

Wizyta wśród załóg i budowlanych Nowej Huty

Edward Gierek na Ziemi Krakowskiej

KRAKÓW PAP. 25 bm. I sekretarz KC PZPR — Edward Gierek odwiedził załogę podkrakowskiego Kombinatu Metalurgicznego im. Lenina, który w br. wyprodukował 6,7 mln ton stali, oraz budowlanych Nowej Huty.

Honorowa Odznaka PCK dla ZHP

WARSZAWA. 25 bm. odbyła się uroczystość dekoracji sztandaru Związku Harcerstwa Polskiego Złotą Honorową Odznaką PCK — I stopnia. Odznaczenie to stanowi wyraz uznania dla wkładu harcerstwa w rozwój ruchu czerwono-krajskiego, zwłaszcza wśród młodzieży uczniowskiej, popularyzacji honorowej krwiadawstwa oraz aktywnej działalności blisko 2 tys. harcerskich drużyn „Nieprzetrzętego szlaku”. Działają one w zakładach leczniczych i wychowawczych, skupiają ok. 45 tys. harcerzy, podlegają wielu cennym inicjatywom wychowawczym i społecznym wśród dzieci i młodzieży pozbawionej rodziny, sierot, dzieci chorych i kalekich.

Z prac Prezydium Rządu

WARSZAWA. Jak informuje rzecznik prasowy rządu — 25 bm. Prezydium Rządu odbyło swoje kolejne posiedzenie. Rozpatrzono założenia systemu emerytalnego rolników. Jego wprowadzenie przewidziano dla pracowników w powszechnym systemie emerytalnym. Użytkowanie przez rolnika emerytury lub renty — mówią najogólniej — byłoby uzależnione, obok spełnienia takich warunków jak wiek lub in-

(Dokończenie na str. 2)

P. Jaroszewicz przyjął arcybiskupa L. Poggi

WARSZAWA. Prezes Rady Ministrów Piotr Jaroszewicz przyjął 25 bm. przewodzącego zespołu Stolicy Apostolskiej do spraw stałych kontaktów roboczych z rządem PRL ks. arcybiskupa Luigi Poggi. W rozmowie uczestniczyli ministrowie Kierownictwa Urzędu do spraw Wyznań Kazimierz Kąkol.

Kuba przechodzi na system metryczny

KUBA przygotowuje się do przejścia na system metryczny miar i wag. Dotychczas jeszcze używane są na Kubie stare jednostki hiszpańskie: caballeria — 13,4 ha, quintal — 46 kg, arroba — 11,5 kg, czy angielskie jak galon, libra, yard. Tylko w niektórych okolicach mieszkańcy posługują się jednostkami metrycznymi.

Zbrodnicze praktyki marsylskich lekarzy

Sprzedawcy hormonów

SWEGO CZASU informowaliśmy o nikczemnych praktykach stosowanych przez niektórych lekarzy powiększających na młodych ludziach mających skłonność do pederastii i trawestizmu. Lekarze ci wstrzykiwali pacjentom hormony, co powodowało poważne zaburzenia osobowości i prowadziło niekiedy do rozstroju nerwowego. Afera ta przybrała ostatnio wielkie rozmiary, o czym informuje tygodnik „LE POINT” (z 14.11.).

UJAWNIONY na łamach „LE POINT” skandal przybiera nowe rozmiary. Okazało się, że powstała cała wielka mafia usługowych lekarzy i aptekarzy, wykorzystujących młodych ludzi uprawiających prostytucję.

Na początku chodziło tylko o jednego lekarza, doktora Elize Salem Delachaume, która została oskarżona o „umyślne zastosowanie środków szkodliwych dla zdrowia”. Matka jednego z chłopców, 16-let-

niego Jean-Louis D., zaniepokojona zmianami w wyglądzie syna — zaczął on tracić zażyłość i piersi się znacznie powiększyły — zgłosił skargę w komisariacie 6 okręgu Marsylii. 3 lata wcześniej, 18-letni Alain S. popełnił samobójstwo, gdyż nie mógł już znieść swego wyglądu. W liście pożegnalnym pisał: „Stałem się potworem, mam piersi a jednocześnie postaćdam męskie atrybuty”.

ODTWARZAJĄC zeznania małoletnich i lekarzy, którzy

(Dokończenie na str. 3)

Kurier Szczeciński

Nr 69 (10 053)

Rok założenia 1945

Cena 1 złoty

Najszybsze w świecie tempo rozwoju

POLSKA krajem miedzi

WARSZAWA. Mija 20 lat od chwili, gdy polscy geolodzy, pracujący pod kierownictwem dr inż. Jerzego Wyżkowskiego, natrafili na złoża rud miedzi w rejonie Lubina i Sieroszowice na Dolnym Śląsku. Wydobycie pierwszych próbek miedzianej rudy przez otwór „Sieroszowice I” stworzyło podstawy do powstania w Polsce nowego przemysłu — górnictwa i hut-

nictwa i polskiej myśli technicznej, wzbudzające podziw specjalistów zagranicznych.

ROWNOCZESNIE z górnictwem rozwinęły się hutnictwo i przetwórstwo miedzi. Rozbudowana Huta „Legnica” i zbudowana od podstaw nowa huta miedzi „Głogów I” wyprodukowały w 1975 r. prawie ćwierć mln ton miedzi elektrolitycznej. W końcowe stadium wchodzi budowa Huty „Głogów II”, w trakcie uruchamiania znajduje się walcownia taśm z miedzi i jej stopów w Katowicach-Szpocieniech.

Notujemy najszybsze w świecie tempo rozwoju tego przemysłu. Szybki wzrost produkcji sprawił, że już w 1971 r. staliśmy się z importera eksporterem miedzi.

PRZYPOMNIJMY, że koncepcję generalnego zagospodarowania nowego zagłębia wykonała Katedra Projektowania Kopalni AG-H, kierowana przez znanego polskiego uczonego — górnika prof. Bolesława Krupnińskiego, że budowę pierwszej kopalni miedzi „Lubin” rozpoczęto w listopadzie 1960 r., a kopalni „Polkowice” w czerwcu 1963 r.

Obydwie kopalnie zostały równocześnie przekazane do eksploatacji w lipcu 1963 r. I z tą chwilą nowe zagłębie rozpoczęło swą codzienną pracę w służbie gospodarki. Trzeba też przypomnieć, że nowe kopalnie miedzi powstawały w ciężkiej walce z przyrodą, z zagrażającymi dostępowi do miedzi — kurzakami

Egzekucja Smassemby

LONDYN PAP. W piątek rano dokonano w Brazzaville egzekucji byłego prezydenta Kongo, Alphonse Smassemby-Debat. Na śmierć skazano go w czwartek trybunał wojskowy. W czasie procesu udowodniono mu współudział w przygotowaniu zamachu na życie prezydenta Mariena Ngouabiego, który zmarł w wyniku śmiertelnych ran odniesionych w piątek, 18 bm. Wyrok śmierci otrzymał również dowódca kilkusetosobowego oddziału zamachowców, bliski współpracownik Smassemby-Debat, były kapitan Kiladidi. Od tygodnia poszukują go intensywnie kongijskie siły bezpieczeństwa.



DZIŚ 26 marca zobaczymy w TV znany zespół „Partita” w specjalnym programie rozrywkowym „Dziś sukces — Partita”. NA ZDJĘCIU: z zespołem „Partita” występowała także Alicja Majewska — znana gwiazda polskiej piosenki. (CAF)

Dziś 12 stron plus Harcerski Trop ♦ Drugi po Hannibalu ♦ Anita Dymśówna ♦ Cena 1 zł

Egz. obow. Reg. 39/77

W br. — dwudziestolecie sputnika

Latarnie morskie w Kosmosie

WYSTRZELENIE w październiku 1957 r. pierwszego sztucznego satelity Ziemi zapoczątkowało nową erę badań przestrzeni kosmicznej i jej wykorzystania dla praktycznych potrzeb człowieka, meteorologii, geologii a nawet rolnictwa. Satelity mogą zbierać i dostarczać na Ziemię różnego rodzaju informacje, ułatwiać transmisje radiowe i telewizyjne, mogą też służyć jako kosmiczne latarnie morskie.

MOŻLIWOSCAMI wykorzystania ich w tej ostatniej dziedzinie zajmuje się doc. dr hab. inż. Jan Wereszczyński z Politechniki Łódzkiej. Jest on przewodniczącym sekcji nawigacji PAN, a także członkiem zwyczajnym Królewskiego Instytutu Nawigacyjnego w Londynie.

Sternik i nawigator każdego statku morskiego, powietrznego czy kosmicznego musi spełnić dwa zadania — uniknąć kolizji z innym statkiem i znaleźć prawidłową i bezpieczną drogę do miejsca przeznaczenia. Zastęp pomocnych w tym celu systemów radionawigacyjnych jest jednak ograniczony. Im dany statek jest bardziej oddalony od nadajnika radionawigacyjnego, tym mniej dokładnie może określić swoją pozycję.

Podniesiona na wysokość kilkuset kilometrów i krążąca nad powierzchnią Ziemi po uprzednio obliczonej orbicie kosmiczna radiolatarnia morska (sztuczny

satelita) wypełnia tę lukę, staje się kosmicznym znakiem nawigacyjnym. Dzięki takim satelitom pozycję każdego statku wyznaczono w urzędzenia do odbioru nadawanych przez niego sygnałów można określić z niezwykłą wprost dokładnością — do kilkudziesięciu metrów. Uzyskanie takiej precyzji nawigacji bardzo zwiększa bezpieczeństwo żeglugi, ułatwia poszukiwania podmorskich bogactw naturalnych itp.

10 lat temu podobny system nawigacyjny, oparty na 4 satelitach wystrzelonych przez Stany Zjednoczone udośćpiono do użytku cywilnego. Dziś został on rozwinięty i udoskonalony. Nosi on nazwę „Transit”.

PO TO, aby system nawigacji satelitarnej obejmował cały świat, orbity satelitów muszą być biegunowe, tzn. płaszczyzny ich orbit muszą przechodzić przez oś Ziemi i być równoleżnikami rozmieszczone na obu półkuli.

Przy 4 krążących po takich właśnie orbitach satelitach — obserwator może korzystać z tego systemu co 6 godzin. Częstotliwość obserwacji wzrasta w miarę zwiększania liczby satelitów, przy czym o ile np. przy 4 satelitach ich szerokość geograficzna musi różnić się od siebie kolejno o 90 stopni, to już przy 6 o 60 stopni.

KILKA polskich statków szkolnych i specjalnych, a także niektóre statki handlowe mają już zainstalowane odbiorniki przystosowane do korzystania z systemu „Transit”. Pozwala to przede wszystkim szkolić kadry, jako że jest to przecież system rozwojowy. Na całym świecie — wg informacji prasowych — urzędzenia takie ma zaledwie około 300 statków.

Mamy też już u nas w kraju kilka mniejszych odbiorników satelitarnych, tzw. „Geosiver”, które pozwalają wykorzystać system „Transit” dla dokładnych badań kształtu Ziemi. Wszystko to jest dopiero zaczątkiem powszechnej nawigacji satelitarnej. Dziś jest ona jeszcze bardzo kosztowna, ale już daje olbrzymie korzyści praktyczne. One to właśnie decydują o rozbudowie i konieczności dalszego udoskonalenia światowego systemu nawigacji satelitarnej. Prace w tej dziedzinie prowadzi również naukowcy polscy.

Janusz KRAJEWSKI (PAP)



ZAKOŃCZENIE ZJAZDU RADZIECKICH ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Na Kremlu zakończyły się obrady XVI Zjazdu Związków Zawodowych ZSRR. Zjazd jednogłośnie zaakceptował działalność Centralnej Rady Związków Zawodowych. Przewodniczącym Centralnej Rady Związków Zawodowych ZSRR został ponownie Aleksiej Szybajew.

ROZMOWY N. PODGORNEGO W TANZANII

W Dar es-Salam zakończyły się rozmowy między przewodniczącym Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, Nikołajem Podgórnym a prezydentem Tanzanii, Juliussem Nyererem.

WĘGRY — NRD

Po zakończeniu 3-dniowej oficjalnej wizyty w NRD w piątek opuściła Berlin węgierska delegacja państwowa. W skład delegacji wchodził sekretarz KC WSPR Janosom Kadarek. W czasie pobytu delegacji węgierskiej w NRD został podpisany układ o przyjaźni, współpracy i wzajemnej pomocy między obu krajami.

Przespisał głosowanie...

LONDYN PAP. 37-letni poseł konserwatywny Anthony Steen był jedynym członkiem Izby Gmin, który nie wziął udziału w dramatycznym głosowaniu nad wnioskiem o przyjęcie do Parlamentu uchwały o wotum nieufności dla rządu Jamesa Callaghana. Steen przebywał właśnie w Indiach jako członek jednej z komisji parlamentarnych, kiedy otrzymał polecenie od przywódców torysów niezwłocznie powrócić do Londynu na środowe posiedzenie Izby Gmin. Zmęczony podróżą, natychmiast po przybyciu do Londynu udał się na spacer, zamawiając oczywiście telefonem budzenie na godzinę przed głosowaniem, czyli o 21.00. Biuro usiłując się sam, ale o 22.00. Poseł natychmiast wstał do samochodu, ale przed gmach Izby Gmin zajeżdżał niesety 5 minut za późno, głosowanie już się skończyło. Gdyby Steen zdążył, nie zmieniłoby to co prawda ogólnej sytuacji, lecz zmniejszyłoby tylko o 1 głos 34-man-datową przewagę obozu rządowego.

Wzrost cen herbaty

LONDYN PAP. Na rynku londyńskim odnotowano rekordowy wzrost cen herbaty importowanej z Indii i rejonu Afryki. Za 1 kg herbaty płacono prawie trzy funty szterlingi, co stanowiło 50-procentowy wzrost w porównaniu do ceny z ub. tygodnia. Agencja Reute ra przypomina, że w maju 1976 1 kg herbaty kosztował tylko 67 pensów. Wzrost cen herbaty przypisuje się wyczerpaniu jej zapasów oraz faktowi, że w Indiach będącym największym producentem herbaty na świecie, nieoczekiwanie zwiększyła się konsumpcja tego napoju. Zdaniem ekspertów, ceny herbaty nadal będą miały tendencję rosnącą do czasu zainicjowania na rynku światowym nowych zbiorów, co nastąpi za ok. 2 miesiące.

Sprzedawcy hormonów

(Dokończenie ze str. 1)

się wzajemnie oskarżali, policjanci marsylscy zatrzymali około 12 funkcjonariuszy służby zdrowia, którzy udzielali bardzo specjalnych porad 34 trawestytom. Aby sfeminizować tych młodych ludzi zapisywano im hormony. Aby zaś uśmierzć ból odczuwany przy elektrycznym gołeniu zarostu, lekarze nie wahał się aplikować pacjentom całej masy środków uspokajających i odrzucających. Oczywiście spowodowało to u tych ludzi chroniczną narkomanie.

