Dziś 12 stron — numer specjalny — poświęcony morzu

Cena egzemplarza zł 3
Pobieranie wyższej opłaty jest nadużyciem

ILUSTROWANY

Wydanie B.

Prenumerata miesięczna wynosi zł 60 + 10 zł za doręczenie zamiejsc. + 5 zł za doręczenie miejscowe

KURIER POLSKI

Rok II | Telefony Centrali w Bydgoszczy 33-41 i 33-42. Telefon międzymiastowy 36-00. Rozmównica dla publiczności 19-07. Sekretariat redakcji przyjmuje codziennie od godziny 10 do 12 | Poniedziałek, dnia 29 lipca 1946 r. | Wydawca: SPÓŁDZIELNIA WYDAWNICZA „ZRYW". Konto PKO „ZRYW" Nr VI—135 PKO „I.K.P." Nr VI—140. Konto bieżące: Bank Związku Spółek Zarobkowych w Bydgoszczy | Nr 202

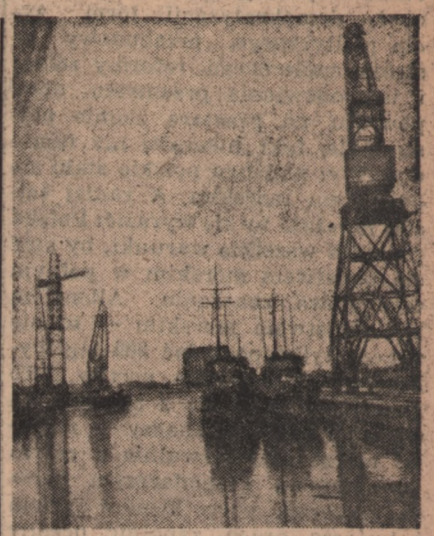
Nad Bałtykiem rośnie potęga Polski

Wzrosty i spadki potęgi naszego Państwa na przestrzeni historii zawsze zbiegały się z naszą polityką morską. Ilekroć nasi królowie i mężowie stanu wykazywali brak zrozumienia dla znaczenia morza i wielkich perspektyw polityczno-gospodarczych z nim związanych, tyle razy Polska przechodziła okres upadku swojej potęgi. Przeciwnie zawsze wzrastało nasze znaczenie w świecie, gdy w zasięgu polityki państwowej morze było czynnikiem ważkim i całkowicie docenionym. W konsekwencji wydarzeń kilku wieków został nam skrawek morza, na metrowe wybrzeże z trzema wielkimi portami: Szczecinem, Gdynią i Gdańskiem stanowi wielki szlak rozwojowy, na którym naród polski wielkim wysiłkiem pracy może, powinien i musi — jeśli chce żyć i rozwijać się — zbudować lepszą przyszłość.

Nie jest to zadanie łatwe i nie wykonamy go — nawet przy olbrzymim nakładzie sił i środków — w krótkim czasie. Upłynie wiele lat, zanim szczeciński port uzyska całkowitą przedwojenną zdolność przeładunkową, a miliardy wydamy, aby Gdyni przywrócić jej stan sprzed 1939 r., a z Gdańska zrobić największy port nad Bałtykiem.

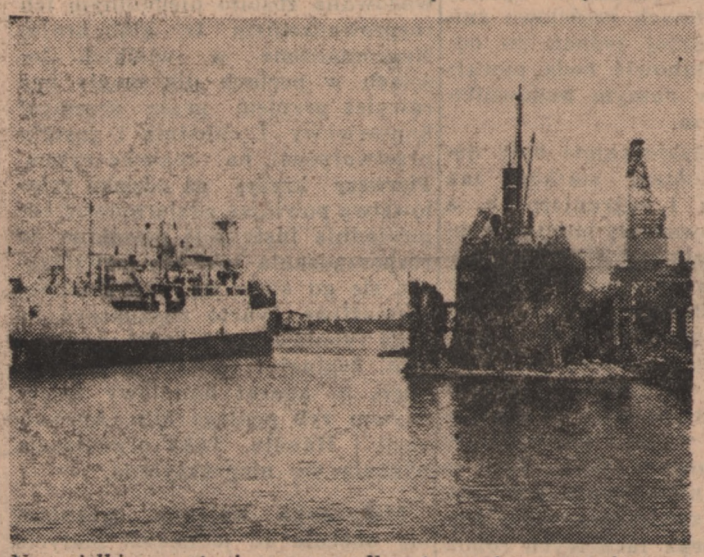
Zawsze jednak powinna w nas żyć nieustanna i świadoma wola twórczego działania przekuwająca zamiary i plany w czyn.

Stocznie gdańskie pracują pełną parą. Trzeba bowiem jak najszybciej wyremontować polski tabor pływający, trzeba budować nowe jednostki morskie. Skrzypią potężne ramiona olbrzymich dźwigów

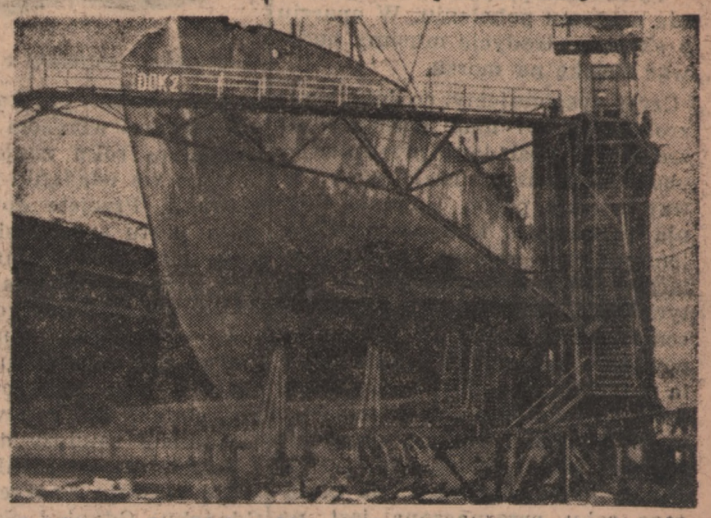


Do stoczni przychodzą wymagające napraw statki: oto polskie trawlery oczekują na swoją kolejkę. Po dokonanym remoncie zaciągną one straż nad polskim Bałtykiem.

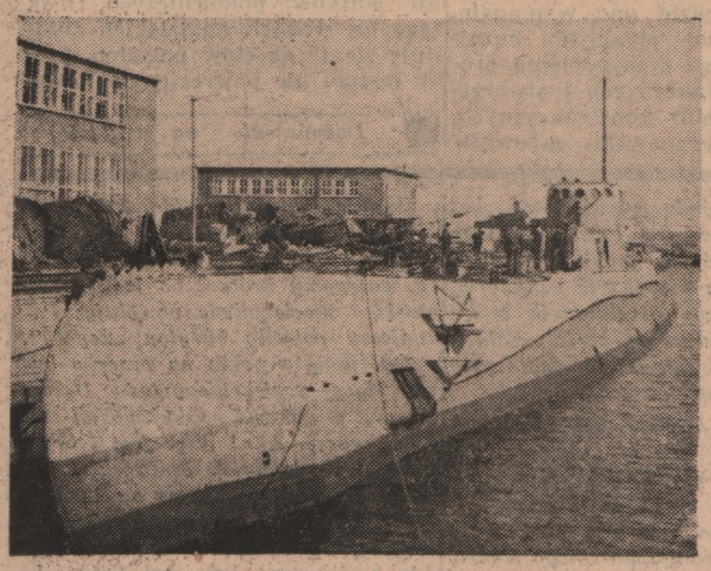
„Dar Pomorza" w Gdyni



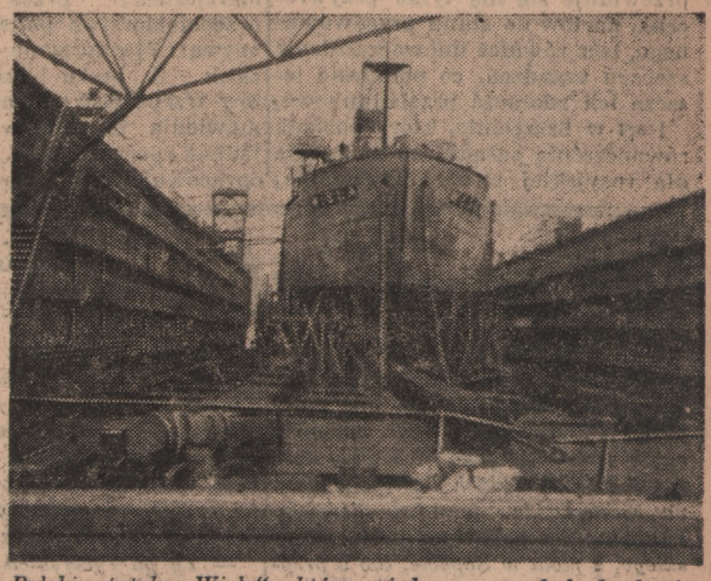
Na wielkim pontonie przy nadbrzeżu stoi remontujący się od kilku tygodni „Kraków". Na lewo „Morska Wola" po dokowaniu podjeżdża do wybrzeża gdańskiego



Polski statek „Białystok" w doku stoczni Nr 1. Do handlu zamorskiego potrzebujemy silnej floty handlowej. Na razie remontujemy stary tabor. Wkrótce już jednak przystąpimy do budowy statków w stoczni własnej.

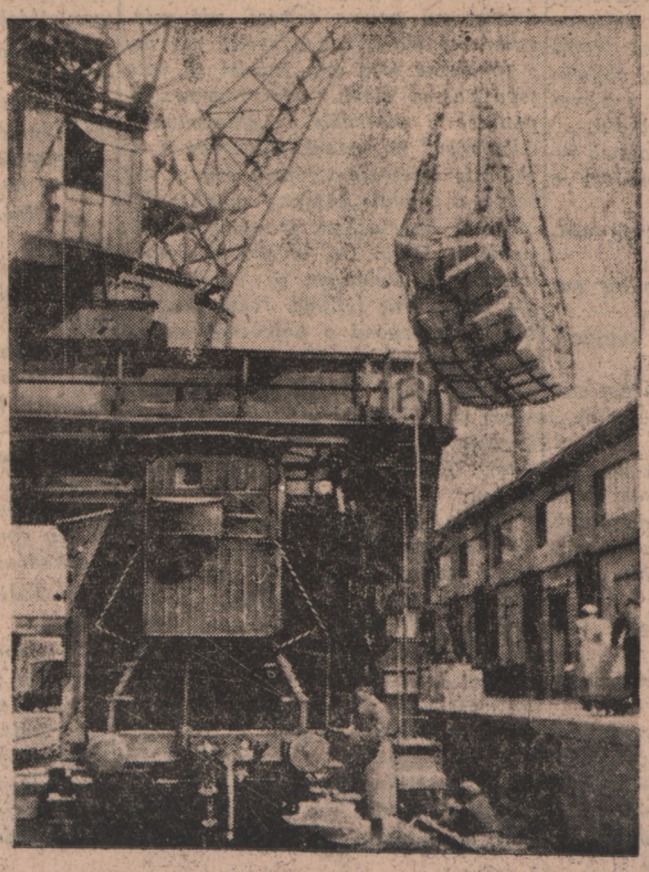


Polska łódź podwodna „Sęp", która przez cały czas ostatniej wojny walczyła u boku królewskiej floty wojennej brytyjskiej, wróciła jesienią ub. roku do kraju, aby stać na straży potęgi polskiej na morzu



Polski statek „Wisła", który niedawno przybył do kraju, znajduje się w stoczni gdyńskiej, gdzie dokonane zostaną konieczne remonty

Ruch w porcie gdyńskim



Gdańsk w 1939 r.

Mamy przed sobą wielkie szanse:

O wielki wysiłek narodu

Nasze zadanie na odcinku polityki morskiej na najbliższą przyszłość

Wśród wielkich przemian, jakie przyniosło ze sobą odrodzenie się państwowości polskiej po drugiej światowej zawierusze wojennej, postawić trzeba obok demokratyzacji form życia politycznego, przebudowy ustroju społecznego, reformy rolnej i unarodowienia przemysłu, obok powrotu na prastare ziemie piastowskie, fakt niemniej niż tamte doniosły: państwo polskie stało się państwem morskim. A raczej ściślej należało by się wyrazić: Polska posiadła wszelkie warunki, by stać się państwem morskim w pełnym tego słowa znaczeniu. Albowiem być państwem morskim — to nie znaczy tylko posiadać 500 km wybrzeża i kilkanaście portów. To znaczy — zróść się z morzem na śmierć i życie, to znaczy — zespolić morze nierozerwalnie z całym organizmem gospodarczym narodu, stworzyć porty kipiące życiem i twórczą pracą, zapełnić oceany statkami pod polską banderą, wychować społeczeństwo tak, by morze stało się dlań tak niezbędnym, jak ziemia dla chłopa.

Te zadania przypadły do spełnienia naszemu pokoleniu. W oparciu o skromne tradycje musimy budować Polskę na morzu.

Polski okręt wojenny z XVII wieku Drzeworyt — St. O. Chrostowskiego

Czym dysponujemy, co dotychczas zrobiliśmy, co nam pozostaje do zrobienia? Posiadane przez nas — obok kilkunastu mniejszych — trzy wielkie porty, Gdańsk, Gdynia i Szczecin, których przedwojenny obrót roczny przekraczał łączny obrót 9 innych portów bałtyckich z Sztokholmem i Królewcem, wyszły z działań wojennych poważnie zniszczone. Przedsięwzięta natychmiast odbudowa doprowadziła do tego stanu, że w miesiącu maju Gdańsk i Gdynia osiągnęły nieomal 60% największego przeładunku przedwojennego. Do bieżącego roku przeznaczona jest na odbudowę dwu portów kwota jednego miliarda trzystu milionów złotych, przy czym w planach przewiduje się nie tylko przywrócenie portów do stanu przedwojennego, lecz również unowocześnienie szeregu urządzeń, co podniesie jeszcze ich zdolność przeładunkową.

Port w Szczecinie, który posiada równocześnie zasadnicze znaczenie dla rosyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech, przekazywany jest pół etapami władzom polskim i w przyszłym roku znajdzie się całkowicie we władaniu naszej administracji. Przejęte dotychczas odcinki portu szczecińskiego są natychmiast uruchamiane tak, że dziś przybywają tam nie tylko statki wiozące naszych repatriantów. Dokonano tam niedawno pierwszego załadunku węgla na eksport, oraz wyładowano pierwszy statek, który zawinął tam z ładunkiem celulozy dla Polski.

Zasadnicze znaczenie dla dalszego rozwoju naszych portów w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie będzie miał opracowany obecnie przez Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego projekt ich komercjalizacji przez stworzenie przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą: Zjednoczenie Portów Polskich. Z braku bliższych szczegółów trzeba powstrzymać się od omówienia tego projektu. Należy jednak przypuszczać, że czynniki opracowujące go zagwarantują w ramach tego przedsiębiorstwa pole do działania dla inicjatywy prywatnej tak polskiej jak i zagranicznej, co wyjdzie jedynie na dobro pracy i rozwoju zainteresowanych portów.

Nie sposób nie wspomnieć w tym miejscu poruszanej już ogólnie sprawy specjalizacji naszych portów. Zagadnienie to obecnie w okresie odbudowy nie jest jeszcze dojrzałe do rozstrzygnięcia, nie może być jednak pominięte w dalekowzrocznych planach rozbudowy portów.

Wśród wydarzeń związanych z zagadnieniami morskimi i zmierzających do usprawnienia życia gospodarczego na odcinku morskim zanotować należy powstanie Związku Gospodarczego Miast Morskich Polski, w skład którego weszło 17 miast morskich, oraz uchwałę o połączeniu miast Gdańska, Sopotu i Gdyni w jedną całość administracyjną. Zadania Związku Gospodarczego Miast Morskich dadzą się określić jako ścisła współpraca we wszystkich dziedzinach związanych z charakterem tych miast jako portów, nie wyłączając akcji wychowawczo — propagandowej celem związania całego społeczeństwa polskiego z morzem.

Polska flota handlowa, która w 1939 r. liczyła 39 statków o tonażu 137.000 BRT, poniosła w wyniku wojny dotkliwe straty. Jej tonaż wynosi obecnie 117.000 BRT. W drodze odszkodowań wojennych otrzymać mamy 54.000 BRT z podziału floty niemieckiej. Niezależnie od tego przejmujemy dawny tabor gdański. Są to jednak statki małe, nie mogące uzupełnić w sposób decydujący poniesionych strat. Szczególnie dotkliwie odczuwamy brak statków pasażerskich i pasażersko-towarowych, bez których niemożliwe jest podjęcie stałej komunikacji z Ameryką Północną i Południową.

Flota, jaką dysponujemy, nie jest w stanie zaspokoić naszych potrzeb, dlatego niezmiernie aktualna jest sprawa jej dalszej rozbudowy. To zadanie otrzymało do spełnienia Zjednoczenie Stoczni Polskich. W skład tego Zjednoczenia wchodzi ogółem 16 stoczni w Gdańsku, Gdyni i Elblągu. Szczecin posiadał przed wojną 8 stoczni. Zostały one jednak w wyniku działań wojennych częściowo zniszczone. Niemniej jednak po odbudowaniu stanowić będą poważny czynnik w naszym budownictwie okrętowym.

Stocznie polskie zajęte były dotychczas remontem statków tak polskich, jak i zagranicznych, a nadto przeprowadzały montaż traktorów i samochodów UNRRA i wykonały szereg zamówień dla Polskich Kolei Państwowych. Ostatnio jednakże weszliśmy już na właściwe tory budownictwa morskiego. Stocznie otrzymały pierwsze zamówienia na budowę 14 statków do przewozu węgla i drobnicy dla Linii Żeglugowych GAL. Jest to zamówienie niezmiernie poważne, wymagające zwalczenia wielu trudności jak brak fachowych robotników, a także materiałów.

Przemysł polski nie był dotychczas nastawiony na budownictwo okrętowe. Będzie ono wymagało, szczególnie od przemysłu hutniczego, pewnego przestawienia programów produkcyjnych i stworzenia nowych biur konstrukcyjnych. Minister Jędrychowski, zapewnił, że wszystkie te trudności zostaną pokonane, że „realizacja programu budowy okrętów zostanie przeprowadzona we wskazanych terminach, chociażby kosztem innych działów gospodarki narodowej, nawet eksportu".

Pomyślny rozwój obserwujemy również na odcinku naszego rybołówstwa morskiego. Powiększa się zniszczona w okresie wojny flota rybacka. Zasilają ją jednostki remontowe, w budowie znajduje się na stoczniach krajowych przeszło 20 kutrów, z dostaw UNRRA otrzymamy również szereg jednostek. Powiększają się także połowy osiągnięte przez naszych rybaków. Ponieważ jednak ograniczają się one do Bałtyku, nie przekroczą 30.000 ton rocznego połowu (ponad 1 kg na osobę, przed wojną 3,2 kg). Do połowów dalekomorskich brak nam w tej chwili odpowiednich statków. Przewidziany jest zakup większej ich ilości z Anglii. Pierwszy otrzymany już trawler rybacki przywiózł z połowu na Morzu Północnym ok. 14.000 kg ryb.

Pomyślny rozwój rybołówstwa został ostatnio zahamowany przez zmniejszenie się zbytu ryb. Ta chwilowa nadprodukcja ryb spowodowana została nieudolnym ich rozprowadzeniem w głąb kraju. Nagromadzone w wielkich ilościach w portach nie mogły być również przyjęte przez przemysł konserwowy i chłodnie i zostały przetworzone na mączkę rybną. Pierwszy kryzys na odcinku rybołówstwa powinien zaalarmować odpowiednie instytucje powołane do rozporządzania tak, aby powtórzenie się go stało się w przyszłości niemożliwe. Warto znaznaczyć, że o ile rybołówstwo morskie podlega Min. Żeglugi i Handlu Zagranicznego, to aparat handlowy zajęty zbytem ryb podlega Min. Aprowizacji i Handlu. Taka organizacja okazała się niepraktyczna.

Marynarka wojenna ogranicza się obecnie do jednostek małych, otrzymanych w liczbie 23 od Związku Radzieckiego, 2 przedwojennych łodzi podwodnych i kilku statków pomocniczych. Obok tego na wodach angielskich znajduje się 12 okrętów polskich, które jeszcze nie powróciły do kraju.

Dokończenie na st. 11-tej

Na Hel

Napisał Edward Fiszer

Nie wiem, czy wycieczkę statkiem na Hel wypada nazwać rejsem. Pan Pikwik nie wahałby się ani przez chwilę i dwugodzinny kurs wpoprzek zatoki wstawiłby jako niebywały sukces żeglarski. Takich Pikwików liczy na setki każda pogodna niedziela. Wstępują na pokłady z portu gdyńskiego, z mola w Sopocie, lub z przystani w Gdańsku i prują morzem wpatrzeni dumnie w „bezmiar wód". Przy tym „bezmiar" zazwyczaj zawodzi, bo jak na złość — widzi się zawsze jakiś brzeg. Na początku ten od którego odbijamy, a zanim go do reszty przesłoni fala, już wynurza się las półwyspu w oprawie białych piasków. Tylko wtedy, kiedy chmury opatulą słońce i rzęsista ulewa zasypie widnokręgi, można by zaryzykować ów „bezmiar". Ale wówczas odwołuje się wycieczki w ogóle. Dzisiaj płyniemy „Żegotą"; ten stary smakosz słonej wody ma „carte blanche" nawet na deszcz i wichurę. Dlatego kapitan patrzy ze szczerym zmartwieniem to na zieloną gładziznę, to na bezchmurny błękit.

— „Żegota" dobije choćby do Szwecji. Szkoda, że ani odrobiny fali nie przyniosło. Istne jezioro.

Towarzystwo (3 panie + 3 panów) z powątpiewaniem słucha przechwałek dowódcy „Żegoty". Stary, niezgrabny wskrzeszony z dna holownik, nie budzi entuzjazmu podróżnych. Już lepiej, że płynie na Hel, niż do Szwecji. Już lepiej, że jest bezwietrzna pogoda. Zresztą słońce nasuwa niektórym pasażerom jakieś tropikalne pomysły. Oto poważny obywatel podciąga wysoko spodnie i z melancholią ogląda owłosione łydki.

— To po rycerskich przodkach — stwierdza — owłosienie świadczy o szlachetnej rasie.

— Naprawdę? — podpytuje naiwny młodzieniec.

— O, uwierzył! — śmieją się panie.

— Bo jestem w tej samej sytuacji, przyznaje młody człowiek.

Rozmowa miesza się z gwarem maszyny. Wyjadamy agrest i wiśnie z zapasów gospodarnych pań.

Opodal półwyspu oczekuje nas powitalna flotylla mew. Akurat skończyliśmy owoce i sięgamy do bułek. Mewy fruwają, nurkują z niemowlęcym łkaniem. Okruszyny zbierają z wody po mistrzowsku.

— Dajcie im jeszcze chleba.

— A co będziemy jedli?

— Przecież to ptaki, a nie ludzie. Rzućcie im.

Chleba nie starczy dla wszystkich eskadr ptasich, a tylko dla tych, które prędzej chwycą, które lepiej pikują... Przypomina się werset — „bądźcie, jako ptaki niebieskie".

Tymczasem zawijamy do portu. Stoi kilka statków wycieczkowych i kilkanaście kutrów, na brzegach suszą się sieci. Te sieci mówią nam odrazu wszystko o tutejszym osiedlu. Jesteśmy w środowisku rzeczywistych ludzi morza. Wycieczkowiczów jest dzisiaj na pewno więcej, niż mieszkańców stałych, a przecież nie my z pokładów lecz oni, tutejsi są solą tego pasma ziemi. Nie rozmarzone pannice z piosenką o „chłopcach z Albatrosa" na ustach (dlaczego u licha nie śpiewają „góralu czy ci nie żal"), a właśnie posępny rybak z dymiącym kopciuchem stanowi o charakterze Helu. On wysłuchuje burz wszystkich świętych, on napina żagle pod Nordę i Zydę. Jemu naszeptała fala legend o bajecznej sławie potężnego miasta Hel.

A my cóż! Nadstawiamy leniwie plecy pod lipcowy upał i zawodzimy gorzkie żale, jeżeli deszcze padają tu latem. Kochamy morze, ale tylko w słońcu.

Dzisiaj Hel żyje ciągle w spóźnionym pogotowiu bojowym. Gdzie niegdzie stoi pokiereszowane wojną domostwo, wszędzie żelastwo, druty, wraki pojazdów mechanicznych... Nikt tego nie uprząta, plażowicze leżą pod kolczastymi przeszkodami, niby wojsko po ćwiczeniach. Nie zdjęto jeszcze srogich napisów w rodzaju: „Teren wojskowy — przejście wzbronione". Nikt takich tablic nie respektuje, i nikt nie usuwa. Trwają jak w muzeum pamiątek. O dniu dzisiejszym mówią jedynie modne kostiumy plażowe. Są letniczki, które zmieniają strój co godzinę. Jedna z pań czyni to z nieodpartą kokieterią. A więc podczas przebierania owija ręcznikiem intymne części ciała i tym sposobem ściąga na siebie oczy wszystkich plażowiczów.

— Spadnie ręcznik, czy nie spadnie.

— Ręcznik nie spada. Śpijmy dalej! Następny seans za godzinę.

Sympatyczna mamusia obok pieje hymny na cześć nadmorskiego słońca.

