCJA, o której mówimy jest innego rodzaju, NIE ILOŚCIOWEGO, LECZ JAKOŚCIOWEGO. Nie mam zamiaru oczywiście twierdzić, że nasze szkolnictwo morskie jest postawione na niskim poziomie, i że fachowcy wykształceni w szkołach morskich nie są przygotowani do pełnienia swych funkcji. Jak wiadomo zarówno PSM jak i PSRM mają ustaloną renomę nie tylko w kraju, ale i za granicą, a nasi marynarze i rybacy są ceniony mi na świecie fachowcami.

Problem nie polega więc na niskim poziomie szkół morskich, lecz na fakcie, że zarówno we flocie handlowej jak i rybackiej zachodzą ogromne zmiany jeżeli chodzi o wyposażenie ich w nowoczesny sprzęt nawigacyjny, mechaniczny czy przetwórczo-połowowy, że wykształcenie na poziomie średnim zaczyna nie wystarczać. Zmiany te są szczególnie widoczne we flocie rybackiej, jeszcze przed kilku laty uważanej za kopciuszka w porównaniu z flotą handlową. W istocie była ona technicznie i nawigacyjnie kopciuszkiem, wystarczyło porównać warunki na lugrotrawlerach czy nawet parowych trawlerach z warunkami na statkach handlowych. Różnica była kolosalna i nie bez przyczyny rybołówstwo cierpiało na kompleks niższości. Ale dziś nasze rybołówstwo dysponuje już trawlerami - przetwórniami i trawlerami - zamrażalniami, które nie tylko w niczym nie różnią się od motorowych statków handlowych, ale są nawet wyposażone nowocześniej, tak w sprzęt radio-nawigacyjny, jak i urządzenia przetwórcze.

CO ważniejsze rozszerzył się znacznie zakres połowów naszej floty rybackiej. Z Bałtyku i Morza Północnego, a więc z łowisk tradycyjnych, po których — jak mówią rybacy — pływa się na nos — przeszło nasze rybołówstwo na łowiska atlantyckie, wymagające już kwalifikacji kapitana żeglugi wielkiej. Mało tego, dowódca nowoczesnego statku rybackiego musi znać nie tylko nawigację, meteorologię, ale także oceanografię oraz ekonomię i organizację prowadzenia przedsiębiorstwa, bo w gruncie rzeczy współczesne jednostki są takimi pływającymi przedsiębiorstwami. Podobnie przedstawia się sprawa i we flocie handlowej, która wymaga od kadry oficerskiej oprócz tradycyjnej wiedzy morskiej, oczywiście w znacznie rozszerzonym zakresie, także znajomości coraz nowocześniejszych urządzeń mechanicznych, nawigacyjnych i łącznościowych oraz prawa międzynarodowego, ekonomiki i zwyczajów handlowych wielu portów.

Przekształcenie PSM i PSRM w szkoły wyższe jest także konieczne dlatego, że wśród młodzieży notuje się obecnie pęd do zdobywania wyższego wykształcenia, może



Miesięczny dodatek „Kuriera Szczecińskiego" Nr 7 (13)

się więc zdarzyć, że za lat kilka szkoły morskie staną przed problemem braku kandydatów.

Potrzebne jest jednak nie tylko podniesienie na wyższy stopień szkół morskich. Dojrzały już chyba warunki do tego, aby połączyć państwowe szkoły morskie i państwowe szkoły rybołówstwa morskiego w jedne uczelnie w Szczecinie i Gdyni. Jak już powiedzieliśmy — wynikający ongiś z różnic w wyposażeniu technicznym i nawigacyjnym oraz zakresu pływania — kompleks niższości szkolnictwa rybackiego przeszedł do historii. Dziś kapitan żeglugi wielkiej rybackiej musi w takim stopniu znać nawigację czy inne przedmioty żeglarskie, co kapitan marynarki handlowej. Podobnie ma się rzecz z wydziałami maszynowymi. Nie ma więc już dziś zasadniczych różnic w zakresie nauki w PSM i PSRM. Ogromna większość przedmiotów jest wykładana na takim samym poziomie w obu typach szkół. Specjalizację połowową można wprowadzić na ostatnim roku studiów.

POŁĄCZENIE szkół morskich ze szkołami rybołówstwa morskiego pozwoli lepiej wyposażyć pracownie — dotychczas organizowane w każdej ze szkół we własnym zakresie — umożliwi lepszą organizację tych szkół i niewątpliwie obniży koszty utrzymania szkolnictwa morskiego.

Niniejsze uwagi traktuję jako dyskusyjne, wydaje mi się jednak, że jeżeli powiedzieliśmy owe przysłowiowe „A" w szkolnictwie morskim, rozwijając je ilościowo do niezbędnych rozmiarów, to trzeba także powiedzieć „B" i postawić to szkolnictwo na poziomie, od powiadającym rosnącym wymaganiom floty handlowej i rybołówstwa.

A. KILNAR

Nowoczesność na stoczniowych pochylniach

WYTYCZNE planu na lata rozszerzenie eksportu maszynowe zadania postawiono przed tym również przed stoczniami.

1966—1970 zakładają poważne i urządzeń. Szczególnie wysoprzemysłem maszynowym, a w

Zadania eksportowe Stoczni Szczecińskiej stanowią około 65 proc. planu produkcji, przy czym nie są to zadania ostateczne, ponieważ w dalszym ciągu trwają rozmowy kontraktowe z armatorem zagranicznym i prawdopodobnie zadania te zostaną w znaczny sposób zwiększone.

Sytuacja na światowym rynku okrętowym jest niezmiernie skomplikowana i trudna. Wielu tradycyjnych eksporterów próbuje odzyskać utracone pozycje. Na całym świecie są prowadzone poważne badania i energiczna działalność zrzeszeń właścicieli stoczni, której celem jest uzyskanie zamówień. Następuje szeroka modernizacja stoczni, wprowadza się bardzo nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne. Stocznie otrzymują potężną pomoc finansową od swych rządów. Równocześnie przybywają nowi partnerzy, których przed kilku laty w ogóle nie było, lub w bardzo minimalnym stopniu uczestniczyli w światowej produkcji okrętowej.

W tej skomplikowanej sytuacji umocnienie wysokiej pozycji polskiego przemysłu okrętowego w świecie wymaga specjalnego wysiłku, opartego na poważnych badaniach i szybkim działaniu, zmierzającym do budowy nowoczesnych, niezawodnych i po konkurencyjnych cenach statków. Innej drogi nie ma. Komitet Centralny Partii i Rada Ministrów pozytywnie oceniły inicjatywę polskich okrętowców. Przygotowuje się obecnie uchwałę rządu, która wytyczy kierunki rozwoju polskiego przemysłu okrętowego i przemysłów towarzyszących oraz ustali warunki i pewne preferencje, zapewniające prawidłowy rozwój budownictwa okrętowego.

Obecnie sytuacja w Stoczni Szczecińskiej mimo dość wysokiej oceny produkcji, zarówno ze strony armatorów krajowych jak i zagranicznych oraz towarzystw klasyfikacyjnych, w konfrontacji z kierunkami działania w stoczniach światowych musi budzić w nas uzasadniony niepokój. Wprawdzie statki nasze zostały zaliczone do grupy A (najwyższej) — istnieje jednak jeszcze wiele mankamentów zarówno natury wewnętrznej jak i zewnętrznej, które muszą być szybko poprawione.

Stocznia budując i eksportując statki jest jednocześnie eksporterem wielu urządzeń, maszyn, osprzętu i wyposażenia, które instaluje się na statkach, a których jest bardzo wiele. Jakość tych urządzeń, które często eksportowane są wyłącznie wraz ze statkiem

(Dokończenie na str. 3 „K. M.")

(Dokończenie na str. następnej)

„Aconit" i „Burza"

Kroniki wojenne zanotowały wiele przykładów, i to od samego wybuchu wojny począwszy, współdziałania polskich marynarzy z francuskimi, a potem wspólnych akcji polskich i francuskich okrętów.

Początek działań wojennych zastał dwa polskie okręty szkolne na wodach podległego wówczas Francji — Maroka. Były to transportowiec „Wilia" i szkuner „Iskra", odbywające rejsy szkoleniowe z podchorążymi młodszego rocznika. Awaria maszyn „Wilii" sprawiła, że okręt ten od 30 lipca 1939 roku przebywał w Casablance, dokąd też dwa tygodnie później przybyła „Iskra". 25 sierpnia ta ostatnia wyszła w dalszy rejs, lecz po pięciu dniach na rozkaz radiowy zawróciła do Casablanki; przybyła tu 2 września, a więc w przeddzień przystąpienia Anglii i Francji do wojny.

Polscy marynarze zostali włączeni do pełnienia służby obserwacyjnej i wartowniczej u wejścia do portu, wspólnie z żołnierzami i marynarzami francuskimi. Zaczątkowane tak braterstwo broni wystawiło Polaków na wielką próbę odwagi i ofiarności w dniu 13 września, kiedy stojący w porcie francuski krążownik minowy „Pluton" wyleciał w powietrze wskutek detonacji śmiercionośnego ładunku. Oba polskie okręty znalazły się również w poważnym niebezpieczeństwie, jednak bardziej zagrożona „Iskra" zdołała odkotwiczyć i wycofać się z zagrożonego rejonu, gdzie łatwo mogła paść pastwą płomieni. Zanim wszakże okręt wyszedł z portu, wysłał motorówkę na pomoc rannym Francuzom. Była ona pierwsza na miejscu tragedii i przewiozła około trzydziestu rannych na pokład „Iskry", gdzie został urządzony pierwszy punkt opatrunkowy.

Rannych było w sumie kilkudziesięciu, a zabitych ponad dwustu. Podczas urządzonej na ich cześć uroczystości żałobnej, francuski admirał, dowódca sił morskich w Casablance, w gorących słowach podziękował Polakom za okazaną pomoc w akcji ratowniczej. (Dodać można, że dwunastu członków załogi „Wilii" również odniosło rany, od odłamków padających na okręt). W sześć tygodni później załoga motorówki z „Iskry", która pierwsza pospieszyła na pomoc „Plutonowi", otrzymała wysokie odznaczenia francuskie — pierwsze ordery i medale wojskowe uzyskane w tej wojnie.

Przeszło siedem miesięcy później Polacy walczyli u boku Francuzów w Norwegii, pod Narwikiem, było to jednak współdziałanie oddziałów lądowych. Z trzech natomiast użytych do akcji pod Narwikiem okrętów polskich, jeden („Burza") przewoził na oddziek frontowy dowódce francuskich strzelców alpejskich, generała Bethouart. Ten sam okręt działał w następnym miesiącu u brzegów Calais, zwalczając niemieckie oddziały pancerne posuwające się wzdłuż francuskiego wybrzeża.

Inny polski okręt „Błyskawica", brał udział w ewakuacji pod Dunkierką. Tam, w nocy na 31 maja, „Błyskawica" udzieliła pomocy dwom francuskim niszczycielom, z których „Cyclone" został trafiony torpedą niemieckiego ścigacza i uszkodzony, a „Sirocco" — zatopiony. Polacy uratowali piętnastu rozbitków z tego drugiego okrętu i przekazali na brytyjski trawler.

Po kapitulacji Francji, gdy część floty francuskiej, znajdująca się w portach brytyjskich została przejęta przez Anglików, Polacy obsadzili kilka okrętów pozbawionych załóg. Potem rosnąca w siły flota „Wolnych Francuzów" przejęła na powrót te okręty i między polskimi i francuskimi marynarzami niejednokrotnie dochodziło do bliskiej współpracy operacyjnej.

Na wiosnę 1942 roku polski okręt podwodny „Jastrząb" bazujący w Lerwick na głównej z Wysp Szetlandzkich wchodził w skład tej samej alianckiej flotylii okrętów podwodnych, do której należał francuski o. p. „Minerve". Wraz z innymi

NOWOCZESNOŚĆ na stoczniowych pochylniach

(Dokończenie ze str. poprz.)

(bez eksportu bezpośredniego) ma znaczny, a często nawet decydujący wpływ na jakość statku, na opinię o naszej produkcji a co za tym idzie na możliwość eksportu statków i rozszerzenie jego zasięgu.

Niestety obserwujemy negatywne zjawisko u poddostawców, którzy niechętnie podejmują współpracę ze stocznią, ponieważ nasze wymagania są bardzo wysokie, a niektórzy chętnie wycofaliby się z tej współpracy. Jesteśmy trudnym i dokuczliwym odbiorcą, a niestety będziemy zmuszeni zwiększać nasze wymagania, aż do wycofania z produkcji pewnych urządzeń, które obniżają jakość gotowego statku.