MICHEL R. oskarża jednego z lekarzy o „sprzedanie” mu recepty po 150 franków za sztukę. Chłopiec opowiada, że w ubiegłym roku, po rewelacjach „LE POINT”, lekarzów, wielce zaniepokojony, udał się na poszukiwanie dawnych klientów, aby próbować odkupić, o ile nie kompromitujące dokumenty.

WIELU aptekarzy nie kwestionowało zresztą owych recept i nie dawało im fakt, że jest ich tak dużo. W aptekach marsylskich, odnaleziono te recepty dołączone do karteczek niekiedy zmyślonych nazwisk klientów. Farmaceuti nie zadali sobie nawet trudu sprawdzenia tożsamości adresatów recept. Jakkolwiek nakazuje to kodeks służby zdrowia. Powtarzanie się tych samych recept dla tych samych pacjentów, recept przepisujących wielkie ilości środków o działaniu uspokajającym, powinno być dla nich niepokojące. Znalezione wszakże 23 recepty nie to samo nazwisko, a lekarz przepisał w nich 200 ampułek ze środkami uspokajającymi. Poza

Polański oskarżony o gwałt

WASZYNGTON PAP. Reżyser filmowy Roman Polański został w czwartek formalnie postawiony w Los Angeles w stan oskarżenia pod zarzutem dokonania gwałtu na 13-letniej dziewczynce. Polańskiemu zarzuca się ponadto podawanie narkotyków osobie nieletniej. Termin rozpatrzenia sprawy Polańskiego, który zaprzecza stawianym mu zarzutom i przebywa na wolności za kaucją, wyznaczony został na przyszły wtorek.

Psy na usługach urzędów celnych

TOKIO PAP. W Malesji zaczęły się już niedługo stosować specjalnie trenowane psy do wykrywania przemytu narkotyków. Na świecie nie ma na razie lepszego odpowiednika przyrządów, psy są więc poza konkurencją. Np. jeden pies może w ciągu pół godziny sprawdzić około 500 kilogramów przesyłek, paczek itd. Na te same prace celnicy potrzebują co najmniej 3 dni.

tym, w niektórych aptekach nie wciągano do receptariusza niebezpiecznych hormonów, które sprzedano klientom.

WSZYSCY ci pozbawieni skrupułów lekarze mogą zostać skazani na dwa do dziesięciu lat więzienia, jednakże dla wielu spośród ich pacjentów jest już za późno na ratunek. Alain S. nie jest jedynym samobójcą. Wkrótce potem odebrał sobie życie Daniel G. Niedawno rzucił z kolei chłopiec został operowany z powodu nowotworu piersi, zapewne spowodowanego nadużyciem hormonów. Inni z kolei, raz na zawsze stracili nadzieję na odzyskanie męskiego wyglądu, czego bardzo pragnęli. Muszą obecnie pozostać takimi jakimi są.

Z kroniki towarzyskiej

SEYNNA. 75-letnia Mariela Dietrich (na zdjęciu), zamieszkała w Nowym Jorku, nie przestała być obiektem zainteresowania reżyserów filmowych. Niedawno w RFN nakręcono film zatytułowany „Adolf i Mariela”, którego fabuła opiera się na załotach byłego fuhrera byłej III Rzeszy do znakomitej artystki, która zareagowała na to opuszczeniem ówczesnych Niemiec.



Wspomniany film nie wszedł jednak na ekrany wskutek protestu Marieli przeciwko wykorzystaniu jej osoby (trochę odwarżala) jedna z gwiazd zachodniomiejscowych) w filmie o największym zbrodniarzu wszechczasów.

NIEDAWNO prasa grecka, a za nią zachodnia — opublikowała wiadomość, iż w niebitym odległym czasie możliwe jest spotkanie 25-letniej Christiny Onassis z 24-letnim Filipem Niarhossem. Wywołało to zrozumiałe zakłopotanie nie tylko w kręgach finansjery, gdyż wszyscy pamiętają o nienawistnych stosunkach panujących za życia Onassisa między dwoma greckimi miliardermi.

Christina jest co prawda zamężna (po raz drugi) ale małżeństwo jej z Aleksandrem Andreassim znajduje się w stanie rozkładu i rozwiązania co pozostaje tylko kwestia formalności. O prawdopodobieństwie małżeństwa z Filipem może m.in. świadczyć fakt zaproszenia jej przez starego Niarhossa do spędzenia części wakacji w jego prywatnym rezydencie. Ponadto miał on wyrazić życzenie, aby wnuk nosił imię Arystoteles (tak jak ojciec chrzestny), o nim oboje młodzi pobrali się, byłoby już bogatszym małżeństwem na świecie.

60-LETNI Buddy Rich jest jednym z najsławniejszych perkusistów na świecie. Znani, przyjaciele a także krytycy wyrażają się o nim jako o wspaniałym indywidualności świata muzycznego, będącej jednocześnie liderem doskonałego bigbandu, w którym występował również jego córka, 23-letnia Cathy. Warto dodać, iż ostatnio Buddy Rich gościł w naszym kraju, dając szereg znakomitych koncertów. (65)

W ultrafioletowym promieniowaniu

Słońce i rośliny

MOSKWA PAP. Niemal wszystkie rośliny w Pamirze zaczynają bardzo wcześnie kwitnąć i owocować. Dają one pierwszą żołądź już w czwartym roku życia, podczas gdy na równinie następuje to najwcześniej po 10-20 latach. Biała akacja, czereśnia i bez zaczynają kwitnąć mając karłowate rozmiary.

Doświadczenia uconych w pamirskim ogrodzie botanicznym wykazały, że przyczyna tych niezwykłych właściwości tkwi w ultrafioletowym promieniowaniu górskiego słońca. Wysoko w górach rośliny zdobywają właściwości wytrzymałości na ogromne dawki radiacji ultrafioletowej. Zgubna dla roślinności równinnej, ultrafiolet w górach stymuluje rozwój kwiatów i drzew.

Amerykańskie państwo policyjne

WŁAMANIA

TEN OSTATNI fakt należy potraktować z ironią, ponieważ w istocie większość postulatów zawartych w planie Hustona była od dawna realizowana: FBI zakładało mikrofony i podsłuchi telefonizacji, posiadało agentów do śledzenia studentów, NSA dokonywała podsłuchów na międzynarodowych liniach telekomunikacyjnych, CIA otwierała listy polecone. Odrzucenie planu Hustona w niczym nie zmieniło istniejących praktyk.

SKŁONNOŚCI administracji Nixona do włamań nie zmniejszyła z powodu psikusa, spłatanego Hustonowi przez Hoovera. 13 czerwca 1971 r. „New York Times” rozpoczął publikowanie tajnych materiałów w sprawach wojny wietnamskiej, znanych pod nazwą papierów Pentagonu. Nixona zareagował na to utworzeniem jednostki „hydraulików”, czyli wamywaczy, której zadaniem było zebranie materiałów dotyczących człowieka, podejrzanego o dokonanie „przebiegu” dla prasy. Chodziło o

Daniela Ellsberga.

WKRÓTCE potem „hydraulicy” dostali polecenie włamań się do „Brooking Institution” — ośrodka polityki społecznej w Waszyngtonie, uważanego przez Białą Dmę za gniazdo „strasznych demokratów”. Chodziło o zdobycie dokumentów z biura Leslie Gelba, mieszczącego się w tej instytucji. Gelb był kiedyś przedstawicielem Pentagonu i przygotowywał studium na temat wojny wietnamskiej dla Roberta McNamary.

Polecenie, wydane przez pracownika Nixonowskiego sztabu — Celsona, zawierało pasus, który przeczytał jeden z szefów „hydraulików” — Johna Caulfielda. Była w nim mianowicie wzmianka, że jeśli nie uda się włamać do „Brooking Institution”, trzeba podłożyć tam bombę zapalającą i korzystać z pożaru — ugrać z budynku potrzebne papiery. Caulfield powiedział tym doradcą prezydenta Deanowi, który porozumiał się z przebywającym w San Clemente Nixonem. W rezultacie przedsięwzięcie zostało odwołane.

Wkrótce wykonano inne polecenie: agenci FBI włamali się do biura psychiatry Daniela Ellsberga — dra Lewisa Fieldinga i zrewidowali

teczkę z lekarskimi notatkami na temat niebezpiecznego dla Nixona pacjenta.

W SIEDEM miesięcy później — 17 czerwca 1972 r. — w gmachu Watergate, gdzie mieściła się kwatery Partii Demokratycznej, aresztowano pięciu wamywaczy — „hydraulików”. Biłagodo Domu. Dwaj kierujący wamywaniem ludzie, którzy stali wówczas za drzwiami sąsiedniego hotelu z przenośnymi radiotelefonami — Howard Hunt i Gordon Liddy — zostali aresztowani nieco później.

W niczyich zeznaniach na temat włamań do Watergate nie można było znaleźć przekonywającego wyjaśnienia tego ryzykownego przedsięwzięcia. Niektórzy próbowali racjonalizacji brzmia absurdalnie: np. taka, że prezydent Nixon otrzymał informacje, jakoby Fidel Castro przesyłał demokratom pieniądze na cele wyborcze, co mogło w

konsekwencji grozić narodowemu bezpieczeństwu.

Przez całą historię aprobowanych przez rządy USA włamań przewija się wspólna nić: są to próby usprawiedliwiania sprzecznych z prawem akcji względami narodowego bezpieczeństwa. Specjalny prokurator d/s Watergate oświadczył, że nie istnieje prawo prezydenta do złecania włamań. Niezależnie od tego, co władza wykonawcza sądzi o instalowaniu podsłuchów bez odpowiedniej podstawy sądowej, Sąd Najwyższy w całej swej historii nie zezwalał na działalność naruszającą czwartą poprawkę do konstytucji. Poprawka ta głosi, że nie wolno wkraczać do pomieszczeń prywatnych obywateli i nie wolno dokonywać podsłuchów ich rozmów bez specjalnego sądowego zezwolenia.

(dokończenie nastąpi)



W „Kurierowej” kawiarence

Na każde wezwanie

DZIS w naszej kawiarence gościł Jan Sabala — dyspozytor szczecińskiego pogotowia.

— Nosi pan nazwisko raczej nie spotykane w Szczecinie.

— RZECZYWISTE, jestem przecież góralcem. Pochodzę z Podwilk, a dziesięć kilometrów od Rabki.

— CZY jest pan spokrewniony ze słynnym gawędziarzem i piosenkarzem ludowym?

— JAKOŚ nie próbowałem zgłębić się w rodzinną historię. To żmudne zajęcie, bo góralskie rodziny są bardzo rozgałęzione. Często do nazwiska, na przykład Gasielica, dodaje się drugie, by nie było wątpliwości, kto jest kto. Mój ojciec urodził się w Piekłniku koło Czarnego Dunajca, więc może doszukalby się jakichś związków rodzinnych. Chociaż nie, przecież Sabala właściwie nazywał się Krzeptowski. Sam pan widzi, jakie to skomplikowane.

— W JAKI sposób trafił pan do Szczecina?

— PRZEZ wojsko. Służyłem w Pomorskiej Brygadzie WOP. Spodobało mi się tu i zostałem. Od sześćdziesiątego piątego pracuję bez przerwy w pogotowiu. Jednocześnie jako sanitariusz w karetce reanimacyjnej.

— UCZESTNICZYŁ pan w akcji ratowniczej w „Superfascie” w styczniu ubiegłego roku...

— PO RAZ pierwszy zetknąłem się z tak dużym natężeniem gazu, które spowodowało masowe zatrucia. Ratowaliśmy ludzi znajdujących się w najbardziej zagrożonej strefie. Będę to pamiętał długie lata. Włożyłem maskę przeciwgazową i pobiegłem na górę. Niestety, przy takim stężeniu maska nie stanowiła żadnego zabezpieczenia. Dosłownie na trzecim stopniu padłem tracąc przytomność. Obudziłem się dopiero w szpitalu.

— OKAZUJE się, że praca w pogotowiu może być niebezpieczna.

— TERAZ, siedząc za pulpitem dyspozytora, wiem że jest także nerwowa i męcząca, a to głównie przez dziesiątki nieuczestniczących wezwań.

— PRZECIEŻ pogotowie powinno być na każde wezwanie.

— ZGODA. Głównie jednak mu-

si służyć natychmiastową pomocą w nagłych wypadkach. Krąska droga, zaskłabienie na ulicy, atak serca, wypadek na pracy — to jest najważniejsze. Dopiero w drugiej kolejności możemy iść z pomocą ludziom chorym na przykład na grypę. I to nie zawsze.

— DLACZEGO?

— PRZECIEŻ są przychodnie, często dwa kroki od domu, można więc tam pójść albo zamówić wizytę lekarza. Ludzie lubią jednak wygodę, wolą wezwać pogotowie. Nie muszą wówczas ruszać się z domu, dostaną zwolnienie na dzień i recepty do ręki. Co najciekawsze, większość zdaje sobie sprawę z tego, że nie jest to w porządku i próbuje nas przekrzyknąć, lecz to mamy wezwań od chorych z bólem serca, których jedyną dolegliwością — jak się okazuje na miejscu — jest niestrawność, i właśnie ci, którzy wzywają karetkę do blawnych przypadków, po pięciu czy piętnastu minutach dzwonią ponow-

nie, ponaglaają, awanturują się, że muszą tak długo czekać.

— CZĘSTO czytamy w kronice wypadków o wypadkach karetki reanimacyjnej do pijaków leżących na ulicy.

— TO już osobny problem. Społeczeństwo generalnie nie potrafi przekazać nam właściwych objawów. Mimo, że telefoniczna przyjmująca zgłoszenie pyta szczegółowo o wszystko, słyszy tylko jedno zdanie — przyjeżdżajcie, leży człowiek i nie rusza się. Wysyłamy więc „orkę”, choć mogłaby z powodzeniem pojechać zwykła karetka, bo w bramie czy na chodniku leżał pijak z rozbitą głową.

— ILE macie wezwań w ciągu doby?

— ŚRĘDNIO 200–250. Spora część stanowią tzw. przewozy, czyli transport chorego z jednego szpitala do drugiego.

— A TO w jakim celu?

— CZĘSTO się zdarza, że ostry dyżur chirurgiczny ma szpital np. na Pomorzanych, zaś wewnętrzny na Piotra Skargi. Jeśli zachodzi konieczność, by pacjenta ze złamanym żebrzem przekonsultował internista, trzeba go wieźć karetką. To oczywiście przykład, bo różne sytuacje się zdarzają.