— Słońce w Radomiu przyprawia córeczkę o ból głowy, a w Sopocie nie. Już teraz wiem, dlaczego moja ciotka z Radomia zażywa ciągle kogutki.

Wracamy z plaży przez pokaleczony, przerzedzony pociskami artyleryjskimi las. Któż — do nagłego rybołówcy — uprzątnie nareszcie to śmietnisko pruskiego militaryzmu. Chociaż i w takim lesie znajdują wycieczkowicze urok. Na przykład zaradny synek podbiega do resztek samochodów.

— Tatusiu patrz! dobra kierownica!

— Chodź syneczku, statek czeka — odwołuje pociechę zawstydzony tatuś.

Na Hel przyjeżdżają przeważnie nowi ludzie, co można sprawdzić przy latarni morskiej. Na pierwszy rzut oka z lasu padają pod adresem wysokiej wieży uwagi:

— Kościół! Wieża obserwacyjna! Brzmią one tak, jakby odkrywca krzyczał: Thalatta!

Widok z latarni wspaniały. Niestety, patrzymy krótko, bo już syreny statków niecierpliwie nawołują. Poznajemy potężny baryton „Żegoty".

Odbijamy z portu na przeciw burzy idącej z głębokiego lądu. Deszcz uderzył w nas tuż po wyjściu na szerokie morze. Aha! Więc jest i przygoda! W kabinie kapitańskiej nie widzę busoli, tylko mapę z rozmieszczeniem boi na trasie. Kapitan utrzymuje, że trafi według mapy. Każdą majaczącą boję wskazuje jako piątą, ostatnią. Ulewa, niczym baterie karabinów maszynowych, dziurawi powierzchnię wód. Rozkołysała nas lekka fala. Z daleka grzmi. Kapitan moknie na dziobie. Coś nie wyszło z tą mapą. Czy rzeczywiście „Żegota" mknie do Szwecji. Po godzinnym pływaniu ciągle blisko widnieje półwysep. Zbłądziliśmy? Może istotnie dobijemy do nieprzewidzianej przystani. Nie. Na tym ruchliwym szlaku trafisz dokąd chcesz. to mija nas „Ryś". Znowu mamy właściwy kurs. Liczymy boje 1, 2... 4 d., 5, potem wierzchołki zatopionego okrętu. Deszcz ustaje. Widać molo. Jesteśmy u celu.

Było słońce, burza, deszcz, cisza, fala, przygoda, co kto chciał. Wszystkiego po troszku.

A kiedy, proszę kapitanów, popłyniemy z Elbląga do Szczecina, aby nareszcie poznać nasze wody terytorialne?

Perspektywy rozwojowe polskich portów bałtyckich

Hamburg czy Szczecin?

Korzystna konfiguracja geograficzna zapewnia Polsce doskonałe warunki rozrostu miast portowych. Nasz zysk wojenny 2 wielkie porty i osiem małych

Szczecin, w lipcu

II Wielka Wojna skończyła się i wywołała olbrzymie wielostronne zmiany, ale ogół społeczeństwa nie zdaje sobie jeszcze z nich sprawy. A trzeba się w nich rozejrzeć, jeśli chce się zrozumieć sens tych przemian i kreślić zamiary na przyszłość. W związku z „Tygodniem Morza" wysuwa się potrzeba zastanowienia się nad zmianami położenia geograficzno-morskiego Polski, aby móc jasno ująć plany gospodarczo-morskie Polski, zwłaszcza wobec podjętych niedawno w Bydgoszczy prac Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego.

Na Bałtyku zaszły wskutek II Wielkiej Wojny dwie zasadnicze zmiany geograficzne: 1. rozszerzenie wybrzeża rosyjskiego kosztem państw bałtyckich i 2. rozszerzenie wybrzeża polskiego kosztem Niemiec.

Znaczenie tych zmian jest bardzo różne: ad 1. Rosja nie otrzymała na terenie państw bałtyckich żadnych bogactw naturalnych, a obszarem tereny te są bardzo skromne w stosunku do ogromu całej Rosji. Efektywną korzyścią są tylko porty, w praktyce tylko Ryga. ad 2. Polska otrzymała ok. 370 km wybrzeża (tj. razem ok. 500 km), także biednego, ale mającego dla niej zupełnie inne znaczenie. Pomijając już fakt, że ten przyrost stoi w związku z objęciem Ziem Odzyskanych, stanowiących ok. 1/3 powierzchni państwa, wysunąć trzeba uzyskanie portu gdańskiego i szczecińskiego. Są one oba portami na miarę europejską, podczas gdy Ryga jest portem małym. Poza tym otrzymaliśmy Odrę, której znaczenie nie równoważy Dźwina, ze względu na swe miejsca nieżeglowne. Jeśli chodzi o zysk Polski w objęciu długiego wybrzeża, to istotną rzeczą jest objęcie ujścia Odry, podczas gdy reszta wybrzeża ma znaczenie drugorzędne. Pozostaje jeszcze do poprawienia przebieg granicy na zachód od Szczecina.

W tym stanie rzeczy zmiany położenia geograficzno-morskiego na Bałtyku dają się krótko ocenić, jako pewną korzyść dla Rosji, ale olbrzymią korzyść dla Polski. Zastanówmy się bliżej, na czem te korzyści w praktyce polegają.

Port szczeciński jest atutem pierwszorzędnym, leży bowiem głęboko w lądzie, co skraca drogę lądową, oraz u ujścia Odry, co umożliwia tani przewóz rzeczny i potanienie ogólnej kalkulacji przewozowej. Toteż Szczecin ma największe potencjalne możliwości rozwojowe na polskim wybrzeżu i ma widoki stania się polskim (a może i bałtyckim) Hamburgiem. Rola jego zaplecza jest podwójna: własna z przed wojny, dotykająca dawnych granic polskich i nowa, sięgająca na teren ziem starych (np. Górny Śląsk). Sam bowiem przemysł śląski jest przyczyną wielkiego ruchu przewozowego, do— o odmorskiego (ruda oraz węgiel i wyroby). Potrzebuje on koniecznie taniej komunikacji masowej, a tę daje mu Odra. Coprawda Szczecin traci ładunki z Brandenburgii (zwłaszcza z Berlina), ale przy rychłym nasileniu polskiego ruchu zamorskiego nie odegra to roli.

Porty wiślane (Gdynia i Gdańsk) — choć ciężko uszkodzone działaniami wojennymi — są już poważnie naprawione i zostaną doprowadzone do zupełnego porządku, a więc braki techniczne nie będą stanowiły przeszkód. Ważne zmiany zaszły w położeniu Gdańska: mimo bowiem jego znajdowania się przed wojną w ramach polskiego obszaru celnego mieliśmy poważne trudności w korzystaniu z niego które obecnie znikły. Poza tym przed wojną Gdańsk obsługiwał nasz handel morski, ale za usługi portowe i za pośrednictwo zarabiali Niemcy, podczas gdy obecnie zarobki pójdą do kieszeni polskiej.

Ostatecznie uzyskaliśmy więc dwa wielkie porty, osiem portów małych (Narzyce, Tołkmicko, Łeba, Postomino, Derlów, Kołobrzeg, Świnioujście, Trzebierz) wielką arterię odrzańską, sieć kolejową południową i szeroki dostęp do morza. Te czynniki — po ich starannym zagospodarowaniu — pozwalają nam na całkowitą swobodę handlu morskiego i dają wystarczającą podstawę dla marynarki handlowej i wojennej, dla rybactwa i nieskrępowaną ciamotą możliwość obrony wybrzeża.

Nie są to jednak wszystkie zmiany, każde bowiem wybrzeże ma swe zaplecze i przedpole. Skoro zaś zmienia się wybrzeże, zmieniają się też ich zasięgi i rozmiary. W położeniu geograficzno-morskim Polski przedpola i zaplecza portów zmieniły się bardzo poważnie.

Jeśli chodzi o zaplecze, to utrata Kresów Wschodnich zmniejsza powierzchniowo wielką część zaplecza portów wiślanych w kraju i Rumunię, jako podstawę tranzytu kolejowego. Te obszary gospodarcze będą obecnie korzystać z portu w Królewcu, jako bliższego. Inna rzecz, że Kresy Wschodnie i tak brały niewielki udział w obrotach portów wiślanych. Ponieważ zaś kolejami i tak nie będziemy mogli obsłużyć tranzytów rumuńskich (wobec współzawodnictwa kolei sowieckich), przeto najdostępniejszą drogą południową do wschodniej Europy będzie przewóz rzeczny kanałem morawskim.

Poważną natomiast korzyścią potencjonalną jest zaplecze portu szczecińskiego i to z trzech względów: 1. Jest ono już powiązane komunikacyjnie i to w rozmiarach, wystarczających na potrzeby kilku najbliższych lat, 2. Daje wielkie możliwości tranzytowe ze środkowo-południowej Europy (Austria, Czechosłowacja, Węgry) a częściowo i z Bałkanu, 3. Obejmuje nasz najważniejszy ośrodek wytwórczy — Górny Śląsk.

Jest to więc zaplecze, potencjonalnie „gotowe". Jedynie od naszych starań będzie zależeć jego wykorzystanie i doprowadzenie portowi szczecińskiemu odpowiednich ilości ładunków. Ujęcie gospodarcze tego zaplecza umożliwia nam obsługę tranzytu przede wszystkim środkowo-południowej Europy i ta możliwość winna stać się jedną z podstaw do wytycznych naszej polityki morskiej. Aby zaś tę szanse wyzyskać, trzeba będzie współdziałać przy wybudowaniu kanału morawskiego (Odra — Dunaj). Kanał ten zresztą umożliwi nam szeroką ekspansję na Bałkan i morze Czarne.

Także i przedpole naszych portów silnie zmieniło się. Niemcy nie są już współzawodnikiem na Bałtyku, a Anglia jeszcze tego morza nie zdążyła objąć swemi wpływami w takim stopniu, jak to było przed wojną. Rosja zaś jest — i pozostanie zapewne — zajęta potrzebami towarowymi własnego państwa i swej strefy okupacyjnej w Niemczech. Wytworzyła się więc wskutek wojny pewna (względna!) próżnia handlowa na Bałtyku. Dlatego państwa skandynawskie nie stały się jeszcze ośrodkiem jakichkolwiek monopolicznych wpływów i stoją otworem dla naszego handlu morskiego. Zależny on będzie od naszej przedsiębiorczości, od wpływów politycznych Polski, no i od liczebności naszej marynarki wojennej. Możemy w każdym razie zasnuć Bałtyk tak gęstą siecią linii okrętowych, że może ona stać się polskim morzem. Szczecin zaś — po odbudowie Ziem Odzyskanych, nawiązaniu połączeń tranzytowych i zbudowaniu kanału morawskiego — może stać się bałtyckim Hamburgiem, jak główny port zbiorczo-rozdzielczy.

Inż. Zaremba — Prezydent m. Szczecina

Wobec tego zmiany geograficzne zapleczy i przedpoli portowych wytyczają nam nowy szlak tranzytowy i handlowo-morski i to w kierunku południkowym. Szedłby on mniejwięcej po linii Wiedeń — Narwik a dawałby naszym portom wielkie możliwości gospodarcze, tak ku południowi, jak i ku północy. Zmiany zaś w samym naszym wybrzeżu (a zwłaszcza uzyskanie dwóch wielkich portów) dają szerokie podstawy geograficzne dla handlu morskiego, rybactwa i floty.

To też słusznie można powiedzieć, że zmiany geograficzno-morskie po II wielkiej wojnie są dla Polski wybitnie korzystne.

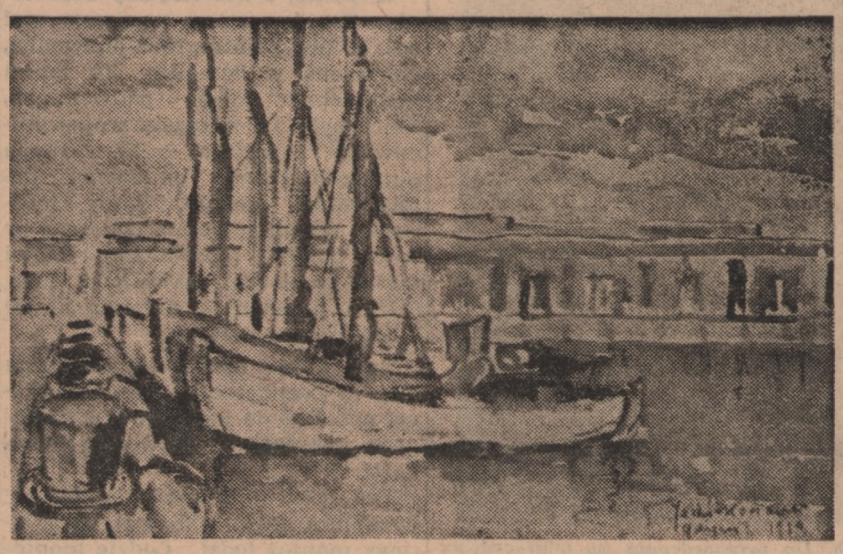
Te korzyści jednak są potencjonalne, a więc nie dają zysków same ze siebie, o ile nie będą zdynamizowane usilną pracą inwestycyjną, organizacyjną i szkoleniową. Brakuje nam bowiem obecnie wielu praktycznych środków do wyeksploatowania tych możliwości: floty morskiej i rzecznej, fachowców morskich, dostatecznych urządzeń portowych i kapitału. Mimo to nie opuszczamy rąk i z uporem pokonywujemy narosłe trudności. Po I wielkiej wojnie także nie mieliśmy niczego, poza pustym i ciasnym wybrzeżem, a jednak zbudowaliśmy Gdynię, zapoczątkowaliśmy flotę, rozwinęliśmy pięknie handel morski i przez Ligę Morską wpoiliśmy w społeczeństwo zainteresowanie morzem. Obecnie zaś mamy do dyspozycji szerokie wybrzeże, doświadczenie morskie z 20 poprzednich lat, uruchomione uczelnie morskie, najpotrzebniejsze urządzenia portowe, a flotę i rybactwo już na przedwojennej wysokości!

Dlatego możemy być pewni, że te zmiany geograficzno-morskie Polski zostaną docenione przez właściwe czynniki urzędowe i, że dobrze rozpoczynamy żmudną drogę morskiej przyszłości polskiej gospodarki.

mgr Alfred Ziętowski

Marian Turwid

Kutry



Józef Kozłowski: „Kutry" — (akwarela)

Półwysep Hel
wielkopańskim gestem ramienia
odtrącił kutry
od morza otwartego na wszystkie marzenia.
— — Są małe, czarne i biedne,
nie mogą po błękitnej włóczyć się ulicy.
Na morzu szerokim
trzeba się żagla wystroić obłokiem
albo dymu gęstym pióropuszem,
albo masztem zadzierać wysoko. — —
Przywiązano kutry do kotwicy
jak psy
łańcuchem.
— Niech cierpią tęsknoty katusze,
niech się duszą ciasną zatoką,
gdy inni przestrzeni opływają zbytkiem.
— Nie trzeba się było urodzić
takim małym, biednym, brzydkim. —
Więc — cierpią
na zatoki fal nudnym bezruchu,
jak psy,
co żywot cały konały w łańcuchu.
— — — — — — — — —
Ale się przecież zdarzy,
że się kuter niektóry roztęskni, rozmarzy,
zda mu się, że niebiosów sięga masztu szczytem,
pieśnią syren łopoce bandera nadziei.
Zda mu się, już przestrzenie tnie piersi bukszprytem,
już je tuli uściskiem rozłożonych rei.
— Takiemu już przestrogi słowo nie pomoże,
Nic mu nie straszne, żadna go wstrzyma przeszkoda.
Czeka tylko, aż wichry w tan powiodą morze
i ułatwi łańcuchy rwać spieniona woda.
Przez wielkopańskie progi rozwartych bram Helu,
jak szaleniec wypadnie, bez steru, bez celu...
i nim się w odpoczynku rytm fale pokładną,
kuter spoczął już dawno,
zepchnięty precz
na dno.
— Próżno się łudził, łańcuch gdy rwał w noc radosną,
iż na mórz nieskończoność pozyskał glejt główny,
że mu żagle skrzydłami u ramion wyrosną
i będzie na wolności wszystkim wolnym równy.
Zuchwały rozpękł bukszpryt, wichr złamał maszt hardy.
Zdartą w strzępy banderę zieloną i złotą
morze zniosło zatoce w znak gryzącej wzgardy:
Niech wiedzę kutry, jak się pan sprawia z hołotą.
Kutry — zbite w gromadkę czarna łączy skrucha?
Nie sądźcie. To jest spisek. Oczekują burzy.
Nie straszna śmierć u krańca szaleńczej podróży,
gdy się świadczy szaleństwem — jeśniepańskość ducha!

Wędrówki po porcie

Port gdański znów pracuje dla Polski

Gdańsk, w czerwcu

Mamy zwiedzić port w Gdańsku. Nic łatwiejszego, jak tego rodzaju zamiar wcielić w czyn. Bowiem oprócz tramwajów elektrycznych mamy w Gdańska również „tramwaje wodne" — małe, szybkie statki kursujące po Motławie, Kanale Kaszubskim i Leniwce.

Droga do przystani nad Motławą wiedzie wśród gruzów, na które zaabsorfowani perspektywą zwiedzania portu tym razem nie zwracamy uwagi. Wreszcie dochodzimy do Rybiego Rynku — nadbrzeża nieruchawej rzeki... Tu i ówdzie kręcą się ludzie wokół długich, czarnych barek. Przy pomoście stoi nasz statek. Z komina powiewa szara smuga dymu. Wkrótce odjazd. Wchodzimy więc na wąski pokład „tramwaju wodnego", przeraźliwy ryk syreny i odbijamy od brzegu.

Prawie równocześnie odpowiada nam głęboki baryton syreny elektrowni, wybudowanej na leżącej na wprost przystani wyspie Ołowiance. Elektrownia ta szczęśliwym trafem wyszła obronną ręką z wojennej pożogi i obecnie zaopatruje w prąd cały Gdańsk.

Statek zakręca i z prądem szybko posuwa się w stronę ujścia Motławy.

Mylnie sądzą niektórzy, że Gdańsk leży nad Wisłą. Port nasz rozciąga się wzdłuż wybrzeży Leniuszki, która stanowi obecnie jedynie odnogę królowej polskich rzek. Niegdyś Wisła płynęła tędy, lecz później dwukrotnie zmieniała swe koryto, szukając najkrótszej drogi ku morzu.

Statek nasz tymczasem opuszcza Motławę, wypływając na szersze wody Leniwki. Na lewo rozciągają się potężne bloki gdańskich stoczni, na prawo — daleka perspektywa wiślanej odnogi, spięta klamrą kolejowego mostu, przed nami wyspa Holm, dzieląca nurt Leniwki na dwie części. „Tramwaj wodny" zatrzymuje się chwilę na przystanku w pobliżu kilku dźwigarów krótkiego nadbrzeża węglowego. Z za ich kratownic widać zabudowania warsztatów kolejowych Trojana, które, aczkolwiek zdewastowane w czasie działań wojennych, zostały odbudowane ofiarną pracą polskich rąk i obecnie wciąż powiększają tabor PKP.

Jedziemy dalej. Po prawej ręce mamy wciąż wyspę Holm, połączoną ze stałym lądem kolejowym promem. Właśnie mijamy długą i szeroką łódź z ułożonymi na niej torami. Lewe wybrzeże Kanału Kaszubskiego jest zupełnie niemal zburzone. W gruzach leży fabryka chemiczna, nic nie zostało z dźwigów linowych... Znów więc zwracamy się ku Holmowi, gdzie ze zdumieniem spostrzegamy długo ciągnące się szeregi nie zniszczonych budynków. Pytamy stojącego w pobliżu kontrolera o te „magazyny".

— To nie żadne magazyny — odpowiada on. — To były warsztaty łodzi podwodnych, wybudowane przez Niemców w czasie wojny. Teraz podobno przerobią je na elewatory. A elewatorów zbożowych w Gdańsku brak!

Mijamy wreszcie wylęgarnię stalowych rekinów i opuszczamy Kanał Kaszubski, wpływając znów na wody Leniwki. Naprzeciw ujścia kanału stoi ocalały gmach morskiej poczty. Dalej zaś widok całego nadbrzeża zasłaniają nam ustawione gęsto jeden za drugim statki. Jest to tzw. Dworzec Wiślany. Tutaj schodzą się liczne linie kolejowe, tu mamy cały szereg dźwigów, tu wreszcie wznosi się olbrzymi, jedyny czynny elewator zbożowy. Przez niewielką lukę między kadłubami dostrzegamy ażurową sieć szkieletów budujących się obecnie magazynów.

Obok nas jakieś towarzystwo zabawia się odgadywaniem przynależności państwowej okrętów. Przeważnie spotykamy bandery skandynawskie, gwiaździste sztandary St. Zjedn. i błękitne krzyże fińskie. Prawdziwy entuzjazm budzi kolos francuski przybyły po węgiel. Polskich statków niestety doszukać się nie możemy... Czasem tylko z przodu jakiegoś obcego motorowca powiewa „grzecznościowa" chorągiewka biało-czerwona.

Nie martwimy się jednak długo,

Pod polską banderą na morzach świata. Piękna fregata szkolna pod pełnymi żaglami pruje fale Bałtyku

gdyż oto nasz „tramwaj" rozwija po prawej stronie niebieską wstęgę długiego basenu węglowego. Nad przycupniętymi do brzegu statkami zwisają potężne żelazne ramiona dźwigów. Dźwigi mostowe (trzy) służące do przeładunku rud, stoją bczczynnie, natomiast na lewym brzegu basenu wre życie. Unoszące się nad statkami paszcze dźwigów taśmowych plują do ich wnętrz tony węgla. Chcielibyśmy obejrzeć bliżej owe intereujące machiny, lecz właśnie statek urywa się od pomostu i rusza w dalszą podróż. Musimy więc zadowolić się opowiadaniem kontrolera, który z bliska obserwował działanie tych dźwigów. Specjalna wywrotnica opróżnia wagony z węgla, który zaczerpnięty chwytakami ze zbiornika wędruje ku okrętowi, gdzie wsypuje się do kadłuba przez swego rodzaju „lejek". Podobne zresztą urządzenia posiadamy również i w Gdyni, w Basenie Węglowym.

Statek nasz tymczasem mija zburzoną wioskę Wisłoujście oraz twierdzę noszącą tę samą nazwę.

Wisłoujście (lub „Minda") było dawniej najczulszym chyba miejscem w organiźmie Gdańska: dwukrotnie otoczona fosą oraz najeżona bastionem wieża decydowała od wieków o bezpieczeństwie komunikacji Gdańska z morzem. O tę twierdzę załamały się nie raz ataki wojsk szwedzkich. Zniszczona obecnie wieża widziała wojska pruskie, oglądała bohaterską śmierć hr. de Plelo, przeciwstawiała się oddziałom saskim i carskim, wreszcie raz musiały zrezygnować z opanowania jej wojska... polskie (Batory).

Zaraz za „Mindą" znajduje się miejsce, kędy jeszcze przed 150-ciu laty wpływała Leniwka do morza. Pó.niej rzeka zamuliła ów przesmyk, który przed ćwierćwieczem stał się granicą między terytorium W. M. Gdańska a polskim Westerplatte.

Mimo że płynąc Kanałem Portowym, mamy znów możność obserwować stojące przy lewym brzegu okręty, wznoszące się za nimi magazyny i śpichrze oraz uwijające się po rzece holowniki — wszyscy patrzą na piaszczysty, porośnięty krzewami półwysep. Ktoś wyjmuje małą broszurkę: „Westerplatte" i czyta z niej głośno jakiś wyjątek o heroicznej obronie polskiego wybrzeża. Może jest w tym trochę patosu, a jednak łzy same cisną się do oczu...

Statek tymczasem kieruje się ku ruchliwemu lewemu brzegowi. Przystanek końcowy.

Wysiadamy u stóp remontującej się latarni morskiej przed Kapitanatem Portu. Na schodach wiodących do wnętrza budynku stoi lorneta, przez którą dyżurujący obserwator co chwila lustruje daleką linię horyzontu. Na nasze prośby pozwala nam zajrzeć do szkieł. Widok — wspaniały. Przesuwając szkła z lewa na prawo, widzimy kolejno urwiste stoki wybrzeża pod Orłowem. Gdynię, wreszcie wąskie pasmo lądu wśród wód — Hel. Tu i ówdzie płyną niewidzialne gołym okiem statki.

Punktem kulminacyjnym naszej wycieczki jest Strefa Wolnocłowa. Aby się dostać na ten bardzo skrupulatnie strzeżony teren, musimy wystarać się wpierw o specjalne pozwolenie.

Wracając z Nowgo Portu do Gdańska tramwajem elektrycznym, raz jeszcze spoglądamy z jego okien na port, który znów pełną parą pracuje dla dobra dźwigającej się z ruin Polski.

mgr. Irena Stankiewiczowa

Korespondencja własna IKP

A. K. Męclewski

„Srebrna flota" Polski

W halach widno i przestronnie. Wszystkie maszyny pracują. „Sekcje" psów morskich Raedera. Na pontonie stoi Kraków. Montownia traktorów. Rejestr naprawionych statków w olbrzymim kompleksie stoczniowym w Gdańsku

Gdańsk, w lipcu

Kiedy się mówi „stocznia" — u wielu czytelników stanie przed oczyma stocznia z filmu angielskiego „Srebrna flota", stocznia Van Lajdena: stłoczone nad samym morzem hale fabryczne, wielkie dźwigi przenoszące olbrzymie płyty żelazne, tłumy robotników, stuk młotów, chrzęst i warkot maszyn.

