

Praca na Ziemiach Odzyskanych wre wszędzie zgodnym rytmem współzawodnictwa. Ale obszar nadmorski  
nie da się wyprzedzić włókniarzom i górnikom.

Szukamy przodowników pracy na morzu i dla morza. Ujawnimy ich wkrótce na łamach naszego organu.



## TRZEŹWY PATRIOTYZM NA TLE TRZECIEGO ZJAZDU ZIEM ODZYSKANYCH



W Szczecinie w dniach 7, 8 i 9 września obradował III-ci Zjazd Przemysłowy Ziemi Odzyskanych. Był on rekapitulacją osiągnięć gospodarczych na tych ziemiach. Aspekt morski Zjazdu był tak wybitny, że pióro nasze nie może przejść nad jego przebiegiem do porządku dziennego bez omówienia szczegółów.

Jakkolwiek dominantą Zjazdu był rejon szczeciński, jakkolwiek Szczecin, jako port, wyrasta w związku z przejęciem go przez władze polskie do roli dominującej, tym nie mniej Zjazd obejmował swym zasięgiem całe zaplecze z gospodarką na Ziemiach Odzyskanych na czele.

Polska weszła na szeroki gościniec między narodowej współpracy gospodarczej i pokojowej, jak to podkreślił w swym przemówieniu przewodniczący Zjazdu, wiceminister Rumiński. Problemy naszego przemysłu, handlu i transportu przestały być zagadnieniami wewnętrznej polityki gospodarczej. Na tym tle Szczecin, jako port i cały obwód szczeciński wyrastają

po nad zagadnienia, jakie zakreślił sobie Komitet Aktywizacji Regionu Szczecińskiego. W Polsce obecnej nie będzie problemów samodzielnego Szczecina, czy samodzielnego Śląska, jak to było w dobie sanacyjnej. Natomiast stnieć będzie problem Śląska, związanego z Odrą, portem Szczecina i jego przemysłem, narównie z problemem wybrzeża, ciągnącego się od Elbląga po Świnoujście, związanego z przemysłem zaplecza, to jest Wielkopolski, zemi Lubuskiej, Pomorza Wschodniego i Zachodniego. W tej konstelacji nastąpi złączenie Ziemi Odzyskanych z Macierzą w jeden kompleks gospodarki narodowej, która w planie trzyletnim znalazła właściwy wyraz.

Zadaniem Zjazdu było podsumowanie osiągnięć przemysłowych i gospodarczych, porównanie rezultatów z projektem, skonfrontowanie wyników z planowaniem. Rezultaty te stanowią etap pracy, związanej z całokształtem rozwoju gospodarki polskiej, która wkłada na tory przebudowy państwa rolnego na państwo rolniczo-przemysłowo-morskie.

Zjazd poprzedziła defilada młodzieży szkolnej przemysłowej, która w liczbie przeszło 10 tysięcy przybyła na te dni do Szczecina. Defilada była rewą tężyzny i prężności Polskiej demokratycznej, która troskę o młode pokolenie, o jego wychowanie i wyszkolenie postawiła na plan pierwszy, rozumiejąc, że bez młodego narobku uświadomionych, zdrowych, tęch fizycznie i moralnie pracowników, Polska nie miałaby warunków rozwoju. Defilada miała niezwykłą wymowę. Zamast aspirantów do wolnych zawodów, zobaczyliśmy wielotysięczną rzeszę młodzieży przemysłowej. Zamiast przyszyłych wiecznych studentów, wypełniających mury uniwersytetów i szkół wyższych atmosferą burszenszafistów, zobaczyliśmy zastępy młodzieży, wypełniającej wesółym rozgwarem hale fabryczne i mury uczelni przemysłowych. Zo-

baczyliśmy młodzież, szykującą się do objęcia warsztatów pracy, które czekają na nią, gwarantując zdobycie stanowiska w społeczeństwie, młodzież związaną z warsztatem od zarania, od chwili wstąpienia na uczelnię. Udział młodzieży w Zjeździe był piękną manifestacją, rozumnym akcentem, świadectwem wkładu jej w przyszły rozwój Ziemi Odzyskanych, które wiąże się coraz ściślej z Macierzą.

Ktokolwiek odnosił się pesymistycznie do systemu planowania, do potrzeby planowania na przyszłość, ten musiał nabrać optymizmu na III-cim Zjeździe Przemysłowym Ziemi Odzyskanych. Plan został wykonany, a nawet przekroczony naogół. Reasumacja osiągnięć była prawdziwa, szczerą. Nie było fabrykowania statystyki. Nie trzeba było posługiwać się nią, jako drugim stopniem kłamstwa na potrzeby radosnej twórczości. Mówiono o wynikach bez zastrzeżeń i niedomówień. Tam, gdzie plan nie został wykonany, jak np. w żegludze na Odrze, mówiono jasno i wyraźnie. Twardo, po męsku konstatowano fakty, szukano właściwych dróg zaradzenia złemu, wypowiedziano otwartą walkę w dążeniu do poprawy stanu. Zjazd był konstatacją faktów bez obłudy, bez szminki. Było to sprawozdanie z pola walki o nową Polskę, gospodarczo silną, finansowo niezależną od obcych sił i rezerw. Walka toczy się jeszcze. Przeważymy ją według najnowszych zasad taktyki i strategii. Na słabsze odcinki rzucamy rezerwy pracy i kapitału, nie dopuszczając do zatrzymania na martwym punkcie, nie zaniedbujemy żadnego odcinka na szlaku rozwoju gospodarczego, w drodze do dobrobytu.

Zjazd uczył i wyróżnił przodowników pracy. Poznaliśmy ich w osobie górnika Wincentego Pstrowskiego, reemigranta z Francji i w osobie przodownicy z zakładów „Polska Wełna“, Bronisławy Leńczuk. Zasiadli oni przy stole prezydenckim, przynosząc zaszczyt światu pracy, nie tylko zakładzie Zaborskiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego, z którego wywodzi się górnik Pstrowski, lub „Polskiej Wełnie“ z Zielonej Góry, która wysłała Leńczukową. Szlachetne współzawodnictwo w walce o przekroczenie norm produkcji ma swą głęboką wymowę. Świat pracy zrozumiał głębszy sens walki

o lepsze jutro kraju i narodu. Wyścig pracy zbliża wszystkich do momentu realizacji planu, którego celem jest nie tylko podniesienie stopy życia, ale przede wszystkim postawienie Polski na edbaną gospodarczo, zniszczonej działaniami wojennymi, na odpowiednim poziomie.

Na kanwie troski o Ziemię Odzyskaną, ich rozwój i dobrobyt, budowane były przemówienia mężów stanu, odpowiedzialnych przed Narodem za los 5 milionów obywateli, osadzonych na tej polaci kraju, na Pastowskich rubieżach. Przemówienia te były świadectwem, że Polska dzisiejsza weszła na tory nowej rzeczywistości bez oglądania się na pomoc z zewnątrz, na współpracę obcego kapitału. Były świadectwem, że liczymy na własne siły, na mięśnie i mózgi polskiego robotnika, inteligenta i chłopca. Nie znaczy to bynajmniej, aby Polska oddzielała się chińskim murem od sąsiadów, szła drogą do autarkii. Przeciwnie. Polska jest członkiem rodziny narodów, młujących pokój, dążącym do zdrowej wymiany gospodarczej. Tej wymianie przede wszystkim mają służyć nasze porty z Gdańskiem, Gdynią, Ustką i Szczecinem na czele. Do tej wymiany dostosowany jest cały aparat pracowniczy, stojący w służbie morskiej. Przemysł Ziemi Odzyskanych produkuje dobra do usprawnienia pracy portów, wybrzeża, wymiany gospodarczej i potrzeb rynku wewnętrznego.

III-ci Zjazd Przemysłowy Ziemi Odzyskanych był świadectwem trzeźwego patriotyzmu, który wkroczył na tory realne, w którym miłość dla kraju objawia się w pracy dla narodu i przyszłych pokoleń, w pracy dla dobrobytu mas, które wreszcie na własnej ziemi i we własnej Ojczyźnie znajdą zapewniony byt.

Nowe warsztaty, zakłady pracy, fabryki powstają na Ziemiach Odzyskanych. Są one dla nas otucha na przyszłość. Dla tych, którzy dotąd nie wrócili z tułaczki, nęch będą bodźcem powrotu i zachętą. Młoda Rzeczpospolita da im nie tylko chleb codzienny, pracę wydajną, twórczą i owocną, zarobek w skali potrzeb rzeczywistych, ale i świadomość, że stanąć mogą, tak, jak reemigrant Pstrowski, do wyścigu pracy o dobrobyt kraju, o lepsze Jutro Polski.

S. Z. Z.



# III<sup>-CI</sup> ZJAZD PRZEMYSŁOWY

W obecnym numerze „Morza“ poświęcamy dużo miejsca ostatniemu Zjazdowi Przemysłowemu Ziemi Odzyskanych, który obradował w Szczecinie w dniach 7, 8 i 9 września br. Przemawiają za tym nie tylko względy „marynistsyczne“. Zjazd był wydarzeniem ogromnej wagi dla gospodarczego życia Polski, nabierając charakteru ogólnonarodowego. Po raz pierwszy udało się stworzyć pełny model gospodarczy Ziemi Odzyskanych, model konkretny, skonstruowany mózgiem i rękami polskiego inżyniera i robotnika.

W przemówieniach mężów stanu, którzy brali czynny udział w obradach zjazdowych, była radosna nuta, że planowanie nasze jest czymś konkretnym i zdało egzamin życiowy. W świetle sprawozdań trzyletni narodowy plan gospodarczy nabiera rumieńców życia, jest realną zapowiedzią „Sytości“ dla obywateli i podstawą rozwoju gospodarczego kraju.

Z braku miejsca nie podajemy przemówień in extenso. Nie wątpimy, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu zapozna ze Zjazdem szerszy ogół, jak czyni to Liga Morska, poświęcając Zjazdowi łamy pisma i konspekt pogadanek dla prelegentów.

Przemówienia Premiera Rządu, Wicepremiera i Ministrów miały akcenty, związane z naszą polityką wewnętrzną i zagraniczną i z polską racją stanu.

Wicepremier Gomułka wyraził ubolewanie, że kapitał zagraniczny trzyma wciąż jeszcze polskie siły robocze na uwięzi. Wyraził troskę o los stutysięcznej rzeszy polskich górników i robotników w Nadrenii i Westfalii, pragnących wrócić do Polski. Troska ta znajduje oddźwięk w całym kraju.

Wiceminister Szyr zobrazował tempo rozwoju szkół zawodowych, przysposobienia przemysłowego młodzieży, jako zdrowy pęd młodego pokolenia do zajęcia stanowisk w przemyśle krajowym. Program szkolenia i finansje na ten cel zdążają w zgodnym rytmie, gwarantując pełną obsadę załóg.

Układ o współzawodnictwie między przemysłem włókienniczym i węglowym, to szlachetna rywalizacja świata pracy o palmę pierwszeństwa w przekroczeniu planu produkcji. Troska o pracownika, opieka nad nim, inwestycje urządzeń socjalnych, inwestycje mieszkaniowe, popieranie spółdzielczości, wszystko to musi być

zsynchronizowane, aby świat pracy czuł opiekę pracodawcy, którego oblicze w Polsce demokratycznej zmieniło się radykalnie, gdyż właśnie lud jest gospodarzem unarodowionych zakładów i fabryk.

Najsilniejsze akcenty miało przemówienie ministra Minc. Scharakteryzował on „plan Marshalla“, jako program odbudowy Niemiec. Wyjaśnił, dlaczego nie dał się wprząc w ten plan, napiętnował kłamstwa o dążeniu naszym do izolacji od Zachodu, stwierdził i udowodnił, że Polska jest członkiem organizacji międzynarodowych, że nie ma przeszkód, aby inne kraje, śladem Związku Radzieckiego i Czechosłowacji nawiązały z nami stosunki gospodarcze, oparte na umowach handlowych. Minister Minc scharakteryzował nasz stosunek do pożyczek zagranicznych.

Nie gardzmy nim bynajmniej. Należą się one nam, jako krajowi najbardziej zniszczonemu przez wojnę, najpoważniejszemu eksporterowi węgla. Pożyczki zagraniczne mogą przyczynić się do odbudowy Europy przez inwestycje w Polsce. Międzynarodowy Bank Odbudowy, zgodnie z jego założeniem, powinien udzielić Polsce kredytu.

Czy damy radę bez kapitałów zagranicznych? I na to znalazł odpowiedź minister Minc. Połączone wysiłki świata pracy, skoordynowane z gruntownymi zmianami technicznymi, współzawodnictwo w dziedzinie produkcji, napawa otuchą, że Polska nie da się wyprzedzić na polu pracy i produkcji, że jako czynnik pokoju w świecie, przyczyni się do ustabilizowania stosunków gospodarczych we własnym domu, dając przykład innym, jak pracować dla odbudowy Europy.