WARUNKIEM wykonania zadań eksportowych i produkcji dla armatorów krajowych, których wymagania i słusznie, nie są wcale niższe od żądań odbiorców zagranicznych, musi być wysoki poziom techniczny, estetyka i niezawodność produkowanych urządzeń, a więc i całego statku. Nie ma w tej chwili i nie będzie różnicy w jakościowym wykonaniu statków dla armatora krajowego i zagranicznego. Nasza działalność zawarta w programach, które zawierają setki pozycji, wybiega poza rok 1970 i koncentruje się w trzech następujących kierunkach:

— prace konstrukcyjno-badawcze
— prace technologiczne
— działalność organizacyjna.

W DZIEDZINIE konstrukcyjnej — trwają prace nad przygotowaniem dokumentacji i rozpoczęciem budowy 10 nowych typów statków, w tym drobnicowców 10 i 12,5 tys. DWT, statków hydrograficznych, masowców 15,6 i 23 tys. DWT, przyczym te ostatnie będą największymi statkami budowanymi w Polsce. W tej sytuacji będziemy jedyną w Polsce i jedną z nielicznych stoczni w świecie, budującą równolegle taką liczbę różnych statków, co wymaga specjalnego przygotowania kadr i organizacji. Na statkach tych będą stosowane nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne, a więc: hydrauliczne sterowanie świetlików, elektryczne przyrządy do kontroli załadunku, zdalny system ciągłego pomiaru paliwa w zbiornikach siłowni i poza siłownią, automatyzacja systemów rurarskich, w szerszym zakresie tworzywa sztuczne, wyeliminujemy nitowanie, zastosujemy przybudowie kadłubów stal o podwyższonej wytrzymałości (co zmniejszy ciężar kadłuba statku B-447 o ok. 300 ton), zastosujemy do wyposażenia statków materiały niepalne, wprowadzimy centralne sterowanie silnikiem głównym z kabiny dźwiękochłonnej, zespoły prądotwórcze w siłowni będą montowane w pomieszczeniach zamkniętych i dźwiękochłonnych, zastosujemy nowe farby m. in. świecące oraz odbijające promienie cieplne.

Ogólnie biorąc dążymy w nowych konstrukcjach do automatyzacji i sterowania hydraulicznego, zmniejszenia ciężaru statku, poprawienia bezpieczeństwa pożarowego, poprawienia warunków pracy załogi i uzyskania wyższych wskaźników eksploatacyjnych.

W ZAKRESIE technologii zamierzenia nasze zmierzają w kierunku: rozszerzenia metody etapowo-rejonowej budowy kadłubów na wszystkie statki, wprowadzenia całkowitej automatyzacji ciągów wstępnej obróbki blach i profilów z centralnym sterowaniem, zwiększenia ilości zmechanizowanych narzędzi, dalszej automatyzacji spawania, utworzenia oddziału tworzyw sztucznych, dalszego rozszerzenia zakresu prefabrykacji i makietyzacji, zwiększenia mechanizacji prac ręcznych, mechanizacji prac konserwacyjno-malarskich, wprowadzenia malowania hydraulicznego, szerokiego wprowadzenia konteneryzacji i paletyzacji, usprawnienia transportu wewnętrznego poziomego i pionowego.

Aby zamierzenia te mogły być wykonane musimy uruchomić cały poważny zespół środków organizatorskich, do których m. in. należy zaliczyć:

— systematyczne podnoszenie kwalifikacji całej załogi łącznie z kierownictwem wszystkich szczebli,

— podnoszenie roli i rozszerzenie zakresu działania, a także wyposażenie w nowoczesne przyrządy — aparatu kontroli technicznej,

— niezbędne zmiany w metodach zarządzania i kontroli, metodyce planowania operatywnego produkcji, rozszerzenie metody „Perth'a".

— spowodowanie dostaw bardziej nowoczesnego i jakościowo niezawodnego sprzętu od kooperantów,

— poprawa warunków pracy załogi i podniesienie kultury miejsca pracy.

Całość naszej działalności oprzemy na kompleksowych programach działania, zapewnimy niezbędne środki dla realizacji i kontroli wykonania i na tej podstawie będziemy oceniać poszczególne komórki organizacyjne, kierownictwo i załogę, stosując prawidłowe bodźce ekonomiczne.

STANISŁAW FORTUŃSKI
naczelny dyrektor Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego

Prototyp — wymagający ulepszeń

W NIEKTÓRYCH większych portach europejskich od pewnego czasu trwają badania nad możliwością użycia nowoczesnych maszyn liczących w celu optymalnego planowania i koordynacji pracy portów. Przewidywane stąd korzyści, wynikające zarówno z racjonalnego wykorzystania nabrzeży i sprzętu, jak i właściwego dysponowania flotą są tak oczywiste, że pod naciskiem zainteresowanych kół żeglugowo-portowych przedstawiono już konkretne propozycje takiego urządzenia na wystawie żeglugowej w Rotterdamie (r. 1963). Jego przydatność praktyczna jednak okazała się zbyt mała, gdyż osiągnięte wyniki nie pozwoliły rozwiązać wielu krzyżujących się zadań i powstających stąd konfliktów w pracy wielkiego portu.

Tymczasem jednak nadchodzą bardzo ciekawe w tym względzie informacje z portów radzieckich. Wynika z nich, że w Centralnym Instytuci Badawczym Marynarki Radzieckiej zbudowano centrum maszyn liczących, które będzie planować prace portów i żeglugi w basenie Morza Bałtyckiego.

Automatyczny dyspozytor będzie otrzymywał informacje od kapitanów statków, radzieckich portów, zagranicznych maklerów, zarządów kolei i żeglugi śródlądowej oraz ich klientów, t.zn. dysponentów towaru. Opracowując ten strumień informacji automatyczny dyspozytor weźmie pod uwagę będące do dyspozycji wolne nabrzeża i pozycje zbliżających się do portu statków. Wyniki obliczeń wskażą dokąd i kiedy najlepiej i najkorzystniej będzie skierować statek. Automatyczny dyspozytor będzie „widział" wszystkie statki już wtedy, gdy będą się one znajdować w odległości pięciu do siedmiu dni drogi od swoich portów przeznaczenia.

OPISANE wyżej urządzenie, stanowiące rewelację w skali światowej, ma być uruchomione jeszcze w bieżącym roku.

Na tle tak wspaniałych osiągnięć nasza szczecińska Centralna Dyspozytornia Portowa nie wygląda oczywiście imponująco. Niemniej jednak warto przypomnieć, że to właśnie u nas w Szczecinie, jako pierwszym porcie polskim, zrodziła się idea centralnego ośrodka dyspozycji portowej, który powołano przeszło rok temu przy współdziałaniu wszystkich zainteresowanych portem przedsiębiorstw i instytucji.

Centralna Dyspozytornia, w której w 24-godzinnych dyżurach stale ze sobą współpracują przedstawiciele Zarządu Portu, kolei, spedytorów, Polskiej Żeglugi Morskiej i Morskiej Agencji przyczyniła się niewątpliwie do poprawy obsługi statków i lepszego wykorzystania nabrzeży, urządzeń przeładunkowych i magazynów oraz wagonów kolejowych i barek. Mówią o tym wymownie liczby, szczególnie te, które określają czas odprawy statków. Z wielu innych przytoczymy tu tylko dwie porównawcze — z lat 1961 i 65. Jeżeli w I półroczu 1964 r. czas zaoszczędzony w stosunku do dozwolonego dla postoju statków według umów czarterowych wynosił 41,9 proc., to w pierwszym półroczu 1965 r. procent ten wynosił 48,4. Poprawił się też współczynnik obrotu wagonów. Centralizacja zamówień wagonów przez spedytorów z możliwością dokonywania korekt ich spływu na nabrzeża, zależnie od potrzeb wynikających z nierytmiczności pracy przeładunkowej, pozwoliła uelastycznić w dużym stopniu pracę dyspozycyjną.

Wzajemna bezpośrednia wymiana informacji pozwala operatywnie wkraczać wszędzie tam, gdzie aktualna sytuacja tego wymaga. Skrócona droga doręczania dokumentów przewozowych pozwala na ich szybkie opracowanie, co również wpływa bardzo korzystnie na szybkość odprawy statków, towaru, wagonów i barek.

TAKIE są — w dużym oczywiście skrócie — plusy dotychczasowej działalności naszej Centralnej Dyspozytorni. Nie należy się jednak łudzić, że stanowi ona już rzecz skończoną i jest instrumentem działającym wszechstronnie i zupełnie sprawnie.

Oto niektóre sprawy, które można i należałoby uzupełnić, względnie poprawić.

— Przede wszystkim zagadnienie lokalizacji. Obecne pomieszczenia Centralnej Dyspozytorni są stanowczo za ciasne, co nie pozwala poszczególnym jej uczestnikom, a w szczególności spedytorom i maklerom utrzymywać tam potrzebnej liczby pracowników i zapewnić im odpowiednie warunki wydajnej pracy. Trzeba zatem znaleźć możliwie szybko nowe, odpowiadające wymogom pomieszczenia dla Centralnej Dyspozytorni. Jest to jeden z warunków nieodzownych dalszego jej rozwoju.

— Dalsza sprawa — to zagadnienie łączności telekomunikacyjnej. Dotychczas brakuje ona wyłącznie na telefonach. Nowoczesny ośrodek dyspozycji morskiej nie może należycie spełniać swojej roli bez takich urządzeń jak radio, umożliwiające bezpośrednie łączenie się ze statkami na falach ultrakrótkich. Za pomocą stacji radiowych typu UKF, w które zaopatrzono u nas już holowniki i pilotówki, można by nawiązywać łączność ze statkami, zbliżającymi się do portu i przed nie z nimi sprawy ładunków, prospektów ładunkowych, przewidywanego czasu postoju w porcie, nabrzeża, przy którym statek ma zacumować itp. Pracę poszczególnych komórek dyspozytorni usprawniłoby też zakomunikowanie połączenia telefoniczno-selektorowe. Obydwa te urządzenia są produkowane u nas w kraju. Nie powinny więc zaistnieć szczególne trudności w ich nabyciu i możliwie szybkim zainstalowaniu.

TYLE odnośnie miejsca i narzędzi pracy. Mam jeszcze kilka uwag z zakresu organizacji. Zasadniczym organem Centralnej Dyspozytorni jest odbywająca się codziennie konferencja dyspozytorska. Zapadają na niej wiążące wszystkich klientów portu decyzje, dotyczące pracy portu na najbliższe 24 godziny. Winni więc w niej uczestniczyć przedstawiciele wszystkich przedsiębiorstw biorących udział w obrotach portowych, a tak niestety nie jest. Brak bowiem na konferencji tak ważnych dla portu partnerów jak Węglokoks, Centrala Produktów Naftowych i przedsiębiorstwa kontrolne. Trudno w tych warunkach o pełną koordynację ruchu statków węglowych i zbiornikowców. Należałoby się również zastanowić, czy na konferencji dyspozytorskiej nie powinien także zasiadać przedstawiciel Kapitanatu Portu dla zorientowania się w planie pracy portu na najbliższą dobę i wniesienia do niego swoich uwag. Że uwagi te mogą być nieraz bardzo istotne, tego udowadniać chyba nie potrzeba.

I JESZCZE jedna, moim zdaniem, ważna sprawa: Główny Dyspozytor, będący naczelnym arbitrem w stosunkach między poszczególnymi adiacentami

(Dokończenie na str. 3)

KIERUNEK —

Pojęcie uprawiania żeglugi morskiej kojarzy się, w naszym kraju z liniami żeglugowymi, zwanymi też często liniami regularnymi. Jest to zresztą, do pewnego stopnia, zrozumiałe biorąc pod uwagę, szeroko spopularyzowany dorobek, jaki mamy do zanotowania w ostatnim 20-leciu w dziedzinie rozwoju żeglugowych połączeń liniowych ze wszystkimi niemal zakątkami świata i niezmiernie szybkiego wzrostu tonażu pięknych i nowoczesnych statków, obsługujących te szlaki.