Od stoczni Van Lajdena niewiele się różnią polskie stocznie w Gdańsku. W okolicach gdańskiego dworca kolejowego widać wielkie wysokie na kilka pięter, hale fabryczne i wznoszące się wysoko nad nimi ramiona olbrzymich dźwigów. To stocznie gdańskie, nasze bogactwo i duma, kolebka naszej przyszłej floty handlowej. W Gdańsku istnieją trzy stocznie największa i najlepiej wyposażona stocznia nr 1 (dawna „Danziger Werft"), stocznia nr 2 (dawna gdańska „Schichau") oraz stocznia nr 3 (była „Danziger Waggonfabrik"). W olbrzymim tym kompleksie stoczniowym, rozłożonym kolejno nad Motławą, pracuje ponad pięć tysięcy robotników.

Stocznia Nr 1. Czerwone olbrzymy hal fabrycznych, niegdyś bombwione ogniem lub uszkodzone bombardowaniem, zawalone zardzewiałym żelastwem — dziś wszędzie wre praca. We wąskich uliczkach między halami, wzdłuż szyn kolejowych kręcą się tłumy ubranych w niebieskie kombinezony robotników. W halach widno i przestronnie. Praca wre — choć jeszcze nie w takim natężeniu, jakie rozwinie się za rok czy dwa, kiedy w pełnym toku będzie budowa całych nowych okrętów. Na środku hali leżą wielkie płyty żelazne, którymi załata się dziury w kadłubach statków znajdujących się w naprawie, lub wymieni się płyty zniszczone, przeżarte rdzą lub uszkodzone w długim okresie wojny. Każda część, która będzie wymieniana, ma swój szablon z drzewa, odpowiadający dokładnie uszkodzonej części statku. Na wykrojonych już i zaopatrzonych w otwory do nitów płytach widać napisy kredowe, jakieś numery i znajome słowo „Kraków". Części te przeznaczone są do stojącego w stoczniach „Krakowa", który musi poddać się dłuższej i gruntownej „operacji". Po bokach stoją wielkie obrabiarki: młoty mechaniczne, wiertarki, frezarki. W hali obrabiarek, gdzie od maszyn aż ciasno, hałas przeraźliwy. Wszystkie maszyny pracują. Na wielkiej tokarce przygotowuje się kilkumetrowej długości wał, który od okrętowych maszyn przyniesie energię do śruby statku. Gdzie indziej z flegmatyczną systematycznością automatyczna maszyna „struga" grubą płytę żelazną, zdzierając z niej zbędny metal pasmo po paśmie.

W jednej z hal stajemy zdziwieni. Przed oczyma naszymi stoi coś, co przypomina łódź podwodną, pokrajaną w kawałki. To części niemieckich łodzi podwodnych, które były tu w czasie wojny budowane seryjnie. W różnych punktach Europy budowano poszczególne „sekcje" psów morskich Raedera, potem zwożono w jeden punkt i montowano. Części takich w stoczni znajdujemy dużo. Gdzieś, przed halą widzimy nawet dziób i część rufową.

Dziś dzieło niemieckiego mózgu leży tu bezużyteczne, niedokończone, podobne do kawałków pokrajanego węgorza — potwornej wielkości.

Tuż przed halą znajdują się tzw. pochylnie, gdzie odbywał się końcowy montaż łodzi. Łodzie montowano i wykańczano na specjalnych wózkach, które — po ukończeniu montażu — opuszczano na szynach po pochyłej powierzchni (stąd nazwa „pochylnia") we wodę.

Mijamy odlewnię, gdzie w czarnym jak węgiel piasku robotnicy kształtują formy odlewnicze, by potem wlać w nie roztopione żelazo. Nasze uszy drażni dziwny hałas — podobny do stukania po żelazie setek młotków. Wychodzimy z odlewni. Oto jesteśmy w centrum nieustającego, męczącego stukania.

To wielka hala, gdzie naprawia się kotły parowozowe. Leżą ustawione rzędem, niektóre już naprawione i ponabijane setkami nitów, czyste — inne dziurawe jeszcze od pocisków, zniekształcone, przeznaczone do remontu. Hałas jest tak nieznośny, że nie słyszymy własnych słów. Wkrótce znajdujemy źródło piekielnych dźwięków: we wnętrzach kotłów siedzą robotnicy, którzy pneumatycznymi młotkami ostukują każdy centymetr kotła z kamienia i rdzy. Dzięki tej męczącej, niestrudzonej pracy robotników gdańskich stoczni koleje nasze zdołały wyremontować wiele zniszczonych lub uszkodzonych parowozów. Dzięki tej pracy koleje nasze pracują znowu punktualnie i sprawnie.

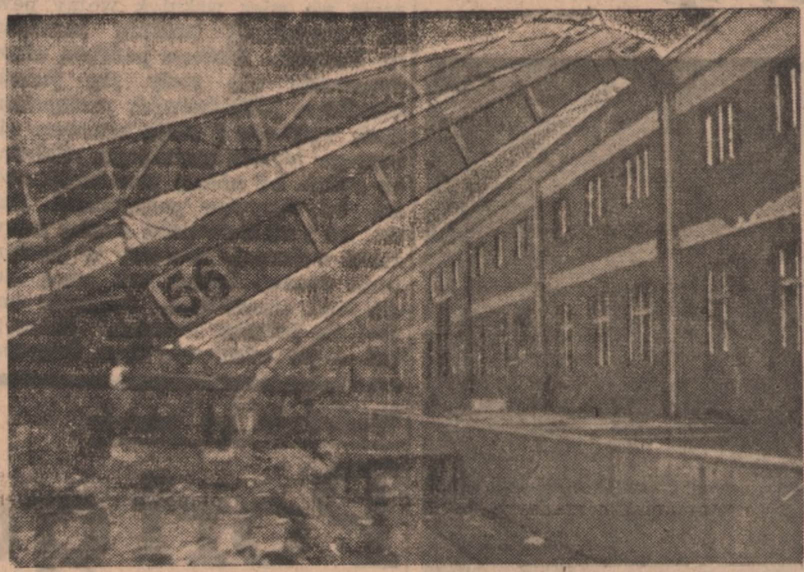
Przychodzimy nad kanały stoczniowe i Motławę. Na brzegu stoją wsparte rusztowaniami holowniki wyciągnięte z głębin morskich; są już naprawione, obecnie trwa malowanie i wykańczanie nadbudówek pokładowych. Na swoją kolej czeka kilka motorówek, pożartych rdzą i oklejonych wysuszonymi wodorostami. Niedługo już będą stały tu bezczynnie. I one ujęte zostaną niedługo ruchliwymi ramionami owego tysiącramiennego twora — zwanego stocznią.

Na wielkim pontonie przy nadbrzeżu stoi remontujący się tu od kilku tygodni „Kraków". Wymaga wielkiej pracy. Długa służba w konwojach alianckich, nadniszczyła płyty denne i wręgi. Trzeba je dziś starannie wymienić, zbadać, by statek był zdatny do nowych kilku lat ciężkiej pracy — tym razem pokojowej.

Przechodzimy do stoczni nr 2, gdzie w wielkim doku widzimy lekkie jednostki polskiej Marynarki Wojennej. Stoją na dnie doku małe, przytulone do siebie po dwa jak rodzeństwo. To ścigacze, na których nowy narybek naszych walecznych wilków morskich zaznajamia się z morzem. Stocznie wykonują tu drobne remonty dna lub śrub. Stocznia nr 2 wykonuje jedynie drobne remonty statków, buduje konstrukcje stalowe, oraz montuje traktory, które zapakowane w skrzyniach i rozłożone na części nadchodzą raz po raz w transportach UNRRA z Ameryki.

Stocznia nr 3 wykonuje po większej części remonty i budowy kutrów rybackich. Budowa kutra nie jest tak prosta jakby się to laikowi mogło wydawać. Kuter składa się z wielkiej ilości części drewnianych, z których każda musi być wykonana ze specjalnie dobranego drzewa. Drzewo obrabia się maszynowo w hali wspaniale wyposażonej w nowoczesne obrabiarki drzewne. „W robocie" jest kilka kutrów rybackich, a w remontach jachty sportowe, pociskami w czasie walk o Wybrzeże.

Tu spotykamy się z jeszcze jednym wspomnieniem niemieckiej buty i pychy. Na rusztowaniach stoi kilka łodzi, całkowicie zbudowanych z drzewa i dykty, długości kilkumetrowej. Przypominają one nasze rzeczne motorówki. To „niemiecka flotylla desantowa", przy pomocy której Hitler zamierzał postawić nogę na brytyjskiej wyspie. Nic dziwnego, że wyborowe oddziały desantowe nawet w czasie próbnych wypadów na Anglię masowo szły na dno: kilka pocisków karabinowych przebijało łódź i powodowało jej zatonięcie. Podobnie zdziwieni stajemy przed ostatnimi modelami niemieckich ścigaczy. I one są budowane z drzewa, choć ożebrowanie mają



W takim stanie zastaliśmy nasze porty. Do przywrócenia im użyteczności potrzebny był olbrzymi wysiłek ludzi pracy. Wysiłku tego nie przerwiemy — dopóki nie odbudujemy całkowicie wybrzeża od Gdańska po Szczecin

Nasz czyn zbrojny

na morzu w ostatniej wojnie

Bydgoszcz, w lipcu

Sytuacja polskiej floty wojennej, była już z chwilą wybuchu wojny przesądzona. Jasnym było, że nieliczne nasze okręty wojenne nie mogły długo się ostać w walce przeciw niemieckiej nawale. Dowództwo polskie, zdając sobie z tego sprawę, wycofało z wód Bałtyku kilka naszych bojowych jednostek, każąc im się połączyć z flotą angielską. Pozostała część naszej floty została podczas wojny polsko-niemieckiej prawie całkowicie zatopiona po bohaterskiej walce z wrogiem. Ujść z pogromu udało się jedynie naszym łodziom podwodnym, które aczkolwiek uszkodzone — potrafiły przedrzeć się przez niemiecką blokadę „Sęp", „Żbik" i „Ryś" przedostały się do portów szwedzkich i tam zostały internowane. „Wilk", który doznał również uszkodzenia kadłuba, przedostał się szczęśliwie przez cieśniny i na morzu Północnym połączył się z jednostkami Royal Navy. Prawdziwą odysseę przeżyła załoga „Orła", który schroniwszy się do portu estońskiego, został tam internowany. „Orzeł", wykorzystując dogodną sytuację zainicjował brawurową ucieczkę. Mimo wściekłego pościgu niemieckiego lotnictwa i floty, ucieczka naszego okrętu podwodnego zakończyła się pomyślnie. „Orzeł" dzięki bohaterstwu i determinacji polskiej załogi dotarł szczęśliwie do Anglii i powiększył skład polskiej marynarki wojennej, działającej pod brytyjskim dowództwem.

Marynarka nasza składała się odtąd z dwóch łodzi podwodnych: „Orła" i „Wilka", kontrorpedowców „Błyskawica", „Grom" i „Burza" oraz przydzielonych nam przez flotę brytyjską i operujących pod polską banderą 2 krążowników „Conrad" i „Dragon", 6 kontrtorpedowców („Orkan", „Piorun", „Garland", „Ślązak", „Krakowiak" i „Kujawiak") stawiacza min „Medoc" oraz trzech okrętów podwodnych: „Dzik", Jastrząb" oraz „Sokół".

Wszystkie te jednostki toczyły przy boku floty królewskiej bohaterskie boje i rozsławiły wielce imię polskiej marynarki. Zasłynęły szeroko i znalazły godne uznanie u naszych aliantów akcje bojowe stoczone przez okręt podwodny „Sokół", który zatopił w październiku i listopadzie 41 r. nieprzyjacielski krążownik pomocniczy, trzy jednostki zaopatrzeniowe i uszkodził poważnie nieprzyjacielski kontrtorpedowiec. Z innych wypraw tego. statku zanotować trzeba akcje na Morzu Śródziemnym, gdzie „Sokół" zatopił krążownik, kontrotrpedowiec, jeden okręt pomocniczy i 4 inne duże jednostki nieprzyjacielskie. Większą jeszcze sławę zyskała sobie bohaterska załoga drugiej naszej łodzi podwodnej — „Orła", który już wkrótce po pełnej przygód i brawury ucieczce z Bałtyku rozpoczął akcję wojenną przeciw znienawidzonemu wrogowi. „Orzeł" stał się postrachem niemieckich okrętów i kiedy wreszcie padł na posterunku, prasa niemiecka roztrąbiła ten fakt na świata cztery strony.

Z bohaterskich czynów polskich jednostek morskich głośnym echem odbiły się także starcia, jakie miał z niemiecką flotą kontorpedowiec „Kujawiak" którego załoga przed zatopieniem statku zdobyła sobie 41 odznaczeń. Admiralicja angielsko ogłosiła również szczegóły walki, jaką stoczył jeden z polskich ścigaczy z przemożną siłą niemiecką. Ścigacz ten, mimo rozkazu odwrotu, wdał się w walkę z 6 ścigaczami niemieckimi, dwa z nich poważnie uszkodził i wywoławszy ogólne zamieszanie zmusił patrol niemiecki do odwrotu.

Znane są również ogólnie szczegóły zatopienia potężnego pancernika niemieckiego „Bismarck" i rola w akcji przeciw niemu naszego kontrtorpedowca „Piorun". „Piorun" zaatakował odważnie swego olbrzymiego przeciwnika i aczkolwiek ogień jego nie uczynił „Bismarckowi" wielkiej krzywdy, zwrócił na siebie uwagę Niemców odciągając ją od współdziałającego w akcji lotnictwa i innych kontrtorpedowców, przez co umożliwił im zatopienie butnego pancernika, który niedługo chełpić się mógł zniszczeniem największej jednostki floty angielskiej: „Hooda".

Rzecz jasna, że podczas bohaterskich walk na wszystkich morzach świata flota polska, w niczym nie ustępująca polskim oddziałom lądowym i eskadrom polskiego lotnictwa pod względem ciągłej gotowości do nieubłaganej walki z śmiertelnym wrogiem — ponieść musiała także swoje ofiary. I tak zatopiony został „Dragon", „Grom" „Jastrząb", „Kujawiak", „Orzeł" „Medoc" i „Conrad". Jednostki te zginęły nie za darmo i nie na darmo. Chwała czynów polskiej marynarki wojennej na zawsze pozostanie w pamięci całego narodu, chwała jej czynów zawsze zdobić będzie imię polskiego marynarza i godność polskiej bandery.

metalowe. Istotnie, tu najbardziej widać niemiecką ruinę gospodarczą w ostatniej fazie wojny.

Tak to, niemal „w cieniu" niemieckich dyktowych łodzi desantowych i szczątków okrętów podwodnych remontuje się i buduje polskie kutry i statki. Stocznie gdańskie wykonały już wielką pracę. W rejestrze naprawionych jednostek wpisanych jest już 262 okrętów, w tym 72 statki zagraniczne. Ale okres wstępny naszych stoczni jest już skończony: w niedługim czasie przeszło pięć tysięcy robotników stoczni wraz ze swymi inżynierami przystąpi do budowy zamówionych przez GAL statków węglowych. Tu, w tej stoczni, rodzić się będzie „srebrna flota" Polski.

Realizm i Romantyzm wiążą nas z morzem

Nasz skromny udział w historycznej walce o Dominium Maris Baltici. Gdynia symbolem buntu przeciw polityce Lloyda Georgea. Najodpowiedniejszy moment do realizacji polityki morskiej

Bydgoszcz, w lipcu

Państwa, które pierwsze zrozumiały że morze łączy, a nie dzieli, należą dziś do rzędu mocarstw światowych i potrafią z swego „instynktu morskiego" ciągnąć wielkie korzyści. Dzieje Polski niestety świadczą o tym, że naród nasz nie posiadał w przeszłości tego instynktu. Kilka niefortunnych prób oparcia się o morze w niczym nie poprawia nam opinii. Być może że zupełnie inaczej wyglądałaby nasza historia, gdybyśmy wykorzystali okres swojej mocarstwowości na przestawienie zarówno polityki jak i psychiki z lądowej na morską. Nie jesteśmy co prawda przez naturę predystynowani na państwo morskie, gdyż położenie geograficzne usadowiło nas nad morzem zamkniętym. Tym nie mniej nawet w walce o panowanie na takim morzu w walce o Dominium Maris Baltiti, nie odegraliśmy w przeszłości poważniejszej roli. Musimy jednak stwierdzić, że posiadamy instynkt samozachowawczy, instynkt życia. I temu to instynktowi oriz niezwykłej umiejętności przystosowania się do aktualnych wymogów bytowania wśród innych narodów zawdzięczamy fakt, że po odzyskaniu niepodległości, w okresie międzywojennym, potrafiliśmy naprawić błędy

Budowa Gdyni — tego symbolu narodowego buntu przeciw Lloyd George'owi i decyzji Ligi Narodów, pozostawiającej nasz prastary Gdańsk pod międzynarodową kontrolą — stała się pierwszym świadectwem przemian, jakie dokonały się wśród naszego społeczeństwa. I chociaż wąska gardziel korytarza z trudem tylko potrafia przepuścić na eksport produkty odbudowującego się kraju w ciągu lat kilkunastu Polska stała się wyspą, gdyż handel jej z zagranicą odbywał się w przytłaczającym procentowo stosunku na drodze morskiej.

Nasz rozwój na morzu przerwała brutalnie hitlerowska wojna. Utraciliśmy nie tylko morze, utraciliśmy także wolność. Walcząc o nową Polskę na wszystkich możliwych frontach, walczyliśmy o taką Polskę, której granice wytyczy nie tylko nasz zbrojny czyn, ale i sprawiedliwość dziejowa. I zwycięstwo nasze było zwycięstwem tej sprawiedliwości. Powróciliśmy na stare szlaki, nad Odrę, Nisę, stanęliśmy nad Bałtykiem nie tylko na jednym cienkim palcu półwyspu helskiego, stanęliśmy nad nim wygodnie, obydwu stopami tak, jak sprawiedliwość tego wymagała.

Mądrzy doświadczeniem z miejsca zabraliśmy się do pracy z szczególnym rozmachem na odcinku morskim. Zniszczone porty, spustoszone wybrzeże, spalone miasta, brak floty — nic z tego nie potrafiło nas zniechęcić do wysiłku odbudowy. Zrozumieliśmy, że w historii Polski nastał teraz właśnie najstosowniejszy moment do realizowania zarówno morskich koncepcji politycznych jak i morskich koncepcji gospodarczych. Przeistoczenie naszej psychiki narodowej z lądowej na morską, z apatycznej, spowodowanej latami przygnębiającej niewoli na twórczą — dokonało się za jednym zamachem, jakby za dotknięcie mróżdżki czarodziejskiej. Testament przodków naszych, pisany słowiańskimi nazwami miejscowości na Dolnym Śląsku, Ziemi Lubuskiej i Pomorzu Zachodnim wydarliśmy z rąk fałszerzy historii jeszcze zawczasu. Czytaliśmy: Szczecin, Kołobrzeg, Postomin, Słupsk, Derlów i zrozumieliśmy, że przyszliśmy tu jeszcze na czas, ale na najwyższy czas. Zrozumieliśmy tu nie na odpoczynek na pięknym wybrzeżu, ale na ciężki mozół i twardy trud, trud lat całych, lat dziesiątek.

Głęboki realizm powojennego człowieka z wielu przyczyn nie pozwoli zepchnąć nas do roli morskiego statysty, który przyszedł nad Bałtyk powiedzieć swoje trzy słowa, żeby potem znowu zniknąć za kulisami. Realizm i trzeźwość myślenia nie pozwalają nam zapomnieć o szansach, jakie nam historia stworzyła, nie pozwalają nam zapomnieć o olbrzymich możliwościach, jakie stoją przed nami. Pięćsetkilometrowe wybrzeże pozwoli nam dopiero naprawdę szeroko odetchnąć, i odważnym spojrzeniem rzucić w daleki świat.

Realizm każe nam być spokojnymi o rozwój gospodarczy wybrzeża. Życie gospodarcze Polski naturalnym biegiem rzeczy musi ciążyć ku morzu. Szerokie zaplecze zapewnia portom polskim stałą pracę i większe możliwości rozwoju od tych, które miały one za czasów niemieckich. Niemcy w sposób sztuczny tylko utrzymywały poziom w ruchu portowym w Szczecinie i uciekać się musiały do prowadzenia skomplikowanej polityki gospodarczej, żeby nie pozwolić portowi temu coraz bardziej zamierać. Są to fakty zbyt dobrze znane i nie potrzebujące specjalnych przypomnień.

W obecnym zaś układzie polskich warunków gospodarczych, każdy z portów polskich będzie miał aż za dużo zajęcia, z chwilą zaś stabilizacji stosunków wewnętrznych, unormowania się handlu z zagranicą i poczynienia postępów na drodze odbudowy urządzeń portowych, niewątpliwie każdemu z naszych portów przydzielona zostanie specjalna rola w życiu gospodarczym naszego państwa.

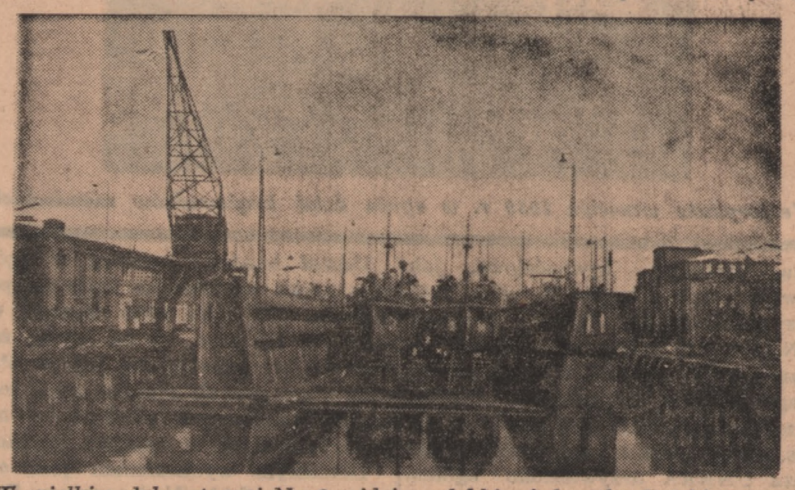
Związek Gospodarczy Miast Morskich jest właśnie instytucją, która gwarantuje nam planowość wszelkich akcji, mających związek z naszą polityką morską.

Nad morzem leży nasza przyszłość. Rozumiemy to doskonale, gdyż jesteśmy pokoleniem realistów. Ale po nas przyjd inne pokolenia, pokolenia którym los chwała Bogu oszczędził gorzkich doświadczeń minionej wojny. Trzeba, abyśmy tym nowym pokoleniom wszczepili razem z miłością ojczyzny nie tylko umiejętność realistycznego podejścia do zagadnień morskich. Trzeba abyśmy ich równocześnie nauczyli odczuwać romantyzm morza. Trzeba, aby młodzi ludzie umieli wysłyszeć w szumie morza coś więcej aniżeli opowieść o obrotach handlowych lub obfitych połowach. Trzeba, aby morze śpiewało im pieśń dalekiego świata, pieśń nieposkromionego żywiołu, pieśń dziką i pieśń pieszczotliwą, trzeba, żeby im opowiadało o rozkoszach walki z sobą, o nieustannej tęsknocie za przestrzenią, trzeba aby w szumie fal morskich wysłyszeć umieli tajemniczą opowieść o dalekich lądach. Ten zew morza nie mniejszą odegra rolę w wytwarzaniu nowego typu Polaka-wilka morskiego., niż trzeźwość Polaka-handlowca, którego nad morze pcha prosta kalkulacja.

Na szczęście morze należy do tych obiektów, które pociągają do siebie zarówno kryjącymi się w nich możliwościami gospodarczymi jak i wartościami emocjonalnymi. Ku morzu ciągnie nas i realizm i romantyzm. Musimy tylko jednego pilnować: by każdemu Polakowi pokazać i pozwolić odczuć potęgę morza. O resztę możemy być spokojni. Raz zrozumiawszy jego mowę, raz odczuwszy jego siłę, pospieszy każdy ku niemu jak lumatyk, bo jesteśmy już narodem morskim. Dokonała się już wielka przemiana w psychice naszego społeczeństwa. Bez morza nie umiemy żyć i dlatego nic nas od niego oderwać nie jest zdolne.

Jant.

Urok morskiego wybrzeża. Oto potęga morza, żywicielki mew i żywicielki budów



„W wielkim doku stoczni Nr 2 widzimy lekkie jednostki Polskiej Marynarki Wojennej. Stoją na dnie doku małe, przytulone do siebie po dwa, jak rodzeństwo"...

❖ Nasze Morze ❖

Polskie morze... Radosny w górze błękit nieba
W dali razem za stalą Bałtyku się zlewa.
Fale zza świata biegną witać w naszą stronę,
Bezkresne, wolne drogi i ducha i oczów,
A na brzegu, na masztach chorągwie furkoczą
Nasze, polskie, biało-czerwone!...

