

— To jest Gazda? Bylem pewien, że Gazda jest na Olimpiadzie!

Ze Szczecina 200 rejsów po węgiel

W ostatnich dniach port szczeciński przeżywał dość oryginalny jubileusz. Jak informuje „Kurier Szczeciński”, po raz 200 zawiał tu statek bandery dunskiej — „TEDDY”.

Motorowiec zainaugurował swą żegludę do Szczecina w grudniu 1958 r. Kontynuując nieprzerwanie stałe połączenie żegludowe zabrał ze Szczecina systematycznie transporty eksportowego węgla.

Statkiem dowodzi kpt. J. K. NIELSEN. Dowódca motorowca żył się nie tylko z portem i jego pracownikami, ale też pokochał miasto. Podczas jubileuszowego rejsu oświadczył on, że zaczyna jeszcze do 500 po dróży po czym pragnąłby spędzić urlop w Polsce, wykorzystując pobyt w naszym kraju na zwiedzenie kopalni, z których węgiel wozili do Danii.

Od rudy i zboża do marynary, raków i... małp

„POLFRACHT” zdobywa zaufanie na wodzie i w powietrzu

Gdyby np. wypadło komuś przewieźć ładunek zboża przez ocean albo sprowadzić gromadę małp z innego kontynentu nie mając własnych środków transportu — nie należałoby się martwić. Chętnie wyreczy w tym „POLFRACHT”. To jego specjalność.

Dla niewtajemniczonych nazwa „Polfracht” brzmi dość zagadkowo. Jej geneza i tradycje sięgają b. „BALTIC” a następnie polsko-szwedzkiej spółki „POLBALTICA”. Jednak mimo wielu ewolucji organizacyjnych i strukturalnych, charakterizacja przedsiębiorstwa pozostała ta sama: frachtowa nie statków.

Nie ma co ukrywać — nie wiele i to nam mówi. Wyjaśnijmy więc na przykładzie. Prośba o to skierowana jest do dyrektora na-

czelnego Polskiego Przedsiębiorstwa Frachtowania „Polfracht” w Gdyni p. K. Mądraszkiewicza.

KIEDY BRAK STATKU...

— Załóżmy — stwierdza nasz rozmówca — że „Węglókoks” ma do przewiezienia ładunek węgla, a brak mu środków transportu. Przekazuje więc zlecenie do „Polfrachtu”, uruchamiając w ten sposób cały nasz system łączności dalekopisowej, telefonicznej i telegraficznej.

Anons dociera na zamorskie rynki żegludowe, trafia do zagranicznych armatorów. W odpowiedzi napływa oferta. Wybiera się z nich najbardziej korzystną i już tylko formalne pertraktacje poprzedzają zawarcie umowy czarterowej. „Węglókoks” ma przewoźnika, a „Polfracht” inkasuje prowizję maklerską.

Oczywiście problem jest bardziej złożony niż to sugeruje powyższe lapidarne ujęcie. Kiedy w roli monopolisty „Polfracht” przeszedł na DOBRO, WOLNOŚĆ ZLECEN, należało atrakcyjnością usług zdobyć partnerów, a solidnym wywiązaniem się ze swej funkcji pozyskać ich zaufanie. Działalność w swej działalności przedsiębiorstwo współpracuje z wieloma pokrewnymi instytucjami krajowymi i zagranicznymi jak „CZECHOPRACHT”, „DEUTRANS” czy też radzieckie „SOWFRACHT”. Własne przedsięwzięcia zagraniczne oraz reprezentacja obcych linii regularnych w polskich portach dopełniają obrazu.

POTĘŻNA FLOTYLLA

Pomówmy teraz o wynikach. Są one coraz lepsze gdyż sprzyja im stały rozwój naszego handlu zagranicznego. Jak wiadomo wzrost wymiany towarowej wyprzedza możliwości przewozowe naszej floty i niejednokrotnie właśnie tylko dzięki „Polfrachtowi” można było zrealizować szereg korzystnych kontraktów.

Ilość współpracujących z „Polfrachtem” maklerów z zagranicznych przekroczyła już obecnie 150, przy czym w Sztokholmie, Londynie, Berlinie, Hamburgu, Antwerpii i Genui istnieją własne placówki. O rozwoju współpracy z armatorami obcymi, mówi fakt, że liczba bander frachtowanego towaru objęła już 30 krajów świata. W ub. r. „Polfracht” zafrachtował rekordową liczbę 2.189 statków. Ta potężna flota przewiozła 7.634 tys. ton ładunków. Wartość transakcji przewozowych wyniosła 160 mln. zł dewiz. Rok bieżący zapowiada dalsze zwiększenie obrotów przedsiębiorstwa. Starczy powiedzieć, że już w pierwszym półroczu zafrachtowano 1.183 statki.