— NIE bardzo rozumiem...

— JEŻELI w szpitalu dyżur ostry ma tylko jeden oddział, to specjalista z drugiego oddziału nie skonsultuje pacjenta przywiezionego przez pogotowie.

— PRZEDWZNA historia...

— RZECZYWISTE jest to problem. Byłby on rozwiązany, gdyby pogotowie przeniosło się na Arkońską.

— BĘDZIE jednak przeprowadzka?

— JESZCZE nie wiadomo. Na razie trwa dyskusja. Osobiście podzielam zdanie większości, by pozostawić stację pogotowia w dotychczasowym miejscu. Przecież to jest centrum miasta. Można dobudować pawilon z 20 łózkami dla pacjentów wymagających obserwacji. Można, przebijając się przez ogród, zrobić drugi wyjazd na ul. Mickiewicza. To, o czym mówię, jest zresztą koncepcją sprzed lat.

— RZECZYWISTE jest to problem. Byłby on rozwiązany, gdyby pogotowie przeniosło się na Arkońską.

— BĘDZIE jednak przeprowadzka?

— JESZCZE nie wiadomo. Na razie trwa dyskusja. Osobiście podzielam zdanie większości, by pozostawić stację pogotowia w dotychczasowym miejscu. Przecież to jest centrum miasta. Można dobudować pawilon z 20 łózkami dla pacjentów wymagających obserwacji. Można, przebijając się przez ogród, zrobić drugi wyjazd na ul. Mickiewicza. To, o czym mówię, jest zresztą koncepcją sprzed lat.

— RZECZYWISTE jest to problem. Byłby on rozwiązany, gdyby pogotowie przeniosło się na Arkońską.

— BĘDZIE jednak przeprowadzka?

— JESZCZE nie wiadomo. Na razie trwa dyskusja. Osobiście podzielam zdanie większości, by pozostawić stację pogotowia w dotychczasowym miejscu. Przecież to jest centrum miasta. Można dobudować pawilon z 20 łózkami dla pacjentów wymagających obserwacji. Można, przebijając się przez ogród, zrobić drugi wyjazd na ul. Mickiewicza. To, o czym mówię, jest zresztą koncepcją sprzed lat.

— RZECZYWISTE jest to problem. Byłby on rozwiązany, gdyby pogotowie przeniosło się na Arkońską.

— BĘDZIE jednak przeprowadzka?

— JESZCZE nie wiadomo. Na razie trwa dyskusja. Osobiście podzielam zdanie większości, by pozostawić stację pogotowia w dotychczasowym miejscu. Przecież to jest centrum miasta. Można dobudować pawilon z 20 łózkami dla pacjentów wymagających obserwacji. Można, przebijając się przez ogród, zrobić drugi wyjazd na ul. Mickiewicza. To, o czym mówię, jest zresztą koncepcją sprzed lat.

— RZECZYWISTE jest to problem. Byłby on rozwiązany, gdyby pogotowie przeniosło się na Arkońską.

— BĘDZIE jednak przeprowadzka?

— JESZCZE nie wiadomo. Na razie trwa dyskusja. Osobiście podzielam zdanie większości, by pozostawić stację pogotowia w dotychczasowym miejscu. Przecież to jest centrum miasta. Można dobudować pawilon z 20 łózkami dla pacjentów wymagających obserwacji. Można, przebijając się przez ogród, zrobić drugi wyjazd na ul. Mickiewicza. To, o czym mówię, jest zresztą koncepcją sprzed lat.

— RZECZYWISTE jest to problem. Byłby on rozwiązany, gdyby pogotowie przeniosło się na Arkońską.

— BĘDZIE jednak przeprowadzka?

— JESZCZE nie wiadomo. Na razie trwa dyskusja. Osobiście podzielam zdanie większości, by pozostawić stację pogotowia w dotychczasowym miejscu. Przecież to jest centrum miasta. Można dobudować pawilon z 20 łózkami dla pacjentów wymagających obserwacji. Można, przebijając się przez ogród, zrobić drugi wyjazd na ul. Mickiewicza. To, o czym mówię, jest zresztą koncepcją sprzed lat.

— RZECZYWISTE jest to problem. Byłby on rozwiązany, gdyby pogotowie przeniosło się na Arkońską.

— BĘDZIE jednak przeprowadzka?

— JESZCZE nie wiadomo. Na razie trwa dyskusja. Osobiście podzielam zdanie większości, by pozostawić stację pogotowia w dotychczasowym miejscu. Przecież to jest centrum miasta. Można dobudować pawilon z 20 łózkami dla pacjentów wymagających obserwacji. Można, przebijając się przez ogród, zrobić drugi wyjazd na ul. Mickiewicza. To, o czym mówię, jest zresztą koncepcją sprzed lat.

— RZECZYWISTE jest to problem. Byłby on rozwiązany, gdyby pogotowie przeniosło się na Arkońską.

— BĘDZIE jednak przeprowadzka?

— JESZCZE nie wiadomo. Na razie trwa dyskusja. Osobiście podzielam zdanie większości, by pozostawić stację pogotowia w dotychczasowym miejscu. Przecież to jest centrum miasta. Można dobudować pawilon z 20 łózkami dla pacjentów wymagających obserwacji. Można, przebijając się przez ogród, zrobić drugi wyjazd na ul. Mickiewicza. To, o czym mówię, jest zresztą koncepcją sprzed lat.

— RZECZYWISTE jest to problem. Byłby on rozwiązany, gdyby pogotowie przeniosło się na Arkońską.

— BĘDZIE jednak przeprowadzka?

— JESZCZE nie wiadomo. Na razie trwa dyskusja. Osobiście podzielam zdanie większości, by pozostawić stację pogotowia w dotychczasowym miejscu. Przecież to jest centrum miasta. Można dobudować pawilon z 20 łózkami dla pacjentów wymagających obserwacji. Można, przebijając się przez ogród, zrobić drugi wyjazd na ul. Mickiewicza. To, o czym mówię, jest zresztą koncepcją sprzed lat.

Opowieści szczecińskich ulic

Naprawdę Wielka

NAZWA ta brzmiała głosem fanfara i ulica zasługująca na to dumne miłano w całej pełni. Na Wielkiej czuje się rzeczywistość wielkości i rozmach. To jakby prosta, szeroka rzeka o strumych, skalistych brzegach, uregulowana ręką ludzką, ale wciąż malownicza. Nurtem ul. Wielkiej wlewie się główna trasa wjazdowa do Szczecina (tylko nieliczni drogi i torowiska godzą się nadłożyć próg i dotrzeć do miasta mniej zatłoczoną Szosą Poznańską).

Wylot ul. Wielkiej ku Odrze prezentuje się tak wspaniale, że kierowcy z obcych miast zapominają o denerwujących korkach na moście. Przybyś została niemal wchłonięta przez rozwartą paszczę wielkiego miasta. Z tej perspektywy nikt nie śmie wykrzusić, że Szczecin to prowincja...

Trasa wygląda zaiste historycznie, choć tak naprawdę to wytyczono ją zaledwie 25 lat temu, a ukończono i przekazano do użytku dopiero w 1952 roku! (Chodzi o samą ulicę, bo domy nowej Starówki były jeszcze w stadium budowy). Cóż więc było przedtem?

NA najstarszych planach miasta nie znajdziesz nazwy „Wielka”. Były uliczki opatrzone tym przymiotnikiem, np. Wielka Tkacka, Wielka Tumska, Wielka Kiejska. Szlakiem obecnej Wielkiej (mniej więcej, bo w dawnej siatce ulic Starówki była bardziej pogmatwana), od obecnej Bramy Portowej do dzisiejszej ul. Sołtysiej biegła długa i wąska ulica Szeroka. 200 lat temu, aby dotrzeć do Mostu Długiego, powóz kupiecki musiał przeciskać się gmatwaną ząłków — Strzelecką, Kaletniczą lub też najwęższą z ulic zwaną słusznie po prostu Wąską.

Pejzazj tej części miasta zmieniał się przez stulecia, lecz nie było bezpośredniej trasy komunikacyjnej, wiodącej od Bramy Portowej (kiedy wjeżdżano do miasta od zachodu) do Mostu Długiego. Za to w miejscu ul. Szerokiej pojawiła się już w naszym stuleciu naz-

wa „Wielka”. Do gromkiego imienia miało się ten trakt jak pięść do nosa. Tak też stwierdzili po wyzwoleniu gospodarze miasta. Nazwa była jednak nie cęca i zapaliła wyobraźnię urbanistów.

W latach czterdziestych i pięćdziesiątych ta część szczecińskiej Starówki stanowiła jeden masowy zgłiszcz, porośnięty zielskiem. Po minicju Bramy Portowej tramwaje zakręcały ku ul. Niepodległości, a pasażerowie widzieli z lewej strony ponurą ścianę martwej dzielnicy. W połowie lat pięćdziesiątych ulica jednak ożyła. Pojawiły się liczne ekipy budowlanych i drogowców. Rozebra no resztki kamienic zagradzają

podwoilo niemal liczbę mieszkańców. 4-krotnie wzrosła liczba prywatnych samochodów, na jezdni i chodnikach zrobiło się tłoczniej.

Tak jak niegdyś Szeroka, tak dziś Wielka jest ruchliwym ciągiem handlowym. Przechodnie chcą przekroczyć ruchliwą jezdnię, mogą to bezpiecznie uczynić jedynie na krawcach ulicy, gdzie zainstalowano światła sygnalizacyjne. W samym środku ulicy (skrzyżowania ze Staromiejską) jest przejście, którego boja się pisał i przeklinają kierowcy. Aż prosiło się, aby zrobić pasaż podziemny. Okazało się jednak, że przejście pod jezdnią byłoby przedsięwzięciem zbyt kosztow-



Z tej perspektywy ul. Wielką rzadko oglądamy. Fot. Z. Jodkowski

nych tras przyszłej arterii. Przebito przez grunty nową ulicę Wielką. W 1962 roku nastąpiło uroczyste przekazanie całej trasy do użytku. Jednocześnie bowiem wybudowano Most Clowy na Regalicę. W ten sposób Wielka, wiodąca najprostszą drogą ze Śródmieścia ku przeprawie mostowej na Odrze, stała się od razu kluczowym ogniwem szczecińskiej trasy W—Z.

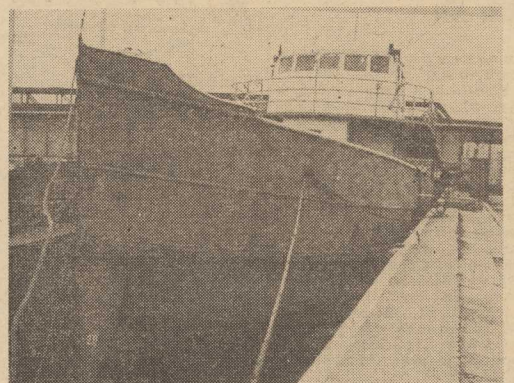
DZIS piękna ta trasa nie wydaje się nam aż tak rewelacyjną i przestronną jak 20 lat temu. To naturalne — miasto

nym i sięgnąć trzeba po rozwiązanie tańsze. Powstał więc pomysł zainstalowania tu napowietrznej kładki dla piechurów. Rzecz — jak stwierdził fachowiec — ma być dziecininnie prosta w konstrukcji, łatwa i szybka do wybudowania, dla ludzi zaś wygodna. Poza walorami użytkowymi, ów mostek przez jezdnię miał być także miłym akcentem architektonicznym. Ta kładka, a ściślej obietnica kładki wisi nad nami od ponad 20 lat, i jakoś się spełnić nie może. Niestety, mała ta sprawa na ul. Wielkiej obstraca zaczyna historię. (law)

Dancing na „Dianie”

ZEGLUGA SZCZECIŃSKA jest największym, nie licząc oczywiście Związku Radzieckiego, armatorem wodolotów. Dysponuje obecnie dziewięcioma (wkrótce będzie dziesięć) sztykami „Kometami” i „Meteora-

mi”, które od jesieni ubiegłego roku noszą dwujęzyczne brzmienie imio na żenskie Wodoloty zdominowały regularną komunikację do Świnoujścia, nie mając w pociegnach ani tów w autobusach żadnych konkurentów. Kilka stateczków typu



„TELIMENA” dożywa swych lat zacumowana do nabrzeża vis a vis dworca kolejowego. Foto: Zb. Jodkowski

Już wówczas szczecińskianie mogli się wybrać na wycieczkę do Anklam. Do tej nadmorskiej miejscowości NHD kursowały statki „Jaś”, zabierający 100 pasażerów. Był to bliźniak „Małgosi”, najszybszy jak na owe czasy, bo rozwijający 9 węzłów. Obie jednostki zostały zakupione w Szwecji w połowie lat trzydziestych dla Gdynskiego Towarzystwa Turystyki Morskiej. Zarekwirowane przez Niemców i u- prowadzone podczas wojny, zostały rewindykowane w 1946 roku. „Małgosi” pływała po szczecińskim porcie aż do lipca 1948 r., „Jaś” trochę później.

Wycieczki po pełnym morzu obwozła latem 1957 r. „Jolanta” stacjonująca na stałe w Międzyzdrojach. Swą służbę pod polską banderą rozpoczęła w 1947 r., utrzymując regularną komunikację między Szczecinem a Trzebielą.

WIELKA atrakcją, tak dla mieszkańców, jak i wczasowiczów, były rejsy estradowe na „Dianie”, organizowane przez Żeglugę Szczecińską i Szczecińskie Zakłady Gastronomiczne. Podróż w nieznane w dzień i nocą urozmaicały występy artystów (piosenka, humor i

jazz — pisała wówczas prasa), dancing i wysmienienie zaopatrzonego bufetu. „Diana” była wtedy naszą największą (550 pasażerów) i jedną z najstarszych jednostek białej floty. Zbudowano ją w 1911 roku w niemieckiej stoczni. Zaprojektowana podczas wojny na Wiele w okolicy Gdańska, została wydobytą i wyremontowana na selenie istniejącego w tych latach przedsiębiorstwa Polska Żegluga Przybrzeżna na Baltyku „Gryt”.

Najstarszym statkiem białej floty, pływającym po porcie i do Międzyzdrojów, była „Telimena”.