B. Czarnecki

Myśmy się wżarli

w śniegów biel puszystą

Wacław Skarbek-Zadawaka

Myśmy się wżarli w śniegów biel [puszystą,
Zaryli wściekle w ziemi czarnej [grunt,
Świętą przysięgę złożyli [wieczystą
I rozpalili w głębi młodych [piersi bunt!
Nas nie zatrzyma zasiek linia [kręta,
Krwi nam nie zmrozi szrapne- [lowy wizg,
Bo w nas odwetu siła jest zaklęta,
Bo, gdy nas Niemiec krzywdzi [— bijemy pięścią w pysk!
My nie w paradach, nie w szlifach [mundurów,
Nie w błyskach szabel, orederów [i sznurów,
Nie w burz wiwatach,
Nie w balach i kwiatach
Żelazny gotujem swój marsz!
My w zawierusze, szarudze, [zawiei
Pieścim potęgę zwycięskiej [nadziei.
Choć śmierć się wdziera
I mróz doskwiera
Żelazny gotujem swój marsz.
My dzieci 5-tej dywizji z żelaza
Chcemy iść wielcy ku Polsce, [ku chwale...

Sikorski

Tyś wilkiem szary, stalowy [żołnierzu,
Tyś osaczony morzem złudnych [jam,
Więc — gryź i kąsaj! niech się [kły twe szczerzą,
Bo droga została ci jedna... [Tam!
To nic, że mamy smutny wid [nędzarzy,
I nic, że zima z naszych łachów [drwi,
To nic — bo w nas się święty [ogień żarzy,
Bo chcemy walczyć, chcemy bić [do końca — chcemy krwi!
Idź, bij, zabijaj — morduj, tak [jak oni
Bagnetem, kolbą, pięścią — bij [za polską sprawę
Za Hel i za Warszawę!
Bij wrażą masę, nie ma łez ni [płaczu,
Został nam jeden dziś rachunek [krwi!
Nam nie potrzeba fanfar, ni [trębaczów,
Mamy ostre, młode, białe kły!
I sentymentu nas nie strzyma [lament,
Nie zmrozi widok nagich, [wrażych kości.
Idziem krwi swojej wypełnić [testament,
W pogardzie śmierci — idziemy [ku Wolności!

W. Szyfer.

I

Jesień, 1941 rok. Żelazne, zautomatyzowane i bezduszne zastępy Hitlera, upojone dotychczasowymi, łatwymi zwycięstwami prą naprzód. Zalały już całą Ukrainę i głębokimi jęzorami podchodzą pod Moskwę i Leningrad. Rosja przechodzi kryzys. I w tym krytycznym momencie na skutek umowy gen. Sikorskiego — marsz. Stalin zastosował ogólną i powszechną amnestię dla wszystkich Polaków, będących w Rosji.

Polak, jak to on, — tradycyjnie! — zaraz zaczął się rozglądać, gdzie się jakie wojsko organizuje i gdzie się jeszcze kto bije! Pragnął, aby móc jak najprędzej znów Niemcom w oczy zaświecić srebrnymi orzełkami i zaśpiewać swój trochę naiwny, ale zawsze drogi mazurek: „Jeszcze Polska nie zginęła!"

O ile się orientuję w tych sprawach, organizacja Armii Polskiej na uchodźctwie w tym okresie wyglądała tak: 1 Dywizja — w Wielkiej Brytanii, 2 Dywizja — internowana w Szwajcarii, 3 Dywizja „Karpacka" — w Libii trzymała Tobruk, zadziwiając swoją determinacją walecznych Australijczyków, którzy też tam mieli coś do powiedzenia.

W Rosji natomiast początkowo miały się organizować 4-ta, 5-ta, 6-ta i 7-ma Dywizja, a były projekty na zebranie 100-tysięcznej armii.

I w te właśnie 100 tys. była już wliczona moja skromna osoba, która dostała przydział do 5-tej Dywizji. Zachwalano w Sztabie Armii w Buzułuku, że jest to jedyna dywizja, zorganizowana już całkowicie i posiadająca broń. Jechałem więc tam z ochotą wielką, tym bardziej, że dowódcą tej dywizji był słynny generał Boruta-Spiechowicz, a zastępcą jego, pułkownik Berling.

Stacjonowała moja nowa dywizja w małej mieścinie, a raczej letnim obozie wojskowym Tatiszcze wo, koło Saratowa, i była podzielona na 3 pułki piechoty: 13 Rysiów, 14 Wilków, 15 Żbików.

Kiedym tam z paczką swych druhów przyjechał, było już pod koniec listopada i zima sroga panowała na rosyjskim świecie.

Szerokie, nadwołżańskie stepy były już pokryte grubą warstwą zimnego śniegu, skrzącego się złośliwie kąśliwymi brylantami mrozu.

W dowództwie Dywizji długo się z nami nie cackano, lecz natychmiast rozdzielono po pułkach, gdyż oficerowie byli potrzebni na gwałt! Przydzielił mnie gen. Boruta do 13 pułku Rysiów, gdzie musiałem objąć dowództwo I kompanii.

Idę więc „obejmować" swoją kompanię, a im bardziej obejmuję, tym bardziej mi się serce krwawi. Rozum mi mówi, że inaczej być nie może. Dla Rosji teraz stokroć ważniejsza jest obrona np. Stalingradu, niż garstka, a chociażby i 100 tysięcy polskich niedobitków.

Żołnierski rozum mi powiada, że najważniejszym jest teraz front i żołnierz na tym froncie walczący — a jednak... gdy patrzę na te „zorganizowane" jednoski 5-tej Dywizji, to mnie serce boli! I zadaję sobie trwożliwe pytanie: — jak muszą wyglądać ci niezorganizowani?

Proszę sobie wyobrazić: wśród śnieżnej pustyni stoją długie, równe szeregi sztywnych od mrozu namiotów, a tylko tu i tam czernieją się baraki dowództw i magazynów.

Mgr. Antoni Skodnicki

Polska przy pracy na morzu

Gdynia, w lipcu.

W chwili obejmowania Wybrzeża przez polskie władze, porty nasze przedstawiały obraz godny pożałowania, a zdolność ich przeładunkowa sprowadzała się niemal do zera. Na całkowity obraz zniszczeń i dewastacji, uniemożliwiających jakąkolwiek pracę portów Gdańska i Gdyni, składały się następujące przyczyny:

Zniszczone falochrony i nabrzeża, pogruchotane, zatopione lub zdemontowane dźwigi i urządzenia przeładunkowe, spalone i zniszczone całkowicie lub częściowo magazyny, zniszczona lub uszkodzona sieć kolejowa, wodociągowa, elektryczna oraz morska sygnalizacja, zablokowane wejścia portowe, zaminowane baseny i kanały oraz zupełny brak taboru pływającego, który został zabrany przez Niemców lub też zatopiony.

W początkowym okresie odbudowy szło o to, by w czasie możliwie najkrótszym stworzyć najniezbędniejsze warunki dla prowizorycznego uruchomienia portów i umożliwienia życia na terenie Wybrzeża. Zremontowano doraźnie magazyny i niektóre urządzenia przeładunkowe. oczyszczono z min kanały itp. Dzięki wyjątkowej energii i poświęceniu ludzi pracy, już w połowie lipca 1945 r. pierwszy statek naładowany polskim węglem — wyruszył z naszych portów, dokumentując światu, że Polska żyje i pracuje.

Rząd Jedności Narodowej, zdając sobie dobrze sprawę z doniosłości planowej odbudowy naszego Wybrzeża — uchwałą Rady Ministrów z dnia 12 września 1945 r. — powołał specjalny Urząd Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża z siedzibą w Gdańsku, powołując jednocześnie na to stanowisko Min. inż. E. Kwiatkowskiego, któremu poruczył nadzór i synchronizację planowego wysiłku odnośnie do odbudowy portów i miast portowych, odbudowy i uruchomienia przemysłu nadmorskiego, współdziałanie w akcji osiedleńczej w miastach nadmorskich, centralizację budżetu inwestycyjnego i odbudowy oraz doraźnej kontroli prac i wydatków z tym związanych.

Odbudowa naszych portów — ujęta w planie czteroletnim — postępuje szybko naprzód. W przeciągu krótkiego czasu dokonano wiele, a nawet na niektórych odcinkach pracy widoczne są osiągnięcia, które na terenie Europy są bez precedensu.

Na dzień 30 czerwca br. ze 100%-towych zniszczeń zostało odbudowane całkowicie lub znajduje się w odbudowie:

GDAŃSK
Urządzeń przeładunkowych 43 szt. — 40,1 proc.
Magazynów portowych 57,7 tys. m² — 19,9 proc.
Budynków administracyjnych 65,0 tys. m³ — 93,5 proc.

GDYNIA
Urządzeń przeładunkowych 37 szt. — 45,6 proc.
Magazynów portowych 113,5 tys. m² — 48,6 proc.
Budynków administracyjnych 49,2 tys. m³ — 58,4 proc.

Ze względu na konieczność podniesienia sprawności przeładunkowej naszych portów zwraca się specjalną uwagę na urządzenia dźwigowe. Prócz dokonanych stale remontów starych dźwigów, zamówiono w kraju 45 nowych dla portów w Gdańsku i Gdyni. Ostatnio otrzymano z Magdeburga z tytułu akcji odszkodowań 5 dźwigów, które przywieziono do Gdańska na 30 wagonach.

W ścisłej łączności z odbudową rozwija się bardzo pomyślnie i eksploatacja portów. W roku ubiegłym obrót towarowy portów Gdańska i Gdyni wyniósł ogółem 917,4 tys. ton, w pierwszym zaś półroczu roku bieżącego osiąga pokaźną cyfrę 3.530 tys. ton.

Obrót towarowy w miesiącu czerwcu wyniósł 837 tys. ton, co w relacji rocznej czyni 10.044 tys. ton. Jeżeli cyfrę tę porównami z osiągnięciami portów naszych z roku 1938, który był dla Gdańska i Gdyni rokiem maksymalnego przeładunku wynoszącego łącznie 16,4 mil. ton, to widzimy, że przeładunek w czerwcu br. osiągnął już z górą 60 proc. maksymalnego przeładunku przedwojennego. Tym więcej uwydatnią się obecne nasze osiągnięcia, jeżeli się zważy, że wyniki te są rezultatem pracy zaledwie 30 proc. czynnych dźwigów w stosunku do liczby sprzed wojny.

Z zagranicy do portów naszych nadchodzą transporty towarów w ramach dostaw UNRRA i ładunki z tytułu wykonywania umów clearingowych. Głównymi pozycjami przywozu są ruda żelazna, fosfaty, samochody, wełna, bawełna, oleje, celuloza, produkty żywnościowe, jak również konie i bydło. W roku 1945 przywieziono do Polski towarów UNRRA 941,1 tys. ton, innych towarów 177,6 tys. ton. W ciągu pierwszego półrocza br. towarów UNRRA przywieziono 941,7 tys. ton i ca 50 tys. sztuk bydła i koni, towarów zaś poza UNRRA przywieziono ogółem 380,6 tys. ton.

W eksporcie naszym za granicę decydującą rolę odgrywa wywóz węgla, koksu i bunkru, którego dowóz do portów w dużych ilościach umożliwiony jest dzięki należytej sprawności ruchu kolejowego. Pozycje wywozowe innych towarów, jak cement, stal, soda, wyroby metalowe, wyrażają się stosunkowo niską cyfrą.

W ciągu roku 1945 wywieziono ogółem 516,4 tys. ton węgla, a w ciągu pierwszych sześciu miesięcy br. 2.113,5 tys. ton.

Liczba przybywających do portów naszych statków stale również wzrasta. W roku 1945 weszło do portów ogółem 887 statków o tonażu 746 tys. NRT. W ciągu bieżącego półrocza 2.102 o tonażu 2.427 tys. NRT. Statki te reprezentowały bandery państw: Szwecji, Finlandii, Ameryki, Anglii, Norwegii, Danii, Rosji, Polski, Francji, Belgii, Holandii, Grecji, Panamy oraz banderę Aliancką C.

Udział bandery polskiej w ogólnym ruchu towarowym stale się powiększa. W roku 1945 wynosił on zaledwie 1,1 proc. — na koniec zaś czerwca br. podniósł się już do 5%, przy czym jednak znaczna część jednostek handlowych polskich — nie pracuje jeszcze w naszych portach.

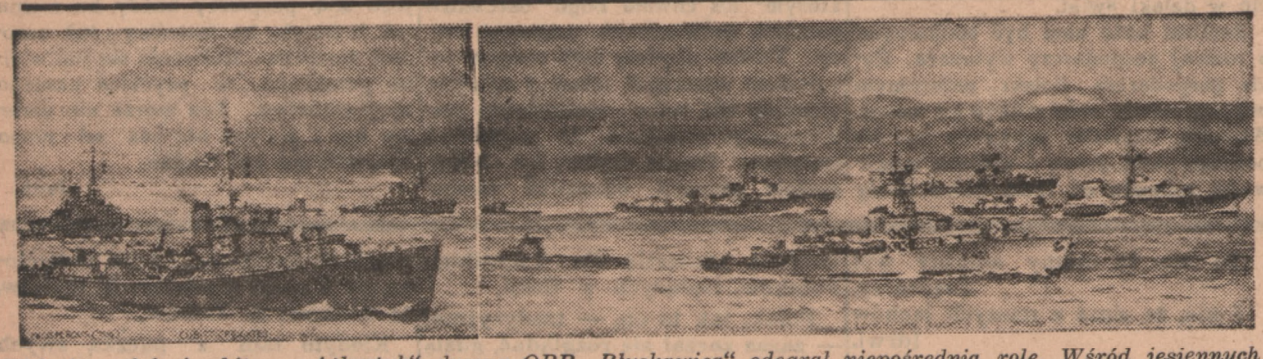
Doniosłym wydarzeniem jest oddanie przez GAL Zjednoczonym Stoczniom Polskim zamówienia na wykonanie dużego tonażu morskiego, obejmującego 14 statków, ogółem ok. 25 tys. ton nośności i o wartości łącznej ok. 1.200.000 funtów szterlingów. Zamówienie to ma być wykonane do połowy 1949 r.

Należy również zaznaczyć, że w ramach akcji odszkodowań, za pośrednictwem Zw. Radzieckiego — mamy otrzymać tabor pływający, który w przybliżeniu ocenia się na ok. 60 tys. ton. Poza tym Specjalne Misje Polskie prowadzą intensywną akcję rewindykacyji taboru pływającego polskiego z Niemiec. To też na koniec br. i na tym odcinku pracy morskiej można oczekiwać dość poważnej i korzystnej zmiany sytuacji.

Odbudowane dotychczas w portach Gdańsk—Gdynia urządzenia dźwigowe nie będą w możności na dłuższą metę podołać przeładunkowi i wzrastającemu stale napływowi towarów. Termin bowiem dostawy zamówionych nowych dźwigów jest jeszcze dość odległy. W tym stanie rzeczy coraz dobitniej rysuje się konieczność przejęcia w szybkim tempie całego wielkiego portu w Szczecinie, mało zniszczonego, dobrze wyposażonego w urządzenia przeładunkowe i dogodnie położonego do zaplecza. W dotychczas przejętej części portu przystąpiono już do prac porządkowych i przygotowano teren dla ruchu pasażerskiego, tj. przyjęcia reemigrantów z zachodu i wywóz ludności niemieckiej z Polski. Przygotowano również tereny dla przeładunku węgla, paliwa płynnego, cementu i towarów UNRRA.

Wyniki osiągnięte w ciągu roku pracy tu na Wybrzeżu trzeba uznać za dobre. Jest to rezultat wysiłków i trudów pionierskich zespołów ludzi, którym przyświeca zawsze jedna myśl — praca dla dobra Polski!

Westerplatte wrzesień 1939 r. w ogniu dział krążowników niemieckich.



W końcowej fazie „bitwy o Atlantyk" dumny ORP „Błyskawica" odegrał niepośrednią rolę. Wśród jesiennych wichrów i burz morskich, wśród czyhających nań min, niezwyciężona „Błyskawica", prowadząca konwój okrętów i statków handlowych (na drugim planie górnego zdjęcia) zatopiła jako pierwsza — niemiecką łódź podwodną „U2321". Zdjęcie przedstawia jako pierwszy (od strony prawej ORP „Błyskawica", za którym widoczne są okręty wojenne sojuszników na pierwszym planie — i szereg statków handlowych (mało widocznych na zmniejszonym zdjęciu).

Młodzież idzie na morze

Bydgoszcz, w lipcu

Radość Narodu Polskiego z powodu oswobodzenia i przyłączenia do kraju wielkich, obsianych grobami zamieszkałych tu od wieków Słowian obszarów, jest uzasadniona. W parze z nią jednak wzrastać musi u społeczeństwa zainteresowanie drogimi sercu Polaka obszarami.

Pomorze Zachodnie czeka na liczne rzesze Polaków którzy znajdą tu nie tylko warsztat swej pracy, lecz w krótkim stosunkowo czasie zbierać będą obfity plon zaszczytnego zadania repolonizacji zgermanizowanych ziem.

Szybkie skolonizowanie Pomorza Zachodniego uwypukli silną i nieustępliwą pozycję Polski na Bałtyku i przyległych doń obszarach odrzucając zarazem bezpodstawne pretensje do tych terenów roszczone sobie przez Niemców.

Wielki nacisk położyć należy na propagandę morza wśród młodzieży. Młode pokolenie, które po kilkunastu latach przejmie w swe ręce ster nawy państwowej, musi bezwzględnie zdać przedtem egzamin miłości morza i znajomości wiążących się z nim zagadnień. Zrozumienie przez młodzież problemów morskich da jej wytrwałość w dążeniu do realizacji przedsięwziętych celów. Umożliwiając młodzieży zetknięcie się z morzem i poznanie życia na nim, najprędzej osiągniemy pożądany rezultat.

Rozwój żeglarstwa zarówno morskiego jak i śródlądowego w Polsce przyczyni się do stworzenia w przyszłym społeczeństwie niczym niepowstrzymanego pędu ku morzu, zainteresowania się związanymi z nim problemami, a co za tym idzie do zupełnego zrozumienia wpływu morza na politykę i życie gospodarcze Państwa.

Do chwili obecnej najpoważniejszymi ośrodkami żeglarskimi w kraju są ośrodki Szkolenia Morskiego, Ligi Morskie i harcerskie drużyny wodne. Harcerstwo żeglarskie, cierpiąc jednak na brak niezbędnego sprzętu, nie może rozwinąć na szeroką skalę normalnego szkolenia garnącej się tłumnie w szeregi Drużyn Wodnych młodzieży. Brak łodzi nie przeszkadza jednak harcerzom w pracy nad popularyzacją morza wśród całego społeczeństwa.

Przyszedł sezon letni. Żagle pierwszych łodzi prowadzonych ręką młodych, niewyrobionych jeszcze żeglarzy, rzuciły już cień na nasze wody. Mało jednak białego płótna łopocze na razie nad Bałtykiem. Mimo tego młodzież pełna jest zapału i wiary w lepsze jutro. Nie zraża się chwilowym niepowodzeniem i trudnościami. Wszyscy wierzą niezbicie, że własnymi siłami zbudują to, czego brak i poprowadzą pod banderą polską swoje łodzie na wszystkie morza świata, niosąc rozgłos i sławę Polsce. Narodowi naprawdę morskiemu.

600-lecie BYDGOSZCZY 19.4.-1.9.46

W rocznicę I-ego powstania Śląskiego

Zbrojny powrót do Macierzy

II.

A sprawa wybuchu powstania nagliła. Korfanty bowiem związał ruch powstańczy całego zaboru pruskiego z przyjazd m armii Hallera do kraju. 19. 12. 1918 r. Maciaszek, Łaszewski i Korfanty pojechali do Gdańska witać Błękitną Armię, planując już wybuch powstania w całym zaborze pruskim, z chwilą gdy pierwsze eszelony armii Hallera znajdą się w Toruniu. Spotkało ich jednak rozczarowanie, gdyż przyjechał tylko sam Paderewski. Plany Korfantemu do reszty pokrzyżowały się, gdy nagromadzone uczucia Poznaniaków, pod wpływem przyjazdu Paderewskiego spowodowały wybuch powstania. Front poznański oddzielił teraz — czego się najwięcej Korfanty obawiał — resztę zab. pruskiego głównego ośrodka jakim był Poznań. Obok tego momentu utrudniającego pracę na Śląsku i Prusiech Królewskich, doszedł jeszcze inny przeciwnik. Piłsudski widząc, że Korfanty związał się z Paderewskim, Hallerem, podejrzewając go o udział w zamachu na Piłsudskiego 5. 1. 1919 r., zaczął konkurować z Korfantym o wpływy na reszcie ziem zab. pruskiego. I dochodzi do tego, że ten który odmawiał dotychczas wszelkiej pomocy powstańcom wielkopolskim, rozpoczyna tworzyć ekspozytury POW Komendy Naczelnej w Warszawie, w Częstochowie, z por. Malskim na czele i w Prusach Zach. z dr Kolszewskim. Piłsudski zaczyna przelicytowywać Korfantego i gdy Korfanty uznaje chwilowo wybuch powstania za niekorzystny, Piłsudski popiera elementy gorętsze i prze do walki.

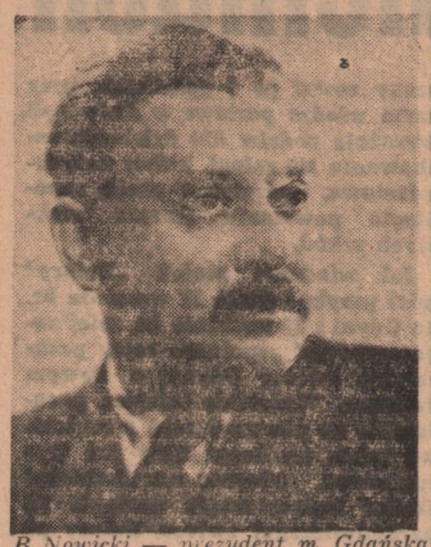
Tymczasem sprawa zorganizowania POW na Śląsku przybiera wyraźniejsze kształty. 5. 1. 1919 r. Wiza i Jesionek z Poznania zaczęli pertraktować z mec. Czaplą i Drejzą. W wyniku rozmów utworzono Komitet Wykonawczy POW, którego skompletowanie powierzono Grzegorzkowi. Ten dokooptował sobiet Lampera z Zabrza, Lazara z Lipna, Drejzę i Rumpfelda z Bytomia. Wyznaczono też komendantów powiatowych i zaprzysiężono ich na rotę NRZ składając zapewnienie wierności i posłuszeństwa li tylko „rządowi" w Poznaniu. 11. 1. 1919 r. ukonstytuowano Sztab Wojskowy POW, który miał podlegać Komitetowi Wykonawczemu. By zaś akcję rozszerzyć, wciągnięto do współpracy „Sokół" i Polską Partię Socjalistyczną działającą na terenie Śląska.

W ciągu miesiąca zwerbowano parę tysięcy Ślązaków, zdobyto parę tysięcy karabinów. Łączność z Poznaniem utrzymywano przeważnie drogą powietrzną — korzystając zaś z przedajności oficerów niemieckich, zakupywano po kilka samolotów tygodniowo.

Niemcy dowiedzieli się o polskim spisku, jednakże głównych nici nie mogli ująć. Tymczasem zaczęły się gromadzić nad ich głowami dość poważne chmury: na dzień 30 stycznia 1919 r. spodziewano się ataku Czechów gromadzących wielkie siły w dorzeczu górnej Elby, w Opawie, Morawskiej Ostrawie. Co więcej — Polacy — ci z Warszawy i ci z Poznania — zamierzali się do ataku czeskiego przyłączyć, zapominając chwilowo o sprawie Cieszyna i Bogumina. Sprawa ta wyglądała dla Polski tym pomyślniej, że w tym właśnie czasie Rosja Sowiecka wysyłała do Piłsudskiego noty z propozycjami pokojowymi. Zamierzony atak nie doszedł do skutku, koalicja polsko-czesko-sowiecka się rozbiła, a Ślązacy będący w wielkim napięciu, znowu musieli odczekać nowych, pomyślniejszych sytuacji politycznych.

Rokowania w Trewirze, kończące de jure walkę wielkopolskiego powstańca z Niemcami, właściwie Korfanty co do sprawy Śląska przegrał. Ze swych żądań oparcia się o Odrę (tzw. linia Korfantego) mimo poparcia gen. Weyganda nic nie otrzymał.

Gdańsk - klejnot Rzeczypospolitej



B. Nowicki — prezydent m. Gdańska

Wywiad z Prezydentem m. Gdańska Bolesławem Nowickim

Gdańsk w lipcu

Gdańsk, w lipcu

Aktualne wydarzenia, jakie w ostatnich dniach skierowały uwagę całego kraju na Wybrzeże, były wydarzeniami na wielką skalę i odbiły się głośnym echem w całej prasie. Było to: Pierwszy Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich i zarządzenie wojewody gdańskiego inż. Zrałka o wprowadzeniu strefy nadgranicznej w obrębie trzech miast: Gdyni i Sopotu, co w sposób planowy i racjonalny uporządkuje pozostawiającą jeszcze dziś wiele do życzenia kwestię rozmieszczenia ludzi w wymienionych trzech miastach.