Pora więc dowiedzieć się dalszych dróg rozwojowych ambitnego przedsiębiorstwa.

„SKRZYDLATY” TRANSPORT

— Nasze zamierzenia — wyjaśnia dyr. Mądraszkiewicz — idą w dwóch kierunkach. Z jednej strony jest to dalsza akwizycja towaru dla wzrastających ilości ładunków polskiego handlu zagranicznego, z drugiej zaś — akwizycja ładunków obcych lub polskich w obecnej gestii transportowej.

No i wreszcie najmłodsze „dzieci” „Polfrachtu” — akwizycja przewozów w trampingu lotniczym. Dotychczas frachtowano wyłącznie tonaż morski do przewozu ładunków masowych i półmasowych, takich jak ruda, węgiel, zboże itp. W roku bieżącym zapoczątkowano nową formę działalności już nie tylko na wodzie ale i w powietrzu.

W zagranicznej wymianie handlowej bywają jak wiadomo towary i ładunki nadzwyczaj szybkiego transportu. Nie podoba temu statek ani nawet samolot linii komunikacyjnej. Postanowiono więc i tu wynajmować skrzydlate środki transportu.

W „Polfrachcie” powstała specjalna sekcja przewozów lotniczych, a wkrótce zanotowało pierwsze wyniki działalności na tym odcinku: 7 samolotów szwedzkich przewiozło ponad 38 tys. kg truskawek z Warszawy do Sztokholmu, a 10 samolotów „Lotu” wiozło truskawki do Helsinek, Oslo i Bergen. Owocem te, zerwane na ranem w polskim ogroźnie, jeszcze tego samego dnia trafiały na poranne targowisko za granicą.

„BEZROBOCIE” NIE GROZI. Najoryginalniejszy jednak ładunek przyniosła realizacja zlecenia „Animexu” na przewóz 800 małp reusów wraz z konwojem z New - Delhi do Warszawy. W opracowaniu jest też transakcja przewozu raków w relacji Warszawa — Sztokholm.

Poza przesyłką nieraz bardzo oryginalnych towarów, „Polfracht” zajął się także akwizycją przewozu specjalnie wynajętymi samolotami grup pasażerów. Zapoczątkował je kontrakt na przewóz drogą powietrzną 5 pierwszych żalm marynarzy polskich odprowadzających do Indonezji budowane w Pol-

skie statki dla tego kraju. Jak wiadomo, cała seria za mównicy przez Indonezję statków liczy 24 jednostki więc chociażby z tego wynika, że „powietrzna” działalność „Polfrachtu” ma co raz szersze perspektywy.

Tak jest zresztą na każdym odcinku. Poczynając od pływających chłodzi-mikrusów do przewozu jagód, poprzez potężne zbiornikowce turbinowe z portami zboża, aż do samolotów z ludźmi, owocami czy zwierzętami na pokładzie.

„Bezrobocie” nam nie grozi — zapewniają mnie. Wprost przeciwnie: zarówno krajowy jak i zagraniczny personel przedsiębiorstwa wzbogaca się wciąż o nowych, kwalifikowanych ludzi, którzy ugruntowując wśród światowych partnerów dobre imię „Polfrachtu” — służą z pożytkiem naszemu handlowi zagranicznemu, przysparzając dla kraju wielomilionowych korzyści.

Tadeusz LEBIODA

Stare statki w nowej roli

Pływające magazyny paliw płynnych...?

Od lat nieuchronnym losem niemal wszystkich statków wycofywanych ze służby na morzu była KASACJA: rozbicie, wyładowanie, pociejenie kadłuba i wyładowanie żelazna na złom.

Tę tradycję przełamali dopiero gdynscy portownicy. Jak już wiadomo, „wywalczyli” oni dla swych potrzeb morskiego weterana „s. Lublin”, zamieniając go na pływający magazyn portowy.

Być może w ten właśnie sposób parowiec „Lublin” za pomocą nowego sposobu wykorzystania starych statków. Oczywiście nie wszystkich, ale tych które po odpowiedniej adaptacji mogą jeszcze służyć z pożytkiem szereg lat przynosząc znacznie lepsze efekty niż jako „żer” dla pieców hutniczych.