Zbudowana w Gdańsku w 1891 roku (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źródeł w 1906), przed wojną stanowiła własność jednej z szczecińskich firm. Powojennej historii „Telimeny” zaczął się w 1947 r., gdy po remoncie skierowano ją do obsługi linii Szczecin — Międzyzdroje. Była wówczas najszybszym statkiem w Gdyni (według niektórych źró

PRZYPADAJĄCY 27 marca Międzynarodowy Dzień Teatru jest świętem nie tylko dramaturgów, aktorów, reżyserów, scenografów. Na ostateczny kształt przedstawienia teatralnego, na wrażenie, z jakim opuszczamy spektakl składa się także praca całego szeregu ludzi z działów: technicznego i administracyjnego, ludzi szczerze oddanych swemu zawodowi, nierozdko wiążących się z teatrem na całe życie. Chcemy dziś pokazać ich właśnie, tych wszystkich...

...których nie okłaskujemy

PO JEDNEJ stronie od wejścia — kasa do Muzeum, po drugiej — do Teatru Współczesnego. W ciągu jednego roku działalności samodzielnego sceny pod dyktando Macieja Englerta Teatr Współczesny postawił sobie zadanie, zrealizowane szybciej, niż można by przypuszczać: ustawienia przed kasą kolejki po bilety.

WALDEMAR CHODUŃ — kierownik Biura Obsługi Widza TW — opowiada o tym, co dla całego teatru najważniejsze: o kontaktach z ludźmi, od których tak wiele dla artystów zależy — zrozumienie, uznanie, odbiór ich sztuki.

Teatr zaczął swoje wyjście do widzów od sprawy, która mogła spowodować załamanie się wszelkich zamiarów: od zaprzestania wyprzedzania całych spektakli zakadom pracy. Chodziło o rzecz elementarną — o to miłanie, by nie grać dla... pustej widowni. Bilet wódkę, bilet z namowy, bilet nie poszukiwany — to bilet nie wykorzystany. Dlatego też organizatorów zakładom życia kulturalnego zaczęło zapraszać na trzecie generalne próby przed przedstawieniem. Niech zobaczą sami to, co zamierzają propagować.

Zobaczyli. Powiedzieli w środowisku. Pospłyły się zamówienia. Ale na jedno, przedwień, pan Waldemar Chodun proponuje nie więcej, niż 50 biletów.

— Wystarczy, że ludzie wspólnie pracują. Niech idą do teatru znajdą się w odmiennej atmosferze — tłumaczy. Zwyklej został przyjęty.

Wyjście do widza

Na „Lato i dym” zbiorowe bilety sprzedaje się na... październik! A sala nie jest pusta. Kilkadziesiąt biletów codziennie widzowie kupują w kasie. Bardzo dużo jest prywatnych rezerwacji telefonicznych. Spektakle idą kompletnie. To jedna satysfakcja.

Drugą jest nowe zdobycie określonych środowisk: studentów, naukowców, lekarzy, rolników. Tak jest. Stale gością w teatrze młodzi z Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Akademii Rolniczej, Wyższej Szkoły Morskiej, osoby, dla których bilety zakupuje Klub Naukowca, a także rolnicy z Witkowa, Recza, województwa koszalińskiego, grupy ze Stargardu.

— Priorytet w zakupie zbiorowych biletów dajemy właśnie ludziom ze środowisk wiejskich. Bierzemy pod uwagę fakt, że później zaabsorbują ich prace polowe. Dla ułatwienia odbioru sztuki, organizatorzy wycieczek z terenu dokonują w autokarze wprowadzenia w problematykę przedstawienia.

SPOTKANIA środowiskowe, w których biorą udział aktorzy i reżyser, są owocne dla obu stron. Artysty poznają bliżej tych, dla których tworzą — widzowie wyrażają swoje zdanie.

Repertuar teatru przesyłany co 2 tygodnie do zakładów pracy, wielkie plansze, piękne fotogramy, a przede wszystkim jakość sztuki teatralnej, prezentowanej przez Teatr Współczesny — to magnes funkcjonujący z coraz większą siłą.

Z jaką? W trakcie naszej, trwającej 3 kwadransy rozmowy, kierownik biura odebrał 4 telefony z zamówieniami (jedno zbiorowe) i przyjął wysłannika jednostki wojskowej. Takie są fakty, odpowiadające na pytanie: „jaki teatr jest potrzebny?” Po prostu dobry.

Tekst:
Jolanta
FRYDRIKIEWICZ

Zdjęcia:
Zbigniew
JODKOWSKI



NA TO, by najmłodszy widzowie teatralni wyszli z wizją uyczarowanych postaci bajkowych — pracuje w „Pleciudze” cały zespół konstruktorów, malarzy, modelarzy.

Podczas przygotowań do najnowszej premiery o uśpianych przygodach Iwana i jego Konika Garbuska widzimy Barbarę Muszyńską i Krystynę Manke (15 lat pracy w tym niecodziennym zawodzie!).

A OTO konstruktorzy: Marek Juszcak i Tadeusz Goukielko. Toczone ludowe lale zapetnią scenę na premierze za miesiąc.



SZYJE SIĘ...

MYSŁAŁAM, że wejdę między materiały, niech, skrawki i wykreje — wybrzydzą stojące w progu pracowni krajoznawców Teatru Polskiego. — A tymczasem co?

— Tak to bywa czasem przed samym przedstawieniem — śmieje się kierowniczka Gertruda Madajczyk, zajmująca się szyciem kostiumów aktorskich od 1949 roku! — Teraz dopiero zaczynamy.

Wiele w pracowni czyszcisko, ogromny wiktynowy kosz zamknięty, papierowe wykreje przyklejone do boku szafy, a w lustrze widzimy my dwie oraz dwie tiumiury upięte na manekinach.

— TO uszytywanie przewlecone przez materiał. Istny. Szczerze mówiąc — noże do krojenia materiałów w fabryce. Niech pani zobaczy, jakie to ostre!

— Skąd pani wie, jak należy skroić, jak zbudować stylową suknię z XVIII wieku?

— TAK to się jakoś wzięło samo, z praktyki, i powiem pani, że najbardziej lubię właśnie takie stroje. Na te współczesne, to patrzeć nie mogę. Nauczyłam się szyć w młodości. W 1940 roku jako pierwsza zdawałam egzamin przed szwedzką Izbą Rzemieślniczą.

— CZY miewa pani kłopoty z aktorami?

— TAK! Ich zawód, że mają często napięte nerwy. Trzema. To gdzie mają wybuchnąć? Ja zresztą już nie pamiętam. Bo też i co by było, gdybyśmy sobie wszystko pamiętali! Szyje się aksamit, szylon, atlas, lamé złote, mianowicie, korzele...

— A KOGO pani najbardziej wspominasz z perspektywy tylu lat pracy?

— ENGELÓWNA, to była aktorka! Ona nigdy w kostiumie nie usiadła, nie raz i pół godziny siadała, nim weszła na scenę, a nie siadła, żeby nie pognieść! Danusia Chudzińska — ta się zawsze ze wszystkich ciętych mówiłam jej: — Po czekaj, sprzykrzy ci się to wszystko, a ona na to: — Nigdy mi się nie sprzykrzy! Taką była wesoła, miła...

Jak już przejdę na emeryturę, to przez cały rok nie będę robiła! Zupiełnie nie. Mówię ostatnio do męża, że taka słaba się robię, a on na to — starość przyszła. O, to szarym do „Skiza” pani Dymyńska będzie się dobrze czuła, a który my oddamy nam leżym podziwem.

Przedsiębiorstwo pod nazwą Teatr Polski

WIECZOREM zdecydowałam się na przejście do pracy w teatrze, a rano już tu byłam zaangażowana — śmieje się Jadwiga Kędzierska. Tak to właśnie się zaczęło.

BYŁ rok 1958. Młodzieńcza urzędniczka i Oddział Narodowego Banku Polskiego, mającego w swojej gestii obsługę przedsiębiorstwa pod nazwą Teatr Polski, otrzymała ode mnie propozycję podjęcia pracy w księgowości. Dalej było tak jak na wstępie.

Praca połączona z nauką, a następnie ze studiami na Politechnice, wiodła panią Jadwigę od stanowiska do stanowiska aż po to, które określone jest „zakresem obowiązków zastępcy dyrektora”. Obowiązek pełniący tę funkcję podlega bezpośrednio kierownicy i pracownicy działów technicznego i administracyjnego, a do zadań należy m. in. sprawowanie nadzoru nad organizacją i działalnością teatru jako całości.

Nigdzie natomiast nie jest powiedziane, że zastępca dyrektora zobowiązany jest do zachowania taktu, opanowania, że zastępca dyrektora ma mieć niezakłócone od wszelkich kłopotów — uśmiech i miłe słowo na podrodę. To się rozumie samo przez się, podobnie jak znajomość przedsiębiorstwa: mgr Kędzierska pracuje magisterską na Wydziale Inżynierii-Ekonomicznej Transportu Politechniki pisała na temat zarządzania teatrami dramatycznymi w Polsce.

Pani Jadwiga uważa, że model Teatru Polskiego, w którym sprawy artystyczne będące w jednych rękach, oddzielone są od technicznych-administracyjnych, jest układem najlepszym dla funkcjonowania placówki. Repertuar, pomysły artystyczne dyrektora powoduje wszystkie dalsze skutki, nad którym czuwa jego zastępca. I wówczas właśnie, gdy istnieje pełne zaufanie i pełne rozumienie, można mówić o harmonijnym działaniu. A składa się na nie multum spraw...

Dyrektor Kędzierska nie wytrzymuje przy stoleku.

— Idziemy — powiada — i rozpoznajemy raj po pracowniach, kłódkach i komórkach, schodach, korytarzach, hallach.

Przygotowujemy „Skiza”. Widz wejdzie, popatrzy na scenografię, SPODOBA MU SIĘ, ale kto pomyśli, że te fryzy wieniecze kopuły wymagały tyle pracy. Misia! powiada.

Michał Tuszyński, kierownik pracowni modelarskiej, prezentuje stopy styropianu, misterne wycinane w esy-floresy, oklejane drobnymi pasekami papieru. Na stole leżą „Kochany Misia” — pisze scenograf Małgorzata Treutler — i jest to list najzupełniej „szubowy”, a załącznikiem doń jest kilka reprodukcji wytycznych z kolorowej, dawnej, obcej książki. Pan Michał sprawi, że znajdują się one w ramach zdobiących sceniczne wnętrza.

Slusarnia wykonała już wysoką krawcowaną kopułę. Obok pralni, farbiarni, magazynu...

— W którym rewanenty są aż śmieszne i zawsze wszystko zgadza się co do joty!

— Nie ma o czym mówić — wzrusza ramionami kierownik zaopatrzenia pracujący tu od 27 lat — Władysław Wolanski.

Magazyn strojów, księgowość, rekwizytownia, tysiące przedmiotów, tysiące spraw, suknie, peruki, kolczyki z tyżeczek, stół smoczaków (ze Szczecińskiego wydręczone), telefony z różnych epok, kostiumy. Elektrycy i akustycy (statystą w razie potrzeby, garderob...



by — klasnota, ale są już nowe stolczki, na scenie Anita Dymaszowa na powtórka króciutkie słowo „co” w romantycznych odcieniach. Andrzej Zaorski wybierze ten najwłaściwszy...

— Trudno mówić o tej pracy. Przede wszystkim nie ma już teraz rzemieślników-artystów, a nie każdy stolarz i nie każdy krawiec może pracować w teatrze. Wyświawia się sztuki z rzecznymi, których już nie ma — informuje Ludwik Piosicki, kierownik działu technicznego. — Mogę powiedzieć, że nasze warsztaty mają dobrą markę w całym kraju. Są tu ludzie, którzy ponieśli wysoki koszt wykonawczy, którzy potrafią zrobić to, co zaplanował scenograf. Sporo kłopotów wynika z zapotrzebowaniem na materiały. Na przykład te ściany w III akcie „Przedwień” imitujące starą cegłę zamówiliśmy w TV w Warszawie. Jest to płytka widnokręgu, kształtowana pod ciśnieniem przez aparat, którego koszt wynosi 600 tys. zł.

A to, co nas trzyma w teatrze... Interesująca praca, brak schematyczności, ciekawi ludzie. Ja bym ten związek porównała do małżeństwa. Bywa lepiej, gorzej, chwilami się pokłóci, ale nadal pozostaje. Bo tu jest jego miejsce.

„TEATR stanowi dziś instytucję, której znaczenie mierzyć należy w kontekście szeroko pojętego oddziaływania kulturalno-artystycznego i ideowego, a nie tylko ograniczonego pudłem sceny i salą widowiskową własnego przedsiębiorstwa. Również i w ten sposób należy patrzeć na środki, jakie przeznacza się dla teatru w formie dopłaty” — stwierdza dyrektor Kędzierska.

Takie oto są sprawy przedsiębiorstwa pod nazwą Teatr Polski.

Między sceną a publicznością

WZIMIE, kiedy jeździła się tramwajami, to czuła się jak artystka o przedstawieniu — mówi pani Antonina Jastrzebska, biletarka Teatru Muzycznego. — Teraz ciepło, to się chłodzi piechota...

Co ja pani powiem? Szczepan lubi dobrą sztukę. A o dobrej sztuce przesądza dobra obsada. U nas pierwsza obsada zawsze jest świetna. Na „Machibulim”, jak przypuszczam, to od razu się pytają czy gra pani Brodzińska i jej córka. Bo jak nie, to zaraz rozczarowanie. Zresztą z tą sztuką, to trochę nie bardzo — dla młodzieży niedozwolona, a starsi się oburzają i bywa, że nawet wychodzą podczas przedstawienia.

My to stale stajemy na widowni. Nam by się mało zrudziło! Nie, nie, nie, nigdy w życiu! Mamy nasze ciche miłości — pani Brodzińska na przykład: najmilsza, zawsze uprzejma, przynajmniej nie da ciemności! Odkrył, że u nas są dobrzy aktorzy: Wąsowicz, Tyszanowski, Gorczyński, Rzeszowski. Zresztą wie pani jak to jest — u nas się aktor wybija, a potem jedzie gdzieś indziej. Karczykowski nasz, Apostoł, Hanuszek, Podczaska — na!... Podczaska to obiecała wrocić, ale już mieszkanie zlikwidowała...

Są widownie, co stale przychodzą. Ale są tacy, co pierwszy raz. Taki nie wie, co ze sobą zrobić, to się uśmiecha tłumaczy, że płaszczyk trzeba zdjąć, że bilet jest jak do kina, z numerem miejsca. Najgorzej było młodzień, co to na przedstawieniu poprosi krzesła. O, parę dni temu po całym foyer rozrzućli pociechę słońca.

Wszyscy czekamy na to przedstawienie do Zimku. Ale jak takich tam zaprosić? Chociaż i tu umiemy się podobać. Ludzie nie podobać — trudno, z zewnątrz widać nieciekawo, a w środku tak ładnie!



DO rąk pani Gertrudy Madajczyk trafia projekt kostiumu. Jej rzeczą jest przetworzenie obrazka w strój, w którym aktorka będzie się dobrze czuła, a który my oddamy nam leżym podziwem.