Mało kto — z wyjątkiem dość wąskiego grona ludzi mających bezpośredni kontakt z tymi zagadnieniami — orientuje się w strukturze floty handlowej i metodach jej eksploatacji. Dopiero w ostatnich latach coraz częściej można spotkać w prasie publikacje dotyczące żeglugi transportowej. Wiązało się to niewątpliwie z zakupem za granicą statków typu Liberty i Empire, które — praktycznie rzecz biorąc — dały początek oceanicznej żegludze trampowej. Rozwoju tej ważnej dla gospodarki narodowej żeglugi nie można było jednak opierać na tonażu używanym. Dlatego też rozpoczęto jednocześnie prace nad budową serii nowoczesnych statków trampowych, które pozostając w służbie przez okres 20—30 lat stanowiłyby podstawę długofalowego programu rozwoju tramping'u, zgodnie z postulatami stawianymi mu przez rozwój gospodarczy kraju. Z uwagi na postępującą specjalizację tonażu i różnorodne warunki stawiane statkom przy przewożeniu poszczególnych rodzajów ładunków, właściwy wybór wielkości, typu statku i jego parametrów techniczno-eksploatacyjnych — był niesłychanie trudny. Drogą różnych kompromisów i prób optymalnego rozwiązania, wykluczających się niekiedy wzajemnie dylematów, zrodził się w rezultacie projekt „masowca uniwersalnego" typu B—512 wielkości ok. 14 500 DWT, którego budowa powierzona została Stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie. Pierwszy egzemplarz tej serii m/s „KOLEJARZ" wszedł do eksploatacji w grudniu 1963 r. Następnymi były „STOCZNIOWIEC", „TRANSPORTOWIEC" i „CHEMIK". Wkrótce Polska Żegluga Morska otrzyma następny statek — m/s „HUTNIK". Cała seria, której ukończenie planowane jest na początku 1967 r. będzie obejmować 9 statków o łącznej nośności ok. 130 000 DWT. Następnie kontynuowana będzie zmodyfikowana nieco wersja tego samego statku, już mniej „uniwersalnego", typu B—520, o nośności 15 500 DWT, których do roku 1968 wejdzie do eksploatacji 4 o tonażu 62 000 DWT.

Na stoczni włoskiej ulokowano zamówienie na dwa statki do przewozu ciężkich ładunków masowych tzw. „rudowców" o nośności ok. 23 000 DWT każdy. Pierwszy z nich m/s ZIEMIA SZCZECIŃSKA wejdzie do służby już w styczniu 1967 r., drugi — m/s ZIEMIA LUBUSKA — w dwa miesiące później. W ostatnich dniach sfinalizowano pomyślnie umowę na budowę dwu nieco większych statków podobnego typu na stoczni angielskiej. Pierwszy z nich wejdzie do eksploatacji w końcu przyszłego roku, następny zaś w kilka miesięcy później. Statki te, z uwagi na swą specjalizację przystosowane będą do tzw. przewozów jednokierunkowych przy przebywaniu drogi po ładunek pod balastem. Planowane ich zatrudnienie obejmuje ładunki głównie importowe, jak rudy, surowce fosforowe, zboże; nie wyklucza się jednak możliwości przewożenia również dużych partii węgla w eksporcie na najbardziej nawet oddalone rynki zbytu. Zapotrzebowanie na ten typ statku jest tak wielkie, że w latach 1969—70 flota trampowa wzbogaci się o dalszych 6 statków podobnej wielkości, które zbudowane zostaną już na stoczni krajowej. Rozważa się również możliwość budowy jeszcze większego „masowca" wielkości ok. 40 000 DWT.

Mimo tak szerokiego programu rozbudowy floty trampowej, pozostaje jeszcze problem tonażu o tradycyjnej wielkości ok. 10 000 DWT. Stare „liberianki", których dotychczasowa eksploatacja dała przekraczające najśmielsze oczekiwania wyniki, ulegają coraz bardziej czasowi i liczba ich nieuchronnie się zmniejsza. Wprawdzie,

„Aconit" i „Burza"

(Dokończenie ze str. 1 „K. M.")

jednostkami flotylii brały one udział w akcji osłaniania konwojów płynących na Daleką Północ, do Murmańska i Archangielska. Współpraca polsko-francuska trwała jednak krótko, gdyż „Jastrząb" został 2 maja 1942 r. omyłkowo zatopiony przez dwa alianckie eskortowce.

Znacznie dłużej trwała współpraca „Burzy" z eskortowcami francuskimi w osłonie konwojów transatlantyckich. Grupa eskortowa „B-3", do której należała „Burza" i trzy francuskie korwety przeprowadziła przez ocean skutecznie wiele konwojów, odpierając przy tej okazji groźne ataki licznych stad U-Bootów, grasujących po Atlantyku.

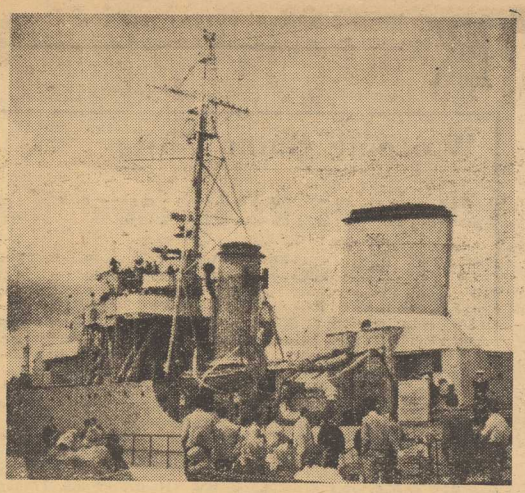
Szczególnie pamiętny był przebieg operacji konwojowej w marcu 1943 roku, kiedy grupa „B—3" eskortowała konwój HX—228, wracający z Kanady do Anglii. W skład tej grupy wchodziły dwa niszczyciele brytyjskie, dwa polskie („Burza" i „Garland") oraz trzy francuskie korwety „Aconit", „Renoncule" i „Roselys"). Przejście konwoju HX—228 obfitowało w wiele pełnych napięcia akcji, przy czym losy bitwy były zmienne i obie strony odniosły oprócz sukcesów tak że i niepowodzenia.

Głównym bohaterem okazała się francuska korweta „Aconit" pod dowództwem kpt. Levasseura, której powiodła się rzadka sztuka skutecznego zaatakowania i zatopienia dwóch U-Bootów w przeciągu jednego dnia! Tobiac pierwszy z nich, francuska korweta dokończyła ataku zapoczątkowanego przez okręt dowódcy eksorty, „Harvester". Niszcząc zaś drugi ta sama korweta pomściła zatopienie przed niewielu godzinami tegoż właśnie „Harvestera", uszkodzonego w walce z pierwszym U-Bootem.

Potem dowódca „Aconita", na którego pokładzie było kilkudziesięciu rannych rozbitków, i to zarówno marynarzy alianckich, jak i niemieckich jeńców, zażądał pomocy lekarza, gdyż na „Aconicie" był jedynie sanitariusz. Wtedy zapadła decyzja przekręłowania lekarza z „Burzy" na francuską korwetę. W burzliwą atlantycką noc por. mar. dr Andrzej Ożegowski opuszczony został z „Burzy" na tratwie, po czym polski okręt wycofał się, a dotratwy ostrożnie podszedł „Aconit" i podjął polskiego lekarza na pokład. Później zarówno por. Ożegowski, jak i dowódca „Burzy" kpt. Franciszek Pitułko zostali dekorowani francuskimi odznaczeniami.

W wielu innych operacjach polskie i francuskie okręty walczyły przeciwko wspólnemu nieprzyjacielowi. Trudno je tu wszystkie wyliczać, dość wspomnieć o najważniejszej, inwazji w Normandii, w której wzięło udział wiele okrętów obu flot.

JERZY PERTEK
ZAP



Niszczyciel „Burza" jako okręt - muzeum Marynarki Wojennej przy nabrzeżu w Gdyni.

Porty świata

Marsylia

NAJWIĘKSZY i najważniejszy z portów śródziemnomorskich Francji. Jest położony na brzegu zatoki, na wschód od delty Rodanu. Miasto liczy 1 mln ludności. Szczególne znaczenie portu polega na tradycyjnych połączeniach żeglugowych z Afryką i Azją. Od bardzo dawna do specjalności portu należy ruch pasażerski, zawijają tu z reguły statki największych i najbardziej znanych linii oraz ekspresowy ruch pocztowy, obsługiwany przez szybkie liniowce. Zanurzenie portu limitowane jest zasadniczo głębokością kanału wejściowego, który ma 41 stóp. Port posiada osiem basenów, z których największe i najlepiej wyposażone — Mirabeau i Prezydenta Wilsona, obsługują największe statki. Długość nabrzeży wynosi łącznie 16,8 km, uzbrojonych w ponad 150 dźwigów do 6 ton. Możliwy jest również przeładunek na kotwicowisku, zarówno sprzętem statkowym jak i przy pomocy 10 dźwigów pływających o nośności do 150 ton.

Dwa duże elewatory zbożowe mogą pomieścić ponad 50 000 ton zboża. Specjalne hangary i urządzenia umożliwiają sprawny przeładunek owoców południowych, warzyw i ładunków chłodzonych. Marsylia jest również znanym portem, zarówno eksportowym jak i importowym (z Afryki Północnej) wina, które może być magazynowe w specjalnych zbiornikach o pojemności około 7 milionów litrów. Statkom oferuje się dostawy wody słodkiej i paliwa płynnego, dokonywane przy pomocy specjalnych 18 barek oraz możliwości remontowe w każdym zakresie.

Port de Bouc

POŁOŻONY na przeciwległym brzegu zatoki, 45 km na zachód od Marsylii, jest jednym z największych w Europie portów naftowych. Ma on połączenie rurociągiem z zachodnio-europejskimi centrami przemysłu naftowego (Strasbourg, Karlsruhe itd.). Zanurzenie portu dochodzące do 65 stóp, pozwala na zawijanie zbiornikowców o nośności do 130 000 DWT. Przez port przechodzą również znaczne ilości fosforytów, pirytów, rud żelaza i metali nieżelaznych, siarki i węgla. Port de Bouc przejmuje coraz bardziej — od ciasnej i płytkiej, jak na nowoczesne wymagania, Marsylii — ruch dużych masowców. Mniejsze statki trampowe, których zanurzenie nie przekracza 30 stóp — a więc głównie tradycyjne 10-tysięczniki — są obsługiwane nadal przez specjalizujący się w przeładunkach masowych port Sete, położony na zachód od ujścia Rodanu. (LK)

„Paragrafowce"

DAWNO i bezpowrotnie minęły czasy zupełnego wolontaryzmu w zakresie konstrukcji, wyposażenia i eksploatacji technicznej statków morskich. Dzisiaj armator — budując i eksploatując statek — musi podporządkować się przepisom klasyfikacyjnym, które określają jakie warunki techniczne powinna spełniać jednostka, aby była dopuszczona do pracy na morzu, aby mogła otrzymać odpowiednią klasę. Obok konieczności zachowywania tych warunków w okresie całego „życia" statku, armator musi ponadto przestrzegać wymogów międzynarodowych konwencji, które w jednoznaczny sposób regulują wiele istotnych w eksploatacji technicznej statku problemów. U ich podłoża leży dążenie do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa żeglugi morskiej.

Do szczególnie ważnych konwencji w tym zakresie należą:

✦ Międzynarodowa Konwencja o Liniach Ładunkowych, uchwalona w Londynie w 1930 roku, która reguluje sposób obliczenia i oznaczenia tzw. wolnej burty. Każdy statek morski powyżej 150 BRT musi mieć trwale oznaczone na burtach linie dopuszczalnego zanurzenia w różnych strefach geograficznych, porach roku, wodach itp. oraz posiadać potwierdzenie tego w Międzynarodowym Świadectwie Wolnej Burty. Maksymalnie dopuszczalne zanurzenie statku, oparte na jego wytrzymałości konstrukcyjnej, ma zapobiegać przeciążaniu, które zawsze zmniejsza bezpieczeństwo żeglugi.

✦ Międzynarodowa Konwencja o jednolitym sposobie pomierzania statków morskich, uchwalona w Oslo w 1947 roku. Organ pomiarowy którym w Polsce jest Polski Rejestr Statków dokonuje obliczeń pomiarowych, na dowód czego wystawia się świadectwo pomiarowe. Obok obliczenia pojemności statku, ustalone w wyniku pomiarów wielkości, stanowią podstawę do pobierania wszelkiego rodzaju opłat liczonych od wielkości statku, np. opłat portowych, kanałowych itp. Międzynarodowa Morska Organizacja Doradcza (IMCO) prowadzi, poprzez specjalną podkomisję tonażową, dalsze badania nad możliwością uproszczenia i unowocześnienia zasad pomiarowych.