Ot, choćby „Lublin”. Potrójna teraz będzie z niego korzyść:

• zastępuje 7 barek z ładunkami, co poważnie ułatwia pracę portowiczom;

• wyposażony w urządzenia przeładunkowe będzie cenionym „warsztatem” szkolenia nowych kadr dołów;

• posiadając własną chłodnię pozwoli rozwinąć trudny problem magazynowania suchego lodu.

Trudno dziś jeszcze ocenić te walory efektami finansowymi. Ale z całą pewnością można już stwierdzić, że kupiony za 800 tys. zł statek zamortyzuje się stokrotnie. Nie jest to twierdzenie niegodzalne, gdyż opiera się na analogicznych przykładach praktyki zagranicznej. Stamtąd zresztą zaczerpnięto pomysły, a obecnie odbywa się kalkulacja ekonomiczna wykorzystania przez port starych statków na pływające magazyny.

Już obecnie dokerzy doszli do przekonania, że warto się ubiegać o dalsze, wycofywane z eksploatacji statki. Wszczęto też starania o

dwie tego typu jednostki spod godła PZM. Ale jak się wydaje — nie będzie to łatwe do osiągnięcia, bowiem zachęcone przykładem Gdyni — również pozostałe porty zaczynają się ubiegać o „pływających weteranów”.

Jak nas informuje dyrektor eksploatacyjny ZP Gdyni Andrzej Kwiecień, nie chodzi przy tym wyłącznie o statki drobnicowe. Gdynia coraz poważniej myśli również i o zbiornikowcach. Brak bazy paliw płynnych w tym porcie utrudnia zarówno zaopatrywanie statków w paliwo płynne jak i przeładunek tego rodzaju towaru. Gdyby port zdołał uzyskać wycofany z morza szlaków zbiornikowiec znalazłby on nader ekonomiczne i pożyteczne wykorzystanie.

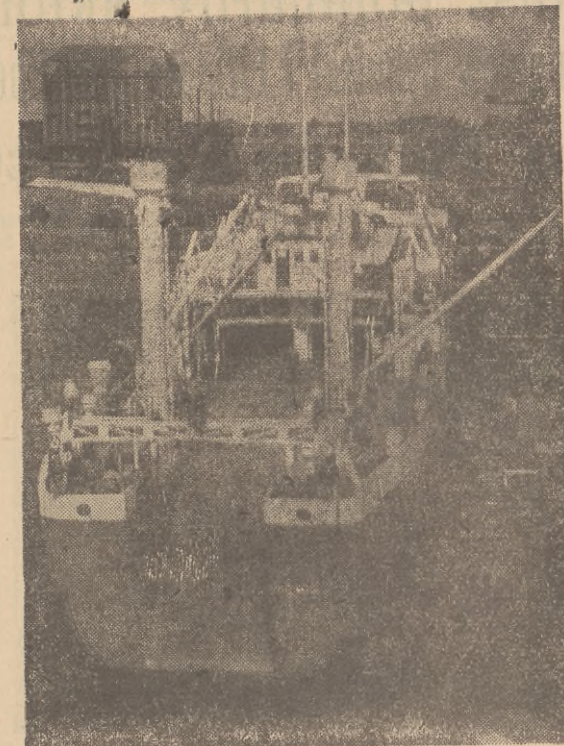
(elie)

MIR pracuje na Morzu Północnym

Zgodnie z ustalonym planem współpracy Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni z naukowcami NRD statki badawcze MIR-u „Bir kut” przebywa w sierpniu na łowiskach śledziowych Morza Północnego, prowadząc badania z zakresu ichiologii, technologii rybactwa i hydrografii. Kierownictwo naukowe spoczywa w rękach dra Elwertowskiego, inż. Filarskiego i mgra Siudzińskiego. Naukowcy na si utrzymują stałą łączność ze statkiem badawczym NRD.

W połowie miesiąca wyruszył z Gdyni również drugi statek MIR-u „Michał Siedlecki”, z pracownikiem Zakładu Techniki Rybackiej MIR-u, inż. Strzyżewskim, w celu przeprowadzenia na Morzu Północnym serii doświadczeń ze sprzętem rybackim.