TRZYPUNKTOWA przewa-
ga jaką wywalczył ŁKS
nad Pogonią — zape-
wnia łodzianom dalsze pano-
wanie na tronie lidera ekstrak-
lasy przynajmniej do końca
marca. W 20 kolejke mistr-
zostw zagrożona jest nato-
miast pozycja wicelidera. O
miejsce zajmowane przez por-
towców ubiegają się będą: Stal,
Śląsk i Widzew.

Ta ostatnia drużyna jest
właśnie przeciwnikiem Pogoni
w najbliższą sobotę. Mecz od-
będzie się w Szczecinie. Łódzian
nie należało do drużyn, które po-
trafiły walczyć o punkty, także
na wyjazdach. W tym roku
wstawili się wysokim zwycię-
stwem — 4:0 nad wrocławskim
Śląskiem. Szczecinianie pamie-
tają także ubiegłoroczny mecz
Widzewa z Pogonią (w Łodzi),
w którym to padło aż 8 bram-
mek (rezultat 4:4). Mając tak
renomowanego przeciwnika,
drużyna szczecińska z pewno-
ścią zmobilizuje wszystkie swe
sily aby wypaść jak najlepiej.
Pogon zresztą na własnym bo-
isku potrafi grać i wygrywać.
Wysoka stawka meczu będzie
tu dodatkowym dopingiem.

W tej chwili nie ma już ni-
skich stawek — wszystkie są



Foto: Zb. Jodkowski

ŁKS — na razie — w bezpiecznej odległości

Pozycja Pogoni zagrożona Dziś portowcy walczą z Widzewem

wysokie. Tak się składa, że po-
dobnie jak w poprzedniej ko-
lejkę, w górnej partii tabeli
spotykają się drużyny sąsiadu-
jące ze sobą, 4 pary wywodu-
ją się z pierwszej ósemki. A więc
każdy zdobyty punkt ma tu
podwójną wagę. Drużyna, któ-
ra w tej chwili najbardziej za-
graża Pogoni — Stal Mielec —
wyjeżdża do Legii. Śląsk (ma
także 23 pkt.) udaje się do od-
gryskującego formę Górnika. Te
dwa mecze, obok szczecińskiego,
najbardziej interesują kibic-
ów z naszego miasta. Oczywiście
ciekawi jesteśmy także re-
zultaty spotkania lidera —
ŁKS z Zagłębiem. Ponadto w
20 kolejke spotykają się: Arka-

Odra, Lech—Wisła, ROW—
Szombierki, Tychy—Ruch.

ARKONIA PODEJMUJE WICELIDERA

II LIGA rozegra w sobotę i
niedzielę drugą serię spotkań
rundy rewanżowej. Arkonia, po
remisie w Koszalinie, spotka
się na własnym boisku z wice-
liderem tabeli, Zawiszą Byd-
goszcz. Ranga meczu dość wy-
soka — wojskowi walczą prze-
cież o przewodnictwo. Ponadto
w gr. północnej odbędą się na-
stępujące mecze: Lechia—Jagi-
lonia, Concordia—Avia, Olim-
pia E.—Gwardia K., Polonia—
Ursus, Motor—Polonia P. Bal-
tyk—Stoczniowiec, Gwardia W.
—Zagłębie.

RUSZA III LIGA

W NIEDZIELĘ rozpoczynają
rozgrywki II rzutu piłkarskie
klas międzywojewódzkich. Stal
Stocznia jest liderem swej gru-
py i choć ma tylko 2 punkty
przewagi nad Stoczniowcem,
uważana jest za faworyta. Dru-
ga szczecińska drużyna — Świt
— zajmuje 6 miejsce ze stratą
5 pkt. do lidera. Natomiast
świniojska Flota z 7 punktami
znajduje się na 12 pozycji.
Stal Stocznia podejmować bę-

dzie w niedzielę Spartę Szamo-
tuty (7 miejsce w tabeli), Świt
spotka się w Poznaniu z tam-
tejszą Wartą (3 miejsce), a Flota
gości u siebie Polonię Lesz-
no (11 miejsce). Szczecinian
interesować będzie także przebieg
meczów w Dębnie, w mieście
tym bowiem Dąb zmierzy się
ze Stoczniowcem Barlink —
aktualnie najpoważniejszym ry-
walem Stali do tytułu przodow-
nika.

Medal — za każdą cenę Króliki doświadczały w basenie olimpijskim

DLUGO strzeżona tajemnica
przestała być wreszcie tajemni-
cą. Działaczom związków pływak-
kiego RFN na wiadomość o jej
ujawnieniu zjeździe się wiosny na
głowie. O co chodzi? Otóż zwią-
zek pływaków RFN, za zgodą
odnośnych władz, podczas obo-
zu przygotowawczego w Calga-
ry (Kanada) przed Igrzyskami
Olimpijskimi w Montrealu, po-
stanowił uciec się do nie stosow-
wanej do tej pory metody. Meto-

da ta spowodować miała może
nie medalowe żniwo, ale na
pewno poprawę wyników ekipy
pływackiej w porównaniu z
poprzednimi wynikami uzyska-
nymi w Monachium. Pływakom
wpompowywano przed zawodami
mi 1,8 l powietrza do jelita gru-
bego. Tak napompiowany za-
wodnik utrzymywał się na wa-
dzie bez trudu. Miał się nie tyl-
ko utrzymywać, lecz także wy-
przebić swoich rywali dzięki
przebiegłej sztuczce. Sztuczce,
bo jak zgodnie stwierdził fa-
chowcy od dopingu nie może
być mowy w tym wypadku o
dopingu. Eksperyment może
być tylko niebezpieczny dla
zdrowia zawodnika. „Ależ nie!”
— stwierdził lekarze — „jelito
grube jest przyzwyczajone do
gazów”.

ODMIENNEGO od ich zdania był
„królik doświadczalny” pływak
Walter Kusch. „Po treningu esu-
łem się nie naj lepiej” — powie-
dzał. To stwierdzenie — być mo-
że — zadecydowało o zaniechaniu
eksperymentów. Ale kto może
dziś z perspektywy czasu i odpo-
wiedzialności potwierdzić. Faktem
jest, że pływackie rezerwy spo-
wodowały burzę w sportowym świat-
ku, ale tylko w RFN, lecz i w po-
zostałych krajach Europy zachod-
niej. Przedwzrost „eksperyment-
tów” zażądał od Petera Nocke (za-
wody medalista Olimpiady w wy-
stęgu na 100 m st. dow.) autoryta-
tywnego oświadczenia, mówiącego
położenie kres domysłom wokół o-
koliczności towarzyszących zdobyciu
medalu.

POWYZSZA sprawa pokazuje
jedno, jak wiele jest jesz-
cze do zrobienia w kodyfikacji
dopingu. Istnieje za wiele
furtok dla zwolenników me-
dalu za każdą cenę.

Argentyna przygotowuje się do MŚ

„COPA-78” nabiera realnych kształtów

PIŁKARSKIE mistrzostwa
świata-78 zbliżają się szyb-
kimi krokami. Nabierają już re-
alnych kształtów. 25-milionowa
Argentyna żyje tą wielką im-
prezą od dawna. Okres niepew-
ności czy Argentyna zdąży z
organizacją mistrzostw minął.
30 listopada ubiegłego roku pre-
zydent FIFA dr Havelange o-
świadczył na konferencji prasowej:
„Nie ma najmniejszych o-
baw. Finały mistrzostw świata
 odbędą się tam, gdzie zaplano-
wano i w przewidywanym ter-
minie”. Oświadczenie to po-
łożyło kres przeróżnym speku-
laczom i rozważaniom, czy skłóce
na politycznie Argentyna pod-
dał się zadaniu. Dziś nikt nie ma
wątpliwości, że tak...

W pięciu miastach, w któ-
rych odbędą się mecze mistr-
zowskie: Buenos Aires, Cor-
doba, Mar Del Plata, Mendo-
za i Rosario, trwają intensywne
prace przy budowie i mo-
dernizacji stadionów i innych
obiektów. Spore trudności
sprawiać może transport piłkar-
zy i kibiców na poszczególne
spotkania. Rosario położone
jest o 303 km od Buenos Aires,
Mar del Plata o 404, Cordoba
— o 695, a Mendoza aż o 1063
km.

Plan gier finałowych jest już
dawno gotowy. Najważniejsze
mecze z finałowymi włącznie
 odbędą się na „Stadion Monu-
mental” w Buenos Aires. Roz-
budowano trybuny obiektu,
który pomieści teraz 82 tys. wi-
dów.

Co nowego w innych miastach?
W Cordobie (400 tys. mieszka-
ców) w dzielnicy Chateau Carre-
ra — oddalonej o 15 km od cen-
trum zbudowano nowy stadion na
32 tys. widzów. W portowym mie-
ście Mar del Plata powstał również

nowy obiekt, 500-tysięczne miasto
gospiczące latem 2 miliony tury-
stów dysponuje stadionem na 45
tys. widzów. Stary „San Martin
Stadion”, nie odpowiadał wymo-
gom.

Spore kłopoty napotkano przy bu-
dowie stadionu w 500-tysięcznej
Mendoza. Trybuny obiektu liczą
60 tys. miejsc. Miasto leży na wyso-
kości 766 m, a średnia temperatu-
ra przed południem czerwca i lipca wyno-
si 15 stopni C. Rosario jest pła-
nym miastem, gdzie rozgrywane bę-
dą mistrzostwa meczu. Dokonano
tu gruntownej modernizacji cen-
tralnego stadionu na Rio Parana,
zwiększając liczbę miejsc z 20 tys.
na 70 tys.

FUNDUSZE na inwestycje
czerpią organizatorzy z kilku
źródeł. Jednym z nich jest
miejscowy totalizator piłkarski,
który 5 procent swych dochod-
ów musi odprowadzać na fun-
dusz „COPA-78”. Spore do-
datki napływają z FIFA i ar-
gentyńskiej federacji piłkar-
skiej.

Imponującą prezentuje się
centrum radiowo-teluwizyjne,
które umożliwi przekazywanie
za pośrednictwem satelity bez-
pośrednich transmisji telewiz-
yjnych na cały świat. Organi-
zatorzy przewidują dziennie ko-
lorowe transmisje z 4 spotkań,
rozpoczynające się o 13.30 i
16.00 czasu miejscowego.

XIII RTN

Ostatnie spotkania siatkarzy LM

DZIŚ i w niedzielę w sali Zasad-
niczej Szkoły Zawodowej SSR „Gry-
fia” przy ul. Hożej odbędą się fina-
lowe spotkania ligi międzyzakłado-
wej XIII RTN. Wznowa w nich u-
dział po trzy najlepsze zespoły z
grup I ligi, a mianowicie: z gr. I —
ZPS, Fabanów, ZCh Police, z gr. II —
OPK, Politechniki Szczecińskiej,
KBO-1. Ponieważ zgodnie z regula-
mitem założono spotkania elimina-
cyjne, dojdzie więc tylko do pojed-
ynków drużyn z różnych grup. W
sobotę odbędą się 4 mecze, a w nie-
dziele 5. Tak więc w niedzielę pozna-
my mistrza I ligi międzyzakłado-
wej, a także triumfatora rozgrywek
siatkarzy XIII Rekreacyjnego Tur-
nieju Najlepszego.

W wyniku poprzednich eliminacji
do II ligi spadają z grupy I — Pol-
mia i Urząd Wojewódzki, z II —
„Wareski” i huta. Natomiast do I ligi
awansują: z grupy I — Dolna Odra,
PPDUR „Gryf”, „Energiopol”, z II —
WPC, PZG, Polifarb.

TENIS STOŁOWY

ZAKOŃCZYŁY się rozgrywki III
grupy eliminacyjnej turnieju w te-
nisie stołowym. Do półfinałów z gru-
py I awansowały zespoły KW MO
i BPSP.

W Zakopanem

Konferencja władz szwedzkiego sportu

POD przewodnictwem wice-
prezydenta Bengta Lemana, ob-
radują w Zakopanem władze
szwedzkiego sportu „Sveriges
Riksidrottsforbund” (odpo-
wiednik naszego GKKPFT) oraz
Polskiej Federacji Sportu. W
obradach bierze udział 104
przedstawicieli z 23 okręgów
sportowych Szwecji, którzy prze-
szają w klubach i towarzys-
twach sportowych 3 mln osób.

Szwedzi odbywają w Zakopa-
nem doroczną konferencję pla-
nowania swojej działalności
sportowej, a przy okazji zapo-
znają się z organizacją sportu
masowego i szkolenia w Pol-
sce. Aktualnie ich młodzież ma
spore kłopoty z pogodzeniem
uprawiania sportu wyczynowe-
go z nauką i zdobywaniem za-
wodu. Władze chcą rozwiązać
te problemy wzorując się
częściowo na polskich doświad-
czeniach i osiągnięciach.

Imprezy sportowe

SOBOTA

Godz. 16 — sala przy ul. Hożej — fi-
nał Rekreacyjnego Turnieju Naj-
lepszego w siatkówkę mężczyzn.
Godz. 18 — stadion przy ul. Twar-
dowskiego — mecz piłki nożnej
o mistrzostwo I ligi, Pogon Szcz-
ecin — Widzew Łódź.

Godz. 19 — basen WDS — spotkanie
piłkarzy wodnych z cyklu roz-
grywek o halowe mistrzostwo
Polski Stal Stocznia — Anilana
Łódź.

NIEDZIELA

Godz. 10 — Park Miejski w Gryfinie
biegi przełajowe.
Godz. 11 — sala przy ul. Hożej —
finał Rekreacyjnego Turnieju
Najlepszego w piłce siatkowej
mężczyzn.

Godz. 11 — stadion przy ul. Bandur-
skiego — mecz piłki nożnej o mi-
strzostwo klasy międzywojewódz-
kiej Stal Stocznia — Sparta
Szamotyły.

Godz. 11 — stadion w Łasku Arkon-
skim — mecz piłkarski o mistrz-
ostwo II ligi Arkonia Szczecin —
Zawisza Bydgoszcz.

Godz. 11 — basen WDS — spotkanie
w piłce wodnej z cyklu rozgry-
wek o halowe mistrzostwo Pol-
ski Stal Stocznia — Anilana
Łódź.

Godz. 12 — stadion przy ul. Twar-
dowskiego — mecz piłkarski o
mistrzostwo klasy wojewódzkiej,
Pogon II — Wieher Kłodzko.

Godz. 13 — Nowogard — I elimi-
nacja motocrossowych mistrzostw
Polski w kl. 125 i 300 ccm.