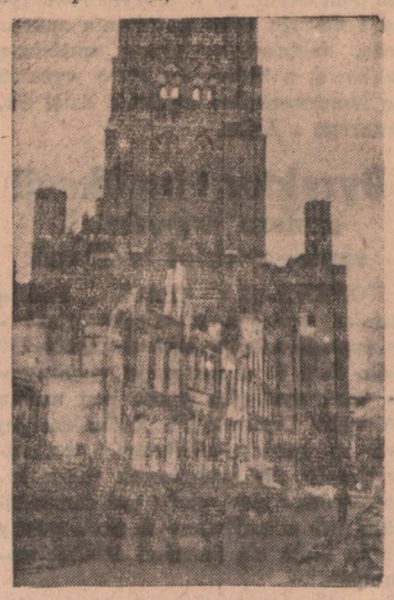
Ponieważ stoimy w przededniu korzystnego przekształcenia oblicza Gdańska z miasta przypadkowych przybyszów i sezonowych mieszkańców na miasto świata pracy i dobrze zagospodarowany port morski, nie od rzeczy będzie dowiedzieć się co o tym sądzi pierwszy obywatel tej przyszłej Stolicy Morskiej Wybrzeża — Prezydent Bolesław Nowicki.

— Jak dalece — pytamy p. Prezydenta Nowickiego — samorząd miasta Gdańska jest zespolony z życiem portu?

— Samorząd gdański, mimo, że z natury i charakteru powinien być zespolony z życiem portu — to jednak do tej pory nie ma tego zespolenia, przez co Gdańsk nie wiele różni się od miasta śródlądowego. Przed wojną miasto miało w porcie swoje majątki. Opłaty portowe i spłaty rzeczne za przeładunki na Motławie wpływały do jego kasy. Oprócz bezpośrednich dochodów z portu miało także pośrednie dochody od obywateli miasta. Dzisiaj przy zmianie struktury gospodarczej i to tak podstawowej i zasadniczej zmianie — wszystkie agendy przejęło państwo. Dzisiaj fundamentem Gdańska jest świat pracy, nad którym pieczę musi roztaczać tutejszy samorząd.

— A jak się przedstawia współdziałanie władz portowych z samorządowymi?

— Współdziałania tego dotąd nie ma, przeciwnie, dają się nie raz zauważyć tendencje do ograniczania władz municypalnych na pewnym terenie, określonym jako strefa portowa.



Ruiny Gdańska. W takim stanie prastare miasto portowe wróciło w ręce prawowitego właściciela. Czekają nas lata wielkiego trudu, lata pracowitej odbudowy

— Jak zdaniem Pana Prezydenta, przedstawia się zagadnienie odbudowy m. Gdańska i jakie są dotychczasowe wyniki?

— Według mego zdania, metodami dotychczas stosowanymi nie odbuduje się Gdańska szybko i racjonalnie. Aparat dotychczas działający wykazuje bardzo wiele braków, a co za tym idzie — wyniki tej pracy są zbyt mierne w stosunku do potrzeb. Winą podstawową jest nienależyte wykorzystywanie możliwości. Bardzo małą uwagę zwraca się na budownictwo mieszkalne, a żadnej troski nie poświęca się budownictwu robotniczemu w najbliższych okolicach portu. I ten właśnie problem jest zagadnieniem pierwszorzędnej wagi.

— A tymczasem tak się teraz jeszcze zdarza, za wiele budynków, które po działaniach wojennych wykazywały nieznaczne zniszczenia, ulegają dalszemu spustoszeniu, chociaż zrobione w porę zabezpieczenia pozwoliłyby na wykorzystanie tych obiektów na mieszkania. W czasie pewnej kontroli osobistej — opowiada nam Pan Prezydent — stwierdziłem, że poważne skądinąd instytucja „rozszabrowuje" dachówkę z jednego osiedla robotniczego, wraz z wieżą dachową, a górne przewody wysokiego napięcia — zdejmowali Niemcy rzekomo dla elektrowni! Takie fakty traktuję bezwarunkowo i bezapelacyjnie jako kradzież majątku publicznego!

— Uważam, że w takim stanie i w ten sposób przeprowadzona odbudowa Gdańska trwałaby co najmniej dwieście lat! Przy dotychczasowym systemie rola miasta sprowadza się, niestety, tylko do wyznaczania jakiegoś obiektu, który ma być odbudowany.

— Do czego więc się sprowadza działalność budownictwa miejskiego i skąd pochodzi jego unieruchomienie?

Gdynia — pierwszy wyraz morskiej woli narodu polskiego. Z ubogiej wioszczyzny rybackiej urosła do wielkości pierwszego portu na Bałtyku. Zdjęcie nasze przedstawia miasto widziane z Kamiennej Góry

— Miasto, niestety, nie ma wpływu na politykę odbudowy. Zarząd Miejski może tylko wskazywać gmachy odbudowy i to nie zawsze jest wykonywane. Z tego też powodu wynika unieruchomienie budownictwa miejskiego. Celem naszym natomiast jest: odbudować miasto przy pomocy własnej stworzonej w Zarządzie Miejskim organizacji budowlanej, z otrzymanych na ten cel kredytów. Stosownie do tych punktów, Zarząd Miejski przystępuje już z funduszów Delegatury Rządu — do odbudowy dwóch bloków mieszkalnych. I to będzie próbą sprawności działania miejskiego aparatu budowlanego. Tylko przy takim postawieniu sprawy, miasto zyska istotny wpływ na politykę budowlaną.

— Ambicją Zarządu Miejskiego w Gdańsku jest w dalszej perspektywie budowa osiedli robotniczych, położonych blisko portu. Albowiem, jak to naocznie stwierdziłem, warunki mieszkaniowe robotników gdańskich urągają wszelkim wymaganiom i niczym nie różnią się od fatalnych warunków przedwojennych.

— O Gdańsku mówi się, jako o Morskiej Stolicy Polski. Rzeczywistość jednak daleko odbiega od tego wyobrażenia. Czemu to Pan Prezydent przypisuje?

— Istotnie rzeczywistość daleko odbiega od tego wyobrażenia. Bowiem pozycja Gdańska w obecnym wzajemnym ustosunkowaniu się władz jest szczególnie niekorzystna. Składa się na to dużo poważnych przyczyn. Między innymi niektóre czynniki traktują Gdańsk na równi z jakąś Kościerzyną czy Miastkami. Następnie nadmierna nie tylko biurokracja, będące wynikiem czyjejś urażonej ambicji, również nie pozostaje bez wpływu na układ stosunków poszczególnych władz. Dziwnym się naprawdę wydaje, że ten Gdańsk, którego powrót do Macierzy został okupiony tak krwawą ofiarą, którego pozycję w szeregu miast Rzeczypospolitej cała Polska i świat docenia, właśnie ten Gdańsk, którego przeznaczeniem jest zostać Morską Stolicą Wybrzeża, jest przez pewne czynniki spychany na dalszy plan. I to jest tym bardziej przykre, że te czynniki, które są powołane do wydźwignięcia Gdańska na stanowisko właściwe dla miasta o takim znaczeniu i takiej pozycji, kierowane dziwnym, niewytłumaczonym dla mnie uporem osiągają wręcz przeciwny skutek.

— Ja sam zasugerowany wyobrażeniem Gdańska — kontynuuje dalej pan Prezydent — jako miasta, które przoduje innym miasto w Polsce zostałem niemile zaskoczony tym pomniejszaniem jego roli. Nie chcę być niesprawiedliwy. Być może, że aparat miejski wykonawczy popełnił jakieś błędy. Widzę te błędy i staram się je usunąć. Mimo, że zdaję sobie z całą świadomością sprawę, że wojna pozostawiła nam straszliwą spuściznę, najgorszą jaką możemy sobie wyobrazić, a mianowicie kryzys człowieka!. W tej dziedzinie wiele jest do zrobienia i dołożę wszelkich starań, aby te wszystkie braki w możliwie jak najkrótszym czasie usunąć.

— Ponieważ skorzystano z tego, że Zarząd Miejski nie rozporządzał odpowiednim materiałem urzędniczym, wytworzono pogląd, że tutejszy samorząd nie stoi na wysokości zadania i w konsekwencji tego, różne urzędy zaczęły, z przekroczeniem swoich uprawnień, wkraczać w dziedzinę działania Zarządu Miejskiego, wprowadzając w ten sposób niesłychaną anarchię (dość wspomnieć Urząd Ziemski, Dyrekcję Lasów i dawny TZP). Dochodziło do tego, że pewne nawet nadrzędne organizacje, zamierzając do ustalenia ze sobą tytułu własności do pewnych majątków, którymi wybitnie starannie zajął się Zarząd Miejski, nie uważały za potrzebne porozumieć się w tej sprawie ze mną. Niektóre urzędy wykazują dobrą wolę współpracy. Obecnie np. stosunki z Okręgowym Urzędem Likwidacyjnym układają się pomyślnie

— Głośno jest o projekcie połączenia trzech miast polskich: Gdańska, Gdyni i Sopotu w jedną administracyjną całość, Jak daleko jest posunięta ta sprawa i jakie jest stanowisko Pana Prezydenta wobec tej koncepcji?

— Jestem osobiście przeciwnikiem połączenia Gdańska, Gdyni i Sopotu. Mamy bowiem tak dużo do zrobienia w samym Gdańsku, że wystarczy mojej i całego Zarządu Miejskiego na szereg lat, aby doprowadzić do rozwoju Gdańska dla dobra miasta i całego kraju. Uważam jedynie, że Gdańsk powinien być wyłączone spod nadzoru wojewódzkiego z inkorporacją pewnych terenów, jako zaplecza rolnego. Uchwały w tym kierunku już powzięte zostaną przedstawione Rządowi i będę zabiegał o ich realizację. Tylko bowiem na szczeblu wojewódzkim Gdańsk może być odbudowany, można będzie przeprowadzić rewindykacją majątków, przez co uzdrowi się finanse i postawi się to miasto na odpowiednim dla niego poziomie.

— Czy moglibyśmy prosić Pana Prezydenta o scharakteryzowanie najważniejszych działów gospodarki miejskiej w Gdańsku?

— Na ogół mogę powiedzieć, że wszystkie one stoją na poziomie młodego, dopiero kształtującego się samorządu, co jest w obecnych warunkach zupełnie zrozumiałe. Widzę ich braki i staram się je usunąć. Niektóre działy wykazują dość dużą próżność i ambicję pracy. Ale są i poważne cienie. Fatalnie stał Wydział Kwaterunkowy. Przeprowadzam jego reorganizację od podstaw. Wykryto szereg nadużyć w Wydziale Zdrowia. Przeprowadzam radykalne uzdrowienie nie oszczędzając nikogo, bowiem żadne względy nie wpłyną na mnie, by tolerować nieprawości i nieuczciwości.

— Jakim wobec tego działom zamierza Pan Prezydent poświęcić największą uwagę w najbliższej przyszłości?

— W najbliższej przyszłości zajmę się kwestią budownictwa, z szczególnym uwzględnieniem budownictwa robotniczego, a mianowicie kolonii w pobliżu portu dla robotników i marynarzy. Drugim z kolei jest uporządkowanie sprawy mieszkaniowej, która już została rozpoczęta sprawnymi cięciami. 3. Uporządkowanie i ugruntowanie podstaw finansowych. 4. Usprawnienie mojego aparatu samorządowego oraz w granicach moich możliwości poprawa bytu pracowników miejskich, bowiem jako dawny pracownik samorządowy, znam doskonale dolę urzędnika miejskiego. 5. Jako gospodarz miasta, z tego samego stanowiska już oddziaływuję i będę nadal oddziaływał, żeby wszelkie świadczenia ze strony świata pracy były dwuczłonowe (co się już wyraziło w taryfie gazowej, w taryfie zakładów komunikacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem nauczycielstwa szkół powszechnych.

— A teraz sól ziemi — finanse. Jak te się przedstawiają w Gdańsku? Czy miasto czerpie dochody z portu?

Min. E. Kwiatkowski

— Stan finansowy miasta jest opłakany. Jak już wykazałem, struktura ludnościowa i gospodarcza miasta w Polsce demokratycznej uległa gruntownej zmianie. Prywatne życie gospodarcze nie wróci, a port na rzecz miasta nic nie świadczy. Majątek morski miasta odpadł, majątki inne nie rewindykowane, a pozostałe w gruzach. Podatki znikome, bo zresztą nie ma ich z czego pobierać. Przedsiębiorstwa w odbudowie pracują deficytowo. To też miasto skazane jest do roli wyciągającego rękę o datki.

— Że utrzymywanie się z zapomóg i dotacyj nie jest gospodarką, nie trzeba dowodzić. Odbiera to wszelką możność planowania, wszelką możność kształtowania polityki gospodarczej. Budżet jest fikcją. Nigdy nie wiem, co będę robił jutro, ponieważ nie wiem czy będę miał grosz w kasie. Z tego też gromadzę odpowiednie materiały i szykuję się z wystąpieniem o zmianę struktury finansowej Gdańska.

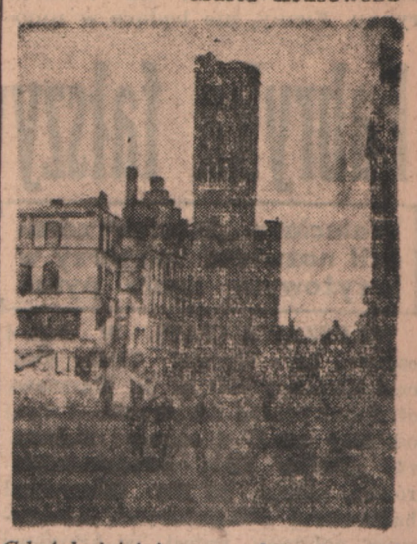
— Wiemy, że Gdańsk był kiedyś bardzo bogatym miastem. Wskutek zniszczeń wojennych silnie zubożał. Czy Pan Prezydent przewiduje możliwość powrotu miasta do dawnej świetności?

— Wojna postawiła Gdańsk w rzędzie najbardziej zniszczonych miast Polski. Z tego powodu zdajemy sobie dobrze sprawę, że podjęty trud przywrócenia dawnej świetności Gdańska nie prędko wyda pożądany owoc. Ale widok gruzów Gdańska nas nie odstrasza, przeciwnie potęguje naszą wolę wytrwania w dążeniu do wytkniętego celu. Dołożymy wszelkich starań, aby Gdańsk stał się znów klejnotem Rzeczypospolitej i aby osiągnął trwałą spójnię z krajem.

— Dziś żyjemy w innej epoce, dziś gdy weszliśmy w nową erę ustroju społecznego i gospodarczego — dawniejsza psychika Polski szlacheckiej jest tylko ponurą marą w historii naszego kraju. W ówczesnym pojęciu „naród" — mieściła się tylko szlachta, dziś naród tworzę ci wszyscy, którzy czują się Polakami.

—Wierzę, że Gdańsk będzie znów wielki jako miasto, jako wspaniały port morski

Maria Krasowska



Gdańsk dzisiejszy przedstawia wielką ruinę. Niemcy nie mogli się pogodzić z swoją klęską i dali tu upust swojemu szałowi niszczycielskiemu

Główny prok. Shawcross oskarża zbrodniarzy:

„Oni zmontowali fabryki śmierci"

Na każdym z oskarżonych ciąży krew narodów pobitych

NORYMBERGA (FA). Po przemówieniach obrońców — głos zabrał główny oskarżyciel Shawcross. Prokurator stwierdził, że w ostatniej wojnie padło 12 milionów żołnierzy na polu walki, a oprócz tego zginęło dalszych 12 milionów mężczyzn i kobiet i to nie w otwartej walce, ale zamordowano ich z zimną krwią i całą premedytacją w barbarzyńskiej próbie zniszczenia całych narodów i ras. Morderstwa zorganizowane były na kształt masowej produkcji przemysłowej. Sprawiedliwości względem tych ludzi musi się stać zadość. Żaden z oskarżonych w procesie nie może powstać i powiedzieć z czystym sumieniem, że nie brał udziału w wojnie i morderstwach dokonywanych w najpotworniejszej postaci. Nieopisane było wprost męczeństwo Polski, przy czym 1/5 ludności w Polsce została wymordowana. Nie ma sobie równego w historii również okrucieństwo i bestialstwo w tępieniu Żydów. Wina oskarżonych udowodniona została nie tylko z moralnego ale i obyczajowego punktu widzenia.

Paryż ośrodkiem zainteresowania całego świata

Dwa tysiące dyplomatów przybędzie na konferencję pokojową

PARYŻ (dr). Do Paryża przybywają delegacje na konferencję pokojową. Najliczniejszą jest delegacja radziecka z Mołotowem i Wyszyńskim na czele, która liczy 300 osób. Delegacja Stanów Zjednoczonych liczy 200 osób, Jugosławii 170, Czechosłowacji 60. Na czele brytyjskiej delegacji stoi Bevin. Dominia brytyjskie reprezentują premier Kanady Mackenzie King i dr Evatt. Mackenzie King oświadczył po przybyciu swym do Paryża, że Kanada zainteresowana jest w osiągnięciu stabilizacji w Europie warunków.

Skład delegacji francuskiej stanowią: sekertarz stanu oraz generalny dyrektor w ministerstwie spraw zagranicznych, oraz ambasadorowie francuscy w Moskwie, Londynie i Waszyngtonie. Ogółem przybędzie około 2000 dalegatów, dyplomatów, ekspertów i dziennikarzy. Oczekiwane jest również przybycie Trygve Lie, który został zaproszony przez premiera Bidault.

Konferencję otworzy Bidault.

Po powrocie czeskiej misji z Moskwy

ZSRR uzbroi Czechosłowację

oraz poprze czeskie pretensje do Węgier

LONDYN (dr). Czeska delegacja rządowa powróciła po 6-dniowym pobycie z Moskwy. Jak zaznaczył premier Gottwald, misja osiągnęła całkowite powodzenie. Podpisana została umowa, mocą której Związek Radziecki udzieli Czechosłowacji długoterminowej pożyczki na odbudowę czeskich sił zbrojnych. Ponadto podpisany został traktat handlowy i lotniczy. W najbliższej przyszłości opracowany będzie układ komunikacyjny.

Odnośnie stosunków Czechosłowacji z zagranicą premier Gottwald oświadczył, że rząd radziecki rozumie słuszne pretensje Czechosłowacji do Węgier i pretensje te będą przedstawione na konferencji pokojowej.

Wielkie nadużycia w Centrali Państwowej

Aresztowanie aferzystów tekstylnych w Łodzi

Oszuści zakładali fikcyjne sklepy. Dyrektor Diamant wśród aresztowanych

ŁÓDŹ (tel. wł.). Łódzka delegatura komisji specjalnej wpadła na trop wielkiej afery Centrali Tekstylnej w Łodzi. Przesłuchiwano w tej sprawie kilkadziesiąt osób, spośród których aresztowano dyrektora hurtowni Centrali Tekstylnej, a ostatnio dyrektora PCH, Diamenta, oraz niejakiego Korkuczańskiego, Majewskiego i Głębocką.

Szczegóły nadużyć przedstawiają się następująco:

Nieuczciwi urzędnicy Centrali w porozumieniu z hurtownikami i odbiorcami pozakładali szereg fikcyjnych firm celem łatwiejszego rozprowadzenia sprzedaży przydziałów tekstylnych na wolnym rynku. Firmy, nie będące w umowie, towaru nie mogły otrzymać, lub odbierały materiały pośledniego gatunku. Szereg osób wmieszanych w aferę, zbiegło z Łodzi. Poszukiwania za nimi trwają. Prowadzą one na Dolny Śląsk, do Wrocławia i obejmują również Warszawę.

Fabryka fałszywych pieniędzy we Włochach

Waluciarz „Stasiek" zdradził nazwiska fałszerzy w krzyżowym ogniu pytań

WARSZAWA (PAP). W dniu 4 czerwca br. Wydział Służby Śledczej Komendy MO m. st. Warszawy otrzymał poufne doniesienie, iż dwaj osobnicy kupili u znanego waluciarza „Staśka" złotą dwudziestodolarówkę, płacąc za nią fałszywymi banknotami 500-złotowymi. Aresztowani nabywcy, wzięci w krzyżowy ogień pytań wskazali „wytwórnię". Mieściła się ona we Włochach k. Warszawy, w małej piwniczce należącej do niejakiego Juliana Adamczyka. Jak dochodzenie wykazało Adamczyk wraz z dmowa zawodowymi fałszerzami pieniędzy: Majcherkiewiczem i Drapińskim (którzy zdołali zbiec) zorganizował owo „przedsiębiorstwo". Przy pierwszej, wymienionej wyżej transakcji, przestępstwo zostało wykryte.

Na rozprawie, która odbyła się wczoraj w Warszawie prokurator zażądał kary śmierci dla oskarżonych. Wyrok będzie podany jutro.

Smutna wiadomość nadeszła z Londynu:

„Batory" w płomieniach

Pożar trwał cztery godziny i strawił kabinę radiotelegraficzną, pomieszczenia oficerskie oraz część kabin pasażerskich

GDYNIA (tel. wł. M). Biuro „GAL" w Gdyni otrzymało depeszę z Londynu zawiadamiającą, że w piątek 26 bm. o godz. 3-ciej nad ranem wybuchł pożar na motorowym statku „Batory", znajdującym się obecnie w stoczni w Antwerpii. Ogień powstał w kabinie radiotelegraficznej i rozprzestrzenił się na pomieszczenia oficerskie, mostek oraz części sekcji kabin pasażerskich, które spłonęły. Pożar ugaszony został po 4 godzinach, przy czym władze portowe w Antwerpii wyrażają podziw dla dzielnego zachowania się załogi, której natychmiastowa, energiczna akcja zapobiegła powstaniu jeszcze większych szkód.

Jak wiadomo statek „Batory" miał przybyć około 18 września br. do Gdyni i 24 września br. miał zapoczątkować regularne rejsy pasażerskie między Gdynią a Nowym Jorkiem. Wszystkie miejsca pasażerskie na pierwszy rejs, a częściowo także na drugi były już wysprzedane. Obecnie uruchomienie statku będzie mogło nastąpić po paromiesięcznej zwłoce. Batory po 6-cioletniej służbie wojennej, w czasie której przewiózł kilka tysięcy żołnierzy alianckich do wszystkich ważniejszych pól bitew, poniósł wielkie szkody i wymagał przed przejściem do pokojowej pracy, jako statek pasażerski gruntownego remontu i uporządkowania.

Wiadomość ta spadła na nastrojone świątecznie z okazji Święta Morza społeczeństwo polskie zniencka i wywołała wielkie przygnębienie.

Przed procesem Forstera w Bydgoszczy

Rządy krwawego satrapy na Pomorzu

Nikczemnik, prowokator i kat w jednej osobie

Na zdjęciu osławiony gauleiter Forster już 18 września 1939 roku bierze udział w manifestacyjnym akcie rozpoczęcia budowy autostrady Gdańsk — Berlin, czym chciał zadokumentować ostateczne przekreślenie prawa Polaków do Pomorza

Bydgoszcz, w lipcu

Jak już informowaliśmy, w angielskiej strefie okupacyjnej aresztowany „gauleiter i staathalter Dancing-Westpreussen", osławiony satrapa hitlerowski Forster, którego krwawe rządy na Pomorzu przejdą do historii jako jedna z najciemniejszych plam w całokształcie zbrodniczej okupacji hitlerowskiej w Polsce. Z zawodu urzędnik bankowy, człowiek bez skrupułów moralnych i pozbawiony wszelkich zasad, doskonale nadawał się za narzędzie partii hitlerowskiej. Obdarzono go specjalnymi względami, dano mu wysokie pełnomocnictwo i wysłano do Gdańska, gdzie miał pełnić rolę prowokatora na odcinku polityki polsko-niemieckiej.

Wespół z powieszonym już w Poznaniu Greiserem spełnił tę misję wyśmienicie. Po wybuchu wojny, jako wielkorządca pomorski, realizował w sposób wyjątkowo brutalny zbrodniczą politykę zmierzającą do całkowitego wyniszczenia żywiołu polskiego na Pomorzu, podpisując liczne egzekucje, wysyłając dziesiątki tysięcy Polaków do obozów koncentracyjnych, gdzie z góry skazani byli na śmierć i prowadził szczególnie perfidną politykę, wynaradawiającą element polski. Jego to dziełem jest osławiona akcja, zmuszająca Polaków do zapisywania się na volkslistę. On ma na sumieniu tzw. krwawą niedzielę.

Za wszystkie te zbrodnie odpowiedzie p. Forster przed Najwyższym Trybunałem Narodowym Polskim na procesie, który jak nas informują, odbędzie się jeszcze w bież roku w Bydgoszczy. Forster w tej chwili przebywa w więzieniu warszawskim. Prokurator Najwyższego Trybunału Narodowego Polskiego przygotowuje już przeciwko zbrodniarzowi akt oskarżenia, który zamknie w sobie całą martyrologię społeczeństwa polskiego na Pomorzu w okresie rządów satrapy hitlerowskiego.

Proces Forstera budzi niezwykłe zainteresowanie całej opinii polskiej, jak i zagranicy.

Wielka afera korupcyjna w USA

Jak Garrson „zarobił" 78 milionów dolarów

NOWY JORK (PAP). Opinia amerykańska jest poruszona przebiegiem śledztwa w senacie w sprawie wielkiej fabryki przemysłu zbrojeniowego Garrsona, który został oskarżony o czerpanie nadmiernych zysków z produkcji amunicji w czasie wojny oraz przekupywanie członków Kongresu i wyższych wojskowych w celu uzyskania korzystnych zamówień rządowych. Zakwestionowane wojenne zyski Garrsona wynoszą 78 milionów dolarów. W czasie śledztwa przedstawiono dowody kompromitujące członka Kongresu Adrew Maya przewodniczącego komisji wojskowej Izby Reprezentantów oraz szereg wyższych urzędników wojskowych. Stwierdzono, że Garrson znany z utrzymywania stosunków z gangsterami amerykańskimi otrzymał za pośrednictwem Maya szereg zamówień rządowych. Specjalnością produkcji Garrsona była amunicja artyleryjska, która według zeznań jednego z generałów wybuchła przedwcześnie częstokroć powodując śmierć żołnierzy amerykańskich. Garrson pozostawał w bliskich stosunkach również z kierownictwem sekcji broni chemicznej w departamencie wojny.