✦ Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, uchwalona w Londynie w 1948 roku, a ratyfikowana przez Polskę w 1954 r. Konwencja ta reguluje takie sprawy jak:

— środki ratunkowe, w które musi być wyposażony statek,
— wyposażenie radiotelegraficzne i radiotelefoniczne,
— środki bezpieczeństwa przeciwpożarowego, urządzenia dla wykrywania i gaszenia pożarów.

WYMAGANE wyposażenie konwencja reguluje w sposób bardzo szczegółowy, a na każde urządzenie wymagany jest ważny certyfikat, świadczący o jego pełnej sprawności technicznej. Certyfikaty te, podobnie jak w dwóch poprzednich konwencjach, wystawia u nas PRS, w ramach czynności tzw. pozaklasyfikacyjnych.

Spełnienie wymogów określonych w tej konwencji, zmusza armatorów nie tylko do odpowiedniego wyposażenia statku w wymagany sprzęt, ale również do utrzymywania większej liczebnie załogi, które to czynniki w konsekwencji podwyższają koszty eksploatacyjne statku. Nic też dziwnego, że tak jak wszędzie, tak i tutaj, stosowane są różne drogi „omijania" rygorystycznych przepisów przez armatorów. Jednym z najbardziej ciekawych przykładów w tym względzie, jest budowa statków tzw. paragrafowców.

Są to statki poniżej 500 BRT, do których nie stosuje się wymogów konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu. Stąd też najczęściej paragrafowce posiadają 499 ton brutto, ale wykorzystując „furtki" istniejące w przepisach o sposobie pomierzania statków morskich, ich nośność i pojemność ładunkowa, dochodzą do zadziwiających wprost wielkości. Jest to możliwe dlatego, że— zgodnie z wymienionymi przepisami — do tonażu BRT nie zalicza się tych pomieszczeń statku, które nie są pomieszczeniami „zamkniętymi", tj. na trwałe obudowanymi ze wszystkich stron. Dużo tego typu pomieszczeń, tzw. otwartych, występuje na statkach ochronnopokładowych (shelterdeck'ach). Ten typ statku jest więc przy ładowym paragrafowcem.

DO JAKIEJ perfekcji w budowie paragrafowców dochodzą konstruktorzy statków, świadczą poniższe przykłady. Jeszcze 10 lat temu, największy paragrafowiec o pojemności 499 BRT miał 900 ton nośności (DWT) i około 70 tys. stóp sześciennych pojemności ładunkowej. Dzisiaj w Szwecji eksploatowane są dwa siostrzane ochronnopokładowce po 499 BRT, z których każdy ma po 1 200 DWT i 135 tys. stóp sześc. pojemności ładunkowej. W kołach fachowych twierdzi się, że to wcale nie są jeszcze granice możliwości konstrukcyjnych paragrafowców. Ostatnio np. w Goeteborgu przygotowano projekt takiego statku o nośności 1 500 ton i 175 tys. stóp sześć. pojemności ładunkowej.

Tego typu statki są bardzo popularne w żegludze przybrzeżnej i morzach zamkniętych. Często występują np. na Bałtyku, pod banderami takich państw, jak: Szwecja, Dania, Norwegia i NRF. Aby zrozumieć zainteresowanie paragrafowcami ze strony armatorów, wystarczy wspomnieć, że przy statku 500 BRT trzeba zatrudniać o ok. 30 proc. większą załogę, niż przy statku o jedną tonę rejestrową mniejszym.

Jedyną drogą zahamowania tej, bądź co bądź, niewłaściwej i niebezpiecznej praktyki z paragrafowcami, jest rozciągnięcie konwencji na wszystkie statki biorące udział w żegludze morskiej, lub zmiana przepisów o sposobie pomierzania statków morskich. Tam, gdzie w grę wchodzi bezpieczeństwo życia ludzkiego, nie powinno być bowiem żadnego omijania paragrafów.

Dr
FRANCISZEK GRONOWSKI

TRAMPING

jak wykazały doświadczenia, okres ich amortyzacji dewizowej zamknął się w kilkunastu zaledwie miesiącach i dawno już swą pracą spłaciły sumy dewizowe wydatkowane na ich zakup, jednak ich żywota mimo wysiłków ze strony służby technicznej, nie można przedłużać w nieskończoność. Z początkowej liczby zakupionych 19 sztuk, uzupełnionych potem trzema podobnymi statkami przekazanymi do trampingu przez Polskie Linie Oceaniczne, do kasacji przekazano 3. Przewiduje się jednak, że do roku 1970 ich liczba zmniejszy się o dalszych 16. Tonażu tego, z uwagi na utrzymującą się w handlu zagranicznym w niektórych relacjach, tradycyjną wielkość partii ładunkowych ok. 10 000 ton, nie zastąpi niestety żaden z wymienionych poprzednio typów. Mimo przewidywań niektórych specjalistów, że rola statku tej wielkości będzie coraz mniejsza — w naszych warunkach kwestia ta jest raczej przesądzona na korzyść popularnych 10-tysięczników. Dlatego też jest konieczne uzupełnienie stanu tej grupy statków jeszcze przed rokiem 1970 o kilkanaście jednostek. Sprawa ta jest obecnie rozważana i należy oczekiwać pozytywnych decyzji.

Również w dziedzinie małego tonażu trampowego nastąpi dalszy rozwój. Na stoczniach bułgarskich trwa budowa 10 węglorudowców wielkości 3 500 DWT, które zaczną wchodzić do eksploatacji już w końcu bieżącego roku. Następnie stocznie bułgarskie i węgierskie zbudują 25 statków do przewozu drewna o nośności 850 DWT każdy. Dalsza odnowa tonażu floty liniowej pozwoli na przejście do trampingu, zatrudnionych obecnie na liniach 6 statków po około 650 DWT i 10 statków po około 920 DWT.

Na koniec br. w skład floty trampowej wchodzić będzie:

5 statków typu B—512 („KOLEJARZE") masowiec uniwersalny po ok. 14 500 DWT — 71 000 DWT.
19 statków „Liberty" („Empire") po ok. 10 500 DWT — 202 000 DWT.
2 statki typu „Donbas" — węglowce ok. 5 000 DWT — 10 000 DWT.
5 statków różnych typów — 3 200—4 200 DWT — 17 000 DWT.
7 statków typu B—32 — węglowce po ok. 3 200 DWT — 22 000 DWT.
5 statków typu „SOŁDEK" — węglorudowce po ok. 2 600 DWT — 13 000 DWT.
4 statki różnych typów, 1 200—2 100 DWT — 6 200 DWT.
3 statki do przewozu drewna po ok. 920 DWT — 2 800 DWT.
3 statki do przewozu drewna po ok. 730 DWT — 2 200 DWT
4 statki do przewozu drewna po ok. 660 DWT — 2 600 DWT.
2 statki do przewozu żywca po ok. 660 DWT — 1 300 DWT.

Razem 59 statków o łącznej nośności ponad 350 000 DWT.

Przewiduje się jednocześnie, że całkowity tonaż polskiej floty osiągnie w tym czasie 1 400 000 DWT.

W latach 1966—1970 wejdą do służby w trampingu:

4 masowce uniwersalne po ok. 14 500 DWT — 58 000 DWT.
4 masowce typu B-520 po ok. 15 500 DWT — 62 000 DWT.
2 rudowce włoskie po ok. 23 000 DWT — 46 000 DWT.
2 rudowce angielskie po ok. 24 000 DWT — 48 000 DWT.
6 rudowców polskich po ok. 23 000 DWT — 138 000 DWT.
1 rudowiec 40 000 DWT — 40 000 DWT.
11 węglorudowców po ok. 11 000 DWT — 121 000 DWT.
10 węglorudowców po ok. 3 500 DWT — 35 000 DWT.
25 drewnowców po ok. 850 DWT — 21 000 DWT.
10 drewnowców (wycofanych z linii) po ok. 930 DWT — 9 000 DWT.
5 drewnowców (wycofanych z linii) po ok. 860 DWT — 4 000 DWT.
2 węglowce (wycofane z linii) po ok. 3 200 DWT — 6 000 DWT.

Razem — 83 statki o łącznej nośności około 588 000 DWT. Ponieważ jednocześnie ulegnie kasacji 19 statków o tonażu 178 000 DWT, stan floty trampowej w końcu przyszłej pięciolatki wyniesć powinien 123 statki o nośności 760 000 DWT, podczas gdy całkowity tonaż polskiej floty sięgać będzie 2 000 000 DWT. O coraz zdrowszej strukturze naszej floty handlowej świadczy wzrost udziału trampów w ogólnym tonażu — z 12,5 proc. w r. 1948 i 25 proc. w r. 1965 do 38 proc. w roku 1970.

W ciągu pięciu najbliższych lat tonaż trampowy wzrośnie o prawie 120 proc. przy wzroście całej floty o 40 proc.

LESŁAW KRUK
PZM

Prototyp - wymagający ulepszeń

(Dokończenie ze str. 2 „K. M.")

portu, jak każdy z nas pracuje 8 godzin. Później brak bezstronnego koordynatora pracy w porcie i operatywne decyzje z konieczności schodzą na szczebel terenowych pracowników dyżurnych Zarządu Portu. W ten sposób często zapadają decyzje praktyczne i wygodne w danej chwili dla jednej ze stron, ale nie uwzględniające interesu drugiego kontrahenta. Z takiego stanu rzeczy wynika potrzeba ustanowienia dalszych etatów głównego dyspozytora tak, aby na każdej zmianie mógł on kierować w sposób niezależny i bezstronny pracą portu.

Powyższe uwagi z pewnością nie wyczerpują poruszonego zagadnienia. Trzeba będzie w dalszym ciągu pilnie śledzić funkcjonowanie naszej Centralnej Dyspozytorni, pamiętając o tym, że jest ona „prototypem" i jako taki wymaga stałych ulepszeń i uzupełnień.

JAN KWIATKOWSKI
dyrektor Morskiej Agencji Szczecin

W ocenie Guido Costy

Zb. Zając wśród faworytów na San Sebastian

SZCZECIŃSKI KOLARZ-TOROWIEC ZBYSŁAW ZAJĄC od lat jest czołowym zawodnikiem Polski, utrzymującym się niezmiennie w bardzo dobrej formie. Wydawałoby się, iż ukoronowaniem licznych startów tego kolarza, była doskonała lokata jaką uzyskał w Tokio, gdy tymczasem...

Tymczasem „wiecznie młody" i nadal znajdujący się, jak to zwykli kolarze mawiać, „w dużym gazie" Zbysław Zając typowany jest na jednego z faworytów tegorocznych mistrzostw świata w San Sebastian (wrzesień). Tak pozytywną opinię o Polaku wyraża nie byle kto, ale sam Guido COSTA, trener reprezentacji Włoch, którego zresztą mieliśmy okazję gościć nie tak dawno w Polsce (i Szczecinie). Trener Costa, udzielając wywiadu znanemu mediolańskiemu pismu „GAZETTA DELLO SPORT" stwierdził m. in. że w wyścigu drużynowym na 4 000 m, faworytem są Włosi, podobnie jak Ursi (oglądaliśmy go także na polskich torach) w wyścigu indywidualnym na 4 km. Natomiast jeśli chodzi o sprint, Guido Costa wymienił jako pretendentów do tytułu Francuzów Morelon i Trentin, Czechosłowaka Kucirka i Zająca. (ms)

Międzynarodowy motocross zobaczymy wkrótce w Szczecinie

Tor „Junaka" zmienia „profil"

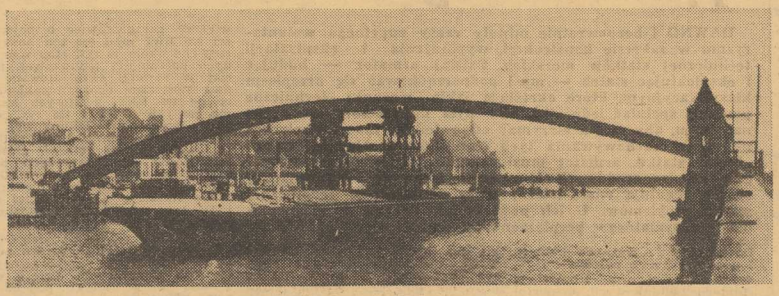
JUŻ DOSYĆ DAWNO NIE EMOCJONOWALIŚMY SIĘ WALKĄ MOTORÓW NA TRUDNEJ TRASIE MOTOCROSSU. TEN OKRES „PRZERWY" ZAKOŃCZY SIĘ WKRÓTCE, A NAGRODĄ ZA CIERPLIWE WYCZEKIWANIE BĘDĄ EMOCJE W MIĘDZYNARODOWEJ OBSADZIE.