Godz. 13.30 — stadion w Łasku Ar-
koniskim — spotkanie piłkarskie
o mistrzostwo klasy wojewódz-
kiej Arkonia II — Sokół Pory-
ce.

„O SZABIE WOŁODYJOWSKIEGO”

W WARSZAWIE rozpoczął się 23
międzynarodowy drużynowy turniej
szermierczy „O szabie Wołodyjow-
skiego”. W meczach przedpołu-
dniowych Polska I zwyciężyła Pol-
skę II 13:3. W wieczornej pol-
ski walk Polska I pokonała RFN 9:7,
a Polska II przegrała z Bułgarią
6:10.

Znotatnika sportowca

SPARTAKIADA SZKÓŁ PRZYKAZKOWYCH

W NAJBŁIŻSZĄ środę, 30 bm.
Wojewódzki Dom Sportu gościć bę-
dzie najlepszych sportowców — uc-
niów szkół przyzakładowych z ca-
łej Polski. Organizatorem XI Ogó-
lnopolskiej Spartakiady Szkół Przy-
zakładowych jest Klub Sportowy
Stal Stocznia.

ZAPISY NA JUDO I AIKIDO

DO grona ognisk rekreacyjnych
organizujących naukę egzoty-
cznych dla nas dyscyplin sportu
przyczynia się również TKKF „Olim-
pia” w Policach. Organizuje ono
kursy judo i aikido, którego rozpo-
częcie przewiduje się na dzień 31
bm. Zajęcia odbywać się będą w
sali gimnastycznej Szkoły Podsta-
wowej nr 1 w Policach. Bliższe in-
formacje można uzyskać pod nr
tel. 17-31-22.

W GOLENIOWIE — SIATKOWKA

Ostatnie zakończone zostały w
Gołeniewie międzyrejonowe roz-

grywki mistrzostw szkół ponadpod-
stawowych w siatkówkę dziewcząt
i chłopców. Do finału wojewódzkie
go, który odbędzie się 2 IV, zakwa-
lifikowały się zespoły następujących
szkół: dziewczęta — LO Gołeniew,
Zas. Szkoła Rolnicza Szczecin-Dą-
bia i LO Nowogard; chłopcy —
ZSZ Kamień Pom., TMR Pyrzyce,
LO nr VII Szczecin. Wszystkie me-
cze odbędą się w sali gimnastycz-
nej Zasadniczej Szkoły Zawodo-
wej przy ul. Pułaskiego 10 w Go-
leniewie.

TURNIEJ JUDO DZIECI

W HALI przy ul. Narutowicza w
ubiegłą środę odbył się turniej ju-
do dzieci trenowanych przez
instruktorkę GKS Arkonia.
W poszczególnych wagach zwyciężyli:
33 kg — Zodiak, 40 kg — Kola-
da, 42 kg — Pietrzyk, 44 kg — G.
Bak, 46 kg — R. Bak, 48 kg —
Mikowski, 50 kg — Lisowski, 52
kg — Kamiński, 54 kg — Morus,
60 kg — Ordon, ponad 60 kg —
Maruszczak.

W punktacji indywidualnej pierw-
sze miejsce zajęła grupa instruktorki
E. Morusa. Najlepszym techniki-
m zawodów został Piotr Para-
dowski. (RG)

TO PRAWDA, że nie jesteśmy jeszcze potęgą motoryzacyjną, ale postępy, jeśli chodzi o rozwój tej dziedziny gospodarki narodowej, są widoczne na każdym kroku. Zaczynamy przecież praktycznie od podstaw i to zaowocuje 25 lat temu. Czym dziś możemy się pochwalić? Na pewno dwoma nowoczesnymi fabrykami samochodów osobowych, zakładami taboru ciężkiego i



Jakość, ilość i nowoczesność

Perspektywy polskiej motoryzacji

specjalistycznego czy wreszcie fabryki autobusów (konstrukcji własnej i licencyjnej). Ale przewidywany rozwój polskiej motoryzacji, szeroko rozumianej, przynosią najbliższe lata. Stworzona baza pozwala dziś na jej rozbudowę i modernizację, a

przebież wszystkim na doskonałe technologie produktu finalnego.

Rok 1977 ma być okresem przełomowym w obecnej pięcioletniej. Startujemy bowiem do etapu, który powszechnie określany jest mianem jakości, ilości i nowoczesności na poziomie światowym. Przypomnijmy kilka faktów. Otóż w br. wyprodukujemy ponad 400 tys. pojazdów samochodowych. Jest to akurat tyle, ile produkowałyśmy w ciągu całej pięcioletki lat sześćdziesiątych. Jest to pełen obraz dynamicznego rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. I jeszcze jeden przykład. Dziś po polskich drogach porusza się samych tylko osobowych pojazdów prawie 1 500 tys. Trzydzieści lat czekaliśmy na tę wielkość. Na podwojenie tej liczby przyjdzie nam czekać tylko 4-5 lat, a może i krócej.

Mimo tych optymistycznych prognoz, dziś nadal posiadacz prywatnego samochodu utyskuje na złą jakość podzespołów, na brak części zamiennych czy niesolidne usługi. Dużo jest w tym racji. Przemysł motoryzacyjny, dostrzegając te wszystkie bolączki, postawił sobie ambitne zadania równoległego rozwiązywania problemów jakości, ilości i nowoczesności.

Na ostatnim spotkaniu publiczności motoryzacyjnych z dyrektorem generalnym Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego „Pommo” I. Maciejewskim wiele mówiono właśnie na ten temat. Z uzyskanych informacji wynika, że podjęto już szereg ważnych decyzji mających na celu poprawę jakości elementów wytwarzanych w zakładach kooperujących i w fabrykach finalnych. Kluczem do sukcesu jest ostry reżim technologiczny, odpowiedzialność za pracę poszczególnych brygad itp. Odnotowuje się już pierwsze widoczne efekty tego działania. Podobne zasady egzekwo-

wane są w zakładach usługowych. Świadczy o tym spadek reklamacji ze strony klientów na jakość pojazdów i usług. Wreszcie dynamicznie rosną też zaplecze usługowe, którego przyrost musi być proporcjonalny, a nawet wyprzedzający dostawę pojazdów na rynek. Przy budowie średniej wielkości stacji obsługi stosuje się typowe elementy prefabrykowane, są zapewnione dostawy odpowiedniej ilości sprzętu, narzędzi i maszyn dla nowych stanowisk. Wydaje się, że w ciągu najbliższych trzech lat motoryzacja odczuje efekty tych wszystkich poczyniń.

Z KAŻDYM rokiem rośnie też moc produkcyjna FSM w Bielsku, która już niebawem osiągnie roczną zdolność produkcji 280 tys. pojazdów. Modernizacja FSO-Zerań przyczyni się do zwiększenia produkcji ze 120 do 160 tys. pojazdów rocznie. Te same kierunki działania dotyczą fabryk autobusów, samochodów ciężarowych, specjalistycznych, dostawczych produkcji pojazdów dla potrzeb rolnictwa. Wszystkimi tymi przemianami towarzyszy także stałe unowocześnianie pojazdów. Np. w „Fiacie” 125p zmieniono już most tylny, wprowadzono wiele zmian w silniku, wiele ulepszeń w kabliach, prace nad dalszym ciągiem trwają. W dalszym ciągu trwało prace nad całkowitym zmodernizowaniem tego pojazdu. Podobnie zresztą widać to w Bielsku-Białej. Jeszcze w tym roku zostanie tu zakończona praca nad silnikiem o większej pojemności. Tam także będą produkowane odmiany tych pojazdów z przeznaczeniem dla inwalidów. Myśli się także o zastąpieniu wysuwanego „Syrenki”. Technologiczne zmiany wprowadzane są także w samochodach ciężarowych o specjalnych przeznaczeniach.

Wdaje się, że poczynania w przemyśle motoryzacyjnym świadczą o perspektywnym patrzaniu na tę dziedzinę naszej gospodarki w trosce o jakość i nowoczesność. (2)

TAK wyobrażają sobie niektórzy styl życia polski samochodów bardziej luksusowych lat.



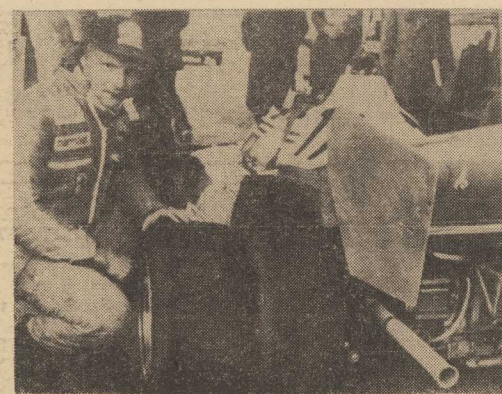
„Zielone fale“

(Korespondencja z NRD)

2 500 TYS. samochodów osobowych, 230 tys. ciężarówek i 24 tys. autobusów jeździć będzie w 1980 roku autostradami, szosami i ulicami NRD. Tak przewiduje Ministerstwo Komunikacji NRD, które równocześnie podejmuje wiele przedsięwzięć, by zaważać zapobiec negatywnym skutkom wzrostu motoryzacji.

W ruchu ulicznym, zarówno w dużych miastach, jak Berlin, Lipsk i Dreźnie, jak też w średnich i małych, ogromne znaczenie ma płynność ruchu pojazdów. W tym zakresie w NRD wiele już zrobiono. Na 607 węzłach komunikacyjnych i skrzyżowaniach oraz 82 przejazdach dla pieszych zainstalowano automatyczną sygnalizację uliczną. Tak zwana „zielona fala”, czyli sygnalizacja skoordynowana dla całych ciągów ulic, została w NRD wprowadzona już na szlakach miejskich o łącznej długości prawie stu kilometrów.

System „zielonej fali” ma duże znaczenie nie tylko dla bezpieczeństwa ruchu i jego płynności. Jak stwierdza „Berliner Zeitung” przedstawiciel Ministerstwa Komu-



BYŁY mistrz świata w wyścigach samochodowych Niki Lauda rozpoczął na włoskim torze Nario k. Brindisi wypróbowanie nowego 6-kolowego modelu Ferrari. (CAF—Photofax)

Wbrew przesądom kierowców

Wysoka jakość polskich olejów

W GAZETACH WARSZAWSKICH długie kolumny ogłoszeń: „Castrol sprzedam, telefon...”. Cena tego oleju oscyluje wokół 900 zł za pięciolitrową bankę, a mimo to nie ma większych trudności z jego zbytem. Nabywcami „Castrolu” nie są — wbrew powszechnym przypuszczeniom jedynie właściciele drogich limuzyn, których na taki „delikates” stać. Większość „castrolowców” klienteli — to posiadacze pierwszych w życiu, ukochanych „czterech kółek” dla których wydatki na utrzymanie samochodu są dużym obciążeniem rodzinnego budżetu.

POLSKI przemysł rafinacyjny wytwarza w dostatecznych ilościach oleje typu Selektol Special, które zaznaczone na opakowaniach literami SD.

Tymczasem można się zastanawiać, czy my — jako posiadacze prywatnych aut racjonalnie używamy obecnie dostępnych olejów i — zasobów własnej kieszeni. Pókiżda choćby obserwacja praktyk stosowanych m. in. w stacjach obsługi wykazuje, że raczej nie.

Utarło się np. przekonanie (podbudowane „światłymi” radami mechanicznych), że polskie oleje wbrew temu, co zaieca fabryczna instrukcja lepiej wymieniać w silniku nie po 10 tys. km, a po 8-9 tys. km przebiegu. Czy jest to przekonanie uzasadnione, czy przesadę?

Zamiast odpowiadać na to pytanie opiszę tu jeden z eksperymentów przeprowadzonych w Instytucie Technologii Nafty. Otóż do silnika jednego z instytutowych Fiatów 125 p wiano nabyty w stacji CPN olejek Selektol Special 10W/30 i bez jego wymiany (uzupełniając jedynie ubytki) przejechało autem... 50 tys. km.

Testowy Fiat wyposażony był w urządzenia automatycznie rejestrujące warunki jazdy — osiagane prędkości, przebieg, maksymalne, liczbe startów silnika nagrzanego, liczbe startów silnika zimnego (w tym liczbe startów nie udanych) i inne dane potrzebne do dalszych analiz. Wstępnie ustalono, że na owe 50 tys. km złożyły się 30 proc. jazdy miejskiej i 70 proc. jazdy szosowej. Samochód wykorzystywano więc w sposób zgodny ze zwycajamy przeciętnego polskiego automobilisty.

Po zakończeniu testu silnik rozebrano na kawałki i dokładnie (w miligramach lub mikronach na każdy tysiąc km przebiegu) zmierzono zużycie wszystkich jego elementów. Wyniki były dość zaskakujące. Okazało się, że elementy silnika testowego były zużyte w tym samym stopniu, co ich odpowiedniki wyjęte z silnika napelnianego świeżym olejem co 10 tys. km.

Dobrze wypadły pomiary innych silników testowych, które na jednej porcji oleju — polskiego Selektolu Special — przejechały po 20 tys. km. Trudno tu już chyba mówić o przypadkach.

Wspomniane testy są fragmentem kompleksu badań i prób prowadzonych przez ITN (przy udziale WAT-u i Ośrodka Badawczo-Rozwojowego FSO), które mają dać odpowiedź na pytanie: czy celowe jest opracowanie dla polskich samochodów nowych instrukcji, które zalecałyby wymianę oleju po przebiegu większym niż 10 tys. km, a jeśli tak — to po jakim. Przy obecnej dobrej jakości polskich olejów realnie wydaje się wydłużenie przebiegu do 15 tys. km.

W. DANIELAK

Tiulowa mgła

MAŁO kto wie, ile trudności przysparza producentom tzw. elektrotechniki samochodowej badanie reflektorów przeciwmiegotowych. Testy muszą być w jakiejś potężnej, a zatem trzeba je przeprowadzać w identycznych warunkach. Dawniej zrygnowano już z kapsylniej, naturalnej mgły i skrośzano z mgły sztucznej, wytwarzanej poprzez mieszanie azotu skroplonego z gazowym.

Metoda ta była również niedoskonała i za każdym razem otrzymywano mgłę o innej gęstości. Zmierzaniwieni specjaliści ze słynnej firmy oświetleniowej Cibie postanowili z mgły zrygnować całkowicie, zastępując ją tiulami. Pomysł okazał się dobry — 3 tiulowych zastan rozwieszonych w półotwartym, odpowiednio ograniczonej wielkości w warunkach dziennej, do 50-60 metrów. Co więcej, tiul — stosownie do potrzeb — może udawać mgłę o dowolnej gęstości.