Prasa nowojorska publikuje szereg dokumentów i fotografii kompromitujących kilku wyższych wojskowych. Senator Browster oświadczył w związku ze śledztwem, że sprawa Garrsona jest dopiero wstępem do badań nad „całym wojennym korupcjonizmem przemysłu zbrojeniowego". Senator Brewster zażądał ujawnienia danych podatkowych w odniesieniu do fabrykantów przemysłu zbrojeniowego oraz postawił wniosek o wyasygnowanie specjalnych funduszów na prowadzenie dalszych śledztw.

Japońscy zbrodniarze wojenni przed sądem

LONDYN (dr). W Tokio rozpoczął się proces przeciwko dwom generałom japońskim, oskarżonym o popełnienie zbrodni wojennych.

Impreza „Nie"? Stron. Demokratycznego

WARSZAWA (PAP-dr). Stronnictwo Demokratyczne w Kielcach urządza imprezę będącą odpowiedzą dla tych wszystkich, którzy na trzecie pytanie odpowiedzieli „nie".

„Belnor" przywiózł lokomotywy dla Polski

GDYNIA (PAP). Do Gdyni przybył statek „Belnor", który przywiózł w ramach dostaw UNRRA 19 dużych lokomotyw, 19 tendrów i 19 skrzyń z narzędziami i zapasowymi częściami.

Aresztowanie dywersantów niemieckich w opolskim

OPOLE (PAP-dr). Na terenie powiatu opolskiego i niemodlińskiego aresztowano oddział wehrwolfu, który miał na celu gromadzenie broni i oderwanie ziem zachodnich od Polski. Aresztowano 19 członków z zastępcą szefa obwodu powiatowego, Janem Kocem.

Zgon znakomitego Benedyktyna

CITTA DEL VATICANO. (Obsł. wł. W.) W całym świecie katolickim wywołała żal wiadomość o zgonie znakomitego uczonego, Benedyktyna, O. Germain'a Morin'a.

Jedną z cennych prac O. Morin'a przełożył na język polski śp. ks. prałat dr Jan Korzonkiewicz pt. „Ideał monastyczny a życie pierwszych chrześcijan". Pracę tę wydała przed wojną Księgarnia Krakowska w Krakowie (al. Św. Krzyża 13).

Śp. O. Moria zmarł w wieku bardzo podeszłym, bo w 85-tym roku życia i 65-tym roku powstania zakonnego, zastawiając cenną spuściznę naukową, z której na czoło wysuwa się monumentalne wydanie dzieł św. Cezarego z Arles.

Dyrektor kinofikacji szefem organizacji szpiegowskiej w Danii

KOPENHAGA (PAP). Policja duńska wykryła niemiecką placówkę szpiegowską w składzie około 150 osób. Jest to organizacja wojskowego kontrwywiadu, znana pod nazwą „Abwehr Danemark". Zadaniem jej było zbieranie materiałów dotyczących osób, źle widzianych przez hitlerowców, które miały być zamordowane lub odizolowane w razie gdyby Dania stała się terenem działań wojennych.

Na czele organizacji szpiegowskiej stał kapitan marynarki Howohlt oraz niejaki Bodo Schilling, który uchodził za dyrektora towarzystwa kinematograficznego i przedstawiciela tow. naftowego „Argo".

Polski szpital z pod Hanoweru

pracował będzie w Szczecinie

WARSZAWA (PAP). Do kraju przybył szpital polski z Bomlitz pod Hanowerem z pełną obsadą lekarsko-administracyjną, inwentarzem i apteką. Szpital udaje się do Szczecina, gdzie jako szpital okręgowy PCK zainstalowany będzie w pięknym budynku przy ul. Unii Lubelskiej.

Uruchomione zostaną zaraz oddziały: dziecięcy, wewnętrzny, chirurgiczny, położniczo-ginekologiczny, skórno-weneryczny.

Budynek, w którym szpital będzie ulokowany, jest największym w Polsce gmachem tego rodzaju. Posiada on dwie kondygnacje pod ziemią (magazyny i sale szpitalne)). Przy szpitalu pracować będzie laboratorium bakteriologiczne.

Otwarcie szpitala przewidziane jest na 1 września br.

Wyrok w procesie Flandina

Oskarżony nie współpracował z Niemcami

PARYŻ (FA). Proces Flandina, b. min. spraw zagr. rządu Vichy zakończył się wyrokiem skazującym go na utratę praw obywatelskich na przeciąg lat 5. Wykonanie wyroku zostało jednak zawieszone, z uwagi na to, że działalność oskarżonego w rządzie Vichy nie wykazała współpracy z Niemcami na niekorzyść Francji.

Podróż Tito po Jugosławii

Sojusznicy nie dotrzymali — warunków umowy — stwierdza Marszałek

BELGRAD (PAP). Objeżdżając Dalmację, Bośnię i Hercegowinę marszałek Tito zatrzymał się w Dubrowniku gdzie wygłosił przemówienie. Marszałek Tito podkreślił, że całe złoto jugosłowiańskie znajdujące się zagranicą zwrócono Jugosławii, odliczywszy 22 miliony złotych dolarów, które rząd emigracyjny wydał na propagandę i potrzeby Michajłowicza. Omawiając sprawę Triestu marszałek Tito podkreślił, że wojska jugosłowiańskie opuściły to miasto, ażeby nie utrudniać sytuacji sojusznikom. Sojusznicy nie dotrzymali jednak umowy. Według tej umowy w strefie „A" miały pozostać przy władzy lokalne samorządy. Do strefy tej nie mieli być wpuszczani obywatele włoscy nie urodzeni w tej strefie oraz żołnierze Andersa. Na konferencji pokojowej delegacja jugosłowiańska będzie usiłowała przeprowadzić zmianę linii granicznej ustalonej przez czterech ministrów spraw zagranicznych.

Co będzie z pancernikiem

„Schleswig Holstein"?

Polsce przyznano 11 zatopionych mniejszych i większych statków

GDYNIA (tel. wł.) Społeczeństwo Wybrzeża żywo interesuje się przyszłymi losami pancernika „Schleswig Holstein", wydobytego przed kilku tygodniami z dna przez radziecką ekipę nurkową.

Na łamach „Dziennika Bałtyckiego" zabrał w dniu 26 lipca br. głos red. Bolesław Kuźmiński, który stwierdza, iż w myśl umowy zawartej m. polskimi władzami morskimi a władzami radzieckimi pancernik „Schleswig Holstein" wraz z okrętem liniowym „Gneisenau" po wydobyciu zostanie zabrany przez Związek Radziecki z 6 innymi zatopionymi statkami. Polsce w myśl umowy przypadły dalsze jednostki zatopione w ogólnej liczbie 11 większych i mniejszych statków.

Zdaniem autora — byłoby niemiernie pożądane, aby pancernik pozostał przy Polsce; mógłby pełnić służbę jako baza szkoleniowa dla oficerów Marynarki Wojennej.

Przed otwarciem

wielkich warsztatów samochodowych

w Solcu Kujawskim

Prem. Osóbka-Morawski zwiedzi przy tej okazji Wystawę Przemysłu Rzemiosła i Handlu w Bydgoszczy

BYDGOSZCZ (B. W.) Jak się dowiadujemy, premier Rządu Jedności Narodowej p. Osóbka Morawski i minister komunikacji p. inż. Rabanowski zwiedzą Pomorską Wystawę Przemysłu, Rzemiosła i Handlu w Bydgoszczy w dniu 2 sierpnia br.

Wymienieni członkowie rządu obecni będą na otwarciu i poświęceniu wielkich warsztatów samochodowych w Solcu Kujawskim i przy tej sposobności zawitają do Bydgoszczy na Wystawę.

Pomorską Wystawę Przemysłu, Rzemiosła i Handlu zwiedził w tych dniach wiceminister skarbu, a zarazem prezes zarządu głównego Banku Gospodarstwa Spółdzielczego p. Daniel Kuszewski z małżonką.

W Palestynie aresztowano

376 terrorystów żydowskich

JEROZOLIMA (FA). Policja palestyńska aresztowała 376 Żydów podejrzanych o przynależność wzgl. współpracę z organizacjami terrorystycznymi. Według ostatnich danych podczas ostatniego zamachu bombowgeo 77 osób poniosło śmierć, 29 zaginęło a 46 jest rannych.

Anglo-amerykańska Komisja ekspertów, dla spraw palestyńskich, która ukończyła swe prace w Londynie, opracowała 2 plany. Jeden przewiduje utworzenie w Palestynie 2 niezależnych państw: żydowskiego i arabskiego z rządem federacyjnym na czele. (Czyż projekt ten umożliwi rozwiązanie trudnego problemu Palestyny?)

Rewizje na drogach Pomorza

Akcja sprawdzania dokumentów teżsamości samochodów

SŁUPSK (PAP). Na teren wschodnich powiatów woj. zachodnio-pomorskiego przybyły w tych dniach liczne lotne komisje Głównej Inspekcji Samochodowej GIS, które przeprowadzają zakrojoną na szeroką skalę akcję sprawdzania dowodów tożsamości samochodów i praw jazdy kierowców.

Zatrzymano wiele samochodów i motocykli, kursujących bez odpowiednich dokumentów lub też, których kierowcy nie posiadali praw jazdy.

Z pamiętników hrabiego Ciano!

Hitler traktował Włochów - jak niewolników

Zięć Mussoliniego przeciwnikiem polityki osi. Niemcy zbiorowiskiem butnych przepisów. Tajne spotkanie hr. Ciano z „gentelmenem" Summer Wellsem

W wydawnictwie Baconiére w Neuchatel ukazał się pierwszy tom dziennika politycznego b. włoskiego ministra spraw zagranicznych Ciana, Ciano zdołał ukryć swe zapiski, a gdy go aresztowano — dwa dni przed wykonaniem wyroku — żona jego przeniosła je pod sukniami do Szwajcarii. Zeszyt piąty zawiera testament polityczny Ciana, napisany końcem grudnia 1943 roku w więzieniu w Weronie. Przeszkodziła jednak temu śmierć. Dzięki temu czytelnik dostaje do ręki zbiór faktów — tak, jak one się wydarzyły, i może na podstawie tej książki śledzić przebieg wypadków od 1 stycznia 1939 do roku 1943 — wypadków ze scenami często bardzo dramatycznymi, które tak fatalnie wpłynęły na losy Europy i całego świata.

W wydanym już pierwszym tomie mieści się przebieg wydarzeń, od 1939 r. do 1940 r., a więc z czasów, w których tworzyła się „oś", mająca trwać na wieki. Że Hitlerowi nie chodziło przy zawieraniu przymierza z Włochami o wzajemną współpracę, z której obie strony odnosiłyby korzyści, nie potrzeba wspominać. W sprawie zawartego w maju 1939 r. paktu czyni Ciano taką uwagę: „Przeciwstawiałem się mu zawsze i starałem się o to, aby z odpowiedzią na wezwanie Hitlera co do zawarcia paktu zwlekano jak najdłużej". Wydaje się, że te słowa Ciana mogą być zgodne z prawdą, a jeszcze 2 września 1939 r., a więc w czasie, gdy już rozpoczęła się wojna, doradzał Ciano Mussoliniemu, aby był ostrożny.

Ciano twierdzi, że tylko pod przymusem ulegał polityce wojennej Mussoliniego, o której był przeświadczony, że doprowadzi Włochy do katastrofy. Premierowi włoskiemu radził, aby nie mieszał się do wojny, „było to jednak daremnie".

Interesujące są słowa testamentu, jakimi Ciano ocenia wartość przymierza włosko-niemieckiego. „Nie pertraktowano z nami jako z partnerem — mówi — a raczej jako z niewolnikiem". O stosunku Ciana do Niemców mówią również niemało uwagi, dotyczące zajść 14 marca 1939 r. w przeddzień wkroczenia wojsk niemieckich do Czechosłowacji. Minister spraw zagranicznych Niemiec, hr. Ribbentrop, przedstawił ambasadorowi włoskiemu Attolico maksymalny program niemiecki w Europie środkowej: Niemcy zajmą Czechy i stworzą z nich państwo wasalskie, a Ruś Podkarpacką wydadzą Węgrom. Ciano czyni wobec tego taką uwagę:

„Oś działa jedynie na pożytek jednego partnera, który sam odnosi korzyści ze wszystkiego i występuje wyłącznie z własną inicjatywą, nie oglądając się wcale na drugiego partnera".

15 marca, gdy Praga zajęta została przez wojska niemieckie, zauważa Ciano, że jest to okoliczność bardzo obciążająca, gdyż Hitler zapewnił go, że nie chce ani jednego Czecha. „Interwencja niemiecka — stwierdza — anuluje nie tylko Czechosłowację taką, jaką ją uczynił Traktat Wersalski, lecz i stan prawny, ustanowiony w Monachium i Wiedniu. Jak będziemy mogli dawać wiarę przyszłym zapowiedziom i przyrzeczeniom, które nam będą dawane? Czyżby było bez znaczenia, taić przed sobą, że wszystko to interesuje i niepokoi naród włoski"...

„Nie postępowaliśmy należycie, będąc wobec Niemców zbyt lojalni", mniemał Ciano i to swe zdanie wyjawił Mussoliniemu. Ten był jednak przeświadczony, że dla Włoch otwiera się jedyna perspektywa, więc odnosił się przychylnie do wszystkiego, co Niemcy czyniły.

15 marca Mussolini nie miał już najmniejszej wątpliwości, że hegemonia pruska w Europie jest faktem dokonanym, a jednak nie wahał się złączyć z Niemcami osobnym paktem. „Powiedziałem Mussoliniemu — pisze Ciano — że pakt ten będzie we Włoszech mało popularny i że się obawiam, iż Niemcy nadużyją go do tego, by tym dobitniej prowadzić swą politykę ekspansji w Europie środkowej".

W lecie roku 1940, gdy rozpoczęto wielką ofenzywę lotniczą na Anglię, skarży się Ciano, że Niemcy dyplomację i politykę włoską pozostawiają w zupełnej nieświadomości. Nawet Mussolini był tym podrażniony i złości swej dał wyraz 11 października 1940, gdy dowiedział się o zajęciu Rumunii: „Hitler stawia mnie zawsze przed faktami dokonanymi. Tym razem ja mu odpłacę równą monetą. Dowie się z gazet, że okupowałem Grecję. W ten sposób nastąpi wyrównanie",

Panu Ciano zdawało się tedy, że wreszcie doprowadził do tego, że Mussolini postępować będzie samodzielnie. Pomylił się wszakże. Miał nadzieję, że wkrótce uda się mu namówić Mussoliniego do rozmówienia się ze specjalnym delegatem Roosevelta Sumner Wellesem, z którym Ciano spotkał się w Rzymie i o którym napisał: „Już nazbyt długo musiałem pertraktować z tym zbiorowiskiem butnych plebeuszów, jakimi są Niemcy, więc umiem tym lepiej ocenić faktycznego gentlemana, którym jest Sumner Welles".

Mimo to Włochy przystąpiły do wojny przy boku Niemiec.

ZSRR zgłasza pretensje

do austriackiej nafty

WIEDEŃ (FA). Na ostatnim posiedzeniu Sojuszniczej Rady Kontrolnej w Austrii wypłynęła sprawa austriackiej ropy naftowej. Delegat Zw. Radzieckiego odmówił jednak dyskusji na ten temat, oświadczając, że nie jest do niej przygotowany.

Sprawa ta wyłoniła się w związku z tym, że Zw. Radziecki zgłosił pretensje do 14 towarzystw naftowych, jako stanowiących własność poniemiecką. Zdaniem delegata angielskiego należałoby produkcję naftową pozostawić Austrii, tak jak w brytyjskiej strefie okupacyjnej w Niemczech, pozostawiono produkcję węgla brunatnego do dyspozycji Niemiec.

Omawiano również sprawę skonfiskowanych statków dunajskich, przy czym delegat amerykański odmówił wydania statków do czasu rozwiązania sprawy żeglugi na Dunaju i innych problemów austriackich.

Angielscy i amerykańscy dziennikarze

podróżują po Śląsku Opolskim

WARSZAWA (PAP). W tych dniach bawiła na Śląsku Opolskim i woj. dolnośląskim wycieczka korespondentów agencji i pism angielskich i amerykańskich, mianowicie p. p. J. Cang („The Times", „Manchester Guardian"), J. De Silva (Reynold News), R. Miller (The Economist), Douglas (Reuter) i Schneiderman (Assiaciated Press).

Korespondenci zagraniczni rozmawiali z osadnikami, z dyrekcjami poszczególnych zakładów, z robotnikami, górnikami i chłopami, Radami Zakładowymi, przedstawicielami władz administracyjnych i samorządowych. Ponadto wzięli oni udział w uroczystości otwarcia mostu kolejowego na Odrze w Opolu.

Umorzenie zaległych świadczeń rzeczowych

WARSZAWA (PAP-dr). Na zasadzie rozporządzenia Min. Aprowizacji i Handlu umorzone zostaną zaległe świadczenia rzeczowe za rok 1944-45.

Trojaczki krakowskie

KRAKÓW (PAP). Żona robotnika metalowego, Kunegunda Kowalska, powiła w szpitalu Ubezpieczalni Społecznej w Krakowie trojaczki. Matka i dzieci są zdrowe. Opiekę nad trojaczkami krakowskimi objęło PCK.

Projek referendum w Bułagarii

SOFIA (FA). Premier bułgarski przedłożył parlamentowi projekt ustawy o referendum i o zwołaniu Zgromadzenia Narodowego w Bułgarii. Art. 12 ustawy mówi o podstawowych zadaniach nowej konstytucji.

Według nowej konstytucji wszyscy obywatele i obywatelki będą mieli jednakowe prawa i obowiązki. Konstytucja gwarantuje wolność prasy, nienaruszalność osobistą i mieszkania oraz wolność sumienia i wyznania. Wojsko będzie wychowane w duchu demokratycznym i podlegać będzie kontroli narodu. Nowa konstytucja gwarantuje własność prywatną, o ile została zdobyta uczciwą pracą. Każdemu obywatelowi zapewnione będzie prawo do pracy i wypoczynku. Ochrona zdrowia będzie obowiązkiem państwowym i społecznym. Ubezpieczenia państwowe będą zapewnione całej ludności pracującej.

„Czystka" na Węgrzech

Usunięto 800 urzędników z Ministerstwa Spraw Zagr.

MOSKWA (ZAP). Agencja TASS donosi z Budapesztu o zakończeniu akcji usuwania faszystów z węgierskiego ministrestwa spraw zagranicznych. Na 800 urzędników 303 zredukowano. Wśród urzędników zredukowanych 224 stawiano zarzuty niedemokratycznego nastawienia, 15 zredukowano ze względu na brak kompetencji i pilności.

Apel Austrii do ONZ

WIEDEŃ (FA). Austriacka Rada Narodowa uchwaliła wystosowanie apelu do ONZ w sprawie załatwienia sprawy wysiedleńców i uchodźców, przebywających na terenie Austrii, i przyśpieszenie tym samym zawarcie traktatu pokojowego z Austrią.

Apel kończy się prośbą o udzielenie zewolenia na wysłanie delegacji austriackiej na sesję ogólną Zgromadzenia ONZ, rozpoczynającą się w dniu 23 września br.

Unia celna 3 państw

Belgii, Holandii i Luksemburga

Między Belgią, Holandią i Luksemburgiem doszło do zawarcia unii celnej, która zespoli gospodarkę tych państw. Również na terenach zamorskich, a więc w Indiach Holenderskich interesy gospodarcze zostaną skoordynowane z interesami 3 państw.

Nowomianowany sekretarz generalny unii dr Jaspar oświadczył, że unia gospodarcza będzie się prawdopodobnie domagała przekształcenia w mniejszym lub większym stopniu gospdarki każdemu państwu.

Kalendarzyk

Niedziela, 28 lipca
Katolicki: Wiktora.
Słowiański: Świętomierza
Historyczny: 1656 Bitwa pod Warszawą ze Szwedami niepomyślna dla Polski.

BYDGOSZCZ

Polski Związek b. Więźniów Politycznych Hitlerowskich Więzień i Obozów Koncentracyjnych podaje do wiadomości, że w dniu 4 sierpnia br. odbędzie się w Bydgoszczy w ramach obchodu 600-lecia I. Pomorski manifestacyjny Zjazd b. Więźniów Politycznych z udziałem delegatów wszystkich województw Rzeczypospolitej Polski".

Komitet Wojewódzki Stronnictwa Demokratycznego w Bydgoszczy podaje do wiadomości, iż w dniach 28 i 29 lipca o godz. 9 w sali malinowej RDK odbędzie się II. Wojewódzki Zjazd Delegatów Stronn. Demokratycznego. W 1-szym dniu Zjazdu zostaną wygłoszone referaty przez członków Centralnego Komitetu Stronnictwa Demokratycznego.

Wstęp na referaty wolny za okazaniem zaproszenia lub legitymacji członkowskiej.

Komitet Odbudowy Grobu Powstańca Wlkp. zawiadamia, że zebranie wszystkich członków Komitetu Wykonawczego odbędzie się we wtorek 30 lipca w lokalu Izby Rzemieślniczej. Uprasza się o punktualne przybycie.

Wszyscy ORMO mają stawić się w dniu 30 bm. na godz. 15.30 popołudniu, w swoich Komisariatach, w sprawie umundurowania i rzeczy dla rodzin.

Bydgoski Chór Męski — w poniedziałek o godz. 8 odbędzie się plenarne zebranie Obecność członków czynnych i nieczynnych konieczna. Sympatycy mile widziani. O liczny udział prosi Zarząd.

IV Kurs Spółdzielczy w Bydgoszczy. Dnia 21 bm. rozpoczął się IV kurs w bydgoskim Ośrodku Szkolenia spółdzielczego dla refer. transport. Zadaniem kursu jest fachowe przygotowanie pracowników spółdzielczych do pracy na odcinku transportu, który w ramach akcji rozprowadzania towarów odgrywa bardzo ważną rolę, bowiem od jego usprawnienia zależy rozwój i opanowanie poszczególnych gałęzi gospodarczych i przemysłowych przez „Społem". Kurs skupił 32 osoby.

CIEKAWSZE AUDYCJE PRZED MIKROFONEM PR W BYDGOSZCZY

BYDGOSZCZ (jf). 27 bm. przed mikrofonem PR w Bydgoszczy usłyszymy pieśni ludowe Niewiadomskiego i Swierzyńskiego, w wykonaniu niejednokrotnie słyszanego z występów przed mikrofonem i miejscowych estrad basa-barytona Ed. Romanowskiego.

Wykonawca swój piękny głos o miękkim przyjemnym brzmieniu potrafił dostosować do pieśni ludowych. Słyszeliśmy Romanowskiego niejednokrotnie w programie utworów operowych (Don Bassilja z op. Cyrulik Sewilski, Skołuba ze Strasznego Dworu itp.). Potężne rozległe brzmienie głosu o przyjemnej barwie świadczy o doskonałości wykonawcy. W pieśniach ludowych p. Romanowski dał wiele swoistego charakteru, lekkości i czystości brzmienia. Usłyszymy go również w poniedziałek 29 bm. o godz. 13 w audycji nadawanej w programie ogólno-polskim. Należałoby p. Romanowskiego częściej wstawić w programy audycji wokalnych naszej rozgłośni. Zdaniem naszym p. Romanowski potrafi bardzo wiele. Wykonawcy jak zawsze dobrze akompaniował p. Polański.

Co? gdzie? kiedy?

TEATR POLSKI

Niedziela: godz. 16 i 19.30 Roxy.
Poniedziałek: Roxy.

POMORSKI DOM SZTUKI

Wystawa Okręgu Poznańskiego — Związku Polskich Artystów Plastyków. otwarta codz. od 10 — 13 i od 15 — 18 Wstęp 5 zł

NAJWAŻNIEJSZE TELEFONY

Komenda miasta M. O.	23-47
Pogotowie Ratunkowe	10-00
Straż Pożarna	11-11
Międzymiastowa	00

DYŻURY APTEK

Pod Koroną, ul. Dworcowa 48, tel. 24-66. **Pod Niedźwiedziem,** ul. Niedźwiedzia 11, tel. 16-53. **Przy Bielawkach, Al. 1 Maja 91,** telefon 23-61.

O czym nam zapominać nie wolno

Otwarcie Wystawy Martyrologii Polskiej — Ciekawe dokumenty dowodem dokonanych zbrodni niemieckich

BYDGOSZCZ (fj). W dniu wczorajszym nastąpiło dokonanie otwarcia „Wystawy Martyrologii Polskiej" na terenie Pomorskiej Wystawy w gmachu b. gimnazjum kupieckiego przy ul. Jagiellońskiej.