ZAWODY, do udziału w których organizatorzy zaprosili m. in. jeźdźców z **NRD, ZSRR, Szwecji, Węgier i CSRS**, będą jednocześnie V, **przedostatnią eliminacją crossowych Mistrzostw Polski.** To ostatnie gwarantuje więc udział całej czołówki krajowej, walczącej we wszystkich kategoriach o tytuły mistrzów i dobre lokaty. Do zawodów, które odbędą się w pierwszą niedzielę września (5. IX.) stanie, jak się oblicza, około 100 zawodników. Dokładne informacje podawać będziemy w miarę napływu zgłoszeń i potwierdzenia udziału w imprezie przez ekipy zagraniczne, z których dotychczas uczynili to Niemcy i Szwedzi.

WRZEŚNIOWY MOTOCROSS odbywać się będzie w nieco innych, niż miało to miejsce dotąd, warunkach. Trasa toru „Junaka" ulegnie bowiem większemu utrudnieniu. Po prostu dokona się, przy pomocy spychacza, zmiany jej „profilu". Bardziej stromé podjazdy, czy zjazdy przyczynić się mają do zwiększenia atrakcyjności walki, do wykazania przez startujących mistrzowskiego opanowania maszyny i... nerwów.

NA MARGINESIE TYCH INFORMACJI pragniemy jeszcze donieść, iż okręg szczeciński ma już zapewniony w przyszłorocznym kalendarzu sportowym, podobny motocross w międzynarodowej obsadzie. Ponadto szczecińscy działacze PZMot-u czynią starania aby uzyskać (w roku przyszłym) dwie eliminacje motocrossowe do Mistrzostw Polski. (ms)

Mostek na „Wenecję"



Z TEGO AŻUROWEGO MOSTKU łączącego prawy brzeg Odry z wysepką „Wenecja", znajdującą się vis a vis Dworca Głównego, już wkrótce korzystać będą użytkownicy zlokalizowanych na niej obiektów sportowych — szczecińscy wioślarze.

Foto. St. CIEŚLAK

Jeszcze o mistrzostwach I. a.

Rekord na kartoflisku...

NAJPIERW BYŁO OKREŚLENIE „kartoflisko" w relacji B. Tuszyńskiego (PR). A na tym kartoflisku Maniak pobił rekord Polski, okulały zaś Dudziak uzyskał 10,3 sek. na 100 m. Potem był rzekomo skandaliczny rozbieg na skoczni, a Szmidt już w pierwszym skoku machnął ponad 16 m, Kirszenstein zaś w skoku przekroczonym uzyskała ok. 6,5 m. A więc sporo przesady. Potem jeszcze E. Trojanowski alarmował, że aż do północy nie ogłoszono zwycięzcy w 10-boju, podczas gdy ten został uroczyście udekorowany przez Korbana medalem mistrzostw już o godz. 20.30 (konkurencja skończyła się o godz. 20). Tak to czytaliśmy o błędach organizatorów szczecińskich mistrzostw. Były także i inne utyskiwania, choć w sumie imprezę od strony organizacyjnej oceniano dość wysoko. JAK BYŁO W RZECZYWISTOŚCI?

WICEPREZES PZLA H. KANICKI podkreślił na zakończenie imprezy jej sprawną organizację, słów pochwał nie szczędzili i inni członkowie zarządu PZLA. Nie były to słowa kurtuazji, bowiem pobieżna już choćby analiza przebiegu imprezy i porównanie jej z innymi, podobnymi, wykazały co najmniej poprawność szczecińskiej grupy organizatorów. Poza opóźnieniem programu I dnia przez chodziarzy (któż znajdzie na nich radę) i III dnia przez dziesięcioboistów (nie widziałem jeszcze mistrzostw, w których wielobóiści zmieściliby się w programie) wszystkie inne konkurencje przebiegały z dokładnością krakowskiego obserwatorium astronomicznego. A to już kolosalny sukces, zważywszy rozmiary imprezy i liczbę uczestników.

Urządzenia stadionu Pogoni od lat już przedstawiają wiele do życzenia. Kilkunastotygodniowe wysiłki zespołu technicznego doprowadziły bieżnię na całej długości do dobrego stanu, co potwierdziły zresztą wyniki. Gorzej z rozbiegami na skoczniach. Do nich to właśnie odnosiła się trafna uwaga „Expressu Wieczornego", że „na nic wysiłki działaczy, jeśli stadion od lat już nie był właściwie konserwowany". Otóż to. Z własnych obserwacji wiem, że **na kompleksie sportowym przy ul. Twardowskiego uwaga zespołu konserwatorskiego od wielu lat skoncentrowana jest niemal wyłącznie na trawiastej płycie boiska piłkarskiego (wiadomo — piłka, liga itp.) i pływalni.** Z zażenowaniem oglądaliśmy w czasie mistrzostw najbliższe otoczenie płyty stadionu — porosłe chwastami alejki, sterty śmieci, placyk za główną trybuną pożal się boże, klozety... hm. Zaś same urządzenia lekkoatletyczne ruszane są wyłącznie tuż przed jakimikolwiek zawodami i to tylko o tyle, ile potrzeba, aby imprezę w ogóle przeprowadzić. Tę starą prawdę potwierdziły również mistrzostwa. **Skąd się bierze ta niechęć do troski o urządzenia?** Tym dziwniejsza wobec możliwości awansu drużyny lekkoatletycznej Pogoni do ekstraklasy!

T. KARWACKI

Piłka nożna

PIŁKARSKIE MISTRZOSTWA JUNIORÓW

TORUŃ PAP. W Toruniu rozpoczęły się w środę finałowe spotkania o mistrzostwo Polski juniorów w piłce nożnej. Tego dnia rozegrano dwa spotkania. Zagłębie pokonało Legię 2:0 (1:0 a Ruch zwyciężył Pogoń także 2:0 (1:0).

RUCH — GKS 2:2

Pierwszoligowe derby piłkarskie Śląska, rozegrane w środę w Chorzowie między miejscowym Ruchem i beniaminkiem ekstraklasy GKS Katowice zakończyły się wynikiem remisowym 2:2 (0:1). Obie bramki dla Ruchu zdobył w 50 i 81 min. Herman, a dla GKS w 27 min. i 75 min. Rother. Widzów ponad 40 tys.

NIESPODZIANKA PIŁKARSKA W NOWEJ HUCIE

Do sporej niespodzianki doszło w środę w towarzyskim meczu piłkarskim, rozegranym w Nowej Hucie. Tamtejszy beniaminek ligi pokonał mistrza Polski, Górnika (Zabrze) 5:4 (4:2).

POLONIA BYTOM W ŁODZI

ŁÓDŹ PAP. W związku z czwartkowym meczem ŁKS — Polonia Bytom, z inicjatywy ŁKKFiT oraz redakcji „Dziennika Łódzkiego", w środę wspaniały puchar Ameryki, zdobyty przez piłkarzy bytomskich, przywieziono specjalnym samochodem z Bytomia do Łodzi. Wystawiono w witrynie gmachu prasy okazałe trofeum wywołało olbrzymią sensację. Przed gmachem prasy, w samym centrum Łodzi, gromadzą się tysiące osób oglądając ten niecodzienny rozmiarów puchar.

W środę wieczorem przybyli do Łodzi także piłkarze Polonii Bytom serdecznie witani przez przedstawicieli władz sportowych i ŁKS.

Puchar Polski

Wczoraj na boisku „Pogoni" rozegrany został zaległy mecz piłkarski o Puchar Polski pomiędzy Pogonią II a Czarnymi.

Mecz zakończył się zwycięstwem Czarnych 3:1 (1:0).

(kp)

Handlowcy i gastronomicy grają w siatkówkę

RADA WOJEWÓDZKA FS „Spójnia" przy ZO Zw. Zaw. Pracowników Handlu i Spółdzielczości zorganizowała wspólnie z ogniskiem KKF „Hartwig" masowy turniej piłki siatkowej kobiet i mężczyzn o puchar Ministra Handlu Wewnętrznego.

Wojewódzki finał turnieju, w którym uczestniczą wyłącznie pracownicy handlu oraz gastronomii, odbędzie się w najbliższą niedzielę, 22 bm. o godz. 10 na stadionie KS „Czarni". Zwycięskie zespoły wezmą udział w rozgrywkach międzywojewódzkich w dniach 4 i 5 września w Gdańsku. (a)

Dziękujemy za pamięć

REDAKCJA SPORTOWA „KURIERA" otrzymała miłą kartkę z pozdrowieniami od uczestników obozu kadry okręgu juniorów — koszykarzy odbywającego się w Myśliborzu.

Za pamięć w imieniu Czytelników dziękujemy i życzymy dobrych wyników. (a)

Zimne noce i deszcz nie straszne dla turystów

JAK JUŻ POKRÓTCE INFORMOWALIŚMY, w ramach imprez organizowanych na XX-lecie powrotu Pomorza Zachodniego do Macierzy odbywał się przez dwa tygodnie ogólnopolski spływ kajakowy rzeką Drawą na odcinku Czaplinek — Drawno. W spływie uczestniczyło 140 absolwentów szkółki kajakowej PTTK Drawno, reprezentujących różne regiony kraju. Pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych (ciągłe deszcze, zimne noce) — atmosfera spływu była znakomita. **Zakończenie imprezy zbiegło się z jubileuszem X-lecia istnienia szkółki kajakowej PTTK, która wychowała ponad 2 500 osób, dając im podstawowe umiejętności właściwego z punktu widzenia turystyczno-krajoznawczego wykorzystania sprzętu kajakowego do czynnego wypoczynku.**

Dla 11 instruktorów szkółki, którzy nieprzerwanie przez 10 lat pełnili te funkcje, **Prezydium WKKFiT ufundowało medale „Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej i Turystyki".** Wyróżnienie to przyznano także mgr inż. Bronisławowi OBREMSKIEMU, długoletniemu kierownikowi szkółki kajakowej. Ponadto były dyplomy i liczne nagrody rzeczowe. Uroczystość zakończyło biwakowe ognisko i zabawa dla okolicznej ludności. **(a)**

Za kulisami Interligi!

Wkrótce na łamach „Kuriera" pamiętniki Jana Liberdy!

NIEZWYKŁY SUKCES jakim było zdobycie przez Polonię Bytom PUCHARU AMERYKI, wywołał w całym kraju olbrzymie zainteresowanie. Redakcji naszej udało się uzyskać serię amerykańskich wspomnień czołowego napastnika Polonii, wielokrotnego reprezentanta Polski JANA LIBERDY! Odsłania on w nich kulisy Interligi, pisze o taktyce, jaką stosowali bytomianie, a która zapewniła im najwyższe trofeum, wspomina o tym jak gorąco podejmowała polską drużynę Polonia Amerykańska...

WSPOMNIENIA JANA LIBERDY pióra red. red. Lecha DRAPIŃSKIEGO i Bernarda GRYSZCZYKĄ — już wkrótce na łamach „KURIERA"!

Dzielnicowy Zarząd Budynków Mieszkalnych nr 2

zawiadamia,

że od dnia 19. VIII. 1965 r. ADM-my podległe DZBM-owi nr 2

czynne będą od godz. 8—19 codziennie

W godzinach tych będą przyjmowani najemcy z oświadczeniami. Jednocześnie DZBM przypomina i prosi najemców, o zgłaszanie się do ADM-ów ściśle w/g wyznaczonych terminów, przez co unikną oni wyczekiwania w kolejkach i nie narażą się na przekroczenie ustawowego terminu złożenia oświadczeń. 2710-K

Zawiadomienie

Miejska Przychodnia Obwodowa nr 2 w Szczecinie przy ulicy Starzyńskiego nr 2 komunikuje, że od dnia 20 bm. zostanie zamknięta z powodu remontu kapitalnego Miejska Przychodnia Rejonowa nr 1 przy ul. Słowackiego 19. W związku z tym przenosi się: gabinety: ginekologiczny, stomatologiczny i Rtg na ulicę Starzyńskiego nr 2, gabinety: zabiegowy, poradnia ogólna, biura sanitarne, wydawanie kart zdrowia, poradnia przeciwalkoholowa na ulicę Słowackiego 3, laboratorium na Al. M. Buczka 40/42. Poradnia przeciwgruźlicza dla dorosłych i dzieci — ul. Janosika. 2713-K

PODZIĘKOWANIE

Wszystkim, którzy okazali nam pomoc i współczucie w ciężkich chwilach oraz wzięli udział w pogrzebie mego Ojca

Jana Bekiera

serdeczne podziękowanie składa

CÓRKA — Krystyna Złotnicka z mężem.