Po tych uwagach ogólnych oddajemy głos prelegentom:



## Prace Komisji

Komisja Przemysłowo - Morska, pod kierownictwem ob. podsekretarza stanu Józefa Salcewicza, zgromadziła 120 uczestników Zjazdu, którzy wysłuchali 10 referatów. Są nimi: referat prof. Tadeusza Ocioszyńskiego p. t. „Ogólne założenia problemu stosunku przemysłu do portów“, referat kpt. Bartoszyńskiego—„Współdziałanie przemysłu w odbudowie portów“, referat dr. Olgierda Jabłońskiego—„Zarys programu dla krajowych stoczni morskich“, referat dy. inż. Beczkowskiego p. t. „Możliwości rozwojowe żeglugi na Odrze“, referat ob. Janusza Siemradzkiego—„Port Szczecin i Odra w perspektywie potrzeb hutniczych“, referat inż. Stolarzewicza—„Stosunek rybackie a przemysł krajowy“, referat dr. Kulikowskiego „O rybołówstwie morskim i jego stosunku do przemysłu“, referat inż. Tadeusza Palmicha p. t. „Huta Szczecin — kombinat przemysłowy w Stołecznicy“ referat dyr. Jerzego Michalskiego p. t. „Stosunek zaplecza przemysłowego do portów“ i wreszcie ostatni referat dyr. Askanasa p. t. „O pracach Komisji aktywizacji rejonu szczecińskiego“.

Pod przewodnictwem dyr. Mariana Drozdowskiego obradowała czwarta z kolei Komisja Handlu Zagranicznego. Obecnych na zebraniu Komisji było 91 uczestników Zjazdu. W prezydium Komisji wzięli udział: ob. wiceminister dr. Ludwik Grosfeld i ob. wicedyrektor departamentu obrotu towarowego Poznanski. Na tej Komisji zostały wygłoszone cztery referaty:

1) O możliwościach eksportowych Ziem Odzyskanych — mówił dyrektor departamentu ob. Drozdowski,

2) O organizacji transportu i spedycji Ziem Odzyskanych — mówił ob. wicedyrektor Bura Organizacji Dostaw. Reutt,

3) Perspektywy obciążenia portów — opracował dyr. Stanisław Tarski, wreszcie

4) Szczecin jako miejsce targów towarowych oraz jego rola w osi północ-południe — referat dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie ob. Starzyńskiego

W dyskusji nad tymi referatami wzięło udział 15 osób. W referacie o możliwościach eksportowych Ziem Odzyskanych prelegent omówił znaczenie Ziem Odzyskanych w ogólnym eksporcie Polski, warunki usprawnienia tego eksportu oraz formę właściwej pracy aparatu handlu zagranicznego.

Referat o transporcie i spedycji podkreślił znaczenie sieci komunikacyjnej Ziem Odzyskanych, scalonej z systemem komunikacyjnym całego państwa — rzecz niezbędna dla realizacji programu eksportowego i wielkich zadań tranzytowych, stojących przed nami. Ponadto referent ujął zagadnienie współpracy trzech sektorów gospodarczych na odcinku transportu i spedycji. Jako zagadnienie specjalne zostało poruszone zagadnienie szlaku wodnego Odra — Dunaj i problem koordynacji prac programowych w tym zakresie.

Perspektywy obciążenia portów były referatem ujmującym zagadnienie transportów masowych w kierunku morza. Referat ten omawiał możliwości wykorzystania pracy nie tylko większych portów, ale również i mniejszych na naszym wybrzeżu. Dyskutanci wnieśli do tego referatu dodatkowo zagadnienie tranzytowe i zagadnienie stref wolnocłowych. Podkreślone zostało współzawodnictwo naszych portów z niemieckim Hamburgiem w sensie obsługi krajów Środkowej Europy.



Do Prezydium Zjazdu zaproszono ob. Bronisławę Leończuk, robotnicę, przedstawicielkę zakładów „Polska Wełna“ w Zielonej Górze i ob. Wincen'ego Pstrowskiego, górnika, reemigranta z Francji, przedstawiciela kopalni „Jadwiga“ w Zabrze.

W szlachetnym współzawodnictwie przemysłu włókienniczego z górnictwem oboje wymienieni przekroczyli przeszło dwukrotnie normy produkcji, a nazwisko ob. Pstrowskiego stało się symbolem wyjątkowej pracy dla kraju.





Premier Józef Cyrankiewicz w towarzystwie wice-premiera Gomułki-Wiesława i ministra żeglugi Adama Rapackiego na defiladzie młodzieży szkół przemysłowych, która w liczbie przeszło 10 tysięcy przybyła na zwiedzenie Szczecina, portu i miasta.

## Przemówienie premiera Józefa Cyrankiewicza (w skrócie)

Powrót Polski, powrót narodu polskiego na Ziemię Zachodnią, otwiera przed nami wielką drogę rozwoju społecznego, gospodarczego i politycznego — drogę od zacofanej struktury gospodarczej, od ubóstwa, od organicznie chorego układu politycznego do nowoczesnej struktury gospodarczej, do zamożności, do rozsądnego, prawidłowego, społecznego układu politycznego.

Obok reformy rolnej, obok unarodowienia podstawowych gałęzi gospodarki, obok wejścia na drogę panowania, odzyskanie Ziemi Zachodnich stanowi czwarty filar, — a może i pierwszy filar — drogi Polski ku społeczeństwu.

Wiemy, dlaczego Ziemię Odzyskaną są jednym z filarów tej nowej rzeczywistości. Po pierwsze jest to jedna trzecia obecnego obszaru Polski. Bez nich — jak to słusznie powiedział na jednym ze zjazdów ob. Min. Młoc — Polska byłaby chyba jakimś Księstwem Warszawskim. Powróżyłaby się w naszych dziejach owa tragiczna sytuacja, w której wodzeni byłibyśmy dla jakichś mitów, iluzji i dla cudzych konkretnych interesów za nas, kiedy zapłata za zbrojny czyn żołnierza polskiego i za jego krew było wielkie ożustwo polityczne — okrojone Księstwo Warszawskie. Nie trzeba chyba uzasadniać, że rozmiary napoleońskiego

Księstwa Warszawskiego, że rozmiary Polski na kształt hitlerowskiej Generalnej Gubernii, rozmiary tej Polski, którą gotów byłby nam przehandlować kapitalizm zachodni, że taka Polska nie dawałaby żadnych możliwości niepodległego bytu narodowego.

Po drugie Ziemię Odzyskaną, to Polska uprzemysłowana, Polska o strukturze gospodarczej przemysłowo-rolnej, a więc wyzwolona z półkolonialnej zależności gospodarczej, Polska mająca wielkie szanse dobrobytu, Polska silna. Świadczy o tym już dziś udział produkcji Ziemi Odzyskanych w produkcji ogólnokrajowej.

Po trzecie, Ziemię Odzyskaną, to Polska szeroko wsparta na morzu. Nowoczesna gospodarka Polski, która wyrośnie z procesu jej uprzemysłowienia, jej wzrostu udziału w gospodarce światowej, nie mogłaby szukać dróg na świat przez jeden port choćby największy. Wysłek pracowników technicznych starego wybrzeża pozwolił rozwiązać pierwsze początkowe zagadnienia obrotu międzynarodowego, ale dziś wysłek ten wymaga kontynuacji, rozszerzenia, aktywizacji na całe wybrzeże. Tu w Szczecinie rozpoczyna się praca zakrojona na miarę historyczną.

Polska z 500 km. wybrzeża morskiego i Polska przedwzrostowa z 70 km. wybrzeża morskiego, to są dwie różne Polski, o dwóch tak samo różnych szansach historycznych. Ta druga, to była Polska zacofania, nędzy i braku perspektyw. Ta pierwsza, nasza odrodzona, to Polska pulsująca życiem, Polska na świat portami otwarta, to wbrew trudnościom, wbrew zniszczeniom, pozostawionym przez Niemców, wbrew oporom reakcji krajowej i równocześnie do tkliwym oporom reakcji międzynarodowej, Polska postępu i zamożności, Polska wielkiej szansy historycznej.

Wreszcie Ziemię Odzyskaną, to obok reformy rolnej i unarodowienia podstawowych gałęzi gospodarki, możliwość i kwadacji przeludnienia rolniczego. Przed wojną mieliśmy około 3.000.000 ludności wiejskiej, nie znajdującej pełnego zatrudnienia w rolnictwie. Na kilometr kwadratowy 110 osób, co przy zacofanej strukturze rolniczej naszego kraju musiało dawać rezultaty rozpaczliwe. Dzisiaj zarówno tereny rolnicze Ziemi Odzyskanych, jak i chłonność przemysłu Ziemi Odzyskanych na siłę roboczą, pozwalają w sposób zasadny i uzdrowić strukturę naszego rolnictwa, a tą drogą także strukturę całej naszej gospodarki narodowej. Dzięki temu w konkretnej realizacji sojuszu chłopsko-robotniczego i właśnie tylko w sojuszu z robotnikiem chłop stał się prawdziwym współgospodarzem Ziemi Zachodnich, korzystającym w całej rozciągłości z dobrodziejstw, z bogactw tych ziem.

I wreszcie Ziemię Odzyskaną, to zagęszczenie i ulepszenie naszej sieci komunikacyjnej. W sumie Ziemię Odzyskaną, to Polska o prawie dwukrotnie rozwiniętej i właściwie rozmieszczonej sieci komunikacyjnej, szarmonizowanej wewnętrznie i w swych obrotach międzynarodowych.

W ciągu dwóch i pół lat zaludniłyśmy te ziemie. Żyje tu i pracuje 5 milionów Polaków.

## Przemówienie wicepremiera Gomułki - Wiesława, Ministra Ziem Odzyskanych (w skróceniu)

Zadania dzisiejszego Trzeciego Zjazdu Przemysłu Ziem Odzyskanych podobnie jak i dwu poprzednich Zjazdów, sprowadzają się do wzmocnienia powszechnego wysiłku narodu polskiego dla odbudowy kraju, dla realizacji trzyletniego planu gospodarczego i systematycznego podnoszenia produkcji naszego gospodarstwa narodowego. Te zagadnienia stanowią główną treść polityki rządu, w nich bowiem mieści się rozwiązanie takich problemów, jak poziom stopy życiowej narodu, wzmocnienie bezpieczeństwa granic państwa, rozwój oświaty, nauki, kultury itp. sprawy.

Zniszczona, spalona i zrujnowana Polska, stanąwszy przed gigantycznym zadaniem podniesienia się z gruzów wojny i okupacji, miała w tym czasie do wyboru dwie drogi, dwie koncepcje: albo oddać się złudnym nadziejom i wyczekiwać na pomoc zewnętrzną, na dolary, albo oprzeć plany odbudowy zasadniczo na własnych siłach i możliwościach. Pierwszą z tych dróg nazwałbyśmy dolarową, a drugą narodową, polską drogą odbudowy.

Droga dolarowa oznaczała rezygnację z wiary we własne siły, w zdrowego, patriotycznego ducha narodu polskiego i zdanie się na łaskę i niełaskę pomocy od zewnątrz. Droga dolarowa oznaczała wykreślenie z życia Polski takich nieodrodnych atrybutów niepodległości, jak suwerenność państwowa, ustanowienie własnego prawa i rządu a się według własnej woli. Przy wyborze drogi dolarowej nie mogliśmy przeprowadzić np. unarodowienia przemysłu, nie mogłaby Polska uprawiać polityki, odpowiadającej jej interesom, nie byłaby zdolna do odparcia zakusów na swoje granice zachodnie, nie mogłaby mieć perspektywy rozwoju. Droga dolarowa oznaczała oparcie możliwości odbudowy kraju przede wszystkim na pomocy zewnętrznej, na pożyczkach i kredytach amerykańskich. Nie poszliśmy tą drogą, gdyż oznaczała ona pozbawienie narodu polskiego praw gospodarza we własnym kraju. Wybraliśmy narodową polską drogę odbudowy.

Droga polska oznaczała zaciśnięcie pasa i zakasanie rękawów do pracy. Droga polska oznaczała, że przy górze zwalisk i rumowisk stanął do pracy nasz polski robotnik z kłofem, łopatą i taczkami, stanął z motyką i kielnią i zaczął budować nową Polskę, której obraz przedstawia jego idea. Stanął do pracy nasz twardy, bohater, górnik, chiuba polskiej klasy robotniczej, a czarne damenty, wydobyte jego rękami, stworzyły podwalną całość naszej gospodarki. Rozpalili piece hutnicy i swoją pracą ofiarną zaczęli zaopatrywać Polskę w stal i żelazo, tak niezbędne do odbudowy. Połamane maszyny montował często dniem i nocą nasz metalowiec i stanął przy nich do

pracy, aby dać Polsce produkty swego trudu. Polska droga, szczególnie tutaj na Ziemach Odzyskanych, oznaczała, że na zachwaszczonym ugorze stanął do twardej pracy polski chłop-osadnik i w pocie czoła zaczął wydobywać z niej tak bardzo potrzebne krajowi ziarno. Na zew rządu, nie bacząc na nskie płace i różnorakie braki i niedomagania w zaopatrzeniu, stanęo do pracy przy odbudowie i uruchomienia życia gospodarczego milionów ludzi — robotników, majstrów, inżynierów, dyrektorów, pracowników umysłowych — przepojonych głęboką wiarą w słuszność obranej drogi. Wybraliśmy tę drogę dlatego, aby we własnym domu być pełnoprawnym gospodarzem swego dorobku, abyśmy nie musieli pracować na obcych, zagranicznych kapitalistów i kształtować naszą ekonomię i nasze życie według ich potrzeb i interesów. Nie znaczy to, że nie chcieliśmy pomocy zewnętrznej i że nie zabiegaliśmy o nią. Nie chcieliśmy tylko i nie chcemy sprzedać naszej niezależności narodowej i państwowej za jakiegokolwiek pożyczki czy kredyty. (Długorwałe oklaski).