W uroczystości wzięli udział przedstaw. władz partii, sądownictwa i nauczycielstwa. Przemówienie wygłosił zast. przewodn. Okręg. Kom. Bad. Zbrodni Niem., mgr Esman, poświęcając kilka słów wspomnieniu strasznych chwil, przeżytych w roku 1939 w Bydgoszczy i obowiązkom, jakie ciążą na pozostałych, mających dowody zbrodni niemieckich utrwalić jako przestrogę w pamięci przyszłych pokoleń.

Następnie prezydent miasta Twardzicki dokonał przecięcia wstęgi, po czym przystąpiono do zwiedzania eksponatów i dokumentów mieszczących się w jednej z sal.

Mgr Esman udzielając objaśnień zaznaczył, iż zbiera się dokumenty, które odzwierciedlić mają dokładny obraz okupacji niemieckiej i równocześnie tworzą akt oskarżenia w imię idei sprawiedliwości. Bilans pracy Okręg. Komisji dał niewątpliwie duże wyniki. Na wystawie, ze względów technicznych zgromadzono tylko nieznaczną ich część. Z dokumentów bardzo wiele miejsca zajmują fotografie wykonane przez Niemców i przedstawiające momenty okrucieństw dokonywanych na Polakach w pierwszych dniach września 39 r. i w miesiącach późniejszych. Nie braknie również zdjęć morderców w mundurach gestapowców. Osobną kolekcję stanowią tablice uwięzionych w murach gestapa bydgoskiego Polaków. W gablotach umieszczono dokumenty rzeczowe w postaci pałek sprężynowych, przyrządów do odbijania nerek, kilka par żelaznych łańcuchowych kajdanów oraz wzbudzające ogromne zaciekawienie skóry ludzkie, wyprawione w niemieckiej fabryce mydła we Wrzeszczu. Dokumenty te są tak przygważdżające, że już ta ilość, jaką zgromadzono, jest poważnym oskarżeniem zbrodniarzy, działających na naszym terenie z A. Forsterem na czele. Mieszkańcom nie tylko miasta i powiatu bydgoskiego, ale i woj. pom. zaleca się zwiedzenie tej ciekawej wystawy, chociażby tylko z tych względów, że wśród wystawionych dowodów jest wiele, które nie zostały jeszcze wyjaśnione. Szczęśliwie złożyło się, że Komisja do Bad. Zbrodni Niem. zorganizowała wystawę tuż przed procesem kata Pomorza — Forstera. Przyczyni się to niewątpliwie do wzmożonego współudziału społeczeństwa w akcji gromadzenia dowodów w nadchodzącym procesie.

Z dnia

To trzeba wyjaśnić!

Do redakcji naszego pisma przybyli goście ze Stalowej Woli, którzy przeczytawszy afisz propagujący przyjazd do Bydgoszczy na wystawę, uwierzyli w to, że zostaną im udzielone 60% zniżki kolejowe na podróż powrotną. Do utrzymania wiary przyczyniła się także uwaga urzędnika w „Informatorze" na wystawie. Cóż, kiedy w żaden sposób nie można było wytłomaczyć tego urzędniczce sprzedającej bilety kolejowe na dworcu, która zgodnie z obowiązującymi przepisami domagała się pokazania owej indywidualnej zniżki. Od władz kolejowych dowiedzieliśmy się, że gdyby Dyrekcja Wystawy zwróciła się do Min. Komunikacji przed otwarciem wystawy po zniżki napewno odniesionoby się przychylnie do wniosku Bydgoszczy.

Ponieważ tego rodzaju wniosek nie wpłynął, mimo obietnicy danej zwiedzającym Bydgoszcz na afiszach, kolej niestety, tego uwzględnić nie może i zniżki pozostaną nadal w krainie złudzeń.

Trzeba jednak tego rodzaju afisze szybko usunąć, względnie postarać się o to, aby kolej przyznawała zwiedzającym wystawę bydgoską zniżki Przyczyniło by się to, do zwiększenia gości także i z dalszych stron kraju.

Z APROWIZACJI

Wydział Apr. i Handlu m. Bydgoszczy podaje, iż od 29.7 do 3.8 46 r można nabyć na karty żywnościowe z lipca br. nast. artykuły: dla kat. I prac. na odc. Nr 12 — 500 g cukru po zł 15 za kg; dla kat. I prac. na odc. Nr 38 —0,020 kg herbaty po zł 600 za kg; dla kat. I prac. na odc. Nr 27 — 1 puszkę soku owocowego wzgl. pomidorowego wagi ca. 1.300 kg w cenie zł 30 za 1 kg.

Kat. II prac. na odc. Nr 13 — 0,400 kg cukru; kat. II prac. na odc. Nr 41 — 0,015 kg herbaty; kat. II prac. na odc. Nr 26 — 1 puszkę soku owocowego. Kat. III prac. na na odc. Nr 25 — 1 puszkę soku owocowego. Kat. I rodz. na odc. Nr 11 — 0,250 kg cukru; kat. I rodz. na odc. Nr 40 — 0,010 kg herbaty; kat. I rodz. na odc. Nr 36 — 1 puszkę soku owocowego.

Kat. II rodz. na odc. Nr 41 — 1 puszkę soku owocowego.

Na karty mleczne z czerwca 46 r. dla dzieci do lat 3 na odcinek Nr 35 — 100 czekolady. Na karty mleczne z lipca 46 r. dla dzieci do lat 3 na odcinek Nr 12 — 115 g kakao.

Kto z konsumentów, wyżej wymienionych artykułów nie pobierze w oznaczonym terminie, traci prawo do przydziałów i nie może rościć żadnych pretensji.

Wszystkie punkty rozdzielcze rozliczą się z powyższych artykułów w nieprzekraczalnym terminie do dnia 8 sierpnia włącznie w Oddziale Kontroli pok. Nr 7.

Wydział Aprowizacji i Handlu m. Bydgoszczy podaje do wiadomości, że dla matek karmiących i kobiet ciężarnych wprowadza się z dniem 1. sierpnia br. dodatkowe karty „M".

Rozdział tych kart na sierpień br. odbywać się będzie od 29 lipca do dnia 10 sierpnia br. włącznie.

Podstawą do otrzymania kart dodatkowych „M" stanowi zaświadczenie wystawione przez lekarzy Ośrodków Zdrowia, Stacji Opieki nad Matką i Dzieckiem, Ubezpieczalni Społecznych lub lekarzy powiatowych.

W tym celu przedłożą: prowadzący meldunki Wykaz mieszkania domu z miesiąca sierpnia 1946 r. z poświadczeniem lekarskim.

Prawo do pobierania karty macierzyńskiej „M" dla kobiet ciężarnych od 5 miesiąca ciąży, dla matek karmiących do końca pierwszego roku dziecka.

Motocykle na starcie

Dziś wielkie zawody el m'nacyjne w Bydgoszczy

Dzisiejsze zawody motocyklowe zapowiadają się niezwykle ciekawie i liczyć należy, że będą się cieszyć niebywałą frekwencją bydgoskiej publiczności. Początek ich nastąpi punktualnie o godz. 15-tej na Stadionie Miejskim. Startujący zawodnicy walczyć będą nie tylko o cenne nagrody, ale również o tytuł mistrza Okręgu Pomorskiego.

Organizacja i kierownictwo wyścigu spoczywa w ręku kpt. sportowego Sekcji Motocyklowej BKS Polonia p. por. Boćka, który niezależnie od tego będzie również startował jako zawodnik.

Na odbytym wczoraj zebraniu Sekcji por. Bociek zapoznał zawodników z obowiązującym wszystkich regulaminem, poza ramy którego nie będzie można wyjść pod groźbą natychmiastowej dyskwalifikacji.

Najlepsze „motory" Pomorza zobaczymy na Stadionie. Startuje ogółem przeszło 20 zawodników, m. in.: Przybyłka (BMW 500 cm³), Kowalski na Nortonie. Karaszewski BMW 350, Bonin, Triumf 250 i Urbanowski na „Dekawce" 125 cm³. Poza tym zobaczymy motocyklistów z Chełmna i Grudziądza. W ciągu całych zawodów speakerować będzie red. Kruszona.

Jednocześnie kierownictwo wyścigów zwraca uwagę, że przy najmniejszym nieporządku wywołanym przez publiczność, zawody zostaną przerwane. Trzeba zrozumieć, że chodzi tu przecież o zapewnienie maksimum bezpieczeństwa zawodnikom i widzom.

Obie kasy Stadionu w dniu zawodów czynne już od godziny 13-tej.

Czytelnicy mają głos

Otrzymaliśmy następujące pismo: „Zwracam się do Szanownej Redakcji z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie w kwestii flagi państwowej Państwa Polskiego.

Otóż chodzi mi o to, czy słusznym i wskazanym jest umieszczanie na fladze państwowej emblematów pewnych związków jak to czyni np. Związek Walki Młodych (flaga z uwidocznionymi na niej pierwszymi literami związku, ZWM wywieszona jest na budynku przy ul. Marcinkowskiego).

Druga kwestia to wywieszanie flagi państwowej w momencie umieszczania jej na gmachach równolegle do muru. Na budynku przyległym do gmachu Teatru Polskiego były umieszczone w dniu 18. VII br. dwie flagi zawieszone z piętra w ten sposób, że u góry (patrząc na flagę) kolor czerwony został umieszczony po lewej stronie co o ile się nie mylę jest niewłaściwe.

(—) T. Markowski
Bydgoszcz, ul. Stroma 31 m. 1

Od redakcji. Stanowisko autora zastrzegającego prawo używania emblematów państwowych tylko Państwu jest słuszne jak słuszne są również uwagi co do drugiego wypadku.

KOMUNIKATY

Zarząd Miejski — Administracja Nieruchomości Poniemieckich i Opuszczonych w Bydgoszczy wzywa najemców i dzierżawców zalegających z zapłatą czynszu za pomieszczenia zajmowane w nieruchomościach podlegających naszej Administracji, do zapłacenia tych należności do dn. 10 sierpnia 1946 r. pod rygorem skutków prawnych.

Równocześnie przypomina się, iż czynsz należy płacić z góry najpóźniej do 10-go każdego miesiąca.

Zarząd Miejski —
Administracja Nieruchomości Poniemieckich i Opuszczonych, ul. Jagiellońska 2.

Na radiowej fali

ROZGŁOŚNIA POMORSKA
Poniedziałek — 29 lipca 1946 r.

6.00 Progr. og.-polski. 6.20 Progr. na dz. bież 6.25 Progr. og.-polski. 8.30 Muz. rozr. 9.00 Wiad. miejsc. i ogłosz. 9.10 Dykt. progr. dla radiowęzł. 9.20 Konc. rekl. 11.45 Pog. roln. „Kalendarz robót ogrodowych na sierpień" — opr. Z. Makowski. 11.57 Progr. og.-polski. 13.25 Muz. obiad. w wykon. ork. PR pod dyr. A. Rezlera z udz. E. Romanowskiego, akompaniuje T. Polański. 14.00 Progr. og.-polski. 14.50 Inf. miejsc. 15.00 Skrz. PCK. 15.10 Konc. symf. 16.00 Progr. og.-polski. 21.00 Konc. solistów. 21.30 Konc. życz. 22.00 Progr. og.-polski. 22.30 Konc. rekl. 22.45 Chwila muz. 23.00 Progr. og.-polski. 23.30 Aktualia i muzyka taneczna.

Z estrady

V Koncert symfoniczny

Arnold Rezler - dyrekcja, Kazimierz Serocki - fortepian

Nieszczęśliwie się złożyło, że program koncertu de facto był czysto niemiecki. Tłomaczyć to sobie należy brakiem odpowiedniego innego materiału, wyniszczonego przez okupanta. Dezyderat poważny pod adresem dyrekcji: jeden lub dwa utwory nie niemieckie na koncercie!

Fr. Schubert (1797—1828) — Wiedeńczyk — autor około 600 pieśni — w dramatach muzycznych okazał się mniej szczęśliwym twórcą. Uwertura do opery „Rosamunde" należy do gatunku porywającej, emocjonalnej muzyki, tęskniącej do bohatersko-rycerskich wzlotów przez kontrast do swego niezaradnego i ułomnego życia. Wykonawcom, szczególnie blasze i drzewu, należą się słowa uznania za czyste i równe zagranie tej uwertury. W. A. Mozart (1756—1791) — też Wiedeńczyk — autor 49 symfonii w filigranowo-rokokowym swym stylu wznosi się bardzo czysto na wyżyny ludzkich bólów i przeżywań, czego dowodem choćby słyszana we czwartek symfonia g-moll (obok C, Es i D najczęściej grana na koncertach). Czteroczęściowa ta symofnia pochodzi z 1788 r. Krótko można określić jej treść jako pełną bólu, refleksji i buntu tęsknicę sowy zryw). II cz. Andante, l.No (oba tematy I cz. Allegro molto, przechodzące w gwałtowny dysonansowy zryw. II cz. Andante, 6/8 pełne jest pożądań i pytajników, opleciona w dalszym pochodzie wspaniałymi figuracjami trzydziestodwójek. III cz. Menuet w przeciwieństwie do innych menuetów mozartowskich, pełnych rokokowej elegancji, owiany jest żądzą walki i dopiero Trio nosi nieco radośniejsze oblicze. W IV cz. (Allegro assai) mamy jeszcze bardziej dziki, pożądliwy, ostry charakter walki z czymś, co b. boli, co jednak chcemy i musimy zwyciężyć! Wspaniała ta symfonia wymaga dobrej obsady kwintetu i, tak jak zawsze u Mozarta, b. czystej precyzyjnej gry wszystkich instrumentów. A. Rezler poprowadził symfonię z umiarem i z wielkim wczuciem się w styl i treść utworu. Osobiście miałem chęć podpędzenia orkiestry w niektórych miejscach, szczeg. w I cz. i nadania większej lekkości, powiewności ósemkom pierwszego tematu. Ogólnie trzeba Koncert R. Schumanna (1810—1856) należy do najpiękniejszych koncertów fortepianowych. I cz. grają niemal wszyscy uczniowie wyższych klas konserwatorium — stanowi też ona skończoną całość. (Pierwotnie i była pomyślana jako samodzielny utwór fortepianowy). Lecz ta III część! Ta najzdradliwsza, przy której ongiś Alfred Cortot w Paryżu wstał od fortepianu.. Piętrzy ona przed pianistą i orkiestrą duże trudności, z których z honorem wyszli nasi czwartkowi wykonawcy. Trudno wymagać od młodego zespołu, by znał wszystkie party koncertowe — przyjdzie to z czasem, przy częstszym akompaniowaniu solistom. Pewne niedociągnięcia III cz. nie były rażące. Kaz. Serocki jeszcze raz dobitnie wykazał, że jest wirtuozem rasowym, wspaniale podchodzącym do fortepianu. Przypuszczam, że w niedługim czasie wysunie się w ogólnej opinii na czoło polskich odtwórców. Doskonale była zagrana kadencja I cz. i z żelazną konsekwencją budował Serocki amfiteatralny pochód harmoniczny III cz., przy czym zaimponowała czystość gry przy dużym tempie oraz dynamika. Bisowa parafraza z op. „Faust" Gounoda-Liszta lśniła perełkowatością bezpedałowych dźwięków przy jasności konstrukcji i umiejętnych skrótach dłużyzn oryginału. Wspaniale też wypadła trudna „repetycja" w Białym Osiołku Iberta, utworze nawskroś oryginalnym, tętniącym ulicą słonecznej Hiszpanii. Ibert obok Blancafort należy do najcelniejszych kompozytorów młodej Hiszpanii.

Na zakończenie usłyszeliśmy K. M. Webera (1786—1826) uwerturę, a właściwie prolog do op. „Eurianthe". Słyszymy w nim jako pierwszy temat śpiew Adolara „Buduję swą przyszłość na Bogu i mej Euriancie..." w drugim temacie pieśń miłosną Adolara o aksamitnym pochodzie, przerwaną wizję zbrodniczych knowań Lisiarta i Englantyny. Koniec prologu, pełen energii i temperamentu, zdaje się wyrażać zwycięstwo. Miłość i wierność zwyciężają wszelkie przeciwności.

Gorące i długo niemilknące oklaski były najlepszą nagrodą dla dyrygenta i wykonawców.

Wł. Bauer

Mały felieton

Tadeusz Szwec

Tytoń przedni - „demokratyczny"

Takie czasem są teraz rewelacyjne wiadomości w gazecie, że można po prostu oniemieć. Przytrafiło się to właśnie dzisiaj mojemu staruszkowi. Gdy usiadłem koło niego, był jeszcze zupełnie normalny. Kończył właśnie przeglądać „Kurierka" i gędził sobie jak zwykle, aż w pewnej chwili raptem zaniemówił i to na długo. Gdy pytaniami starałem się wydobyć z niego, co właściwie mu się stało, co go tak zatkało, wskazał mi tylko palcem miejsce w gazecie, gdzie w rubryce „Wydawnictwa nadesłane" wyczytałem mu pod palcem: Wiadomości Tytoniowe Nr 7—8, Warszawa, Dyrekcja PMT.

— I cóż w tym dziwnego — zapytałem. A gdy dalej mi nie odpowiadał, zacząłem mu tłumaczyć, że Dyrekcja Polskiego Monopolu Tytoniowego wydaje po prostu pismo — miesięcznik, jak można sądzić z numeracji, w którym zapewne omawia problemy tytoniowe, swój stosunek do konsumentów, swoje projekty rozwojowe, plany pracy zapewne itp., czy może nawet i propagandę swoich wyrobów.

— To my — wykrztusił wreszcie grobowym głosem — od roku już przeszło czekamy na to, by oni wydali jakieś porządne, tanie papierosy, jakiś popularny paczkowy tytoń do papierosów, a oni tymczasem wydają pismo? Bawią się w literaturę? Może nawet wiersze piszą na te swoje palące, czy piekące tematy?

— Nie wiem, bo nie widziałem tego miesięcznika. Może jednak propagują swoje wyroby? — zacząłem nieśmiało.

— Więc sądzi pan, że mieliby czelność zachwalać tę swoją tandetę, która już dawno znikła z rynku.

— Nie wiem — zacząłem niezdecydowanie — ale chcąc nie chcąc, musi pan przyznać, że są jednak niezłe papierosy.

Odpowiedział mi, że niestety, nie może zgodzić się ze mną, gdyż on — tak zresztą jak i wielu mu podobnych urzędników — jest obecnie nie palaczem, a pośrednikiem PMT.

— A w czym pan pośredniczy — zapytałem?

— W przenoszeniu papierosów przydziałowych ze spółdzielni do kiosku, na której to transakcji zarobiłem onegdaj 50 zł.

— A ile skrzyń zdołał pan udźwignąć i przenieść?

— Ach nie — zaczął się bronić — to był minimalny wysiłek. Po prostu przeniosłem tylko swój przydział pięćdziesięciu papierosów i na tym zarobiłem tych 50 zł.

— Więc pan po prostu sprzedał te swoje papierosy?

— A cóż miałem robić? Kupić nie mogłem, gdyż to wysiłek nie na moją kieszeń, więc sprzedałem.

— Ależ to spekulacja — zacząłem mu udowadniać — bo i Monopol zarabia i pan zarabia i kioskarz zarabia, a wszystko to się skrupia na kieszeni...

...świata spekulantów i kombinatorów, — dokończył zaczęte przeze mnie zdanie — gdyż przyzna pan, żadna żywa istota, należąca do świata pracy, na tak drogie papierosy pozwolić sobie dzisiaj nie może, a pali je tylko spekulant, szabrownik i podobna spółka. I myśli pan — unosił się coraz bardziej — że może zanosi się na jakąś poprawę? Nie panie. Zapowiada się coraz gorzej. W pierwszych przydziałach otrzymaliśmy „Wolność" po dwa złote, teraz od trzech miesięcy poją nas tylko „Bałtykiem" — po trzy złote sztuka, a tylko minie Święto Morza, skończy się „Bałtyk" i zaczną nam sprzedawać papierosy amerykańskie po osiem złotych za sztukę.

— To będzie pan dalej trudnił się przenoszeniem swego przydziału ze spółdzielni do kiosku, a że to papierosy lepsze, więc może więcej pan zarobi.

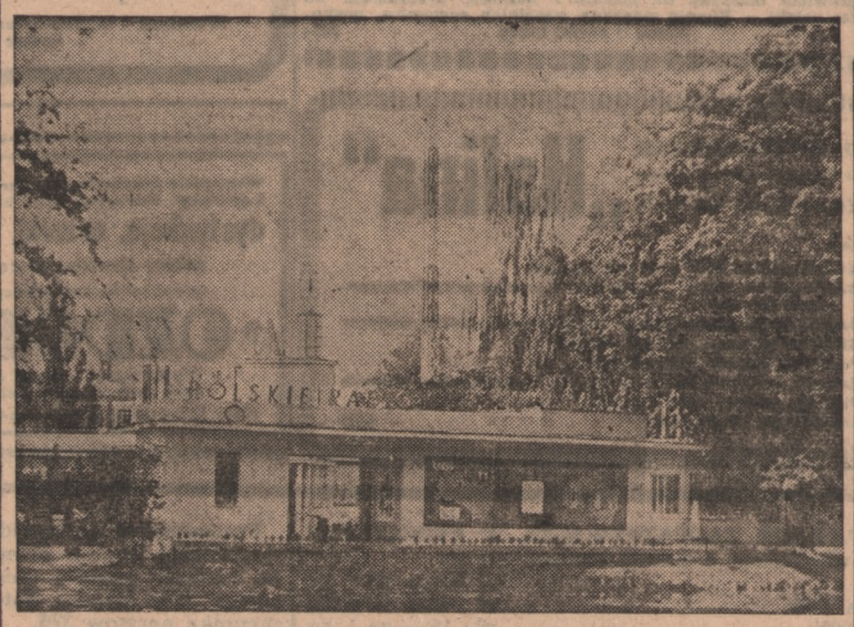
— Ja chcę wreszcie palić! — krzyknął mi do ucha zdenerwowany. Chcę palić dobry tani tytoń, wyprodukowany przez dobrych fachowców, a nie literatów, skalkulowany przez kupców-spółdzielców, a nie przez spekulantów, chcę, by ten tytoń nazywał się „przedni demokratyczny", a nie żadna fikcyjna „Wolność", czy zdradliwy i niebezpieczny „Bałtyk". Ja panie pływać nie umiem i nie będę na stare lata próbował tego nie tylko na Bałtyku, ale nawet w Wiadomościach Tytoniowych.

Pomylił się jednak, bo w tej złości skręcił sobie papierosa z rosyjskiej machorki, która w pewnym momencie wysypała mu się wraz z ogniem papierosa do rękawa, a gdy już ten rękaw porządnie zaczął dymić, on, najniespodziewaniej zerwał się z ławki i zaczął wykonywać rękoma i nogami najbardziej wzorowe pływackie ruchy. Pływał bez Bałtyku, z powodu Wiadomości Tytoniowych, a chciał widocznie dopłynąć do wymarzonej bazy z tytoniem przednim-demokratycznym, bo wysilał się bardzo.

Żubry w łódzkim Zoo

Przechadzki po Wystawie (5)

Hallo! Tu Polskie Radio!



Bydgoszcz, w lipcu

Wstępując na teren Pomorskiej Wystawy Przemysłu, Rzemiosła i Handlu przez główne wejście od Placu Wolności dostrzegamy ponad dachami szeregu pawilonów i koronami drzew smukły kształt 12-metrowego masztu pawilonu Polskiego Radia. Budynek tonie w gęstym listowiu licznych drzew. Ściany zewnętrzne budynku pokryte są od strony wejścia na teren Wystawy plastycznymi planszami. Małe okna nie powalają dostrzec co mieści się wewnątrz. Obchodząc stawek wchodzimy do szerokiego korytarza dzielącego budynek na dwie części. Pośrodku stoi gipsowy model radiostacji toruńskiej. Budzi on szczególne zainteresowanie zwiedzających pawilon. Wisząca naprzeciw modelu tablica objaśnia, iż radiostacja toruńska jest w trakcie budowy. Fundusze na odbudowę płyną ze składek społeczeństwa pomorskiego zrzeszonego w SKRP. Co to jest SKRP objaśnia nas obecna na miejscu przedstawicielka tego Komitetu.

Na trzech dalszych planszach przedstawiono rozmieszczenie radiowęzłów w Okr. Pom. Dyr. RP oraz ilość abonentów lampowych i głośnikowych. Ostatnia plansza przedstawia Okręg Pom. po akcji radiofonizacyjnej zakończonej w czerwcu i podaje, iż Okręg ten liczy 33.000 radioabonentów, z czego najwięcej bo 32,1% przypada na robotników, 22,3% na rolników, 20,55% na urzędników, 10,2% na rzemieślników, 8,0% na kupców i wolne zawody, 6,9% na wojsko, MO, i UB. Statystyka ta ilustruje nam wiernie wartość pracy włożonej przez Dyr. Rozgł. Pom. w akcję popularyzowania radia wśród mas.