„DALMOR I” JESZCZE W PORCIE



Po wstępnym rejsie morskim w służbie swego armatora, nowy trawler — przetwórcza przedsiębiorstwa „Dalmor” przygotowuje się obecnie w swój pierwszy rejs eksploatacyjny. Jak już informowaliśmy, w drodze na łowiska Labradoru zawinie on do Bergen na wystawę osiągnięć rybołówstwa światowego. Na zdjęciu: m.s. „DALMOR I”. Specjalna konstrukcja umożliwia dokonywanie połowów od strony rufy. System ten jest łatwiejszy dla załogi i ekonomiczniejszy w eksploatacji.

Fot. T. Tkaczyk

Wiecej kutrów ■ Wzrost połowów ■ Plastikowe łodzie

5-latka rozwoju spółdzielczości rybackiej

Spółdzielczość rybacka reprezentuje poważną część naszej gospodarki morskiej, a plany na najbliższy okres 5-letni zapowiadają dalszy, intensywny jej rozwój.

Plan inwestycyjny na 5-latkę w pierwotnej postaci wyniósł 150 mln. zł (za cały ubiegły, 15-letni okres istnienia spółdzielczości rybackiej na inwestycje wydatkowane 250 mln. zł). Obecnie powołany został zespół do przeprowadzenia rewizji założeń inwestycyjnych, nastąpiła też pewna korekta projektowanej kwoty, a zatem fundusz może ulec zmianom. Nie zmienia się jednak główne kierunki rozwoju oraz te czynniki, które decydować będą o wykonaniu zakreślonych zadań.

Do nich należy wzrost połowów. Z tym problemem wiąże się konieczność powiększenia posiadanej floty rybackiej.

Na ten cel spółdzielczość przeznaczająca większość, bo aż 67 proc. funduszu inwestycyjnych. Wybuduje się dzięki temu 121 nowych łodzi rybackich różnych typów oraz 34 kutry.

Brak przynęty utrudnia połowy tuńczyków

Kuter „Gdy 210” łowiący tuńczyki na Zatoce Biskajskiej do 10 sierpnia złowił zaledwie 2,5 t tych ryb. Sezon tuńczykowy jest tam na ogół dobry, Baskowie łowią nawet do 12 t dziennie. Naszym rybakom połowy utrudnia jedynie dotkliwy brak przynęty, którą może kupować od fancekch rybaków, ale w sezonie nabyć ją trudno. Przedsiębiorstwo „Arka” wysłało już jednak do Saint Jean de Luz niecierpliwie oczekiwaną przez „Gdy 210” okrężnicę. Należy się więc spodziewać, że kłopoty naszych tuńczykowców powinny się skończyć.

do pierwszych łodzi rybackich zostaną zamontowane silniki puckie, ale w przyszłości spółdzielczość planuje je wykorzystywać silniki andychowskie i czeskie 18-konne „Slavia”.

(sta)

Dobra obsługa tranzytu NRD

w porcie gdańskim

W tych dniach kierownictwo i załoga portu gdańskiego otrzymały od spedytora i odbiorcy z NRD serdeczne podziękowanie za szybki i sprawny przeładunek papierówki ze statku „HEDIA”.

Niezależnie od premii dla portu również i strona niemiecka otrzymała despatch w wysokości 400 dol.

Należy się spodziewać, że i dalsze transporty drewna tranzytowego NRD będą kierowane do portu gdańskiego.

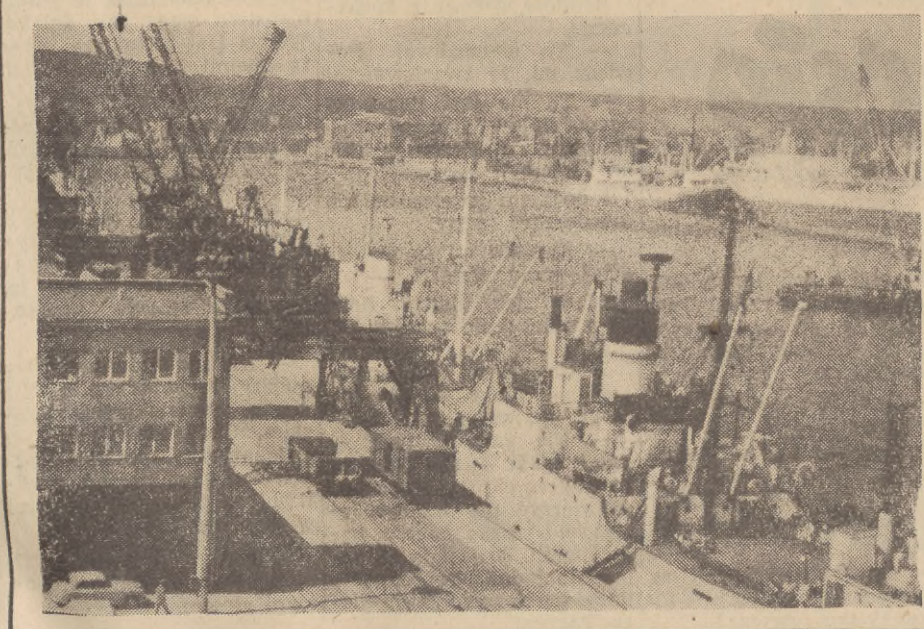
(bk)