Z powodzi fazedów i obietnic pomocy Europie przy jej odbudowie wyłonił się konkretny plan anglo-amerykański, zmierzający do odbudowy gospodarczej i politycznej potęg Niemiec. Zgodnie z uchwałą konferencji poczdamskiej wszystko, co dotyczy odbudowy Niemiec, decydowane być winno przez radę ministrów czterech państw — Związku Radzieckiego, Francji, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. Ten fakt, że Anglosasi przy udziale Francji powzięli jednostronne uchwały, dowodzi, iż będą oni chcieli, niezależnie od stanowiska Związku Radzieckiego i brzmienia uchwał poczdamskich, forsować odbudowę Niemiec. Nie jest to zresztą ich pierwszy krok, podważający uchwały poczdamskie.

Gdyby Anglosasi zabiegali tak o odbudowę krajów, zniszczonych przez Niemcy, jak zabiegają o odbudowę Niemiec, to możnaby przypuszczać, że główną troską jest rzeczywiście gospodarcza odbudowa Europy. Po cofnięciu przez rząd Stanów Zjednoczonych pounrowskiej pomocy dla Polski, czyli dla kraju, który najbardziej ucierpiał w wojnie i który Niemcy najbardziej zniszczyły i wyeksploatowały, trudno jest komukolwiek na świecie uwierzyć, że Anglosasi, odbudowując Niemcy, kierują się li tylko względami gospodarczymi. Momenty gospodarcze są dla nich o tyle ważne, o ile zgodne są z ich celami politycznymi, a szczególnie z ekspansją kapitału amerykańskiego.

Nieprawdą jest, że Europa może wyjść z powojennego upadku tylko przez odbudowę Niemiec. Europę można odzyskać przez odbudowę krajów zniszczonych przez Niemcy. Twierdzenie, że bez uprzedniej odbudowy Niemiec nie ma odbudowy Europy, służy tylko za parawan niektórym dyplomatom anglosaskim, za którym kryją oni przed opinią publiczną prawdziwą treść swojej polityki. Anglosaska stawka na zachodnie Niemcy, jako na ośrodek gospodarki europejskiej, to stawka na odrodzenie i odbudowanie niemieckiego imperializmu, to kucie niemieckiego miecza na głowy słowiańskich narodów, a w pierw.



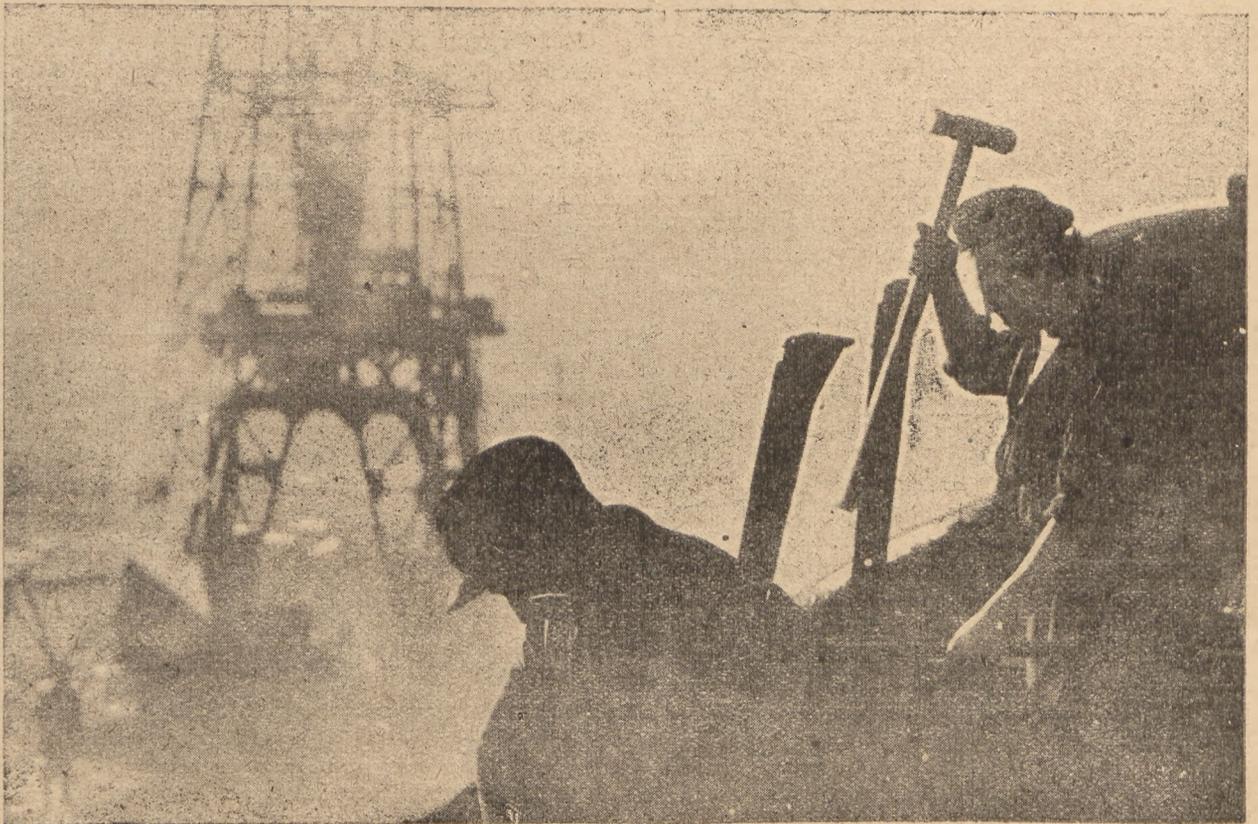
szym rzędzie na głowy Polaków. Polska ma największe prawo do protestu przed całym światem przeciwko dzisiejszej polityce Anglosasów wobec Niemiec, gdyż głos nasz jest głosem sześciu milionów obywateli polskich, którzy zginęli z rąk niemieckich w czasie ostatniej wojny. Przeciwko tej polityce protestują ruiny naszej wioski i wielu miast, ruiny naszych portów i nieodbudowanych jeszcze zakładów pracy, ruiny naszych szkół, instytucyj, szpitali itp. Nie jesteśmy przeciwni odbudowie pokojowych, demokratycznych Niemiec. Jesteśmy przeciwko udzielaniu pierwszeństwa w odbudowie schuchmacherowskiemu szowiniście Niemcom. Jesteśmy przeciwko podnoszeniu poziomu życiowego Niemców ponad poziom życiowy narodów europejskich. Interesy amerykańskich monopolistów nie mogą górować nad dążeniami ludzkości do zbudowania trwałego pokoju na świecie.

Z okazji Zjazdu Przemysłu Ziemi Odzyskanych poświęć jeszcze kilka słów jednej z najważniejszych akcji, przeprowadzanych przez rząd, do jakich należy bez wątpienia akcja uwłaszczeniowa na Ziemiach Odzyskanych. Akcja uwłaszczeniowa prowadzona jest od dłuższego czasu w zakresie osadnictwa rolniczego i w zakresie ruchomości. Na dzień 1 lipca r. b. wydano osadnikom rolnym około 150 tysięcy orzeczeń, stanowiących podstawę do wydania aktów uwłaszczeniowych, t. zw. aktów nadania. Do końca

roku bieżącego Ministerstwo Ziemi Odzyskanych planuje wydanie około 400 tysięcy takich aktów. Obecnie przystępujemy do akcji uwłaszczenia na odcinku gospodarstwa nierolniczego, czyli akcją uwłaszczeniową rozszerzamy na domy mieszkalne, zarówno jedno- jak i dwurodzinne, jak też i na domy czynszowe, wille, warszaty rzemieślnicze i usługowe oraz na drobne przedsiębiorstwa przemysłowe. Akcja ta, która wymagała wielkiej pracy przygotowawczej, w najbliższych dniach wejdzie w stadium konkretnej realizacji.

Środki materialne, pieniądze, są bardzo ważnym elementem wykonania tych planów, lecz nie mogą one zastąpić zapału, wytrwałości i ofiarności w pracy. Świadczą o tym przykłady innych państw. Np. Wielka Brytania otrzymała po ukończeniu wojny 5 miliardów dolarów pożyczki. Za 1/5 część tej sumy Polska wybitnie powiększyłaby swoją produkcję, szczególnie wydobyć węgla i w stopniu o wiele większym niż dotychczas przyczyniłaby się do odbudowy Europy. Anglia natomiast nie tylko nie stanęła na własnych nogach, lecz po skonsumowaniu tej pożyczki zapowiada swym obywatelom, a w pierwszym rzędzie klasie robotniczej, obniżenie stopy życiowej.

Nie dobrze jest żyć na cudzym garnuszku. Lepiej zjadać ze swojego tyla, ile się do niego włoży. Naród polski sam pracuje na siebie i dla siebie, i dlatego pracuje ofiarnie.



Pracują młoty i kilofy przy odbudowie portu szczecińskiego. Tempo pracy wzmaga się z dnia na dzień. Port jest już w całości w rękach polskich.



## Przemawia Minister Przemysłu i Handlu Hilary Minc

Koledzy! III Zjazd Przemysłowy Ziem Odzyskanych odbywa się w okresie, kiedy nad całą międzynarodową, a zwłaszcza nad europejską sytuacją polityczną i gospodarczą ciąży jedno wielkie zagadnienie — zagadnienie odbudowy Niemiec. Parę tygodni temu niezmiernie żywo, a nawet namiętnie dyskutowana była sprawa stosunku poszczególnych państw do t. zw. planu Marshalla, planu, który był nam za prezentowany, jako plan pomocy w odbudowie i rekonstrukcji Europy.

Jeżeli rząd polski i jeżeli cały naród polski najostrzej i najbardziej protestują przeciw takiej odbudowie Niemiec, to nie dlatego, ażebyśmy byli w ogóle przeciwni postawieniu zagadnienia odbudowy Niemiec na porządek dzienny. Nikt rozsądny na świecie i w Polsce nie myślał i nie marzył nigdy o wykreśleniu Niemiec z mapy Europy, nikt rozsądny na świecie i w Polsce nie myślał i nie marzył o tym, ażeby Niemcy zamienić w jakąś środkowo-europejską pustynię, nika w Polsce i na świecie nie stawiał przed sobą takich ludobójczych, sadystycznych i jednocześnie utopijnych celów. Nie dlatego podnosimy nasz głos protestu, że chce się odbudować Niemcy, ale podnosimy swój głos protestu dlatego, że droga, którą wybrano, prowadzi nieuchronnie do odbudowy Niemiec zaborczych, agresywnych, imperialistycznych, zagrażających pokojowi i bezpieczeństwu Polski, Europy i świata.

W tych warunkach jasnym jest, co oznaczałoby dla nas wprzęgnięcie się do t. zw. planu Marshalla. Wprzęgnięcie się do t. zw. planu Marshalla oznaczałoby dla nas:

1) zgodę na odbudowę Niemiec na starej bazie ekonomiczno-socjalnej, zgodę na odbudowę Niemiec prowadzącą nieuchronnie do wzrostu niemieckiej agresji;

2) podporządkowanie naszej gospodarki głównemu celowi planu — zadaniu odbudowy Niemiec;

3) ograniczenie naszej suwerenności gospodarczej, a co za tym idzie i politycznej na rzecz odbudowy Niemiec;

4) przekreślenie naszej wielkiej szansy rozwojowej, polegającej na możliwości likwidacji naszego uścępczenia i na możliwości zamienienia naszego kraju w kraj przemysłowo-rolny;

5) przekreślenie możliwości gospodarczej obrony przed w niemieckiej gospodarczej ekspansji.

Nasze wprzęgnięcie do t. zw. planu Marshalla oznaczałoby to, że własnymi rękoma musimy sobie nałożyć sznur na własne szyje. Rząd, któryby się na to zgodził, nie mógłby się nazywać Rządem Polskim (dlugotrwałe burzliwe oklaski).

Ale jest jeszcze jedna strona tego dodatniego bilansu, która w dzisiejszej sytuacji musi być specjalnie podkreślona. Przedmiotem naszej dumy jest nie tylko to, że zaludniliśmy te Ziemię, że zaoraliliśmy ugora, że puściliśmy w ruch fabryki. Przedmiotem naszej dumy jest także to, że wyrwaliśmy te Ziemię z rąk imperializmu niemieckiego (oklaski). Przedmiotem naszej dumy jest to, że Ziemię tę nie będą nigdy już arsenałem dla niemieckiej agresji (oklaski). Przedmiotem naszej dumy jest to, że Ziemię tę z każdym dnem stają się coraz bardziej pożytecznym orężem Polski demokratycznej w walce o pokój i bezpieczeństwo (oklaski).