Sztuczka z gazem rozweselającym

KONSTRUKTORZY amerykańscy przypieczętowali sobie niedawno o ciekawej własności gazu rozweselającego N₂O. Otóż gaz ten zmieszany z normalną paliwowo-powietrzną mieszaniną znacznie zwiększa moc silników spalających w zakresie pojemności silników powszechnie stosowanych do napędu pojazdów — gaz ten przysparza 50-600 dodatkowych koni mechanicznych.

Amerycanie wykorzystali już tę ciekawą N₂O w praktyce, wyposażając swe ciekawki „Homes” i „Compers” w dodatkową instalację zasilaającą. Zrozumiałe, że tak wielki i nagły wzrost mocy silnika powoduje znaczne przeciążenie mechaniczne wszystkich jego elementów, toteż dodatkowa butle z gazem rozweselającym odkryła się jedynie w razie nagłej potrzeby i na krótko. Ciekawie, iż sztuczka z gazem rozweselającym znał już stosowali piloci samolotów myśliwskich w czasie II wojny światowej.

Kiedy wymienić amortyzatory?

WIELU kierowców zapomina, że stan techniczny amortyzatorów decyduje w znacznym stopniu o bezpieczeństwie jazdy. Złe działające amortyzatory niedostatecznie tłumia drgania koła wskutek czego opona nie zachowuje stałego kontaktu z nawierzchnią drogi. W krytycznych sytuacjach — podczas jazdy po śliskich nawierzchniach przy gwałtownym hamowaniu — niebezpieczeństwo jest wielkie. Ponadto zły stan amortyzatorów znacznie przyspiesza proces zużycia opon, w których bieżniku powstają charakterystyczne wybrwy w postaci żabek.

Po skrupulatnych badaniach specjaliści z firmy Monroe (członek Europejskiego Zrzeszenia Producentów Amortyzatorów) publicznie ogłosili, że na amortyzatory oszacować nie warto. Badania wykazały, że najracjonalniej jest wymienić cały komplet amortyzatorów przy wymianie opon, a więc przeciętnie co 50 tys. km.

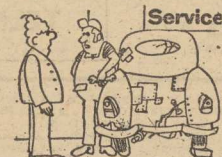
Dla posiadaczy samochodów starszych, które mogą mieć pewne luzy w zawieszeniu, firma Monroe przygotowała specjalne amortyzatory o zwiększonej sztywności tłumienia. Ekspert z tej firmy zapewniaja, że takie amortyzatory mogą skutecznie skompensować niewielkie niedomogi podwozia.

Ciśnienie i żywotność opon

BADANIA przeprowadzone w zakładach Volkswagen wykazały ogromny wpływ wielkości ciśnienia w oponach na walory trakcyjne samochodu, zużycie paliwa oraz żywotność ogumienia. Jeśli ciśnienie w oponach jest o 50 proc. niższe od zalecanego w instrukcji — opory toczenia pojazdu wzrastają aż dwukrotnie, a temperatura do jakiej opony się nagrzewają podczas jazdy — podnosi się o 75 proc.

Testy, których dokonała firma „Dunlop” dowiodły iż eksploatacja opon przy ciśnieniu mniejszym o połowę od zalecanego zmniejsza ich żywotność aż o 80 proc.

Jeśli więc chcemy jeździć tanio i bezpiecznie — pompujemy!



— Teraz możesz pan wziąć za niego 180 tysięcy...

Ochrona lasu — ochroną środowiska człowieka

1149-K

Pracownicy poszukiwani

MIĘSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO OCZYSZCZANIA

w Szczecinie, ul. Żołnierska 26

zatrudni do pracy na koloniach letnich w Babogosz gm. Przybiernów

— wychowawców, kucharki, pomoce kuchenne, sprzątaczkę oraz wychowawców ze znajomością języka niemieckiego do pracy na koloniach w NRD.

Okres trwania kolonii od 10 czerwca do 31 lipca br. Zgłoszenia przyjmuje Dział Socjalny, pok. 234 tel. 744-61 wewn. 27.

1152-K

SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY PRZEMYSŁU SPIRYTUSOWEGO I DROZDZOWEGO „POLMOS” SZCZECIN

zatrudnia zaraz kierownika oraz dwóch magazynierów z wykształceniem średnim i odpowiednią praktyką w magazynie gotowych wyrobów.

Szczegółowych informacji odnośnie warunków pracy i płacy udziela dział spraw pracowniczych SZPSID „Polmos” Szczecin, ul. Jagiellońska 63/64, pokój 6, tel. 889-95.

1153-K

WOJEWÓDZKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

w Szczecinie

zatrudni w celu przyuczenia do zawodu motorniczego i uzyskania prawa jazdy uprawniającego do prowadzenia tramwajów:

mężczyzn w wieku od 20 lat
kobiety w wieku od 20 lat.

Wymagane wykształcenie minimum podstawowe, pozytywne wyniki badań lekarskich i psychologicznych. Osobom samotnym spoza Szczecina zapewniamy kwatery prywatne.

Blizszych informacji udziela Zakładowy Ośrodek Szkolenia i Doskonalenia Kadr WPKM Szczecin, ul. Krzysztofa Kolumba 86, pokój 15, tel. 426-11 wewn. 10 w godz. od 8 do 14.

1154-K

ZARZĄD PORTU SZCZECIN

przyjmie zaraz do pracy:

— mężczyzn bez kwalifikacji do przyuczenia zawodu robotnika portowego. Wiek 18—45 lat, dobry stan zdrowia.
— mężczyzn i kobiety na stanowiska wartowników straży portowej.

Wymagane:

— mężczyźni — ukończona szkoła podstawowa, wiek od 18 do 45 lat, dobry stan zdrowia, uregulowany stosunek do służby wojskowej.
— kobiety — ukończona szkoła podstawowa, wiek od 21 do 45 lat, dobry stan zdrowia.

Szczegółowych informacji odnośnie warunków pracy, płacy i zakwaterowania udziela Dział Osobowy Zarządu Portu Szczecin, ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, pok. 129, tel. 385-31.

Skierowanie z Wydziału Zatrudnienia nie jest wymagane.

1155-K

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE

POLMOZBYT

w Szczecinie, ul. Mieszka I 65

ZATRUDNI NATYCHMIAST

do nowo uruchamianego CENTRUM OBSŁUGI FIATA

następujących pracowników:

- ◆ techników samochodowych na stanowiska: mistrzów, dyspozytorów i kontrolerów technicznych,
- ◆ mechaników samochodowych
- ◆ elektromechaników samochodowych,
- ◆ lakierników samochodowych,
- ◆ blacharzy-sprawczych,
- ◆ magazynierów,
- ◆ robotników magazynowych,
- ◆ dozorców (mężczyzn i kobiety).

Skierowania z Wydziału Zatrudnienia nie są wymagane.

Szczegółowych informacji odnośnie warunków pracy i płacy udziela Dział Osobowy, tel. 82-10-81 wewn. 37 lub 68.

294-K

DYREKCJA „SPOŁEM” WSS

ODDZIAŁ W SZCZECINIE

zawiadamia,

że Wydział Zatrudnienia Urzędu Miejskiego w Szczecinie

organizuje

dla potrzeb przedsiębiorstwa

2-MIESIĘCZNY KURS DLA SPRZEDAWCÓW.

Zainteresowane osoby proszone są o zgłoszenie się w „SPOŁEM” WSS Oddział w Szczecinie, ul. Dworcowa 1a — Dział Szkolenia pokój nr 62, w terminie do dnia 10 kwietnia br.

Osoby zakwalifikowane na kurs zostaną zatrudnione w placówkach detalicznych przed rozpoczęciem kursu w niepełnym wymiarze czasu pracy.

Wszelkich informacji związanych z kursem udziela Dział Szkolenia, tel. 42-153.

1150-K

NAUKA
STUDENT udziela korepetycji — matematyka, chemia, język angielski. Tel. 772-03. 5088-G

NAUKA kroju damskiego i dziecięcego. Wyspiarskiego 80. 3857-G

PRACA
RENCISTĘ do lektur pracy fizycznej — przyjmę. Szczecin-Dąbie, ul. Szybowa 128. 5059-G

ZATRUDNI natychmiast pracownika w produkcji metalowej, akord. Tel. 708-43. 5630-G

DOŚWIADCZONA osoba do opieki nad dzieckiem. Tel. 22-38-49. 5394-G

GOSPODYNIA domowa —

dochodząca do 4 osób zaraz potrzebna. Plac Zwycięstwa 4/10. 5718-K

PRZYJMĘ emeryta względnie małżeństwo do pomocy w ogrodnictwie. Zapewniam mieszkanie. Tel. 712-50. 5809-G

POTRZEBNA pomoc domowa — gotowanie, sprzątanie. Referencje konieczne. Tel. 22-10-58. 5810-G

OPIEKUNKA do dziecka potrzebna od zaraz. Ul. Kaliny 2/33. 5634-G

RÓŻNE
AUTODIAGNOSTYKA — ul. Lindego 8, godz. 10-18, tel. 721-25. 5391-G

ODNAJMĘ garaż — o-

kolce ul. Obotryckiej, tel. 462-02. 5347-G

TAPETOWANIE — malowanie mieszkań (gwarancja) tel. 22-75-10. 5329-G

TELEWIZYJNE Pogotowie, inż. Chłód, tel. 530-149. 5816-G

NIERUCHOMOŚĆ
PÓŁ bliźniaka w stanie surowym (Pomorzany) sprzedam. W rozliczeniu może być mieszkanie. Oferty Biuro Ogłoszeń Szczecin 5641.

KUPNO
BONY PKO — kupię. Tel. 231-702. 5847-G

BONY PKO — kupię. Tel. 3 grzesznowski 431-14. 5499-G

BILARD elektryczny — kupię. Tel. 341-03. 5753-G

SPRZEDAŻ
NOWE Zaporozka sprzedam. Oferty Biuro Ogłoszeń Szczecin 5840.

SYRENE nowa 105 sprzedam. Tel. 702-24-86, po godz. 17.30. 5596-G

POLROZCZNEGO Fiata 126 p sprzedam. Tel. 230-372. 5569-G

FORDA CAPII rocznik 1973 — sprzedam. 4 kołowa 9/3, po godz. 13. 5569-G

WARTBURGA 311, stan b. dobry sprzedam. Dzwonić 434-36, od godz. 20. 5591-G

FIATA 126 p — sprzedam. Tel. 399-18. 5589-G

SAMOCCHOD amerykański „Buick” automatic, stan bardzo dobry — sprzedam. Oglądać — Traugutta 137. 5570-G

WARTBURGA 303 — sprzedam. Grzybowska 18 B, po 17. 5522-G

SYRENE 105 — sprzedam. Tel. 710-27. 5570-G

TRABANTA 601 S — 1971 r. sprzedam. Władomostwo sobota, niedziela, poniedziałek — godz. 16-18, ul. Zakole 52/8. 5584-G

FIATA 124 Sport — sprzedam. Tel. 44-317, godz. 16-18. 5534-G

FIATA 125 p. 1300 rocznik 1973 grudzień — sprzedam. Tel. 22-33-78. 5513-G

OKAZJA — nowoczesny, elegancki skórzany płaszcz, brzozy, z podpinką, futrzyną kołnierzem (wzrost 187) nowy — sprzedam. Tel. 449-61. 5882-K

SYRENE R-20 dostawca sprzedam. Tel. 705-43. 5515-G

FIATA 127 p sprzedam. K. Libelta 57/4. 5519-G

FIATA 126 p. odebrany 19.III.1977 r. sprzedam. Tel. 743-37. 5829-G

FIATA 126 p. sprzedam. Tel. 449-84. 5490-G

FIATA 126 p. fabrycznie nowego sprzedam. Oferty Biuro Ogłoszeń Szczecin 5331.

SYRENE 104, sprzedam. Władomostwo: tel. 23-85-76, po godz. 16. 5313-G

SKODĘ 100 SL, stan b. dobry — sprzedam. Tel. 704-55, po godz. 15. 5624-G

TRABANTA combi, 1973 rok sprzedam. Tel. 478-00, od godz. 18. 5232-G

NOWE Fiata 126 p — sprzedam. Szczecin, Jagiellońska 16/8. 5708-G

NOWE Fiata 126 p — sprzedam. Korfatego 4/3. 5701-G

FIATA 124 — stan bardzo dobry sprzedam. Władomostwo: od 18 do 19 tel. 727-25. 5715-G

SAMOCCHOD Fiat 127 — sprzedam. Tel. 35-348. 5734-G

NOWA Syrene 105 L na gwarancji sprzedam. Tel. 23-20-34. 5705-G

ZASTAWĘ 750 — w b. dobrym stanie sprzedam. 20kiewskiego 20/1. 5771-G

FIATA 1600 produkcyjna 1975 — sprzedam. Tel. 22-17-17. 5780-G

FIATA 126 p (używany) sprzedam. Ul. Grzesznowska z Sanoka 43. 5785-G

WARTBURGA 353, rok produkcji 1967 — sprzedam. Tel. 390-55. 5789-G

Z żalem zawiadamiamy o nagłej śmierci naszego długoletniego pracownika

BARTŁOMIEJA WIKTORA ŁYSKOWSKIEGO

Wyraz ubolewania i szczerego współczucia Rodzinie Zmarłego

składają:

dyrekcja, Rada Zakładowa i współpracownicy z Zakładów Chemicznych „Szczecin” w Szczecinie.

OŚRODEK

SZKOLENIA ZAWODOWEGO

KIEROWCÓW

LIGI OBRONY KRAJU

w Szczecinie

ORGANIZUJE

KURS

SAMOCCHODOWY

kat. C (II)

podwyższenie kwalifikacji.

Zapisy przyjmuje biuro ośrodka w Szczecinie przy ul. Wojciecha 12, w godz. od 9 do 17, tel. 43-948.

1168-K

WOJEWÓDZKI DOM KULTURY

w Szczecinie

ORGANIZUJE

KURSY

TANCA

towarzyskiego

I i II stopnia.

Rozpoczęcie kursów nastąpi w dniu 28 marca br. o godz. 19 w sali 101 WDK — I piętro.

Informacje i zapisy w dniu rozpoczęcia kursu.