Wzrost liczby statków na sznurku

Według danych Instytutu Badawczego Żeglugi w Bremie, w dniu 1 czerwca br. stało „na sznurku” w porcie całego świata 5,47 mln BRT. W pierwszych dniach maja tonaż nieczynnych statków wyniósł 5,39 mln BRT.

Wśród unieruchomionych statków znajdowały się 1 czerwca 351 tankowce o 3,64 mln BRT (początek maja — 327 jednostek o 3,28 mln BRT), co oznacza wzrost bezrobotnych tankowców w ciągu maja o 27 jednostek o pojemności 360 000 BRT. Spadła natomiast liczba statków do przewozu ładunków suchych o 52 jednostki o pojemności 273 000 BRT. 1 czerwca br. wynosiła ona 350 statków o 1,83 mln BRT.

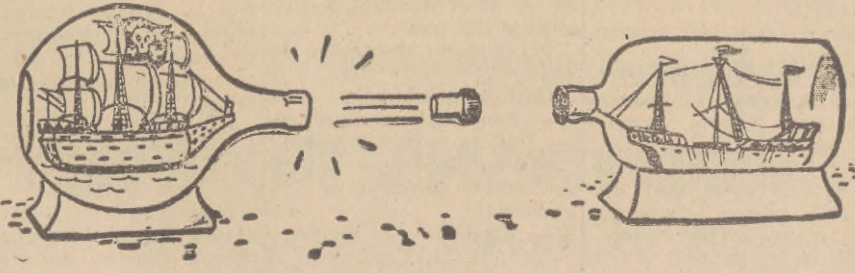
W PORCIE GDYŃSKIM



■ 250 MLN M³ ŁADOWNI
■ 313 TYS. MIEJSC PASAŻERSKICH

Rozwój światowej floty

Statystyka światowej floty handlowej (tylko statki towarowe i pasażerskie o pojemności powyżej 300 BRT) prowadzona przez Instytut Badawczy Żeglugi w Bremie wykazuje, że w minionym roku (lipiec 1959 — czerwiec 1960) tonaż światowy zwiększył się o ponad 1 mln BRT (prawie 4,3 proc.). 1 lipca br. wynosił on 123,4 mln BRT (22.310 statków). Wzrost tonażu zbiornikowcowego wyniósł 8,2 proc., tonażu do przewozu ładunków suchych — 2,3 proc. Potencjał transportowy tonażu światowego wynosi obecnie prawie 250 mln m sześci. (pojemność ładowni), z czego 5,6 mln m sześci. przypada na pojemność ładowni chłodzonych. Liczba statków pasażerskich w całym tonażu światowym wynosi prawie 313 tys.



Nasz popularny aktor Zbigniew Cybulski i Elżbieta Chwalibóg na ślubnym kobiercu

Przed gmachem Prezydium MRN w Sopocie, w kwiecie, oczekiwano z nie-
długo 29 bm. w godzinach popołudniowych zaczął się gromadzić dość nieoczeki-
wanie tłum mężczyzn i kobiet, które nierzadko dźwię-



przedpołudniowych zaczął się gromadzić dość nieoczeki-
wanie tłum mężczyzn i kobiet, które nierzadko dźwię-

Biały cement z Wejherowa

W najbliższej 5-late prze-
mysł nasz rozwinie produk-
cję całego szeregu nowych
materiałów branży budowla-
nej. Nad wieloma nowymi
gatunkami tych materiałów
zakończono już doświadcze-
nia i próby laboratoryjne
tak, że z uruchomieniem ich
masowej produkcji nie po-
winno być kłopotów.