Pierwszy obiekt — szczeciński port. Jest jasnym i bezspornym, że Polsce takiej, jaka teraz powstaje, nie wystarczy Gdynia i Gdańsk. Jest jasnym i wyraźnym dla każdego, że Polsce takiej, jaka powstaje teraz, potrzebny jest nowy trzeci wielki polski port. Rząd powziął w tej sprawie decyzję. Zamierzenia rządowe sprowadzają się do tego, ażeby na rozbudowę portu szczecińskiego przeznaczyć w przeciągu najbliższych 2 lat około 6 miliardów złotych (oklaski), uwzględniając w tym rozbudowę i odbudowę portu i uruchomienie szeregu wtórnych inwestycji, potrzebnych dla portu, w szczególności magistral węglowej Śląsk — Szczecin. Mamy osiągnąć zadanie przeładunku węgla w roku 1949 do wysokości pięć i pół miliona ton, przeładunek rudy w roku 1949 — 1 miliona ton. Mamy prowadzić te nasze prace tak, ażeby w roku 1950 zdolność przeładunkowa Szczecina mogła wzrosnąć do siedmiu milionów ton. To jest zadanie realne i to jest zadanie wykonalne. Trzeba nie tracić czasu, trzeba uczynić ze Szczecina portu, obiekt sztandarowy, trzeba osiągnąć te zadania, które przed szczecińskim portem i jego budowniczymi stawia Rząd (oklaski).

Powstaje pytanie, czy w obecnej sytuacji międzynarodowej politycznej i gospodarczej, w obecnej stawce posiadaczy kapitałów zagranicznych na rozbudowę Niemiec, czy w tej sytuacji wskazanym jest

stawianie sobie tak wielkich zadań i czy te wielkie zadania bez dopływu kapitałów zagranicznych są możliwe do wykonania?

Tak. Są możliwe do wykonania. Są możliwe do wykonania po pierwsze dlatego, że chociaż nie wszyscy zdają sobie z tego sprawę, jeżeli chodzi o kredyty przewidziane w planie trzyletnim, to dość poważna — powiadam dość poważna — część tych kredytów w rezultacie już zawartych umów handlowych i gospodarczych, umów przewidujących kredyt warunkowy, dość poważna część tych kredytów już dziś może być uważana za zagwarantowaną.

Są możliwe po drugie dlatego, że w tej naszej ciężkiej pracy nie jesteśmy sami, i że możemy liczyć w okresie wielkich trudności na pomoc, której przykładem jest kredytowa sprzedaż 300.000 ton zboża przez Związek Radziecki w okresie, kiedy odmówiono nam albo zredukowano do minimum przydziały zboża na Zachodzie (oklaski).

Są możliwe po trzecie wreszcie dlatego, że stanowiąmy kraj o nowym ustroju gospodarczym. Prawdą jest, że historia nie zna żadnego nowego kraju kapitalistycznego, który by się poważnie rozwinął przemysłowo bez wielkiej, wydatnej pomocy zagranicznej. Ale my nie jesteśmy krajem kapitalistycznym — my jesteśmy krajem o nowym typie gospodarki, my jesteśmy krajem który posiada źródła akumulacji, niedostępne dla krajów kapitalistycznych, bo myśmy zlikwidowali marnotrawstwo w ekonomicznych, myśmy skoncentrowali naszą gospodarkę przez system planowy, bo my wreszcie mamy możliwość sięgnięcia do niewyczerpalnych zapasów i twórczych rezerw sił ludowych i twórczego ludowego entuzjazmu. (Oklaski).

Jesteśmy krajem wyposażonym tylko w niektóre surowce — krajem, który musi importować surowce dla pracy przemysłu przez pewien czas jeszcze żywność dla życia ludności i materiały inwestycyjne dla dalszego swego rozwoju. Tych inwestycji, tych surowców i tej żywności, dokąd one będą potrzebne nam nie da za darmo. Prawdopodobnie w 1947 roku całość naszego eksportu sięgnie około 300 milionów dolarów. Ale trzeba pamiętać, że w roku 1949 plan zakłada powiększenie tego eksportu do 560 milionów dolarów, czyli chodzi o prawie podwojenie eksportu.

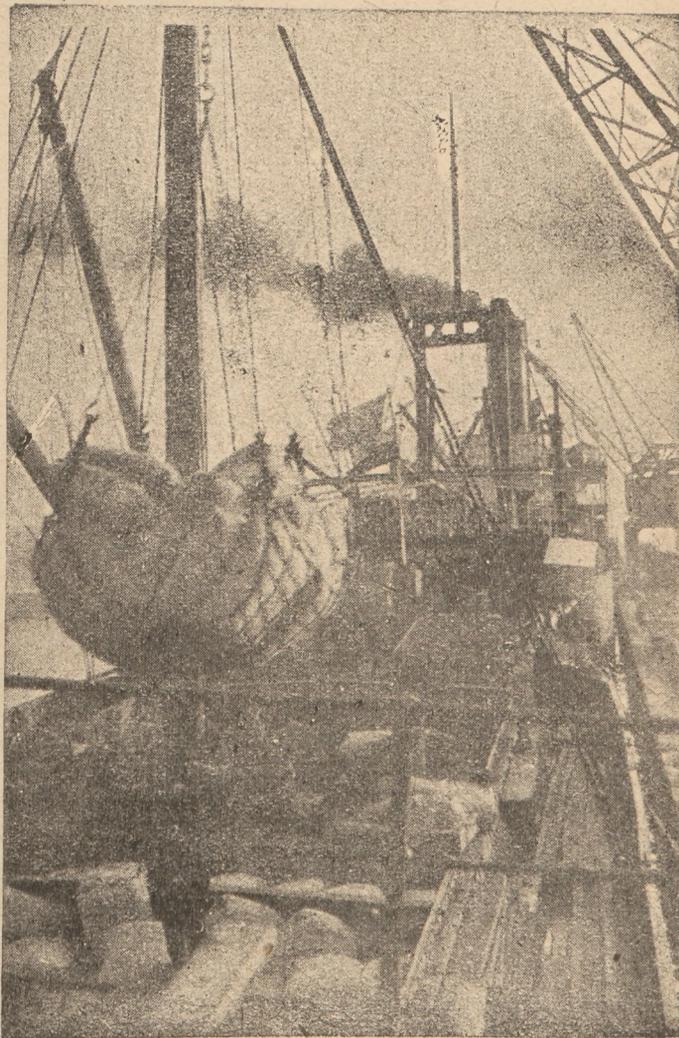
Głównym artykułem naszego eksportu jest węgiel. Ostatnio przychodzi z pomocą włókno, cukier, porcelana, szkło, cement i niektóre wyroby metalowe, ale trzeba zdawać sobie sprawę, że wachlarz artykułów eksportowych musi być niezmiernie szeroko rozwinięty, nie tylko na wyroby przemysłowe, gdyż przemysł nie może nieść na sobie ciężaru całości eksportu, a nasze rolnictwo musi zacząć eksportować. Powoli i stopniowo, w miarę wzrostu produkcji i narastania dochodu całego kraju, muszą się włączać coraz nowe artykuły do naszego eksportu. Mu-

simy wszyscy zrozumieć, że my eksportujemy po to, żeby importować, — że my importujemy po to, żeby produkować i inwestować, — my produkujemy i inwestujemy po to, żeby konsumować. Niema wzrostu konsumpcji bez wzrostu eksportu.

Polski przemysł i kierownicy polskiego przemysłu w postaci żywiołowego ruchu współzawodnictwa i ruchu przodowników pracy uzyskali nową, wielką dźwignię. Tylko ślepy tej dźwigni może nie widzieć, tylko nieudolny z tej dźwigni nie będzie korzystać. My nie chcemy być ani ślepy, ani nieudolnymi.

My chcemy chwycić za tę potężną dźwignię, którą nam dała polska klasa robotnicza. My chcemy osiągnąć systematyczną pracą rewolucję techniczną w polskim przemyśle. My chcemy zbudować i my budujemy suwerenną gospodarkę i politycznie, szczęśliwą, kwitnącą Polskę.

(Huczne oklaski i głosy: brawo).



Ruch w porcie szczecińskim wzmagają się. Wzdłuż brzozy statki przy nabrzeżu, reprezentujące coraz częściej bandery obcych państw.

## Przemawia Minister Żeglugi

Adam Rapacki

Dlaczego właśnie tutaj chcemy zbudować wielki port polski? Właśnie tutaj, bo jeżeli według naczelnej naszej zasady Polsce potrzebne jest całe jej 500-kilometrowe wybrzeże i trzeba, ażeby całe to wybrzeże żyło i zrosnęło z krajem działało, to w tym punkcie wybrzeża potrzebny jest wielki port. Właśnie tutaj, bo tutaj najbliższej do największego, najwyższego basenu polskiej pracy, do Śląska. A nawet jeszcze bliżej — najkrótszą i najlepszą w Polsce drogą wodną Odrę.

I dlaczegoś więcej jeszcze — czas, by polskiego pomostu w Europie zaczęło używać do czegoś więcej niż do zbrojnego przemarszu. Czas najwyższy, czas użyć go w jego właściwej gospodarczej i politycznej roli pomostu łączącego.

I gdybyśmy, tak właśnie myśląc, nakreślili na mapie Środkowej Europy trzy linie łączące: pierwszą linię — węglowo-rudową z południa na północ od Śląska i uprzemysłowionej części Czechosłowacji gdzieś blisko przyszłej arterii Odra — Dunaj do rejonu wielkich portów szwedzkich; linię drugą — od okupacyjnej strefy radzieckiej do rejonu bałtyckich portów Związku Radzieckiego; linię trzecią — poprzecznie linię wschód-zachód, ogólną linię przyszłej wielkiej wymiany międzynarodowej, i gdybyśmy poszukali na naszym wybrzeżu portu, który byłby najbliższy trójkątowi przecięcia tych trzech linii, to tym portem byłby właśnie Szczecin. Ten prosty układ geograficzny, poprawiony o wagę połączeń wodnych Odrę, przedłużonej do Dunaju, wyznacza polski port dla Środkowej Europy. Dlatego tutaj będziemy ten port budowali.

Odpowiedź na pytanie, dlaczego tutaj, jest od razu odpowiedzią na pytanie, jaki to będzie port, jaka będzie struktura jego obrotów, jaka będzie jego specjalność. A więc po pierwsze dla Polski będzie to port przede wszystkim masowy.

Dlatego po uruchomieniu Gdańska i Gdyni tutaj przenosi się waga naszego wysiłku technicznego. Trzeba uzbroić stare nabrzeża, trzeba rozbudowywać i uzbrajać nowe. Nasz plan najbliższy, najkrótszy, bo niespełna półtoraroczny, do roku 1949 przewiduje, po przejęciu najważniejszej części portu szczecińskiego (o czym rozmawiamy ze Związkiem Radzieckim), najpierw rozbudowę jego zdolności przeładunkowej w węgiel do poziomu Gdyni i Gdańska razem, osiągniętego w roku 1946, a ponadto do zdolności przeładunkowej w rudzie miliona ton. Po tym, w następnym roku, przewidujemy dopchnięcie zdolności przeładunkowej portu szczecińskiego do pełnej zdolności przewozowej kolei, uzupełnionej o ponad milion ton wodą.

Wreszcie po roku 1950, po osiągnięciu tych celów, chcemy dopomóc naturalnej arterii ożywej Szczecin — Odra w dalszej rozbudowie i portu. Dopomóc, to znaczy wraz z pracownikami żeglugi śródlądowej, wraz ze stoczniami tej żeglugi odtworzyć tabor, który katastrofalnie z 2.500 barek, które przed wojną krążyły po Odrze, zmniejszył się do niespełna 100 barek. Dopomóc Odrze, to znaczy poprawić żeglowność Odrę, zaniedbywanej przez Niemców przed wojną, a tym bardziej podczas wojny, to znaczy wreszcie wyposażyć port szczeciński w dźwigi pływające.

przeładowujące z wody na wodę. Port szczeciński będzie stawał się coraz bardziej obok Gdyni i Gdańska podstawowym portem przeładunków masowych.

Po drugie to będzie znów port przemysłowy, to będzie w dalszym ciągu ośrodek przemysłu, oparte go na imporcie surowca i eksporcie produktów.

Po trzecie port szczeciński będzie portem tranzytowym dla Środkowej Europy. Oznacza to budowę rozległej przestrzeni wolnej strefy celnej w Szczecinie. Chcemy zainteresować narody basenu nadnaddunajskiego, a szczególnie naród czechosłowacki, naszym portem. Chcemy, ażeby obok przeładunku taniego i sprawnego znalazły tutaj możliwości zainwestowania swych kapitałów i swego doświadczenia w rozbudowie pewnych gałęzi przemysłu portowego. Chcemy, ażeby się tutaj w tym polskim Szczecinie czuli, jak w porcie słowackim i jak w porcie wspólnym. Chcemy także, ażeby i inne narody Środkowej Europy, ażeby cała Środkowa Europa znalazła w porcie szczecińskim obsługę najtańszą i najsprawniejszą.