Dźwięki muzyki dochodzące z pawilonu, nakłaniają nas do przyjrzenia się zbliska jak pracuje prawdziwa rozgłośnia. Obecny w pawilonie popularny „Staś-Koncertaś" udziela wyczerpujących objaśnień, zaznaczając, iż pawilon stanowi w miniaturze samodzielną rozgłośnię. Na miejscu jest zespół techniczny, obsługujący dział nagrywań, którym dokonuje się nagrywania płyt, reklam i życzeń tylko z terenu Wystawy i dla wystawców. Dział ten mieści się w małym pokoiku, gdzie oprócz aparatu radiowego, mikrofonu, skrzynek z szeregiem wtyczek i znieliczoną ilością przewodów niczego nie dostrzegamy. Puszysta kotara zasłania drzwi, głuszące odgłosy życia z zewnątrz. Drugi pokój nosi tajemniczy napis: „Studio", w którym jedynym umeblowaniem jest dziwnego kształtu szafka, nazywana fachowo Adaptere. Tutaj jak objaśnia nas Staś Koncertas wygłaszane są bezpośrednio na teren Wystawy zamówione przez wystawców i publiczność koncerty reklamowe, życzenia i audycje. Przeglądając setki płyt dostrzegamy istną muzakę muzyczną. Są tutaj nagrania piosenek ludowych najmodniejszych szlagierów, sentymentalnych tang oraz muzyki poważnej. Staś-Koncertaś zapytany, które płyty cieszą się największym powodzeniem, stwierdza, że tanga. Tuż obok Studia jest jeszcze jeden pokój z napisem na drzwiach „Amplifikatornia". Jest to dział, w którym dokonuje się modulowania głosu nadawanych płyt oraz wygłaszanych życzeń itp. Amplifikatornia jest jak gdyby filtrem, któremu zawdzięczamy, iż muzyka w głośniku ma piękne brzmienie, a głos mówiącego do mikrofonu jest — wyraźny. Technicy demonstrują nam wspólne działanie wszystkich trzech działów. Nadawane dźwięki sprawnie przyjmowane są przez amplifikatornię i oddawane przez przewody do głośników, z których spływają piękne melodie na teren Wystawy. Okolica Pawilonu PR ożywia się. Liczni goście zwiedzający Wystawę zapełniają ławeczki. Raz, poraz któryś z ciekawszych zajrzy do wnętrza, chcąc poznać tajniki studia. Radio zdobyło sobie na terenie Wystawy popularność.

O wielki wysiłek narodu

Dokończenie ze strony 2-ej.

Zwiększenie naszego wybrzeża morskiego wymaga do jego obrony znacznie większej floty od tej, jaką posiadaliśmy przed wojną. Jednakże budowa okrętów wojennych jest niezwykle kosztowna i ten właśnie moment zmusza nas do odłożenia planów budowy pełnowartościowej floty wojennej do lat późniejszych.

Przebudowując Polskę na państwo morskie nie można zapomnieć o podstawowym warunku, jakim jest wychowanie morskie całego społeczeństwa, zainteresowanie go morzem nie jako miejscem letniskowym, lecz jako niezmierzonym polem do twórczej pracy, jako źródło potęgi i bogactwa. Tak wychowane społeczeństwo dostarczy kadry ludzi, którzy po otrzymaniu fachowego wyszkolenia z entuzjazmem przystąpią do pracy morskiej, kładąc podwaliny pod budowę Polski jako państwa morskiego.

Nafta płynie do Morza Śródziemnego

Kolosalne dochody koncernu angielskiego w Persji

Persja jest krajem „naftą płynącym". Ostatnia umowa ze Związkiem Radzieckim oddała duże tereny na północy do eksploatacji mieszanemu towarzystwu Radziecko-Perskiemu. Na południu zaś znajdują się tereny naftowe eksploatowane przez Anglo-Irańskie Towarzystwo Naftowe. Jest to jeden z największych na świecie kombinatów naftowych, posiadający własne rurociągi naftowe ciągnące się do portów Morza Śródziemnego na przestrzeni tysięcy kilometrów i własne okręty dla transportu nafty tzw. tankowce, dalej lotniska, samoloty, stacje radiowe, specjalne koleje żelazne, a nawet co już wydaje się nieco dziwne, własną policję. Gazety irańskie nazywają ten koncern państwem w państwie. Daje on kolosalne dochody Anglikom. W 1945 r. wydobył 17 milionów ton nafty. Na terenie całego Iranu rozrzucone są liczne stacje benzynowe i składy Anglo-Iranu. We wszyskich większych miastach znajdują się oddziały firmy, których gęsta sieć stanowi jedną z najpoważniejszych pozycji ekonomicznych i politycznych kapitału angielskiego w Iranie. W przemyśle naftowym pod zarządem angielskim pracuje 100 tysięcy robotników.

Polityka angielska w Persji polega przede wszystkim na obronie naftowych interesów. Anglicy wyczuwają, że ich pozycja staje się coraz słabsza, a stare wypróbowane „tricki" taktyczne hołdujące zasadzie „Dziel i rządź" już nie wystarczają.

Interesy naftowe podpierają Anglicy już dziś wymowną obecnością krążowników u wybrzeży Persji. Czy to jest skuteczny środek, czy wpłynie na podmurowanie pozycji Anglii w Persji — to okaże się niedługo. Jak podają dzienniki zagraniczne — z powodu pobytu krążowników angielskich w zatoce perskiej doszło do awantur i burd. Czynniki oficjalne upatrują w tym geście Wielkiej Brytanii naruszenie suwerenności państwowej i mieszanie się w sprawy wewnętrzno-polityczne.

Historyjki antyczne

Thalesowi przypisuje się takie zdanie: Jestem przeznaczeniu potrójnie wdzięczny: za to, że urodziłem się człowiekiem — nie zwierzęciem, mężczyzną, nie kobietą i Grekiem — nie barbarzyńcą.

* * *

Agesilaos został przez znajomego napotkany, kiedy jeździł z swymi dziećmi na drewnianym koniku.

— Nie zdradź tego przed takim, który nie ma dzieci — prosił go Agesilaos.

OD DNIA 1 LIPCA wszystkie wydziały AMBASADY BRYTYJSKIEJ czynne są pod nowym adresem: Warszawa, Al. Róż nr 1.

(—) P. Howarth
Press. Attache

(4816r)

Zakład ORTOPEDYCZNY Z. Lachowicz
TELEFON 19-41 BYDGOSZCZ, Aleje 1 Maja 22
PROTEZY nóg rąk, APARATY ortopedyczne, GORSETY ortopedyczne, PODKŁADKI pod chore stopy, PASY przepuklinowe i lecznicze OBUWIE ortopedyczne. 4361

Najskuteczniejszy KREM LEDA przeciwko piegom
Lab. L. Koseska Warszawa
Łódź, ul. Andrzeja 51
Do nabycia w Drogeriach Aptekach Perfumeriach

Wytwórnia krawatów i szali „Włókno"
Łódź 6 Sierpnia 2, m. 17
Telefon 171-03
Ceny fabryczne
Stale nowe wzory na składzie
4790

FABRYKA KONFEKCJI
męskiej i dla chłopców
4225r
Bracia Lisieccy
Poznań, St. Rynek 72. Tel. 25-17
poleca pierwszorzędną konfekcję męską, chłopięcą oraz odzież roboczą.

PASTA DO OBUWIA BAŁTYK BYDGOSZCZ
Bezkonkurencyjna
Wytwórnia Chemiczna
R. Downar-Zapolski i Syn
Bydgoszcz, ul. Grodzka nr 4
Prowincja za zaliczeniem 3481

Aromaty owocowe
do lemon.ad, soków, wódek itp.
polecamy
Piotrkowskie Zakłady Chemiczne
Łódź Śródmiejska 22, tel. 200-32

Polecam
sierpy, kosy, westfalki, biało-emaljowane, kuchenki gazowe, dwupalnikowe, siatki druciane do ogrodzeń wszelkich rozmiarów
Skład Artykułów Żelaznych
W. Lewandowski i S-ka
Bydgoszcz, Długa 25, tel. 17-38

GARAŻ — HOTEL — SAMOCHODOWY
Gdańsk, Jana z Kolna 11
Akcesoria samoch., części wymienne silniki samochodowe, uszczelki wszelkich rodzajów itp.
Garażowanie samochodów

Albumy Pamiętniki Notesy
Dyplomy na wszystkie rodzaje sportu
poleca
Wytwórnia Galanterii Introligatorskiej
PIETRZAK
Wrocław Pl. 3-go Maja 5
Na żądanie wysyłam próbny asortyment

Czytajcie I. K. P.

Wyroby Fabryki Techniczno-Chemicznej

„KREMALIN"

pasty do obuwia

w kolorach: czarny, brąz, wiśniowy, ciemno-brązowy oraz biały

zaprawy do podłóg

w kolorach: machoniowa — farbująca oraz bezbarwna

znane i cenione, poleca

Fabryka Techniczno-Chemiczna „KREMALIN" Bydgoszcz, Bocianowo 25, tel. 31-63

STOISKO NA WYSTAWIE

POLECAMY

do natychmiastowej dostawy z naszych chlewów w Szczecinie wagonowo:

konie robocze, krowy, jałówki cielne, buhaje zarodowe, knury i maciorki zarodowe, prosięta i warchlaki

KUPUJEMY

ŻYWIEC RZEŹNY I HODOWLANY

Wojewódzka Spółdzielnia Obrotu Zwierzętami i Przetwórstwa Mięsnego

z odpow. udziałami

w Szczecinie, ul. Armii Czerwonej, róg Pl. Stalina

RADIO-APARATY

Warsztaty naprawy na miejscu

Kino wąsko-taśmowe

Kamery filmowe

FOTO-APARATY

Przybory - poleca - kupuje

DH JUPITER

Bydgoszcz, Stary Rynek 20, tel. 18-65

WYSTAWA DOROBKU GOSPODARCZEGO WYBRZEŻA

GDAŃSK, BIAŁOWIEZKA 1

Otwarcie 25 lipca

4666

Stenotypistki

biegłej poszukuje firma „Elibor"

Bydgoszcz, Chodkiewicza 19

KUPIMY

KOMPRESOR GAZOWY

Oferty do

Państw. Zakł. Wydawn. Szkolnych

Bydgoszcz, Jagiellonska 1.

Uwaga! Nowootwarty!

Zakład radia—röntgena i elektrotechniki medycznej

Henryk Rudak, Bydgoszcz, Pomorska 59/7, t. 3671

Budowa, naprawa, zestrajanie na oselatorze, radioodbiorników, wzmacniaczy, instalacji rozgłośnikowych, radio-węzłów, studii mikrofonowych, nawijanie transformatorów, cewek i dokładne badanie lamp

Dział ELEKTRO-MEDYCZNY: Montaż, naprawa konserwacja urządzeń roentgenowskich i aparatów elektro-medycznych

Dział KINOWY: Budowa, montaż i naprawa urządzeń kinowych

Dział FIZYKI i TELITECHNIKI: Montaż i naprawa aparatów wchodzących w zakres fizyki i Telitechniki

Warsztat i laboratorium wyposażony w najnowocześniejszy sprzęt i aparaty pomiarowe

4665

Powszechna Spółdzielnia Spożywców w Łodzi poszukuje wykwalifikowanych pracowników branży włókienniczych w Łodzi

Podanie z załączonymi świadectwami szkolnymi, życiorysem i referencjami prosimy przesłać pod adresem:

Powszechna Spółdzielnia Spożywców

Łódź, ul. Piotrkowska Nr 31

Wydział personalny

Warunki pracy i płacy do omówienia osobiście 4692r

·1/6r AUTO WOSZ

Akcesoria samochodowe

Bydgoszcz, Jagiellońska 21, tel. 34-78

Gdynia, Abrahama 41 tel. 215-43

PRECYZYJNY WARSZTAT MECHANICZNY

B. TARGOŃSKI

Bydgoszcz, Al. 1 Maja 61 Telefon 20-00

Naprawiam maszyny do pisania i liczenia, przerabiam na układ polski — Kupuję maszyny wszelkich systemów, uszkodzone i części także 3011

FOTO

APARATY-KINA

przybory - filmy - papiery - klisze

kupuje stale

Składnica Fotograficzno - Sportowa

JAN MATRAŚ

Bydgoszcz, Al. 1 Maja 65

4357 Telefon 29-85

STOISKO

Słodka „Jra"

pawilon 10

Szkoła Rzemieślnicza

poleca

wyśmienite ciastka i lody

Fabryka Kosmetyczna

pod Zarządem Państwowym

Bydgoszcz, Zduny 14/16, tel. 13-79 „Halina"

POLECA:

KREM „HALINA" przeciw piegom

BALSAM na włosy „MAG" Nr 1 środek przeciw wypadaniu włosów

BALSAM na włosy „MAG" Nr 2 środek przeciw siwiźnie

KREM nietłusty „BIAŁY PUCH"

Pasta do zębów „HALINA"

Esencja rumiankowa — płyn do rozjaśniania włosów

Płyn na odciski „MOZOLIN"

Sól do nóg „HALINA" 4625

Wszystkie przybory mundurowe dla Wojska, Marynarki, Kolei, Poczty, Leśników, Harcerzy oraz baretki i wstążki orderowe wszystkich odzn.

dystynkcje, orzełki, guziki, pasy, czapki, patki itd.

żetony sportowe wszelkich konkurencji

po cenach bezkonkurencyjnych poleca jedyny specjalny sklep na Pomorzu

»OZDOBA«

Uwaga: Sklep sprzedaży tylko

Dom Handlowy telefon 16-09 BYDGOSZCZ Śniadeckich nr

Wielki wybór różnych artykułów galanteryjnych, ozdobnych, dewocjonalii oraz stosowanych upominków dla każdego na wszelkie okazje

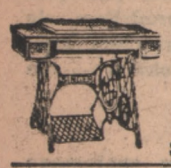
2967r Odsprzedawcom rabaty! Cenniki bezpłatnie

HANDLOWE

Wełnę owczą skupuje po cenie wolnorynkowej „Wełna", Bydgoszcz, 3 Maja 22/7. (3593

Koszule, krawaty poleca Pracownia Krawatów i Koszul w dużym wyborze po cenach hurtowych Edward Krysiak, Łódź, Piotrkowska 136, tel. 137-07.

OKAZJA od 6.800 złotych wózki dziecięce, autka. Maszyny do szycia gwarantowane poleca W. Czachorowski, Skład Maszyn i Wózków, Bydgoszcz, Pomorska 21, wejście Śniadeckich.



Figurki metalowe, popielniczki, kałamarze, biżuterki, przyciski itp. w dużym wyborze, hurt. detal. — poleca Piotrowski, Łódź, Piotrkowska 16. Tel. 191-92. (4798r

Foto radio-aparaty sprzedaje — kupuje Foto-Radio Bydgoszcz, Al. 1 Maja 3. (4577r

Sprzedam okazyjnie maszynę dentystyczną gabinetową na prąd 220 volt. Bydgoszcz, Garbary 30/3, od godz. 8—10 i 18 do 20. (4657

Portrety z każdej fotografii wykonuje artystycznie „EL-CHA-FILM" Warszawa, Jerozolimska 27 Prowincję informujemy listownie. (3264r

Domy, gospodarstwa, place interesa handlowe, przemysłowe korzystnie do nabycia Małek, Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 46. (4540

Fotografie wieczne na porcelanie do nagrobków wykonuje artystycznie EL-CHA-FILM" Warszawa Jerozolimskie 27 Prowincje informujemy listownie (3265r

Barwniki stale kupujemy „Stabil", Łódź, Piotrkowska 39. (4632r

Fotoaparaty małoobrazkowe — Retina - Leica - Contax - Rolleifex i inne kupno — sprzedaż. Jan Pujdak i Ska, Łódź, Piotrkowska 83. (4572r

Sztandary, szaty liturgiczne wykonuje znana artystyczna pracownia haftów. Seredyńska, Łódź, Piotrkowska 275, telefony 107-16, 189-21. Polecam wyroby kościelne metalowo-artystyczne. (3388r

„Rybak" — sieci, haczyki, bawełna, korek, artykuły wędkarskie. Gdynia, Świętojańska 47. (4305r

Znaczki pocztowe — najkorzystniej kupuje — sprzedaje „Rybak". Gdynia, Świętojańska nr 47. (4304r

Taśmę sznurowadłową w każdej ilości kupię Najdek St., Łódź, 6-go Sierpnia 30, tel. 123-86. (4680r

Bieliznę damską, pończochy, w dużym wyborze poleca Zofia Serafinowicz, Łódź, Nowomiejska 4. (4695r

„Pończocha Krajowa" Sp. z o. o., Hurt pończoch, wyrob tekstylnych, Łódź, Nowomiejska 12 — Tel. 100-32 (4149r

Klej kauczukowy do rowerów marki „Victoria" i „Continent" gwarantowany wysyłamy za zaliczeniem „Reklama", Łódź, Piotrkowska 46 (4127r

Włosie końskie (ogony) w każdej ilości kupuje Drążkowski i S-ka, Bydgoszcz, ul. Wyzwolenia 1. (przy Pl. Teatralnym). Płacimy najwyższe ceny

Futra, pelisy, lisy, skórki, futerkowe, materiały włókiennicze, galanterię skórzaną podróżną kupuje — sprzedaje Skład Włókienniczo-Futrzański, Gdynia, Świętojańska 36. (4686r

Zegarmistrze! Sprzedaż części, narzędzi zegarmistrzowskich oraz srebrnej biżuterii, Warszawa, Nowogrodzka 42 m. 16. Prowincja pocztą. (4729r

MIEJSKIE ZAKŁADY ZAOPATRYWANIA W BYDGOSZCZY zawiadamiają o dalszej obniżce cen na:

cukier	zł 178,—	za 1 kg
mąka pszenna 70%	zł 46,—	za 1 kg
mąka żytnia 80%	zł 16,—	za 1 kg
chleb żytni 80%	zł 16,—	za 1 kg
kasza jęczmienna	zł 18,—	za 1 kg
mleko o zawartości tłuszczu 2,7%	zł 17,—	za 1 litr
pomidory I gatunek	zł 50,—	za 1 kg
ogórki	zł 7,—	za 1 kg
kapusta świeża	zł 4,50	za 1 kg
marchew	zł 3,—	za 1 kg
buraki	zł 3,—	za 1 kg
ziemniaki świeże	zł 3,50	za 1 kg

Ceny powyższe obowiązują z dniem dzisiejszym w wszystkich sklepach M. Z. Z. przy ul.:

1. Aleje 1 Maja nr 83
2. 3 Maja nr 14
3. Śląskiej nr 1
4. Jagiellońskiej nr 74
5. Dworcowej nr 5
6. Dworcowej nr 96
7. Wełn. Rynek nr 11
8. Lenartowicza nr 23
9. Poniatowskiego nr 15 (4812r

Państwowa Wytwórnia Prochu w Łęgnowie zakupi książki wchodzące w zakres technologii chemicznej. Zgłoszenia w Biurze Zarządu Bydgoszcz, Krasińskiego 2. (4824r

ROŻNE

Cukiernik do Poznania, samodzielny deserant referencje, zgłoszenia IKP Bydgoszcz pod „Cukiernik". (4635

Uwaga lokale rozrywkowe i muzycy! Pośrednictwo Sekcji Muzyki Rozrywkowej przy Zw. Zaw. Muz. w Bydgoszczy poleca wszystkim właścicielom lokali rozrywkowych pierwszorzędne zespoły koncertowo-jazzowe, solistów, poszczególnych muzyków i śpiewaków-refrenistów. Również mają możność zgłaszać się wolni muzycy. Bydgoszcz, Al. 1 Maja 30, od godz. 9—13 — tel. 29-46, od godz. 13—2 w nocy tel. 21-93. Kier. Zdz. Nowakowski. (4653

Retuszer i retuszerka poszukiwani. Zgłaszać się Bydgoszcz, Grunwaldzka 5/7. (4664

Pracownica domowa potrzebna od zaraz. Zgłoszenia osobiście na ul. Toruńską nr 8 do biura Zakładu Wulkanizacyjnego. (4652

Odnajmę pokój niekrępujący — oddzielne wejście, dobrze zapłacę. Oferty IKP Bydgoszcz pod Pilne. (4616

Czeladnik kominiarski potrzebny od zaraz. Warunki dobre. Gdańsk-Orunia, Stefana Ramułta 9/8. (4597

Inżyniera radiotechnika oraz tylko radiotechników zaangażujemy natychmiast na warunkach korzystnych do pracy na statkach. Firma F. O. R. T. Sopot, Rokossowskiego 37, tel. 520-12. (4796r

Dobrze zapłacę za jeden umeblowany pokój. Oferty: „Pokój" — PAP, Al. 1 Maja nr 27. (4825r

Poszukuję wspólnika(czki) z większym kapitałem do przedsiębiorstwa bezkonkurencyjnego w centrum m. Łodzi. Oferty pod „Oczekujący" IKP Łódź, Piotrkowska 63. (4719r

Fenomenalny jasnowidz-psychografolog trafnie przepowiada. Nadeślij pytania, datę urodzenia, 20 zł. Vapuro, Katowice, skrzynka pocztow 376. (4337r

Gospodyni potrzebna dla nauczyciela na wieś. Oferty IKP Bydgoszcz „Nauczyciel". (4662

Fachowiec gastronomiczny obejmie posadę kierownika stołówki, na żądanie złoży kaucję. Oferty IKP Bydg. pod „666".

POSZUKIWANIA

Żołnierowicz Jadwiga, repatriantka z Łotwy Miława, zamieszk. Wejherowo Św. Jana 7, poszukuje syna Mieczysława.

Poszukuję brata — córki Gadała zamieszkałego na Pomorzu. Wiadomość podać Łódź Zachodnia 66 m. 27, Szupin.

Podlipskiego Zygmunta, syna Jana, urodzonego 17 lipca 1921 roku, poszukuje matka. Słupsk, Niemcewicza 22. (4668

ZGUBY

Zginął pies (roczny wilk) maści szarej, duży, wabi się Lux. Zwrot za wynagrodzeniem. Szudarski, Ziemiopłody, Śniadeckich 30, tel. 2383. (4655

UNIEWAŻNIENIA

Unieważniam zgubione wszelkie dokumenty, wykaz osobisty. Prakseda Więckowska, Bydg., Sowińskiego 22/12. (4658

MATRYMONIALNE

Kawaler trzydziestopięcioletni, przystojny, wysoki, wyższe wykształcenie, na poważnym stanowisku poślubi 22—28-letnią, majętną, przystojną, zgrabną blondynkę. Odpowiedzi z fotografiami pod IKP Inowrocław pod „Samotny". (4815r

Kawaler, lat 32, na państwowym stanowisku, pozna ładną i zgrabną panią. Cel matrymonialny. Oferty IKP Bydg. „712".

Brunetka zgrabna, inteligentna, średniego wzrostu, lat 32, kompletn wyprawę oraz 200.000 gotówki poszukuje na męża sympatycznego, solidnego pana. Łaskawe zgłoszenia „PAR" Poznań, Ratajczaka 7, pod „1404". (4800r

Przystojny brunet, prawnik, poślubi bardzo przystojną blondynkę. Fotka konieczna. Sopot poste-restante „Ogród nad morzem". (4646

Małżeństwa kojarzy szybko, dyskretnie, fachowo. Olbrzymi wybór w całej Polsce w różnym wieku bogatych Pań i Panów. Łódź 1 skrz. 163. (4450

Która z pań pomoże materialnie ukończenia studiów lekarskich. Cel matrymonialny! Listy kierować administracja IKP Poznań, Działyńskich 8, pod „255". (4742r

Kawaler, lat 28, blondyn, wysoki, szczupły wykształcenie średnie, nie tutejszy, pozna tą drogą miłą, kulturalną ładną i naprawdę zgrabną, zrównowarzoną, stałego charakteru, łagodnego usposobienia, nie materialistkę, prawdziwą Polkę, kochającą naturę, estetykę i dom. Pani odpowiadająca powyższym wymogom, niech złoży ofertę z maleńką podobizną do IKP Bydgoszcz pod „303". (4663

Lwowianin-repatriant, kawaler, zamożny, z akademickim wykształceniem, 35-letni, c.-szatyn wysoki, na państwowym stanowisku, pozostając zupełnie samotny pragnie tą drogą poznać panią tutejszych sfer rolniczo-ziemiańskich, kupieckich, przemysłowych, która wskazała by miejsce stałego osiedlenia się i założenia samodzielnego domu. O udzielenie wyczerpujących szczegółów zwracać się proszę pod adresem Łódź 10 Poste-restante, okazicielowi legitymacji Ministerstwa Przemysłu nr 19. (9826r

REDAKCJA ADMINISTRACJA Bydgoszcz ul. Marsz. Focha 20
DZIAŁ OGŁOSZEŃ, ul. Jagiellońska 2 (pod arkadami)

o niedoręczenie pismo spowodowane wyższą siłą nie odpowiadamy. Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Za dział ogłoszeniowy Redakcja nie odpowiada

ODDZIAŁY „ILUSTROWANEGO KURIERA POLSKIEGO" W WIELKICH MIASTACH POLSKI
PODODDZIAŁY W WIĘKSZYCH MIASTACH
AGENTURY NA PROWINCJI
DLA POSZCZEGÓLNYCH ZIEM POLSKICH ODRĘBNE WYDANIA „IKP"

OGŁOSZENIA: Drobne po 8 zł za słowo. Poszukiwanie rodzin i pracy 3 zł za słowo. Minimalna opłata za 10 słów.
Ogłoszenia milimetrowe: W tekście 30 zł. Za tekstem 12 zł. Urzędowe i przetargi 12 zł. Nekrologi 10 zł. Tabelaryczne i bilanse 18 zł za 1 mm. Niedziele i święta 50% drożej.
Za terminowe zamieszczanie ogłoszeń administracja nie odpowiada

Drukiem Zakładów Graficznych Państwowych Zakładów Wydawnictw Szkolnych w Bydgoszczy, ul. Jagiellońska Nr 1 5-11401