W związku z powyższym
cementownia w Wejhero-
wie (jedna z największych
w kraju) przystąpi w naj-
bliższej przyszłości do pro-
dukcji białego cementu. Ro-
czna produkcja tego mate-
riалу wyniesie ok. 30
tys. ton. Znajdzie on szerokie
zastosowanie przy robo-
tach elewacyjnych.

(bea)

Wagony I klasy w pociągach miejscowych będą i... nie będą kursować

Wobec częstych zażaleń,
nadsyłanych do Dyrekcji
OKP w Gdańsku oraz w
związku z licznymi wystą-
pieniami podróżnych, doma-
gających się ponownego
wprowadzenia w pociągach
miejscowych wagonów I kl.
— DOKP zawiadamia, że z
dnem 1 września br. przy-
wraca się kursowanie w po-
ciągach pasażerskich ruchu
miejscowego wagonów klasy
pierwszej, w których podróż-
ni mogą odbywać przejazd
za biletami kl. pierwszej.

Z uwagi na brak wago-
nów odpowiedniej serii,
w niektórych pociągach o cha-
akterze dowożących do pra-
cy — wagony I klasy tym-
czasowo kursować nie bę-
dą.

Już wkrótce

Wędkarski „Rzym” w Gdańsku

A więc „olimpiada” wę-
dkarska w Gdańsku odbę-
dzie się już za dwa i pół
tygodnia (18 WRZESNIA).
Dotąd wiadomo, że udział w
niej wezmą reprezentacje
(po 5 osób): Anglii, Austrii,
Belgii, Francji, Jugosławii,
Luxemburga, NRD, NRF i
Włoch. Pewne są dalsze
zgłoszenia.

Gości z zagranicy zjedzie
się moc. Tak np. francuska
ekipa wędkarska sygnalizu-
je, że towarzyszyć jej bę-
dzie 12 zagorzałych kibi-
ców, a w ich liczbie 5 uro-
czych pań. Solidna będzie
międzynarodowa obsada pra-
sowa: zapowiedziano już

Wielka rewia „Wesoly rejs” w Gdańsku

Tylko jeden raz wystąpił ar-
tyści „Gdańskiej wesółej Fali”
w programie rewiowym — pt.
„Wesoly rejs” w sali kina „Le-
ningrad” w Gdańsku. Przedsta-
wienie odbędzie się w sobotę 3
września o godz. 22.15.
Bilety sprzedaje „Orbis” w
Gdańsku, Wrzeszczu i w ka-
sie kina „Leningrad”.

Stulecie spółek kredytowych

W roku bieżącym obcho-
dzimy setną rocznicę powo-
stania spółek kredytowych
czyli obecnych spółdzielni
oszczędnościowo-pożyczko-
wych. Spółdzielnie te cie-
szą się dużym uznaniem
wśród chłopów, czego do-
wodem jest, że skupiają one
1.700 tys. rolników.

Idea przyjsia z pomocą
chłopom, odpowiednio roz-
propagowana przez róż-
nych społeczników doprowa-
dziła do zorganizowania
pierwszej takiej spółki kre-
dytowej na Kaszubach już
w r. 1886. Był nią Bank Lu-
dowy (tak nazywano ówce-
nie dzisiejsze spółdzielnie
oszcz.-poż.) w Skórczu, z
pierwotną siedzibą w Bobo-
wie. W krótkich odstępach
czasu banki takie powstały
w Tucholi, Brusach i Czer-
sku. Wszystkie postawiły so-
bie za cel ochronić chłopów
przed wyzyskiem a zuboża-
łych podźwignąć pożyczka-
mi udzielonymi na dogod-
nych warunkach.

Po przerwie 20-letniej za-
łożono Bank Ludowy w Pel-
plinie (r. 1895), który wraz
z bankiem w Brusach do-
czekał się wspólnego roz-
woju. W samym sercu Zie-
mi Kaszubskiej powstał w
r. 1897 bank w Chmielnie,
zaś w r. 1899 — w Sierako-
wicach. Z początkiem bie-
żącego wieku spółki kredy-
towe zostały zorganizo-
wane m. in. w Kościerzynie, Wej-
herowie, Lipuszu, Skars-
kowie, Pucku, Borzysko-
wach, Kartuzach, Wielu-
żu i Chojnicach.