Szczecin niemiecki nie był ani gospodarczo, ani technicznie przygotowany do tej wielkiej roli, którą przeznacza mu polskie zaplecze. Szczecin był ośrodkiem przemysłowym. Jako port był w dużej części konstelacją małych przyfabrycznych portów, ale jako całość był sprowadzany nie tylko świadomie, był sprowadzany słą gospodarczego układu Niemiec do roli portu lokalnego. Był podręcznym portem Berlina i portem bliskiego rolniczego zaplecza.

Naturalny kręgosłup portu szczecińskiego — Odra — był kręgosłupem wąskim, bo tylko część nieodzyskana Śląska, tylko mała nieodzyskana część dorzecza Warszawy pracowała na Odrze. Był, po drugie, kręgosłupem przełamanym, bo znaczna część taboru odrzańskiego skręcała przed Szczecinem do zachodniego systemu kanałów i nie docierała do Szczecina. Kręgosłup ten, po trzecie, był kręgosłupem krótkim, bo nieprzebudowanym przez polityczną koncepcję współpracy słowiańskiej. Świadoma, długoalowa polityka niemiecka przesuwania na zachód punktu ciężkości niemieckiego przemysłu i przemożna konkurencja Hamburga groziła ustawicznym ściskaniem Szczecina do roli drugorzędного portu importowego. Szczecin nie był i nie mógł być wielkim portem. Bo nie miał za sobą Polski. I jeżeli ktoś gdzieś udaje Temidę i zawązawszy oczy na to wszystko, co się od wieków działo po obu stronach starej granicy, potrząsa wagą, na której chce ważyć prawa moralne według tylko korzyści gospodarczych całej Europy, to i na tę podejrzaną wagę mamy argument do rzucenia: właśnie Szczecin, który właśnie w Polsce jest dla Europy czymś o wiele ważniejszym, o wiele większym, o wiele cenniejszym niż był pod niemieckim zaborem. Ale szkoda rzetelnych argumentów na fałszywą wagę i szkoda czasu na deklamacje. My wiemy, że przy wszystkich moralnych prawach, jakie do tych ziem i do Szczecina mamy, że właśnie Ziemi Zachodniej obok reform społecznych, a raczej nieoderwanie razem z reformami społecznymi, są centralnym problemem naszego bytu i rozwoju narodowego, społecznego i gospodarczego. Dlatego nikt w Polsce o tych ziemiach nie mówi „Kresy“. Dlatego nikt Szczecina w Polsce nie nazywa kresowym miastem, bo choć na granicy — Szczecin jest w sercu Polski (długotrwałe oklaski).

## Przemawia podsekretarz stanu Ministerstwa Przemysłu i Handlu ob. S z y r

Jak wykonano podstawowe zadanie podwyższenia o 50% poziomu produkcji przemysłowej Ziemi Odzyskanych w okresie między Drugim i Trzecim Zjazdem?

Już w czerwcu, a więc w ciągu dziesięciu miesięcy, osiągnięto podwyższenie produkcji o 45%. B. ak danych oficjalnych za miesiąc lipiec i sierpień, ale nie ulega wątpliwości na podstawie cyfr szacunkowych, że cel postawiony został osiągnięty i przekroczony (oklaski).

Przemysł hutniczy przekroczył poziom produkcji sierpnia 1946 r. o 57%, przemysł metalowy o 68%, przemysł włókienniczy o 56%. Min. Minc mówił: „Trzeba — i to jest realne zadanie — aby przemysł węglowy Ziemi Zachodnich osiągnął w przyszłym roku produkcję 19.000.000 ton węgla“. Przemysł węglowy w lipcu osiągnął za siedem miesięcy nie tylko planowaną ilość na ten okres, wynoszącą 10.370.000 ton węgla, ale wydobyl 10.578.000 ton węgla, przekraczając plan wydobycia (oklaski). Plan za miesiąc sierpień jest wykonany, plan będzie wykonany i cyfra 19.000.000 ton węgla będzie przekroczona.

„Trzeba, ażeby przemysł cukrowniczy osiągnął w przyszłym roku na tych ziemiach produkcję 150.000 ton cukru, to znaczy podwojenie produkcji z ubiegłego roku“ — mówił jeszcze min. Minc. Niewiadomo, czy plan ten będzie mógł być wykonany. Przewiduje się, że kampania, która jest obecnie dopiero na początku, osiągnięta zaledwie 135.000 ton cukru. W na leży po stronie Państwowych Nieruchomości Ziemskich, które nie zakontraktowały przewidzianej ilości buraka cukrowego.

„W roku 1947, uwzględniając wzrost produkcji i dalsze wysiedlanie pracowników niemieckich, trzeba będzie na Ziemiach Odzyskanych przyrostu w wysokości 60.000 ludzi“ — mówił min. Minc. Jednak już w czerwcu zatrudnienie osiągnęło przyrost około 74.000, w tym Polaków było już 279.000 w stosunku do 195.000 z Drugiego Zjazdu, a więc o 84.000 więcej. Werbunek sił pracowniczych został wykonany i plan przekroczony.

Min. Minc powiedział na Drugim Zjeździe: „Trzeba sobie postawić na początek skromne zadanie 25—30 tysięcy ludzi w internatach przemysłowych, a z tego połowa na Ziemiach Odzyskanych“. Dzisiaj w Szczecinie na defiladzie widzieliśmy 10 tysięcy członków nowej armii przemysłowej.

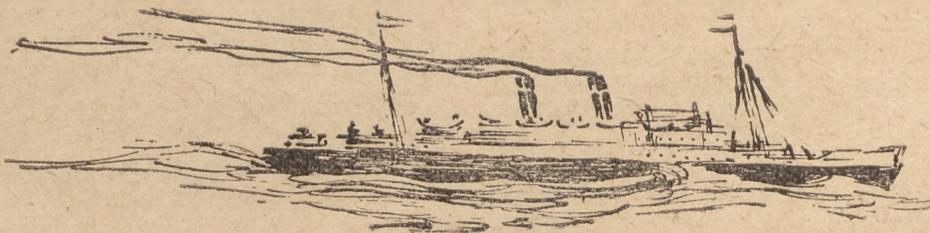
Do końca 1947 r. będzie 83 szkoły tego typu, ze stanem 25.000 uczniów, w tym 14.000, a więc więcej niż połowa, na Ziemiach Odzyskanych.

Pracujemy w ciężkich warunkach, nie korzystamy, jak Niemcy do niedawna hitlerowskie, z olbrzymiej pomocy amerykańskiej, musimy własnym ciężkim wysiłkiem i kosztem chleba codziennego podnosić nasz kraj z ruin i zniszczeń, doprowadzić do tego, że własna rola da nam do syta produktów, że własny przemysł, przemysł uspołeczniony, da nam dostateczną ilość towarów i urządzeń dla kulturalnego życia.

— Rzemiosło liczy już 27 tysięcy zarejestrowanych warsztatów i 65 tysięcy zatrudnionych na Ziemiach Odzyskanych. To są cyfry oficjalne. Spółdzielczość wytwórcza, zorganizowana, zatrudnia za edwie 5000 osób, przemysł prywatny w 2.260 zakładach dołączył 15.000 osób na Ziemiach Odzyskanych. Na podkreślenie zasługuje fakt współpracy 808 zakładów prywatnych z w elkim przemysłem państwowym. Załadują te zatrudniają 10.000 osób. Jest to początek realizacji naszego zarządzenia o planowej współpracy pomiędzy przemysłem prywatnym, spółdzielczym, rzemiosłem i przemysłem państwowym.

W handlu zagranicznym Ziemia Odzyskana odgrywa już pierwszorzędną rolę, stanowią właściwie podstawę polskiego eksportu, i to zarówno dzięki warunkom komunistycznym i portowym, jak i dzięki ilości i jakości swoich wyrobów. Już w tym roku udział Ziemi Odzyskanych w eksporcie będzie wynosił około 50%, w przyszłości udział ten wzrośnie. Około 33% eksportu i tranzytu przechodzić będzie przez port szczeciński.

Byłoby również niesłuszne, gdybyśmy nie mówili o olbrzymich wielomiliardowych sumach, które były wydawkowane dla Ziemi Odzyskanych dzięki ofiarności całego społeczeństwa polskiego. Jest to udział i tych, którzy nie poszli na Ziemię Odzyskaną. Wszyscy obywatele Rzeczypospolitej przyczynili się częścią swojego udziału do wielkiego dzieła odbudowy i zespolenia Ziemi Odzyskanych z Macierzą. Pracownicy przemysłu, składając swojemu Premierowi, Wicepremierowi i Ministrowi Ziemi Odzyskanych, swojemu Ministrówi i nauczycielowi min. Mincowi to sprawozdanie, składają je z niekłamanej radością. Jest to sprawozdanie o trudach, osiągnięciach i brakach jednorocznego okresu. Na naszych oczach zmienia się oblicze polskiej ziemi, realizują się zapowiedzi rządu, sprawdzają cyfry planu, kruszeje opór reakcji i rośnie wiara w niespożyte siły narodu polskiego, a w szczególności w inteligencję, bohaterstwo i wytrwałość polskiej klasy robotniczej (oklaski).



# Przemawia sekretarz generalny Komisji Centralnej Związków Zawod. ob. Sokorski

Trzeci Zjazd Przemysłowy odbywa się pod hasłem przekroczenia planu gospodarczego, jako planu odbudowy naszego kraju.

Związki zawodowe wchodzą do tej szlachetnej walki pod hasłem współzawodnictwa. Powołany został naczelny komitet współzawodnictwa pod kierownictwem tow. Witaszewskiego przewodniczącego Komisji Centralnej Związków Zawodowych. Włókniarze i górnicy już trwają w tej akcji, brygady młodzieżowe rozszerzyły współzawodnictwo na 12 dalszych gałęzi przemysłu. Współzawodnictwo staje się symbolem walki swiata pracy o odbudowę i przyszłość własnego państwa. Nie zawsze jednak ludzie, nawet ludzie pracy, znają sens i istotę współzawodnictwa pracy, zwłaszcza, że wróg nie śpi, zwłaszcza, że działa jeszcze szepała propaganda.

I dlatego trzeba sobie jasno i wyraźnie powiedzieć, o co chodzi.

Problem współzawodnictwa, to problem gospodarki unarodowionej lub w każdym razie gospodarki o przewadze elementów unarodowionych. W warunkach gospodarki kapitalistycznej racjonalizacja pracy była systemem wyzysku, opartym o maksymalną oszczędność czasu, przy zwiększonej wydajności pracy i zupełnym zmechanizowaniu ruchów pracownika. Przy tym wzrost racjonalizacji nie prowadził do wzrostu realnych płac, a przeciwnie do ich obniżenia, mimo nawet rosnącej wydajności robotnika, ponieważ zupełna mechanizacja ruchów człowieka pozwalała zatrudniać robotników prawie bez kwalifikacji, nawet przy bardzo skomplikowanej produkcji.

Jasną jest rzeczą, że postawa ruchu zawodowego wobec tak pojętej kapitalistycznej racjonalizacji pracy musiała być i była negatywna.

Upaństwowienie przemysłu, w warunkach przejścia władzy państwowej w ręce mas ludowych zmieniło zasadniczo stosunek do własnej pracy klasy robotniczej. Praca przestała być źródłem wyzysku a stała się źródłem dobrobytu. Każde zwiększenie wydajności pracy oznacza dzisiaj wzrost bogactwa narodowego, zarówno w postaci bezpośredniej (płace), jak pośredniej (dochód państwa). Stąd też bezpośrednio zainteresowanie klasy robotniczej w maksymalnym zwiększeniu produkcji.

Składowe elementy współzawodnictwa pracy w tych warunkach sprowadzają się do:

- zasady przekroczenia planu (wykonanie planu jest bowiem prostym obowiązkiem zakładu pracy),
- zasady polepszenia jakości,
- zasady przekroczenia norm wydajności grupowej oraz indywidualnej,
- zasady wzrostu realnych płac w miarę wzrostu wydajności pracy,
- zasady oszczędności (potamienia kosztów własnych produkcji),
- zasady wzrostu dyscypliny (zmniejszenie liczby nieusprawiedliwionych nieobecności w pracy),
- zasady wzrostu bezpieczeństwa pracy (zmniejszenie liczby nieszczęśliwych wypadków),
- zasady kolektywności umów o współzawodnictwie, od indywidualnego zobowiązania, poprzez zobowiązanie brygady (zespołu), do zobowiązań obejmujących

całe zakłady pracy i wreszcie całe gałęzie przemysłu, i wreszcie zasady mieszanej kontroli międzygrupowej, czy też międzyzakładowej.