8588-G

Przetargi

Szczecińskie Zakłady Usług Przemysłu Terenowego w Szczecinie, ul. Odrowąża nr 1 ogłaszają przetarg nieograniczony na zakup narzędzi pomocniczych do wyposażenia zakładu krawieckiego jak niżej: manekiny, popiersia męskie nr 46—48 i 50—52 szt. 10, manekiny popiersia damskie szt. 8, poduszki krawieckie nr 3, gitara szt. 8, poduszki krawieckie nr 4 stożkowe szt. 4, poduszki krawieckie nr 9 „M" szt. 6, poduszki krawieckie nr 9 „D" szt. 4, rękawniki szt. 6. W przetargu mogą brać udział przedsiębiorstwa państwowe, spółdzielcze i prywatne. Oferty w zalakowanych kopertach należy składać w sekretariacie dyrektora, pokój nr 104, IV piętro w terminie 7 dni od daty ogłoszenia przetargu. Komisyjne otwarcie ofert nastąpi w dniu 28. VIII. 1965 r. godz. 10. Zastrzega się prawo wyboru oferenta bez podania uzasadnienia. 2711-K

Pracownicy poszukiwani

Pomorska Akademia Medyczna w Szczecinie, ul. Rybacka nr 1 zatrudni: rewidenta z wykształceniem wyższym lub średnim z praktyką oraz 2 pracowników administracyjnych z wykształceniem średnim. Warunki pracy i płacy do omówienia na miejscu. 2713-K

Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego Oddział w Szczecinie, plac Batorego 4, pokój 21 przyjmie do pracy: inżyniera kadłubowca, technika kadłubowego, technika mechanika. Warunki pracy i płacy do omówienia na miejscu. 2714-K

Praca

POTRZEBNA pomoc do dziecka. Klonowicza 17a m. 11. 8570-G

POTRZEBNA osoba do sprzątania. Oferty: Biuro Ogłoszeń, pl. Hołdu Pruskiego 8 na nr 507. 8571-G

POTRZEBNA pomoc domowa, dochodząca na 8 godzin dziennie. Wiadomość: Jedności Narodowej 36/2 od godz. 16 do 20. 8580-G

POMOC domowa na stałe do małżeństwa (7-letnie dziecko) potrzebna natychmiast. Szczecin, Piastów 57/9, godz. 16—20, tel. 428-18. 8565-G

POTRZEBNA gospodyni z umiejętnością gotowania na wyjazd do Międzyzdrojów od zaraz, warunki dobre. Szczecin, Krzywoustego 67/2. 8617-G

Różne

CZYSZCZENIE parkietu maszyną elektryczną, tel. 39-622, po godz. 15. 8559-G

WZORCOWNIA PAH w Szczecinie, pl. Hołdu Pruskiego 8, tel. 342-67 oferuje materiały zaopatrzeniowe wszystkich branż. 2705-K

POSZUKUJĘ garażu samochodowego do wynajęcia, najchętniej w śródmieściu. Zgłoszenia telefoniczne 42-218, do godz. 15. 8566-G

PRZYJMĘ wspólnika ro Ogłoszeń, pl. Hołdu Pruskiego 8 na nr 507. 8569-G

Kupno

TRABANTA 601 kupię. Tel. 398-93, dzwonić po godz. 20. 8561-G

GARAŻ blaszany samochodowy kupię. Zgłoszenia telefoniczne 42-218 do godz. 15. 8567-G

Sprzedaż

SAMOCHÓD „Volkswagen" fabrycznie nowy sprzedam, oglądać parking, Brama Portowa.

TELEWIZOR „Neptun" sprzedam. Orzeszkowej 13/3. 8556-G

PILNIE sprzedam garaż blaszany do rozbiórki. Wiadomość: tel. 440-79. 8545-G

„MIKRUSA" sprzedam Szczecin, Korsarzy 20/2, godz. 18—20. 8554-G

SAMOCHÓD „DKW" sprzedam lub zamienię na motocykl, tel. 443-79, godz. 9 — 12. 8560-G

SAMOCHÓD „Moskwicz" 402 sprzedam. Willowa 24/20, Drzetowo. 8565-G

Z POWODU wyjazdu sprzedam nowy telewizor „Koral" wraz z anteną, cena 8 000 zł. tel. 397-56, godz. 13—17. 8568-G

„JAWE" 175 sprzedam. Bogusława 45/5, od godz. 16. 8569-G

NOWY akordeon „Weltmeister" 80-basowy sprzedam, cena 5 500 zł. Kozłowska, Mazurska 5/2. 8575-G

SAMOCHÓD „Opel-Olimpia" sprzedam. Długosza 1/33. 8581-G

FILODENDRON 2,5 m wysoki sprzedam. Wiadomość: tel. 461-78, od szesnastej. 8582-G

SKUTER „Lambretta TV" 175 sprzedam. Wiadomość: ul. Czorsztyńska 47a/15, od godz. 18. 8585-G

SAMOCHÓD P-70 Combi sprzedam. Tel. 726-16, od piętnastej. 2591-G

PRZYCZEPĘ motocyklową od „Iża" oraz akordeon 120 basów sprzedam. Skolwin, Stołczyńska 170/2. 8592-G

PUBLE — szczeniaki rodowodowe sprzedam. Tel. 726-84. 8615-G

Lokale

WYNAJMĘ pokój dwom panom, dzielnica Pogodno, ul. Somosierry 37a. 8542-G

MIEŚZKANIE 2 1/2 pokoju, kwaterunkowe zamienię na 3 pokoje. Jagiełły 7/5. 8546-G

POKÓJ umeblowany i garaż w Dąbiu do wynajęcia. Oferty: Biuro Ogłoszeń, pl. Hołdu Pruskiego 8 na nr 506. 8547-G

WROCŁAW — garsonierę dwuosobową, komfort, spółdzielczą, zamienię na podobną w Szczecinie. Wiadomość: Szczecin, tel. 730-17. 8550-G

POKÓJ, kuchnia, nowe budownictwo, telefon, kwaterunkowe zamienię na 2 lub 3 małe pokoje, c.o., łazienka. Wielka 15/8. 8551-G

PRZYJMĘ na pokój dwie osoby lub małżeństwo. Szczecin, Osiedlowa 42. 8553-G

POKÓJ, używalność kuchni zamienię na większy, warunki do omówienia. Żółkiewskiego 15/1. 8558-G

2 POKOJE, kuchnia, łazienka, c.o. spółdzielcze (do zamieszkania w październiku br.) zamienię na pokój z kuchnią. Władysława Kubik, Juranda 11a/2. 8572-G

1 POKÓJ, kuchnia, przedpokój, kwaterunkowe zamienię na większe. Parkowa 27/17. 8573-G

ZAMIENIĘ w centrum Słupska mieszkanie dwupokojowe, komfortowe (budownictwo spółdzielcze) na podobne w Szczecinie. Słupsk, Mikołajska 16-a/1. 2716-K

MIESZKANIE dwupokojowe w nowym budownictwie, kwaterunkowe w Koszalinie zamienię na podobne w starym lub nowym budownictwie w Szczecinie. Szczecin, tel. 433-93, godz. od 16 — 18. 8586-G

BEZDZIETNE małżeństwo poszukuje nieumeblowanego pokoju sublokatorskiego na okres 1 roku. Oferty kierować: tel. od godz. 18—21. 8587-G

KAWALER poszukuje niekrępującego pokoju w śródmieściu, dzwonić tel. 341-09. 8590-G

POSZUKUJĘ pokoju sublokatorskiego. Wiadomość: tel. 380-48, godz. 8 — 15. 8593-G

ANGLISTKA po studiach poszukuje niekrępującego pokoju na okres 1 roku. Oferty: Biuro Ogłoszeń, pl. Hołdu Pruskiego 8 na nr 509. 8594-G

Zguby

SŁOZOWSKI ZDZISŁAW zgubił książeczkę żeglarską nr 06762. Uczciwego znalazcę proszę o zwrot na adres: ul. Tarczyńskiego 3/2. 8540-G

W DNIU 9 bm. zostawiono w taksówce leg. ubezpieczeniową wraz ze zwolnieniem lekarskim i pieniędzmi na nazwisko Józef Lickiewicz. Uczciwego kierowcę proszę o zwrot, ul. Mickiewicza 12/5. 8541-G

SKRADZIONO dokumenty z taksówki ze robkowej nr 15, koncesję, prawo jazdy, dowód rej., kartę rej. na nazwisko Hipolit Folwarski. 8544-G

FRANCISZEK MATUSZEWSKI zgubił bilet wolnej jazdy MPK. 8557-G

EUGENIUSZ CIEŚLAK zgubił leg. ubezpieczeniową. 8562-G

ROMAN WYSZOMIRSKI zgubił książeczkę żeglarską, wydaną przez SUM. 8563-G

JANUSZOWI NAGEL skradziono leg. członkowską, wydaną przez Aeroklub Szczeciński. 8579-G

Teatry

POLSKI — nieczynny.
WSPÓŁCZESNY — „Pułapka". Występy Teatru Ziemi Łódzkiej — g. 19.30.
OPERETKA — nieczynna.
CYRK WIELKI — (Al. Wyzwolenia) — Program międzynarodowy g. 19.

Kina

DELFIN — „Tomcio Paluch" g. 10, 12, 14 — meks. — od l. 7. „Czarne i białe" g. 16, 18.15, 20.30 — USA — od l. 16 (czwartek i piątek); **KOSMOS** — „Szeherezada" godz. 13.30, 16, 18.30, 21 — fr.-wł.-hiszp. — panoram. — od l. 16 (czwartek i piątek); **COLOSEUM** — „Mściciel z gór" g. 16, 18.30, 21 — radz. od lat 12; **BAŁTYK** „Człowiek mafii" g. 11.10, 13.30, 15.50, 18.10, 20.30 — włoski — od l. 16 (czwartek i piątek); **OGRODOWE** — „Gra zwana miłością" g. 19.45 — szw. — od l. 16; **FONIA** — „Witajcie, wstęp wzbroniony" g. 10, 12, radz. od lat 9, „Kryptonim Preludio 11" g. 14, 16, 18.15, 20.30 — NRD-kub. — panor. — od l. 16 (czwartek i piątek); **PIONIER** — „Ludka" g. 10 — pol. — od l. 7, „Latający profesor" g. 11, 13, 15 — USA — od l. 9, „Ewa A — 5116" g. 17 — węg. — od l. 16, „Jadą goście, jadą" g. 18.30, 20.30 — pol. — od l. 16 (czwartek i piątek); **DERBY** — „Wojna Trojańska" g. 20.30 — wł. — panoram. — od l. 12; **KINO W ZAMKU** — „W 80 dni dookoła świata" g. 14.30, 17, 19.45 — USA — panor. — od l. 12; **PROMIEŃ** — „Wyspa złoczyńców" g. 16, 18, 20 — pol. — od l. 9; **FALA** — „I dalej będę śpiewać" g. 17, 19.10 — USA — od lat 12; **MEWA** (Żelechowo) — „Więźniowie nocy" g. 17.30, 19.30 — arg. — od l. 16; **SZMARAGDOWE** (Zdroje) — „Trzej muszkieterowie" I s. g. 18, 20 — franc. — panoram. — od l. 16; **MUZA** — nieczynne; **PRZYJAŹŃ** (Dąbie) — „Hrabia Monte Christo" g. 16.45, 20 — fr.-wł. — panoram. — od l. 12; **HUTNIK** (Stołczyn) — „Człowiek w ciemnych okularach" g. 18, 20 — jap. — pan. od l. 16; **BAJKA** (Police) — „The Beatles" g. 17, 19 — ang. — od l. 12; **1 MAJ** (Żydowce) — „Ali i wielbłąd" I i II s. — g. 17.30, 20 — ang. — od l. 9; **MARZENIE** (Widgowo) — „Karambol" g. 17, 19 — węg. — od l. 16.

FOTOPLASTYKON (Woj. Polskiego 36) — „Alpy" g. 10—21.

Kluby

TPPR — film „Długi dzień" — radz. od l. 18 g. 18, 20; „13 MUZ" — czynny od g. 12—11; **KONTRASTY** — dansing g. 20; **PINOKIO** — dansing g. 20.