(bea)

W dostawach zbóż przodują nadal gdańskie PGR-y

Liczne trudności, jakie na-
potykały dotychczas nasze
PGR-y podczas żniw, nie
zahamowały dostaw tegoro-
cznego zboża. Do 27 bm. wy-
konano one bowiem miesięcz-
ny plan dostaw w 195 proc.,
przy czym największe ilości
ziarna dostarczyły PGR-y z
powiatów wyżynnych.

Znacznie gorzej przedsta-
wia się sytuacja w gospo-
darce chłopskiej, gdzie sierp-
niowy plan skupu wykonany
nie jest w minimalnym stop-
niu. Świadczy o tym dostawa
595 ton zboża, co stanowi
zaledwie 8,7 proc. planu
miesięcznego. Stosunkowo
największe ilości zboża do-
starczono w powiatach sta-
rogardzkim — 159 ton i
teżewskim — 140 ton, nato-
miast w elbląskim, malborskim
i nowodworskim nie
rozpoczęto jeszcze dostaw.

Ponieważ coraz większa
liczba gospodarstw chłopskich
kończy obecnie żniwa,
chcielibyśmy przypomnieć
rolnikom, że niezależnie od
kontynuowania takich prac,
jak orki, czy podorywki, na-
leży przystępować także do
omłotów i dostaw zbóż.

Tragiczne skutki „zabawy”

18 bm. wydarzył się na-
jeździec Panu w Strudze (ko-
ło Zblewa) tragiczny w skut-
kach wypadek.

Trzech młodych ludzi —
Milewski lat 23 z Pińczyna
(po wojsku), Modrzewski
(lat 19) i Suchomski (lat 17)
popłynęli na głęboką jezioro-
ra kąpiąc się w jeziorze
dziwiewata: Helenę Czarnow-
ską lat 19 ze Zblewa (pra-
cowała w Rej. Spółdz. Ogród-
niczej w Starogardzie) i Ma-
rię Burezyk.

Gdy ofiary rzekomej za-
bawy zaczęły tonąć i wołać
o ratunek — sprawcy, cho-
ciaż umieli pływać — ucie-
kli.

Marię Burezyk wyratował
Józef Sikorski ze Zblewa,
który nie umiejąc pływać,
podał tonącej żerdź, Czar-
nowskiej nie udało się ura-
tować. Utonęła na oczach
rodziców i wielu innych o-
sób kąpiących się w jezio-
rze.

Zbrodniczą trójką zajął
się prokurator. (R)

Czy gdańszczanie wezmą udział w konkursie na warszawskie trasy mostowe?

Nowe trasy mostowe w
Warszawie: „Łazienkowska”
i „Świętokrzyska” są tema-
tem konkursu organizowa-
nego przez Stowarzyszenie Nau-
kowo-Techniczne: PZITB,
SARP, SITKOM i TUP. Za
najlepsze rozwiązanie prze-
widuje się: dwie nagrody
po 50 000 złotych, cztery wy-
różnienia po 30 000 złotych
oraz częściowe pokrycie ko-
sztów. Wydaje się celowym
udział w tym konkursie spe-
cjalistów z Wybrzeża. In-
formacji udziela sekretariat
PZITB w Gdańsku, telefon
316-18.

Pożegnalny spektakl kabaretu „Stodola” na Wybrzeżu

Dziś po raz ostatni odbędzie
się na Wybrzeżu spektakl kaba-
retu „Stodola” w Warszawie,
który wystawił w sali Teatru
Letniego program pt. „Wszyst-
ko może się zdarzyć”.

Początek przedstawienia o
godz. 19.30. Bilety nabywać moż-
na w „Orbisie” we Wrzeszczu
Sopocie oraz w kasie Teatru
Letniego od godz. 10 — 14 i od
godz. 17 — 19.30.

WAŻENIE GOTOWYCH PRZETWORÓW OWOCOWYCH



Wiele tysięcy ton odbiorą w tym sezonie zakłady
przetwórcze państwowego i spółdzielczego gospodar-
stwa owocowo-warzywnego. W chwili obecnej
przemysł przyjmuje dziennie ok. 2 tys. ton. Stop-
niowo, w miarę rozwijania się kampanii, ilość ta
wzrośnie do 5 tys. ton dziennie. Stoleczna Prze-
twórnia Owoców i Warzyw w Płudach koło War-
szawy przyjmuje dziennie ok. 40 ton pomidorów i
30 ton jabłek. Przetwórnia ta jest w stanie prze-
robić w ciągu doby 25 ton jabłek i 60 ton pomi-
dorów. Na zdjęciu: ważenie gotowych przetworów
owocowych.