Trzeci Zjazd Przemysłowy posiada dla nas, dla ruchu zawodowego, dla mas pracujących, specjalną wymowę. Odbywa się on w Szczecinie. W mieście granicznym, w mieście, które trzyma straż nad Odrą.

Granice nad Odrą, to przyszłość i potęga naszego kraju. Dla człowieka pracy słowa te posiadają specjalną wymowę. Są to słowa zwycięstwa. Zwycięstwa myśli narodowej, narodowej racji stanu, ucieleśnionej przez masy ludowe.

Klasa robotnicza uczyła się patriotyzmu w trudnych warunkach. Uczyła się patriotyzmu w ogniu walki klasowej. W obliczu zranienia się własnej burżuazji z obozem zdrady narodowej.

Granice nad Odrą naród polski, uosobiony w ludzie polskim i w robotniku polskim, wydarł niemieckiemu okupantowi w twardym trudzie i w ciężkiej walce. W twardej walce nie tylko z okupantem, w twardej walce z własną reakcją. Jest to granica sprawiedliwości historycznej, jest to granica naszej przyszłości.

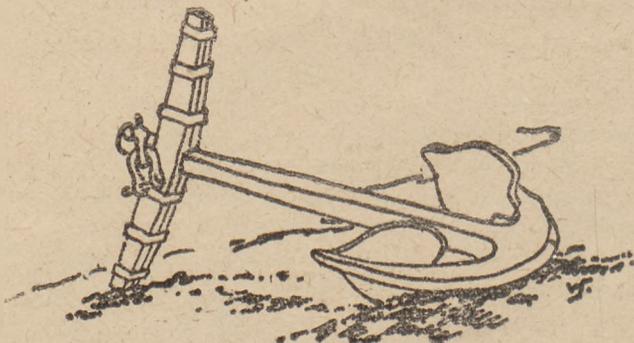
I dlatego wybór Szczecina na III Zjazd Przemysłowy świadczy o wielkiej przenikliwości, żelaznej woli i konsekwencji naszych kierowników nawiązanej państwowej.

Na tym kończymy część sprawozdawczą z III-go Zjazdu Przemysłowego Ziem Odzyskanych. W następnych numerach „Morza“ omówimy niekóre referaty, wygłoszone na Zjeździe, którego postulaty muszą być i będą wykonane, tak samo, jak wykonany będzie trzyletni narodowy plan gospodarczy, podstawa naszego bytu i dobrobytu.

## WYMIANA KULTURALNA POLSKO-RADZIECKA

Jesteśmy w okresie wymiany kulturalnej między Polską a Związkiem Radzieckim, dążąc do wymiany dóbr i dorobku kulturalnego między obu Państwami. Przedstawiciele nauki i sztuki polskiej wyjeżdżają do Związku Radzieckiego z odczytami i produkcjami artystycznymi. My gościmy u siebie zespoły artystów radzieckich, demonstrujących wysoką klasę sztuki we wszystkich dziedzinach.

Prelegentów naszych ogniw organizacyjnych prosimy o uwzględnienie przejawów wymiany kulturalnej w odczytach i pogadankach, kładąc nacisk na duże zasługi uczonych radzieckich w odkryciach i pracach polarnych, którym piśmo nasze poświęci specjalną uwagę w następnych numerach.



# JĘZYK MORSKI

Termin *armator* jest stale nadużywany w słowie i piśmie. Pod pojęciem tym rozumiemy osobę fizyczną lub prawną, będącą właścicielem statku, przede wszystkim linie żegluga. Nazywanie armatorem właściciela jolki sportowej lub jachtu jest przesadą i nieścisłością. Jachty służą szkoleniu kadr i załóg, turystyce i nie mogą być eksploatowane na zasadach handlowych, bo nie odpowiadałyby pojęciom i zasadom jachtingu.

Statku nie dzierżawimy i nie wynajmujemy go, lecz bierzemy w *charter* na określony rejs lub na określony termin od armatora za pośrednictwem *maklera* morskiego.

Nadużywamy terminu *kapitan* nazywając kapitanem *sternika* jolki śródlądowej. Tytuł przysługuje dowódcom morskich jednostek pływających, mającym odpowiednio kwalifikacje i uprawnienia. W żegludze handlowej stopień ten określa stanowisko, a nie szarżę. W marynarce handlowej nie ma wyższego stopnia nad kapitana żegluga wielkiej (a nie „dalekiej” jak go błędnie nazywają).

Kapitanem potocznie zwijemy osoby, prowadzące statki pomocnicze: holowniki, barki, motorówki, a również *szyprow* pierwszej i drugiej klasy, będących kierownikami statków.

W żegludze sportowej, w jachtingu morskim istnieje stopień kapitana *jachtowej* żegluga morskiej. Według obecnych wymogów Polskiego Związku Żeglarskiego stopień ten przysługuje tym dowódcom, którzy uzyskali dyplom P. Z. Z. po odbyciu pływania na Morzu Północnym. Pływanie na Bałtyku wystarcza do uzyskania dyplomu kapitana żegluga bałtyckiej, *małej* żegluga jachtowej.

Pod żeglugą *kabotażową* rozumiemy komunikację przybrzeżną między portami danego akwenu, jak np. Gdańsk — Szczecin z uwzględnieniem portów, leżących na tej trasie.

*Tramping* w żegludze nie jest włączoną, lecz pływaniem bez określonej trasy (linii), lecz na zlecenie od miejsca załadowania do miejsca przeznaczenia ładunku. Rozumując teoretycznie może statek polski uprawiać *tramping* na wodach chińskich nie będąc w kolizji z przepisamiorskimi.

Pod pojęciem *flotyli* rozumiemy zespół okrętów wojennych, będących *związkiem taktycznym*, więc np. flotylla trawlerów, okrętów podwodnych. Natomiast statki, służące do obsługi portów nazywamy *tabor*em morskim lub portowym.

*Bocianie* gniazd (o dziwo!) istnieje nadal na statkach. Obserwator zmienił tylko pozycję i cel obserwacji. Nie wypatruje dziś lądu, lecz bada trasę rejsu, aby statek unikał przeszkód w porę (wraki, góry lodowe). Miejsce jego znajduje się dziś nie na *salingu* jak dawniej, ale na *dziobie* statku. Stąd nazwa obserwatora *oko na dziobie*.

Widnokrąg obserwowany jest również przez oficera *wachtowego*, uzbrojonego w lornetę. Stąd w marynistyce popularne potrety oficerów marynarki z „*lunetą*”.

Kapitan statku rozporządza własnym *mostem kapitańskim*. Ale nie „*mostem kapitańskim*”, co przypomina raczej... *mostek* cielecy.

*Kabina nawigacyjna* jest miejscem pracy prowadzącego statek. Wykreśla się w niej *kurs* statku, koryguje się mapy itp.

*Bałwana* niech straszą na lądzie. Na morzu wolimy mieć do czynienia z falą, jakkolwiek według Magdaleny Samozwaniec, fala jest rodzajem żeńskim *bałwana*.

Rozróżniamy falę *żywą* i *martwą*. Falę żywą tworzy bezpośrednie działanie *wiatru*. Fala *martwa* jest pozostałością fali żywej i istnieje prawem *bezwładności*. Brak jej zasadniczej ozdoby *grzywy*, lub *grzywa* *czuy*. Na tych samych akwenach jest ona dłuższą, ale niższą od fali żywej.

Statek idący pod falę, a więc przeważnie *pod wiatr* pruje, a raczej *ryje* fale. Gdy statek idzie *z wiatrem*, mając *wiatr od rufy*, idziemy z falą.

Gdy szybkość statku jest większa do ruchu postępowego fali, wyprzedzamy falę. Gdy fala przychodzi *od burty*, odczuwamy *przechył*, zwany popularnie *kałysaniem*. Rozumiemy pod tym *poprzeczny*, *wahadłowy* ruch statku, a odczuwamy to, jako nieprzyjemne w skutkach zjawisko, powodujące chorobę *morską*.

Podczas pogody *świeżej*, gdy *wiatr* przybiera na sile aż do *sztormu*, (zwanej popularnie *złą pogodą*, *nawałcią* *burzą*), statek *dzie* *dziobem* do fali. Manewr ten nazywamy *sztormowaniem*.

Na statku nie ma sznurów, szpagatów, ani *powrozów*. Natomiast mamy do czynienia z *linami*, *linkami*, *fałami*, *szotami*, *sztagami*, *cumami*. Liny służące do *podciągania* (podnoszenia) *żagli* nazywamy *fałami*. Liny do *kierowania* *żaglami* zwiemy *szotami*. Liny do *mocowania* statku przy nabrzeżu — to *cumy*.

System *clinowania* *takielunek* jest skomplikowany na *żaglowcach*. To też wprowadzenie nazw dla każdej części *takielunku* jest koniecznością *życiową*. Załoga musi *posługiwać się* językiem morskim, bez znajomości którego wykonanie *komendy* lub *zarządzenia* byłoby niemożliwością.

Szkoły morskie i kursy żeglarskie mają między innymi na celu *unifikację* *komend*, *zarządzeń*, *nomenklatury* i *słownictwa*. *Bezpieczeństwo* *załogi* i statku, *sprawność* *nawigacji*, *wymaga* *znajomości* i *jednolitości* *języka* *morskiego*, bez którego trudno byłoby „*dogadać się*” przy *obsłudze* statku lub okrętu.

# Rejestracja statków

Każdy statek handlowy morski musi posiadać swą przynależność państwową, którą ujawnia przez podnoszenie bandery. Na pełnym morzu bandera ta, to narodowa legitymacja statku. karta wstępu na międzynarodowe szlaki morskie. Uprawnia ona do tych samych przywilejów, jak i nakłada te same ciężary, zarówno na statki wielkich jak i małych narodów. Dla każdego statku bandera jest sprawą zasadniczą. Prawo do niej trzeba uzyskać przed rozpoczęciem żeglugi. Udziela go państwo, w obrębie którego statek jest zarejestrowany i posiada swój port ojczysty, z którego uprawia żeglugę.

Jest rzeczą zasadniczej wagi, aby każdy statek morski posiadał „dowód“ tożsamości, któryby stwierdzał zarówno jego przynależność narodową, jak również jego przystosowanie do odbywania podróży morskich, oraz zawierał zasadnicze cechy, przy pomocy których statek ten każdej chwili możnaby zidentyfikować.

W stosunkach morskich przez długi czas cieszyła się dużym powodzeniem konstrukcja prawna, określająca statek handlowy na pełnym morzu, jako pływającą część kraju, którego bandery używa. Konstrukcja ta niesłychanie ułatwiła wiele rozumowań prawnych, związanych z żeglugą morską, z drugiej strony podkreślała ona, jak dalece interesy, a w pewnej mierze i odpowiedzialność państwa są związane z każdym statkiem na morzu. Dlatego też wprowadzono obowiązek przymusowej rejestracji statków w publicznych rejestrach statków morskich na całym świecie. W Wielkiej Brytanii obowiązek ten został wprowadzony słynnymi aktami nawigacyjnymi w r. 1660 i przetrwał do dzisiaj. Obowiązki temu podlegają tylko statki ponad określony tonaż. (W Polsce statki o tonażu ponad 50 m. sześc.).

W pewnych wypadkach statek morski, gdy chodzi o zabezpieczenie zaciągniętej w stosunku do niego pożyczki, traktuje się z punktu widzenia prawnego jako nieruchomości. W tych wypadkach rejestr statków morskich ma charakter księgi hipotecznej, w której wpisuje się

wszystkie zabezpieczone wartością statku pożyczki.

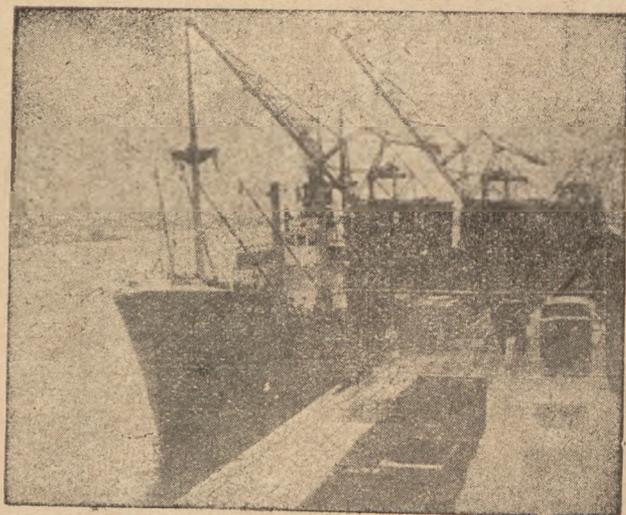
Po wpisaniu statku do rejestru otrzymuje on tak zwany certyfikat okrętowy. Jest to pisemne stwierdzenie, że statek został wciągnięty do urzędowego rejestru danego kraju i ma prawo do używania jego bandery. Certyfikat ten jest urzędowym „dowodem osobistym“ statku. Należy on do podstawowych dokumentów statku i jest wymagany przy tak zwanym klarowaniu statków, to jest załatwianiu formalności związanych z wejściem i wyjściem statku z portu.