Wystawy

MUZEUM POMORZA ZACH. — STAROMŁYŃSKA 27 — Rzeźba pomorska, I prezentacja malarzy i poetów z krajów demokracji ludowej, renesansowe stroje książąt szczecińskich — g. 12—19; WAŁY CHROBREGO 3 — Wystawy morskie, przyroda, kultura Afryki Zachodniej, z dziejów kowalstwa i monety na Pomorzu Zachodnim, „Morze" — współczesna plastyka marynistyczna w zbiorach Muzeum Pomorza Zachodniego — g. 12—19. ZAMEK I PODZAMCZE — Wystawa „XX-lecie Ziemi Szczecińskiej" g. 11—19.

Dyżury

I KLINIKA CHIRURGICZNA — ul. Unii Lubelskiej 1.

KLINIKA POŁOŻNICZA SZPITALA WOJSKOWEGO — ul. Piotra Skargi.

KLINIKA CHIRURGII DZIECIĘCEJ — ul. św. Wojciecha 7.

APTEKI

NR 7 — ul. 5 Lipca 7, NR 46 — ul. Wielka 17, NR 47 — Al. Wyzwolenia 11.

Dramatyczna walka o życie młodej dziewczyny

WCZORAJ O GODZ. 19,30 na biurku dyżurnego dyspozytora Pogotowia Ratunkowego — Jana PAŃKI zadzwonił telefon. Wiadomość, którą przekazano, zaalarmowała wszystkich: w szpitalu na Arkońskiej trwa walka o życie 17-letniej dziewczyny, którą 16 bm. przywieziono w stanie ciężkiego zatrucia grzybami. Wskutek raptownego pogorszenia, niezbędny jest lek, którego nie ma w Szczecinie, należy go przywieźć z Bydgoszczy. Droga jest każda minuta...

Przełożona dyspozytorów — Marta OSSOWSKA łączy się z dyrektorem pogotowia — dr Wiktorem LACKORZYŃSKIM. Ten decyduje: do Bydgoszczy poleci samolot sanitarny.

Rozdzwoniły się telefony. Na lotnisko w Dąbiu przybywają: naczelnik portu, mechanik i reszta personelu naziemnego. O godz. 20.45, na pokładzie samolotu sanitarnego „Superaero" startują: pilot — Stanisław HELIŃSKI i felczer — Ryszard CIOCH, którzy zgłosili się ochotniczo na lot. Po godzinie lądują w Bydgoszczy, gdzie na lotnisku czeka już sanitarka z surowicą. Po 7-minutowym postoju — odlot do Szczecina. „Superaero" ląduje na rzęsiście oświetlonym lotnisku w Dąbiu o godz. 23.00. W kilkanaście minut później lek przekazany został lekarzom kliniki.

— — —

Stan zatrutej dziewczyny — Zuzanny M. jest nadal bardzo ciężki. Jej życiu w dalszym ciągu zagraża niebezpieczeństwo. Godny podkreślenia jest jednak fakt ofiarnej, pełnej poświęcenia postawy ludzi, którzy zrobili wszystko, aby uratować młode życie. (ap)

Dodatkowe pociągi

DLA WYGODY podróżnych **DOKP Szczecin uruchamia następujące pociągi dodatkowe na trasie Świnoujście — Katowice: 26.VIII.** dwa pociągi osobowe, jeden odjeżdżający ze Świnoujścia o godz. 18.47, przyjeżdżający do Katowic o godz. 10.10, drugi odjeżdżający o godz. 21.07, przyjeżdżający o godz. 12.53; **28.VIII.** pociąg osobowy odjeżdżający ze Świnoujścia o godz. 18.47 przyjeżdżający do Katowic o godz. 10.10; **29.VIII.** pociąg osobowy odjeżdżający ze Świnoujścia o godz. 19.35, przyjeżdżający do Katowic o godz. 10.10.

Kronika wypadków

WCZORAJ po południu, na Zalewie Szczecińskim w Stepnicy pow. Goleniów, utonęła w czasie kąpieli 10-letnia Urszula D. ze Stepniczki. Zwłoki dziecka wydobyto. Dochodzenie w toku.

• • •

NA TRASIE Stare Czarnowo — Dobropole, zderzyli się dwaj motocykliści. Przyczyną wypadku była jazda lewą stroną drogi jednego z kierowców. Dwie osoby ranne w wypadku przewieziono do szpitala w Gryfinie.

• • •

DZIŚ RANO o godz. 4 na ul. Ludowej wykoleił się tramwaj linii 6. Pech sprawił, że drugie torowisko — wskutek robót drogowych było także zablokowane, w związku z czym przez dwie godziny nie mogły wyjść z zajezdni na trasę tramwaje linii 5, 6 i 7. Wiele osób spóźniło się do pracy.

• • •

NA TERENIE ogródków działkowych PKP znaleziono wczoraj wieczorem zwłoki 40-letniego Stanisława R. Przypuszcza się, że śmierć nastąpiła wskutek nadmiernego spożycia alkoholu. Dochodzenie w toku. (ap)

Telewizja

PROGRAM POLSKI

17.35 — Informacje i program dnia. 17.40 — Lekcja języka angielskiego. 18.05 — „Tramp" — magazyn turystyczno-krajoznawczy. 18.25 — Film węg. „Lekcja historii". 18.45 — „Chopin 65". 19.25 — Wszechnica TV „Urbanistyka portowych miast". 19.50 — Dobranoc dzieciom. 20 — Dziennik TV. 20.20 — Program filmowy. 20.35 — Film fab. NRF — od l. 16 — „Agato, przestań mordować", 22.16 — „Sąsiedzka wizyta". 22.40 — Dziennik TV, program na jutro i DOBRANOC.

PROGRAM BERLIŃSKI

16.50 Kącik lekarski. 17.00 Spartakiada pionierów w Magdeburgu. 17.15 Audycja dla starszych dzieci. 18.05 Zapowiedź programu. 18.10 Mieszanka sportowa. 18.40 Tysiąc teletypów. 18.50 Pozdrowienia TV dziecięcej. 19.00 Wiedza i technika. 19.25 Prognoza pogody. 19.30 Aktualności. 19.50 W centrum uwagi. 20.00 Problemy — projekty — ludzie. 20.35 „Skrawek błękitnego nieba" — film jugosł. 21.35 James Bond i towarzysze. 22.26 Rytmy południowo-amerykańskie.

PIĄTEK

9.40 Tysiąc teletypów. 9.50 Kącik lekarski. 10.00 Aktualności. 10.25 W centrum uwagi. 10.35 Audycja problemowa. 11.10 Film. 12.10 Audycja rozrywkowa.

Radio

WIADOMOŚCI: 16, 19, 23.50.
SERWIS RYBACKI: 18.40.
14.45 — „Błękitna sztafeta". 15 — Echa Miedzynarodowego Konkursu Pianistycznego w Montrealu. 15.30 — „Wakacje z tańcem i piosenką". 16.05 — Muzyka rozrywkowa. 16.20 — Reportaż J. Matyni. 16.35 — Z jazzu to co chcecie. 17 — Przegląd aktualności Wybrzeża. 17.15 — Audycja aktualna. 17.25 — Muzyka dla ciebie. 18.15 — Felieton J. Michalskiego. 18.20 — Muzyka rozrywkowa. 18.30 — Reportaż K. Radowicza. 18.50 — „Trzej komuniści". 19.05 — Muzyka i aktualności. 19.30 — „Gdańszczanina czas przeszły". 20 — Koncert symfoniczny. 21 — Z kraju i ze świata. 21.27 — Kronika sportowa. 21.40 — „Miłość nie jedno ma imię". 22.10 — „Opera w przekroju". 23.10 — Muzyka taneczna.

WYDAWCA: Szczecińskie Wydawnictwo Prasowe RSW „PRASA" w Szczecinie. REDAKCJA i ADMINISTRACJA: Szczecin, pl. Hołdu Pruskiego 8; redaguje kolegium. TELEFONY: centrala 430-21; sekretariat red. naczelnego 457-41; zastępca redaktora naczelnego 478-21; sekretarz redakcji 428-33; sekretariat techniczny 430-21 (wewn. 51); dział miejski 462-35; dział morski i sportowy 427-77; dział łączności z czytelnikami 450-21; Biuro Ogłoszeń 428-62; redakcja poranna (po godz. 6) 378-91; dalekopisy 425-14. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz oddziały i delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 10-6-13770. Przedsiębiorstwo Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch" w Szczecinie, Al. Niepodległości 41/42. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Cena prenumeraty: kwartalnie — 37,50 zł; półrocznie — 75 zł; rocznie — 150 zł. Prenumeratę na zagranicę, która jest o 40 proc. droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024 Szcz. Zakł. Graf. B-5

Nasze 3 grosze

Czas podjąć decyzję

OD LAT — zaryzykujemy — kilkunastu, mówi się w Szczecinie o potrzebie zapewnienia załodze Stoczni Szczecińskiej DOMU KULTURY — obiektu, w którym można by było swobodnie prowadzić pracę kulturalną i społeczno-oświatową. 3 500 stoczniowej młodzieży nie ma praktycznie gdzie się spotykać, dyskutować, zagrać w szachy bądź w brydża. Świetlice w Domach Młodego Robotnika są za szczupłe, toteż nie ma mowy o wprowadzaniu kogoś z zewnątrz, świetlice w samym zakładzie zbyt odległe od śródmieścia i praktycznie niedostępne po zakończeniu pracy.

Tak więc stocznia, największy zakład produkcyjny Szczecina i Pomorza Zachodniego, nie zapewnia swym pracownikom możliwości kulturalnego spędzenia czasu. Koncepcje zbudowania nowego obiektu w centrum miasta wielokrotnie odrzucano z braku potrzebnych funduszów inwestycyjnych i limitów. Impas, jak już wspomnieliśmy trwający lata, musi być w końcu przełamany. Może zatem warto zacząć lansować teorię o „domku ciasnym, lecz własnym", o odbudowie właśnie w śródmieściu jakiegoś obiektu z przeznaczeniem na dom kultury.

(wit)

Temat dnia — nowe czynsze

◆ ADM pracują dłużej ◆ Granica strefy śródmiejskiej ◆ Jakie stawki?

Pierwszy etap realizacji uchwały o zmianie czynszów — składanie OŚWIADCZEŃ NAJEMCY — jest w pełnym toku. Powysyłane lub doręczone druki lokatorzy składają już w ADM-ach i zakładach pracy. By ułatwić mieszkańcom kontakty z ADM-ami godziny przyjęć dla składających oświadczenia przedłużono do godz. 18 (codziennie) a w ADM podległych DZEM-2 do godz. 19.

Również w zakładach pracy oświadczenia przyjmowane są w działach administracyjnych, prowadzących sprawy mieszkań zakładowych. W Fabryce Motocykli przedwczoraj zwołano masówkę załogi, podczas której szczegółowo poinformowano pracowników o nowych zasadach opłacania czynszów. W Stoczni im. A. Warskiego uruchomiono 5 wydziałowych punktów informacyjnych, w SZWS punkty takie działają na wydziałach mechanicznym i przędzalni. W Zarządzie Portu Szczecin wszystkich informacji o nowych czynszach udziela referat nieruchomości w dziale administracyjnym.

Wczoraj Prezydium MRN podjęło uchwały, ustalające szczegółowy podział miasta na strefy oraz szczegółowe stawki czynszów dla mieszkań o różnym standardzie i wyposażeniu.

Oto granice strefy śródmiejskiej, w której będzie obowiązywał 10 proc. dodatek do czynszów: od Odry przez ulice Koksową, Tamę Pomorzańską, Kolumba, Chmielewskiego, Smolańską, Budziszyńską do toru kolejowego i dalej torem od ul. Ku Słońcu, Santocką, Jodłową, Kaliny, Witkiewicza, Somosierry, Żołnierską, Kłonowicza, Unii Lubelskiej, Wojska Polsk. w kierunku Głębokiego. Następnie drogą biegnącą do stadionu „Arkonii" (pierwsza w prawo za torem crossowym), ul. W. Pola do skrzyżowania z ul. Kochanowskiego, dalej drogą biegnącą do ostatniego przystanku linii „3" przy ul. Arkońskiej i kolejno skrajem parku leśnego do skrzyżowania ul. Podleśnej z ul. Chopina, dalej tą ulicą do ul. Wiosny Ludów, a następnie w lewo do ul. Łabędziej przez Krasińskiego, Łuczniczą, Wartysławą, Przyjaciół Żołnierza, Komuny Paryskiej do skrzyżowania z ul. M. Golisza, a następnie w linii prostej w kierunku toru kolejowego i dalej dnem doliny przez most Lubeckiego do Odry.