CAF fot. Miedza

Bytem na Marsie

KLUB. J. ŚWITAŃSKI • ilustruje J. Szrajber

Wiel się polip, aby nas popro-
wadzić w labirynty statku
do wieloznacznej komendanta.
— Gdzie poraził mi pan
ładować w tym wenusjań-
skim Paryżu, panie Boulan-
ger — zapytał kapitan.
— Potrzebny mi obszerny pus-
ty płac, znajdujący się, o ile
to możliwe, blisko centrum
miasta.
Powtórzyłem machinalnie:
— Wenusjański Paryż?...
— Tak — rzekł — Pa-
ryż planety Wenus jest do-
kładną kopią Paryża ziem-
skiego. Dlatego możecie tu
być naszymi przewodnika-

krzyczała Selma. — To jest
martwe miasto, trup!
— Wszystko jest zielone
— mówiła Conchita — ziele-
ne i pustynne! Jak światy-
nia w Angkorze, w Indochi-
nach! I trawa rośnie!
Bouquet ryknął z rozpa-
czy:
— To niemożliwe! Po-
wiedz mi, że zwariowałem!
— To nie jest Paryż —
powiedziałam ochryple...
Jesteśmy na Wenus, a nie
na Ziemi!
I dodałem patrząc na ich
niewierzące miny:
— Kapitan mi to powie-
dzał przed chwilą!
Błąd jak chusta Bou-
quet otarł czoło pokryte kro-
pami:
— Chciałbym w to uwie-
rzyć — rzekł — ale nie
mogę, oto wszystko...
— Nie patrzcie tam! —
krzyknął — nie patrzcie,
bo uwierzycie swoim oczom!
A wierzyć nie trzeba! Je-
steście łaszczką mirażu, ha-
lucynacją! To jest tylko ko-
pia, dokładna reprodukcja
Paryża! Naszego ziemskie-
go Paryża!
— Co się tu stało? —
Wziąłem Bouqueta za ręk-

To Bouquet ryczał mi
nad głową. Pasy były już
odpięte. Wydobylem się ze
swej pościeli.
— Paryż? — rzekłem.
— Co za bzdura!
— Nie podobnego! Ten ka-
pitan to as! Przelatujemy
właśnie nad wyspą Saint-
Louis! Chodź, zobacz!
To chyba była prawda. W
każdym razie przelatywa-
my nad Paryżem. Na bar-
dzo dużej wysokości 10 al-
bo 12 tysięcy metrów. Na
niebie ani chmurki. Powie-
trze przeźroczyste, jak
okiem sięgnąć widziało się
każdy szczegół krajobrazu,
każdy zakrętek Sekwany.
Wieża Eiffla! Kopuła In-
walców! Panteon! Plac
Gwiazdy! Mont-Valerien!
Puteaux!
Bouquet patrzył sercem,
nie oczyma. Aleje były do-
skonałe widoczne, jak rów-
nież plac Zgody i wspania-
le lśniła Kopuła Inwalców.
Zaś reszta?...
— No, no — rzekłem —
nie obiecuj sobie zbyt du-
żo, mój biedny starszaku!
Nigdy nie zjedziemy. Szcze-
gólnie teraz, w biały dzień.
— Sądzisz, że oni nas
nie widzą, ci tam na dole?
— Jesteśmy dla nich ma-
lutkim punkcikiem zagubio-
nym w bezmiarze nieba.
— Schodźmy, wcióż!
To musiałoby być optyczne
złudzenie, ale i mnie się
wydawało, że kopuła Inwalców
urościła nieco.
— Sądzilem zawsze, że z
góry widziałoby się więcej
samochodów na Polach Eli-
zejskich — zauważyłem.
— Ja nie widzę ani jed-
nego — rzekła Selma.
— Jak to?
— Arf! jednego, który
byłby w ruchu. Patrzcie!
W tej chwili z głosińki,
zawieszzonej nad nami da-
ło się słyszeć jakieś zdanie
po marsjańsku.
— Włacz swoją pozytyw-
kę — rzekł Bouquet. — To
pewnie da nas.
Przyłożyłem słuchawkę do
ucha.
Głosińki powtarzały:
— Pan Boulanger proso-
ny jest na mostek kapitań-
ski! Pan Boulanger i jego
towarzysze proszeni są do
kapitana!
— Chodźcie — rzekłem.
— Kapitan nas potrzebuje.
W tej samej chwili zja-

e. d. n.