Aby uzyskać takie zaświadczenie, właściciel statku (armator) musi złożyć do rejestru statków podane, wykazując swoje prawa własności do statku, oraz dołączyć zaświadczenie stoczni z dokładnym opisem statku, ocenionym jego tonażem oraz podaniem miejsca i czasu budowy. Po złożeniu podania władze administracji żeglugi delegują inspektora technicznego, który dokonuje pomiarów statku, celem ustalenia jego tonażu i innych szczegółów. Po oględzinach sporządza on sprawozdanie, które wraz z projektem certyfikatu, zawierającym wymagane ustawa szczegóły, przesyła władzy rejestracyjnej statku. Na podstawie tego sprawozdania władza rejestracyjna wpisuje statek do rejestru. Statek otrzymuje swój oficjalny numer w rejestrze, a tonaż pomierzony przez inspektora, zostaje uznany za oficjalny i również zostaje wpisany do rejestru. Po tym wpisie stoczni, która budowała statek, otrzymuje polecenie (t. zw. carving note) wycięcia na stalowej konstrukcji statku jego oficjalnych znaków rozpoznawczych. Należy tu wyjaśnić często spotykane nieporozumienie co do terminu „tonaż rejestrowy“. Termin ten stosuje się zwykle do tonażu netto, a więc tylko do tej przestrzeni statku, która jest przeznaczona na ładunek. Tonaż ten w większości wypadków jest podstawą do wymierzania opłat, związanych z żeglugą (wejście do portów, przejście przez kanały morskie i t. p.). I właśnie ten tonaż jest wycięty na kadłubie statków.

Następnie na rufie statku zostaje wymalowana nazwa statku i port macierzysty. Portem przypisania jest port, w którym statek został zarejestrowany. Tak samo po obu stronach dzioba zostaje umieszczona nazwa statku. Po sprawdzeniu przez inspektora, umieszcza się również na burcie znaki zanurzenia, ustalające maksymalną granicę, do której statek obciążony ładunkiem może się zanurzyć.

Po oznaczeniu tych wszystkich szczegółów i wpisaniu ich do rejestru urzędnik wydaje certyfikat okrętowy, zawierający dane wpisane do rejestru, oraz nazwisko kapitana statku.

Statek został więc zarejestrowany i otrzymał swoje obywatelstwo. Tak przedstawia się sprawa urzędowej rejestracji statków we wszystkich krajach. W żegludze morskiej tak, jak i we





wszystkich działach transportu i komunikacji międzynarodowej istnieje silna tendencja w kierunku wprowadzenia jednolitych przepisów i stosowanej praktyki. Istnieją jednak w poszczególnych krajach drobne odchylenia od naszkicowanego powyżej schematu.

Poważne różnice istnieją przy określeniu wymogów, jakim powinny odpowiadać statki, aby mogły być zarejestrowane w urzędowym rejestrze danego kraju.

Jest jasne, że statek angielski nie może być zarejestrowany w Gdyni i uzyskać prawa do polskiej bandery, jeżeli nie będzie odpowiadał wymogom polskich ustaw. Każdy kraj może rejestrować tylko statki handlowe morskie, które uznaje za własne. I właśnie w tej dziedzinie, co uważać za statek własny, istnieją duże różnice. Według polskiego prawa (ustawa z dnia 28.5.1928 r. o polskich statkach handlowych morskich) problem ten został rozstrzygnięty następująco:

Art. 1. Za polskie statki handlowe morskie uznaje się statki uprawiające żeglugę morską, w celu zarobkowania i stanowiące własność państwa, obywateli polskich oraz osób prawnych, które mają siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i w których:

- a) wszystkie udziały w akcjach są imienne;
- b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przekracza 49%;
- c) do każdej z władz, kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej, obcokrajowcy nie wchodzi w stosunku przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym, a w spółkach akcyjno-

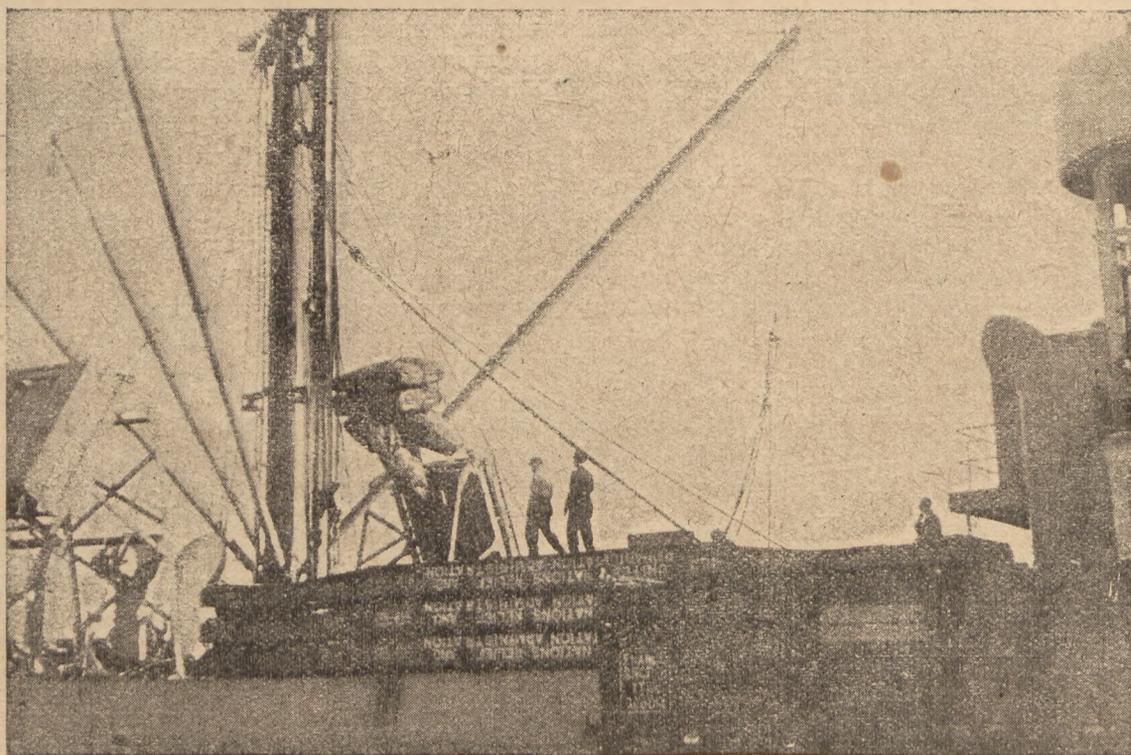
komandytowych nie są ponadto osobiście odpowiedzialni;

d) główny kierownik (dyrektor zarządzający) jest obywatelem polskim.

Kryteria te były ustalane w okresie, gdy przyszlismy na pustę, niezorganizowane Wybrzeże Bałtyku. Musieliśmy rozpocząć pracę od początku i korzystać z cudzego doświadczenia. I dlatego kryteria te były ustalone bardzo liberalnie, aby w służbę rozbudowy naszej floty przyciągnąć obce kapitały. Dzisiaj wobec zmian ustrojowych kryteria te uległy gruntownej rewizji.

Ustawodawstwa morskie angielskie i niemieckie wymagają, aby statki morskie rejestrowane w ich krajach były wyłączną własnością obywateli ich krajów.

W Anglii rejestr statków morskich jest prowadzony przez specjalny urząd rejestracyjny, którego główna siedziba znajduje się w Londynie i który ma oddziały w poszczególnych portach. W Polsce jest on prowadzony przy sądach grodzkich w portach. Nadzór nad żeglugą morską wykonuje państwo przy pomocy specjalnych władz administracji morskiej. Istota tego nadzoru polega na zapewnieniu porządku i bezpieczeństwa w żegludze morskiej, a zwłaszcza w portach. W realizowaniu tego nadzoru rejestr statków morskich jest ważnym elementem. Statki zarejestrowane w urzędowym rejestrze danego kraju podlegają kontroli ze strony państwa, które czuwa, aby statki odpowiadały wszystkim warunkom bezpieczeństwa i przepisom sanitarnym.



Ładowanie statków

# Rozwój floty morskiej ZSRR

(Rozmowa z Mikołajem Nowikowem, zastępcą Ministra Żeglugi Morskiej ZSRR).

Flota Związku Radzieckiego odgrywa coraz w większą rolę w życiu gospodarczym kraju. Okręty sowieckie, płynąc po wewnętrznych wodach kraju, zaspatrują zakłady przemysłowe w potrzebne im surowce, dostarczają materiałów budowlanych odbudowującym się fabrykom i instytucjom, przewożą setki tysięcy pasażerów. Statki ZSRR odbywają dalekie rejsy do wszystkich krajów świata. Nie ma większego portu morskiego, gdzieby nie zawtała flaga statków sowieckich.

Władza radziecka nie odziedziczyła po carskiej Rosji przemysłu budowy okrętów.

W ciągu 12 lat, poprzedzających Rewolucję Październikową spuszczone z krajowych doków wszystkiego dziesięć statków transportowych o ogólnej wyporności 19 tysięcy ton.

W roku 1913 tonaż handlowy floty rosyjskiej stanowił w skali światowej zaledwie 2,1% ogólnego tonażu. Cały handel zagraniczny Rosji opierał się na cudzoziemskich statkach. Urządzenie portów morskich było w owym czasie bardzo prymitywne. Przeładunek towarów w portach odbywał się prawie wyłącznie przy użyciu rąk ludzkich. Pierwsze maszyny w portach rosyjskich — nieruchome dźwigi o małej mocy — pojawiły się dopiero w roku 1916.

Przemysłowy, handlowy i gospodarczy rozwój ZSRR w okresie pięćdziesiąt lat spowodował również wzrost transportu morskiego. Wydajnie powiększyła się ilość sowieckich okrętów. Łamacze lodów z powodzeniem dokonywały trudnych rejsów w surowych warunkach Arktyki. Przeprowadzono prace nad rekonstrukcją technicznych urządzeń w portach. Pojawiły się pierwszorzędne, żelbetowe kesony nadbrzeża, specjalne urządzenia dla cumowania statków, potężne dźwigi i inne mechanizmy.

W 1933 r. mechanizacja robót przeładunkowych osiągnęła 17,2%, a w 1940 roku wynosiła już 65,9%. Zostały przebudowane stare porty morskie w Leningradzie, Odesie, Mariupolu. Mikołajewie, Władywostoku — zostały zbudowane nowe — w Narian-Marze, Soroku, Amdernie, Mołotowsku.

Niemieccy okupanci zniszczyli wiele doków okrętowych, wiele urządzeń portowych. Bardzo poważne straty poniosły tak wielkie porty, jak Odeski, Mikołajewski, Noworosyjski, Ryski, Leningradzki i wiele innych.

Nowa, powojenna pięćdziesiątka przewiduje znaczny rozwój transportu morskiego. Ruch towarowy, w porównaniu ze stanem przedwojennym, będzie 2,2 razy większy. W obecnej pięćdziesiątce zasięg statków powiększy się dwukrotnie, a transport dalekomorski wyniesie 50% całego ruchu towarowego floty.

Powojenny poziom transportu w tonomilach wzrósł o 22%. Masa towarów, która przesunęła się przez porty, o 24%, produkcja zakładów bu-

dowy okrętów, w porównaniu z rokiem 1945, o 10%. Przeprowadzono wielkie prace nad odbudową portów, fabryk, doków, warsztatów w południowych, północnych i zachodnich częściach kraju. W ciągu roku oddano do użytku 2000 m. bieżących nabrzeża, powyżej 34.000 m<sup>2</sup> składów i t. d. Przewidziany wzrost ruchu towarowego w porównaniu z rokiem 1946 wynosi 7%, transportu w tonach 15,5%. Specjalny nacisk kładzie się na mechanizację robót przeładunkowych w portach.

Stopień mechanizacji wzrośnie o 74%, t. j. będzie wyższy od przedwojennego. Dążenie do całkowitej mechanizacji dotyczy nie tylko wielkich, ale i małych portów.

Tak np. w porcie Ryskim, który znacznie ucięrpiał w okresie niemieckiej okupacji, mechanizacja przeładunku powinna osiągnąć w początkowym okresie żeglugi 1947 r. 70—80%. Ruch towarowy portu wzrośnie półtora razy. W najbliższym czasie w porcie Rygi zostanie oddanych do użytku kilkadziesiąt potężnych dźwigów.

W porcie węglowym ruchome taśmy zostaną zastąpione przez specjalne dźwigi, które będą wyładowywać węgiel wprost z luków okrętu.

Zamiana taśm na dźwigi znacznie powiększy wydajność pracy. Powiększy się liczba statków obsługi portu. Wielkie holowniki odprowadzające będą statki na należne im miejsca.

Wysłki sowieckich konstruktorów poświęcone są w dużej mierze pracy nad stworzeniem nowoczesnych urządzeń portowych. Po raz pierwszy w Związku Radzieckim fabryki przystąpią do produkcji niezwykle skomplikowanych maszyn konstrukcji krajowej do ładowania. Maszyny te wyładowują statki mechanicznie i mogą poruszać się swobodnie po asfaltowym terenie. Budowa ich nie wymaga specjalnych urządzeń i może odbywać się w przeciętnych sowieckich fabrykach. Całość może być w znacznym stopniu zmontowana z normalnych elementów konstrukcyjnych samochodu.