Ulice, którymi biegnie granica — leżą w całości (a więc lewa i prawa strona) w strefie śródmiejskiej.

Wysokość stawek została ustalona w dwóch grupach lokali.

Grupa I obejmuje lokale barakowe, z muru pruskiego, o podłogach położonych poniżej poziomu ulicy, znacznie zagrzybione lub zawilgocone, a mieszczące się na parterze, lokale z oknami wyłącznie od strony północnej i położone w oficynach z oknami wyłącznie od strony podwórka. Mieszczą się tu także lokale o stropach pochyłych i mieszkania przejściowe w układzie amfiladowym, lokale z urządzeniami sanitarnymi poza budynkiem, wreszcie lokale typu wiejskiego i w starych budynkach drewnianych. W zależności od wyposażenia w urządzenia techniczne lokale te podzielono na 6 kategorii ze stawkami od kat. I do VI: zł 2.40, 2.55, 2.90, 3.10, 3.30, 3.50.

W grupie II znajdują się wszystkie pozostałe lokale podzielone również na 6 kategorii ze stawkami za 1 m kw. powierzchni użytkowej w kat. od I do VI: zł 2.50, 2.70, 3.10, 3.30, 3.50, 3.70. Do stawek tych doliczany będzie dodatek w wys. 10 proc. dla mieszkań w strefie śródmiejskiej i 15 proc. dla mieszkań willowych z ogródkiem.

Powrót lata

Na zdjęciu: brodzik dla dzieci na pływalni „Pogoni" przy ul. Twardowskiego.

(Foto St. Cieślak)

19 mln zł na SFBS

AKCJA budowy tysiąca szkół na Tysiąclecie stała się sprawą całego społeczeństwa. W tych dniach Wojewódzki Komitet Koordynacyjny Społecznego Funduszu Budowy Szkół dokonał podsumowania wkładów pieniężnych, pochodzących z opodatkowania się różnych grup zawodowych.

W stosunku do przewidzianych planem wpływów na dzień 31.VII., najlepiej wywiązała się z tego społecznego obowiązku spółdzielczość, która sumą blisko 1,5 mln zł wykonała swoje zobowiązanie w 78 proc. Na drugim miejscu znaleźli się pracownicy biur i przedsiębiorstw woj. szczecińskiego, którzy wywiązali się w 63 proc., wpłacając na budowę szkół prawie 13,5 mln zł. Natomiast przemysł prywatny do końca lipca wykonał plan świadczeń pieniężnych tylko w 32,8 proc. Niskie miejsce zajmuje także rzemiosło (39,6 proc.) oraz chłopi woj. szczecińskiego (37,7 proc.).

Dochód z imprez młodzieżowych, przeznaczony na budowę szkół zamyka się sumą ponad 878 tys. zł, a z imprez dla dorosłych dochód wynosi 94 tys. zł. Wpływ od innych ofiarodawców wyniósł 24 tys. zł.

Świadczenia FSBS w 14 szczecińskich powiatach przedstawiają się następująco: pierwsze miejsce zajmuje tu Szczecin — powiat, drugie Szczecin — miasto, a trzecie Stargard. Najbardziej opieszale zbiórka pieniędzy na budowę szkół przebiega w powiatach: chojeńskim, myśliborskim i pyrzyckim, które nie wykonały dotychczas połowy planu.

Ogółem na Fundusz Budowy Szkół w naszym województwie wpłynęło w br. blisko 19 mln zł.

(Jol)

DZIŚ Związek Zawodowy Marynarzy i Portowców organizuje cykl imprez związanych z działalnością Szczecińskiej Stoczni Remontowej, Stoczni Rzecznej oraz „Parnicy". Przez cały dzień w pawilonach stoczniowych na wystawie odpowiedzialni pracownicy delegowani przez przedsiębiorstwa pełnić będą dyżury informacyjne.

Z Wystawy XX-lecia

W Klubie Morskim odbędą się dwa ciekawe spotkania. Pierwsze z nich rozpocznie się o godz. 14 i poświęcone będzie zagadnieniom postępu technicznego. Referat wprowadzający wygłosi inż. D. Mróz. Druga konferencja w gronie brygadzistów BPS odbędzie się w godz. 17—18. Po spotkaniach przewidziane jest zwiedzenie terenów wystawowych oraz obejrzenie występów artystycznych w wykonaniu własnych zespołów. (jol)

Zagraniczne wojaże szczecinian

JEŻELI ma się wujka w Bombaju i onże wujek przyśle zaproszenie obywatelowi X zamieszkałemu w województwie szczecińskim, wtedy droga do Indii prowadzi przez Biuro Paszportowe Komendy Wojewódzkiej MO. Oczywiście do załatwienia wyjazdu potrzebnych będzie kilka innych zaświadczeń — m. in. i to, które stwierdza opłacenie kosztów podróży przyszłego turysty. Taka jest zasadnicza trasa załatwiania formalności paszportowych przed wyjazdem za granicę do krajów kapitalistycznych. Wyłączamy tu udział biur turystycznych, mowa bowiem będzie tylko o wyjazdach indywidualnych.

Na temat wycieczek jakie odbywają mieszkańcy naszego województwa rozmawiamy z kierownikiem Biura Paszportowego przy KWMO w Szczecinie — Stanisławem Kozakiem.

— BIURO nasze wydaje paszporty do wszystkich państw wszystkich kontynentów. Wyjazdy za granicę realizuje się w różny sposób, w zależności od tego do jakiego kraju turysta się wybiera. Jeżeli do państwa kapitalistycznego, to decyzja o wydaniu dokumentów należy do Biura Paszportowego MSW w Warszawie. Natomiast do krajów demokracji ludowej paszporty oraz wkładki paszportowe wydaje nasze biuro.

— ILE osób korzysta z wyjazdów do państw bloku socjalistycznego?

— W PIERWSZYM półroczu br. odnotowaliśmy liczbę 6 500 turystów. Było ich więcej, niż w całym całego ubiegłego roku. Bardzo duży ruch wycieczkowy istnieje między naszym województwem a NRD. Jest to związane z istnieniem strefy konwencyjnej, do której można się wybrać nawet na 3 dni, po uprzednim zarezerwowaniu miejsc noclegowych w „Orbisie". Ron noclegowy jest podstawą wydania przez nas wkładki paszportowej.

Inaczej załatwia się wyjazd do Bułgarii. W wypadku wycieczki do tego państwa wystarczy tylko złożyć wniosek do Biura Paszportowego o wydanie wkładki turystycznej. Z tym dokumentem można się wybrać na wakacje do Bułgarii. Również do Jugosławii wybrać się można bez zaproszeń, ale do wydania wkładki potrzebny jest pismo z wydziału dewizowego NBP o przydzieleniu wyjeżdżającemu odpowiedniej ilości dewiz. Na Węgry indywidualny wyjazd bez zaproszeń załatwić można za pośrednictwem „Orbisu" oraz PZWot. Wreszcie do strefy konwencyjnej w Czechosłowacji przepustki na przekroczenie granicy wydają: Komenda Miasta MO oraz wszystkie komendy powiatowe.

— JAK długo trwa załatwianie formalności w Biurze Paszportowym?

— OKRES ten waha się od 2 tygodni do miesiąca. W czasie największego nasilenia wyjazdów, tj. w czerwcu, lipcu i sierpniu mamy pełne ręce roboty, wobec czego oczekiwanie nieco się przedłuża. Chcielibyśmy więc zaapelować do osób, które planują wyjazd za granicę, aby o paszporty i wkładki ubiegały się wcześniej. W naszym i swoim interesie. (Jol)

Kronika dnia

POMYSŁOWE TURYSTKI Z DANII

◆ DO SZCZECINA przybyły dwie młode Dunki z Kopenhagi, 20-letnia pomocnica krawiecka Leone DAVIDSEN i 19-letnia uczennica szkoły ceramicznej Susanne STROBEL. Od 7 tygodni podróżują one autostopem i, jak dotąd, zwiedziły: NRF, Holandię, Belgię, Francję, Szwajcarię, Włochy, Jugosławię i Polskę. Ze Szczecina wybierają się do Świnoujścia, skąd promem popłyną do Szwecji.

ZAGRANICZNE WOJAŻE „COMY—5"

◆ POPULARNY szczeciński zespół jazzowy „COMA—3", jeden z laureatów organizowanej przez „Kurier" „WIOSNY ORKIESTR" spędza lato w NRD. Po koncertach w Rostocku i innych niemieckich uzdrowiskach nadmorskich, zawitał do Berlina. W stolicy NRD występować będzie do końca miesiąca. (a)

Gościnne występy Państwowego Teatru Ziemi Łódzkiej

TEATR Ziemi Łódzkiej jest ostatnim z trzech teatrów wojewódzkich, występujących gościnnie w naszym mieście w sezonie letnim. Zaprezentował on nam repertuar zupełnie odmienny od pozostałych. W przeciwieństwie do przedstawień klasycznych dwóch poprzednich gęszczących w Szczecinie teatrów, zobaczyliśmy na scenie komedię kryminalną Roberta Thomasa pt. „Pułapka".

Komedię te charakteryzuje dobre rzemiosło dramaturgiczne. Od samego początku trzyma widza w stałym napięciu, nie zdradzając do ostatniej chwili rozwiązania zagadki. W miarę rozwijania się akcji rośnie niepewność gdzie faktycznie leży prawda. Autor potrafił stworzyć świetne postacie, pełne życia, dające duże możliwości aktorom stworzenia dobrej zabawy i rozrywki.

„Pułapka"

Niestety, trzeba stwierdzić z ubolewaniem, że aktorzy nie podołali warunkom stawianym przez tzw. kryminał. Jedynie Barbara Olszańska w roli żony była ciekawa, potrafiła w zależności od sytuacji przystosować się i stworzyć różne sylwetki — raz kochającej i czułej żony, to znowu podstępnej, zdradliwej i wyrafinowanej kobiety.

Pozostałe postacie — mąż, komisarz i ksiądz były zupełnie bezbarwne i pełne monotonii. Jedną z najważniejszych postaci w tego rodzaju sztukach jest zwykle komisarz policji. Marian Harasimowicz odtwarzający tę rolę nie potrafił wprowadzić napięcia i rozegrać w sposób należyty skonstruowanej przez autora intrygi.

Mimo tych widocznych czysto aktorskich braków — a Teatr Ziemi Łódzkiej stać chyba na lepszych wykonawców — sztuka jest warta obejrzenia przez tych wszystkich, którzy lubią i pasjonują się kryminałami.

Przyjemne są dekoracje Stanisława Węgrzyna. Spektakl reżyserował Czesław Staszewski.

Postulat widowni pod adresem suflera, który stał się mimo woli jednym z niewidocznych aktorów — „trochę ciszej".

ELŻBIETA NOWAKOWSKA

Rada Artystyczna „Cepelii" w Szczecinie

OD wtorku przebywają w naszym mieście na sesji wyjazdowej przedstawiciele Zarządu Głównego i Rady Artystycznej Związku Spółdzielców „Cepelia" oraz przedstawiciele Ministerstwa Kultury i Sztuki.

Rada Artystyczna oceniła pozytywnie działalność handlową placówek cepeliowskich na terenie miasta. Ze szczególnym uznaniem podkreślono pomoc władz miejskich przy lokalizacji sklepów z wyrobami ludowymi. Jak poinformował nas przedstawiciel Ministerstwa Kultury i Sztuki — dr Pietkiewicz zjawiskiem godnym pochwały jest fakt, że działalność szczecińskiej „Cepelii" nie ogranicza się do handlu, lecz prowadzi się tu propagandę sztuki ludowej i użytkowej. W wyniku przeprowadzonej dyskusji planuje się rozszerzenie działalności handlowej wyrobami pamiątkarskimi przez zorganizowanie punktu skupu wyrobów miejscowych twórców. Poza tym większą uwagę zwrócić się na kwestię ogłaszania konkursów oraz wystaw sztuki ludowej i pamiątkarskiej. Działalność ta została nie oparta o środowisko plastyczne naszego miasta.

Dziś uczestnicy sesji udali się do Świnoujścia, gdzie zapoznają się z problemami pracy tamtejszego ośrodka handlu sztuką ludową.