1151-K

BIURO OGŁOSZEŃ TELEFON 394-34

„KURIER SZCZECIŃSKI” — DZIENNIK ROBOTNICZEJ SPÓŁDZ. WYDAWNICZEJ „PRASA — KSIĄŻKA — RUCH” WYDAWCA. Szczecińskie Wydawnictwo Prasowe w Szczecinie REDAKCJA i ADMINISTRACJA 70-550 Szczecin, pl. Hłodu Pruskiego 8, skrytka pocztowa 70-952 REDAGUJE KOLEGIUM TELEFONY centrala 430-21; sekretariat red. naczelny 457-41 sekretariat redakcji 467-21 sekretariat techniczny 430-21 (wewn. 83) dział miejski 462-35 dział morski 427-17 dział sportowy 379-50 dział łączności z czytelnikami 450-2. Biuro Ogłoszeń 394-34. red. poranna (po godz. 5) 224-025 224-250 dalekopisy 224-018 Prenumerata na kraj przyjmuje Oddział RSW „Prasa” — Książka — Ruch” oraz Urzędy Pocztowe i doręczyciele w terminach: do 25 listopada na przyszły kwartał i półrocze roku następnego na cały następny rok 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty na pozostałe okresy roku bieżącego. Cena prenumeraty rocznej — 122 zł Zakłady pracy instytucje organizacje składają zamówienia na prenumeratę w miejscowym Oddziale RSW a w miejscowościach w których nie ma tego Oddziału w Urzędach Pocztowych bądź u doręczycieli. Natomiast prenumeratę indywidualnie wyłącznie w Urzędach Pocztowych bądź u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 80 proc. droższa przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch” Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28. 00-959 Warszawa. Konto PKO nr 1531-71. Nr indeksu 35634. Druk: Szczecińskie Zakłady Graficzne.

L-9

**Nie ma zgody!
na niechłujstwo!**

Magazyn pod chmurką

PRZEBUDOWA al. Wyzwolenia pociągnęła za sobą konsekwencje nie tylko w postaci ograniczeń w ruchu kołowym i pieszym na śródmiejskich ulicach. Robotom modernizacyjnym przez cały czas towarzyszyły niestety spory bałagan. Pisaliśmy o tym wielokrotnie i najczęściej po każdej takiej pu-blikacji teren uprzątno. Ale za czas jakiś znów był tam nieporządek.

TYM razem zaniepokoił nas widok nie zagospodarowanego placu obok hotelu „Neptun”. Zajęli go wykonawcy przebudowy, urządzając tu skład materiałów budowlanych. Leżała więc w wielkim nieporządku.

W Domu Kultury Kolejarskiego

Kolejne spotkanie „Jacy jesteście – 77”

W NIEDZIELĘ w Domu Kultury Kolejarskiego, o godzinie 16, rozpocznie się piąte spotkanie uczniów szczecińskich szkół ponadpodstawowych na cyklicznej imprezie „Jacy jesteście – jakimi chcemy być”. Tym razem gospodarzami będzie młodzież z Zespołu Szkół Budowlanych nr 2 i z Zasadniczej Szkoły Elektrycznej. W programie godzinne występy estradowe i wspólna zabawa.

W tegorocznych eliminacjach „Jacy jesteście” zaprezentowała się już 8 szkół ponadpodstawowych. Na kolejnych imprezach swoje programy artystyczne przedstawi młodzież jeszcze z 10 szkół. Jury konkursu spośród wykonawców wybierze najlepszych, którzy zakwalifikowani będą do „Koncertu Głównego”. Przypomnijmy, że wstęp na każdy artystyczny imprezy jest wolny.

(pik)

Ogrodnicy czekają na słońce

Witamin (w zasadzie) nie brakuje

WIOSNA — to czas witamin, a jednocześnie przednówek jest najtrudniejszym okresem dla pań domu chcących uzupełnić posiłki nowalijkami.

W sklepach warzywno-owo-cowych jest coraz więcej ogórków, szczyplorów, koperku, naci pietruszki i selera. Od czasu do czasu pojawia się również sałata i bardzo małe ilości pomidorów. Pierwsze warzywa z in-spektów i namiotów foliowych pokazały się w końcu lutego i wiadomo, że będzie ich więcej w kwietniu oraz w maju. Głównymi producentami nowalijek na naszym rynku są: szklarnia na Gumiechach, PGR-y oraz rolnicy indywidualni.

OBECNIE nasze miasto zjada dziennie 2 do 3 tys. pęczków szczyplorku,

szyny tramwajowe, płyty chodnikowe, deski, sterty bruku i plachu. Razi to wszystkich poczucie estetyki, zwłaszcza że magazyn pod chmurką nie został ogrodzony i bawia się tu dzieciaki, roznosząc plach i kamienie. Nigdy nie próbowano tu zaprowadzić przynajmniej względnego ładu.

Rozmawialiśmy na ten temat z przedstawicielami Komunalnego Przedsiębiorstwa Robot Inżynierskich, którzy powiedzieli:

— ZDAJEMY sobie sprawę, że składowisko nie wygląda najlepiej. Chcieliśmy je zlikwidować, ale nie jest to takie proste. Szyny tramwajowe ma zabrać WPKM, lecz zażądali byśmy pociegi je na mniejsze kawałki. Potrzebujemy w tym celu 30 butli tlenu i 12 — acetyleny. Niestety, dostawy gazu technicznego ledwo wystarczają na bieżące prace przy przebudowie. Kamienie brukowe zostaną wykorzystane przy modernizacji ul. Łady, natomiast płyty kamienne — przy budowie Pomnika Czynu Polaków. Obiecujemy, że do 1 maja plac będzie uprządkowany.

NASZYM zdaniem ten termin jest zbyt odległy. Pomimo opisanych trudności magazyn pod chmurką powinien ulec likwidacji, albo zostać solidnie uprządkowany jak najszybciej. (jas)



Inwestycje ważne dla miasta Kontrola radnych MRN na budowach

NA nowe mieszkania czekają tysiące rodzin. Ci, którzy już dostali upragnione M-x marzą z kolei, by jak najszybciej o-twarto osiedlowy sklep, żłobek i przedszkole. Stąd sprawy budownictwa mieszkaniowego i obiektów towarzyszących znajdują się w centrum zainteresowania władz.

INWESTYCJE realizowane w latach 1976—77 w Szczecinie są obecnie przedmiotem kontroli radnych MRN. Wczoraj zespół pod przewodnictwem radnego Mieczysława Kmiecńskiego od-wiedził kolejno osiedla: Kłono-wica, Przyjaźni, Kaliny, Ku Słońcu, Tatrzzańskie, Arkońskie i Gontyny.

NA osiedlu przy ul. Zawadzkiej radni zainteresowali się postę-pem prac przy wznoszeniu przed-szkola z elementami drewno-pochodnych. Budowa jest już na ukończeniu i obiekt zostanie prze-kazany do użytku w czerwcu br. Na razie jednak pawilon wygląda tak, jakby przetrwał tu kateklizm. Podłoga przygotowana do pokrycia

betonem i płytkami PCW jest za-lana wodą. Podobno wzięło się to stąd, że wichura zerwała część da-chu. W wielu drzwiach brakuje sztyb, w innych pozostały resztki jako dowód, że po prostu je powy-bijano. Radni zwrócili też uwagę na inny przykład niegospodarności budowlanych. Płyty gipsowe u-żywane do wykładania ścian i su-fitów zostały zmagazynowane w jednym z pomieszczeń w taki spo-sób, że część jest uszkodzona. Ze-s-pół kontrolujący zanotował rów-nież w protokole, że pokrycie da-chu wykonane z dwóch warstw pa-chy bitumicznej stanowi niewystar-czające zabezpieczenie pawilonu przedskola.

NA Osiedlu Zawadzkiego radni skontrolowali kilka mieszkań w dwóch budynkach przygotowanych do odbioru. W jednym nie stwier-dzono większych usterek. Pod-kresiny jednak, że była to kontro-la wyrywkowa.

Przyglądając się realizacji drugie-go etapu Osiedla Przyjaźni, radni nie mieli żadnych krytycznych u-wag. Budynki nr 17 jest w trakcie montażu drugiej kondygnacji, zaś na budynku nr 18 betonuje się o-ściwki fundamentów. Z wy-przedzeniem trwa wykonywanie wykupu i zbrojenia pod blok nr 16.

NA Osiedlu Kalina zespół — rów-nież wyrywkowo — obejrzał kilka mieszkań przygotowanych do odbio-ru. I tu nie zauważono usterek. Z dużym zaniepokojeniem słucha-no wyjaśnień kierownika budowy osiedla przy ul. Tatrzńskiej w sprawie pawilonu handlowego. Bu-dowa tak bardzo potrzebnego skle-pu trwa już trzy lata i nie może być zakończona ze względu na brak niektórych elementów. Zdaniem radnych wymaga pilnej inter-wencji władz miejskich.

Niepokojało przedstawia się rów-nież budowa budynku mieszkalnego (nr 14) na Osiedlu Arkońskim. Ter-min odbioru wyznaczony został na koniec marca br. Sądząc po stanie zaawansowania robót jest to zupeł-nie nierealne. Mieszkania na par-te-rze są w stanie surowym, bez pod-łóg i wykończenia ścian.

Notatnik szczeciński

♦ DZIŚ o godz. 17.30 w Technikum Mechanicznym przy ul. Ko-pernicka 16a odbędzie się uroczy-scia wieczornica poświęcona 30 rocz-nicy śmierci gen. Karola Świer-czewskiego. Po części oficjalnej, w której nastąpi dokładowa odnośna-niami, odbędzie się występy zespo-łó młodzieży szkolnej. Zarząd ZBOWID prosi członków Kola — środowiska o udział w wieczorni-cy.

♦ FINAL eliminacji wojewódz-kich III Akademickiego Turnieju Znamość Języka Rosyjskiego i Wiedzy o Kraju Rad odbędzie się dziś o godz. 14, w gmachu Wydzia-lu Budowy Maszyn Politechniki Szczecińskiej przy al. Piastów 13.

♦ KONCERT Poznańskiego Ze-s-półu Perkusyjnego odbędzie się w niedzielę o godz. 18, w Sali Księ-ka Bogusława w Zamku.

♦ W NIEDZIELĘ 27 bm. o godz. 20, w sali widowiskowej Klubu „Kontrasty” (ul. Wawrzyniaka 7a) odbędzie się koncert szwedko-polskiej grupy jazzowej „S+P+L Quar-tet” w składzie: Jan Wallgren, Bengt Enryd, Paweł Jarzębski, Czesław Bartkowski.

♦ STUDIUM Wiedzy o Teatrze „Rondo Teatr” zaprasza do Sali Anny Jagiełłonki Zamku swych u-czestników na spotkanie z Kazimie-rzem Krzanowskim, który w nie-dzielną o godz. 16 wywodzi będzie o pracy zespołu technicznego w tea-trze.

Nowy „ogródek”
Z PRZYJEMNOŚCIĄ zapobiegowa-limy, iż przed restauracją „Ryska” powstaje bardzo stylowy „ogródek gastronomiczny”. Będzie on posiadał 16 miejsc konsumpcyjnych na trawie, wysokich stołkach, a także ładny plotek odgradzający go od ulicy. Okazuje się więc, iż można nawet w tak niedogodnym terenie (centralny punkt miasta) zorganizować „do-datkową” restaurację. (Macz)

W ciągu kilku godzin trudno o-czywiście skontrolować wszystko, co się dzieje na nowo budowanych osiedlach mieszkaniowych. Dają się jednak zauważyć pewne sympto-my techniczne zjawiska. Budowlani przy-kładają więcej starania do robót wykończonych. Mieszkańcom przygotowanym do odbioru w zasa-dzie nie nie można było zarzucić. Zle natomiast przedstawia się sprawa inwestycji towarzyszących, co doskońle widać na przykładzie Osiedla Tatrzńskiego. Lokatorzy nowych bloków nie mogą długo czekać na tak podstawową rzecz, jaką jest pawilon handlowy.

W NAJBLIŻSZYCH dniach radni MRN skontrolują realiza-cję inwestycji oświaty i wycho-wania, handlowych, gastrono-micznych, usługowych i służby zdrowia. Zainteresują się wszystkimi ważnymi budowa-mi, nie tylko na osiedlach. Pow-stające obiekty muszą bowiem jak najszybciej służyć całemu społeczeństwu miasta. (jas)

Al. Piastów czeka na powrót tablic

DOŚĆ dawno już odświeżono ele-wacje występujących na al. Piastów. Dziś ulica wygląda na-prawdę reprezentacyjnie. A jednak zapomniano przy odnawianiu mu-rów tej pięknej alei o szczecińskie ogostomie ważnym. Nie przytwier-dzono ponownie na narożnikach przecięcia tablic z nazwami ulic. Od przeszło roku przyjeźdnicy bi-gają się tu z dani wyrażenie na ustną informację. Szukają więc „na osłup” ulic: Makowskiego, Bo-hatów Getta Warszawskiego, Sie-giennego. Niektórzy mają również trudności z ustaleniem tożsamości samej alei Piastów. Nawet tam, gdzie aleja się zaczyna (brama nr 1) na rogu pl. Lenina nie umiesz-czono odpowiedniej tablicy infor-macyjnej.

Niby drobiazg, a ile zamieszania i kłopotów może nastąpić przy-byszczym. Zauważmy, że MPK — gospodarz budynków przy al. Pia-stów — nie zwlekając uzupełnił to wyraźne zaniedbanie. (law)

Obudzili się z wiosną...

OD KILKU dni na opustoszałym przed części zimą placu budowy przedszkola przy ul. Ruskiej na Pomorzankach pojawili się murarze. W oczach niemal wznoszą się szkie-szany budynki, widoczne już ssa pło-tu.

Podjęto również, po zimowej przerwie, budowę legendarnego już żłobka-przedszkola przy ulicy 9 Maja. Tu również widać gołym o-kiem pewien postęp prac. To nie-samie małe budowanie się budo-w dla najmłodszych nie przysia-lnia jednak fakt, że zarówno je-den jak i drugi obiekt powinien już normalnie funkcjonować. Żłobek i przedszkole (w jednym o-biekcie) przy ul. 9 Maja — jest opóźnione o ponad 2 lata. (law)

Kto zgubił?

12 MARCA znaleziono na ul. Gdyskiej pęk kluczy. Są to ode-brania w redakcji w p. 47.

W SKLEPIE „Apollo” pozostawio-no okulary leżnicze. Odebrać moż-na u kierownika sklepu.

ul. Królowej Korony Polskiej w pobliżu Pogotowia Ratun-kowego znaleziono brzoza aktywkę, w której są rękawiczki oraz zeszyty. Wiadomość ul. Królowej Korony Polskiej 2/3 (po godz. 20).

W AUTOBUSIE linii 60 znaleziono okulary w jasnym futerale. Wlodo-mość tel. 22-66 po godz. 16.

W „DELIKATESACH” przy al. Wojska Polskiego róg ul. Jagiełłon-skiej pozostawiono parasolkę, rękawiczki damskie i dziecięce oraz ka-bel. Odebrać można w stoisku „kawowym”.

**Tylko jeszcze 6 dni sprzedaż z bonifikatą lodówek „POLAR-TS 135”
w sklepach branżowych Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Handlu Wewnętrznego w Szczecinie**