Przewidziana jest również budowa ciągnika samochodowego, przystosowanego do pracy w porcie. Maszyna ta może pociągnąć 8—10 przyczep załadowanych ciężarem do 30 ton. I ona może być zbudowana z części samochodowych. Szczepianie z przyczepami odbywa się automatycznie.

W szybkim tempie postępuje odbudowa zniszczonych przez okupanta portów w Odesie, Leningradzie, Noworosyjsku, Mikołajewie fabryk produkujących sprzęt dla marynarki w Mariupolu i Odesie.

Port w Leningradzie, który w czasie blokady miasta znajdował się na linii obrony, uległ szczególnie zniszczeniom. Zburzone zostały

wszelkie urządzenia portowe, zniszczone nadbrzeża, składy i mieszkania pracowników. Skoro tylko Armia Czerwona przełamała blokadę, bohaterscy mieszkańcy Leningradu przystąpili natychmiast do odbudowy portu.

Już w pierwszym roku pięcioletki port Leningradzki zdołał obsłużyć dziesiątki w wielkich i małych statków. Dzisiaj port zaopatrzonej jest w wielką ilość mocnych dźwigów. Zorganizowano gęstą sieć linii transportu na terytorium portu.

Przybywające w tym roku statki obsługiwane będą przy pomocy najbardziej nowoczesnych urządzeń i mechanizmów. Zdolność przeładunkowa portu wzrosła w znacznym stopniu w porównaniu ze stanem przedwojennym. W obecnym momencie widać pracę przy odbudowie dworca morskiego, który zalicza się do największych w Europie.

Port w Noworosyjsku zajmował przed wojną wśród portów czarnomorskich drugie miejsce pod względem ruchu towarów. Dziesiątki statków cudzoziemskich zapełniały jego baseny. W czasie okupacji zamienili faszysty miasto i port w kupę gruzów. Dziś jednak znaczna część portu jest odbudowana i zdolna do przyjmowa-

nia statków. W trakcie budowy znajduje się kombinowany dworzec kolejowo-morski, pierwszy tego rodzaju w Związku Radzieckim. Umożliwi on pasażerom bezpośrednie przesłanie się z pociągu na statek bez straty czasu.

Ruch towarów w porcie Mariupolskim wzrosł w tym roku 10-krotnie. Wznowiony zostanie, przerwany w czasie wojny, przewóz towarów na jednej z najbardziej ożywionych linii Poti-Mariupol. Otwarta zostanie nowa linia pasażerska Batumi — Odesa — Mariupol. Celem zaopatrzenia portu w elektryczność uruchomiono zostanie elektrownia o dużej mocy.

Wznowione będą również prace przy budowie portu sportowego w Soczy. Poza tym otwarte zostaną dwa porty morskie w Adlerze, Małcie i Choście i innych znanych uzdrowiskach sowieckich. Budowa dworca morskiego w Gendżiku dobiega już końca.

Przewidywany jest także wzrost transportu morskiego o wielkim zasięgu. Jak w zeszłym roku okręty radzieckie połączą Związek Radziecki z wybrzeżem Ameryki, Australii i w wielu krajów Azji i Afryki. Nie będzie takiego portu w Europie, do którego nie zawinęły okręty radzieckie.



Krajobraz czarnomorski ma niezwykły urok, który podkreśla jeszcze biel żagli, podniesionych na jachtach. Sport żeglarski kwitnie w Związku Radzieckim stając się popularnym sportem szerokich mas wodniaków, zamiłowanych w żaglu.

# Dlaczego *nie* „kolonialna“?

Zmiana nazwy „Liga Morskiej“, która w pamięci dawnych członków i sympatyków utrwaliła się, jako „Liga Morska i Kolonialna“, nie przestaje zaprzęcać umysłów. Do dowodów tego są listy do Redakcji „Morza“, z których (jak np. z cytu w nego poniżej) wynika, że nie wszyscy Ligowcy zrozumieli sens przemian politycznych i społecznych, jakie dokonały się po roku 1945-tym. Podajemy dziś dwugłos związany z tymi zagadnieniami, a sprawię tej jako zasadniczej ze względu na ideologię „Ligi Morskiej“, poświęcimy miejsce na szpaltach „Morza“ w jednym z najbliższych numerów naszego organu.

## O kolonie dla Polski

W tej chwili rozstrzyga się kwestię byłych kolonii włoskich. Chodzi o to, komu je przydzielić. Pewne państwa godzą się już, by zwrócić je Włochom. Podkreślam, że są to były kolonie włoskie, do których w tej chwili nie Włosi, lecz ich zdobywcy mają prawo i ci decydują. W tym wypadku chodziłoby o narody zjednoczone, do których niewątpliwie i my należymy. Pomnawszy Lombardę, Samosierę, Lipsk, Szampanię i Verdun w pierwszej wojnie światowej, braliśmy przecież czynny udział w walce o Anglię, Tobruk i Monte-Cassino; szliśmy u boku Armii Czerwonej od wschodu i u boku zjednoczonych armii od zachodu na Berlin. W rozstrzygających chwilach stał się wszędzie na właściwym miejscu i zawsze tam, gdzie chodziło o sprawiedliwość wyrzekając się obiecanych przez okupanta swobód, posłaliśmy do lasu, tworząc oddziały partyzanckie. I dzisiaj stoimy na straży tej sprawiedliwości, jako najwyższego pojęcia. Uważam więc, abyśmy domagali się, by stosownie do naszych zasług część byłych kolonii włoskich przypadła Polsce.

Nam się należy prawo do właściwego życia, oparte na współczesnej cywilizacji, w której obronie posiadaliśmy nie zachowane wiedzy, kiedy zadawano jej śmiertelne ciosy. Wobec tego naszym obowiązkiem jest stanąć na forum rzeczywistości i wykorzystać możliwe dane, w kierunku uzyskania dla Polski kolonii, o które wyżej chodzi.

W Afryce mamy jeszcze około 17.000 Polaków przywlekniętych do tamtego klimatu, którzy ciężko godziliby się tam na osiedlenie. Sądzę, że Anglia i Francja przy poparciu Związku Radzieckiego i Stanów Zjednoczonych, zgodzą się tytułem naszych zasług, na propozycję.

Ze w przeszłości nie siedzieliśmy w domu za piecem, świadczą naukowe podróże naszych rodaków do Afryki, jak: Polocki 1791, Rehman 1876, Dybowski 1889, Rogoziński 1885, Czekanowski 1908, Jakubowski 1909, Nowak z Poznania i in.

Zajęci w przeszłości obroną granic, nie mogliśmy naszej myśli kolonialnej urzeczywistnić, mimo, że stale mieliśmy dostęp do morza, co jest jednym z warunków myśli kolonialnej. Zasługi nasze w tym kierunku nie były jednak nigdy tak wielkie, jak obecnie.

Ani odbudowa kraju, ani zagospodarowanie Ziemi Zachodnich, ani myśl o niedoświadczeniu w gospodarce kolonialnej nie powinna nas od kategorycznych starań w tym kierunku odstraszać. W narodzie naszym drzemią, jak zwykle, odpowiednie siły, których posiadacze są do dyspozycji, kiedy zajdzie potrzeba.

Niech wreszcie spełnią się słowa angielskiego robotnika portowego w Dover, wypowiedziane do mnie jeszcze w czasie trwania pierwszej wojny światowej:

„— ...ale wy za to otrzymacie kolonie“.

Hieronim Salfan

Popowo, pow. Oborniki

## Liga Morska bez Kolonialnej

Kiedy w roku 1945, po kataklizmie dziejowym zaczęto na nowo organizować nasze życie społeczne, wtedy jedną z pierwszych organizacji reaktywowanych o charakterze wyższej użyteczności była Liga Morska.

Na wiodących emblematów ligowych niejednemu ze starych działaczy zakreśliła się w oku; bo tyle ze znakiem Ligi powiązanych jest wspomnień, tyle chwil wzniosłych i górnych, tyle nadziei na przyszłość i tyle umiłowania sprawy morza, że choćby nie w em co i nie w em jak: Liga zostanie nam bliska i droga.

Zaiste, kto pracował w Lidze, nie ma się czego wstydić. Wszystkich członków Ligi, a nadewszystko jej działaczy, łączyła tylko idea, morze jako narodowy warsztat pracy, a poprzez morze myśl o naszej emigracji w krajach zamorskich, w dalszej Ameryce, Argentynie, Brazylii, Paranie czy innych krajach świata.

Rozwój Ligi w ostatnich latach przedwojennych nazwałbym triumfalnym pochodem idei morza. Przyznawali to bawiący często w goście Ligi przyjaciele nasi, Jugosłowianie Czesi, Rumuni, a także Francuzi, Belgowie i inni.

Był w tym rozwoju przedwojennym Ligi pęd narodu, zagrożonego w swym bycie przez bestię hitlerowską, do morza, do wrót na świat, do szlaków komunikacyjnych, od których przede wszystkim chciała nas agresja hitlerowska odsunąć.

Była w tym pędzie do morza naszej młodzieży chęć wyjść a na wielką wodę, aby zobaczyć, co robią gdzieś dalej poza Polską, jak żyją i aby pokazać, że na morzach płyną okręty i statki z nieznana flagą biało-czerwoną. Pęd ten ku morzu możnaby nazwać wyzwoloną tęsknotą, tyle wieków jarzmoną, spełnieniem marzeń w elu pokoleń Polaków, dla których morza były z konieczności obce. Wypływał on z tego samego źródła, z którego zrodził się nakaz wędrówek po morzach dla Józefa (Conrada) Korzeniowskiego. Ale pęd Polski do morza nie oznaczał agresji przeciw komukolwiek na świecie, nie był równoznaczny z chęcią podboju i nie miał na celu zdobywania kolonii.

# KRONIKA WYBRZEŻA

## PNAD 30% CAŁOŚCI INWESTYCJI PRZEWDZIANO NA ROZBUDOWĘ PORTU SZCZECIŃSKIEGO

W romantyce ery przedwojennej mogliśmy marzyć o takiej czy innej faktorii, o wymianie towarowej sposobem najprymitywniejszym (starzy działacze ligowi pamiętają jeszcze ciekawe i romantyczne dzieje wyprawy Kameruńskiej nestora ligowego Janiszewskiego), ale przecież nikt nie wierzył sercem o władztwo kolonialne, albo imperium kolonialne — których w najbliższych latach zresztą w ogóle nie będzie.

Bo nie trzeba być prorokiem, aby sobie przypomnieć, że świat wszedł w nowy okres dziejów, w okres, który ewolucyjnie prowadzi do absolutnego wyzwolenia narodów i jednostek od wszelkiej tyranii i przemocy.

Przecież holenderskie imperium kolonialne się kończy, z imperium angielskiego będą za zgodą samej W. Brytanii dominia. Palestyna doczeka się i wywalczy swobodę i prawo samostanowienia, nieuchronnie poweje wiatr wolności po wszystkich łąkach złotych i czarnych.

A przecież kto jak kto, ale my Polacy wzdychamy za wolnością wszystkich ludów, wszelkich ras i wszystkich kolorów!

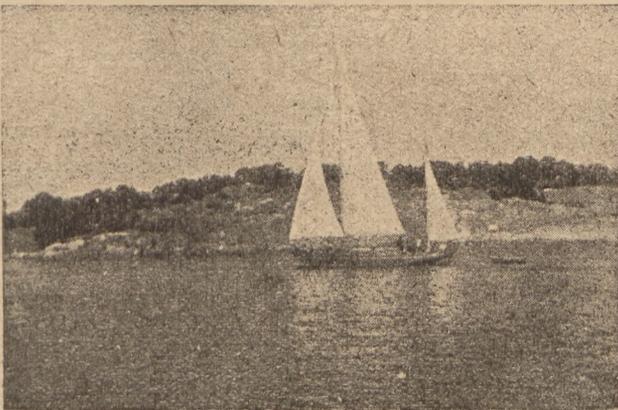
Dobrze się węc stało, że nazywamy się teraz L. M. a nie „elemką“.

Liga Morska przez odrzucenie przydomka „kolonialna“ nie straciła nic na swej urodzie. Przeciwnie odjęła od nazwy „brzydki przydomek“, który trochę tracił „myszką“, trochę reakcją czy megalomanią.

Liga Morska jest dziś więcej aktualna niż przed wojną. Wtedy mieliśmy 100 a dziś 500 kilometrów wybrzeża. Wtedy mieliśmy jeden port narodowy — Gdynię i jeden „użyczony“ — Gdańsk. A dziś mamy obydwie porty i do tego Szczecin, Elbląg, Kołobrzeg i t. d. Węgla na eksport było wtedy 12, a dziś jest 30 milionów ton. Po zakończeniu wojennych i odbudowaniu naszego rolnictwa i przemysłu eksportować będziemy ponad 40 milionów ton surowca i towarów. Aby temu podołać musimy mieć ludzi morskich, fachowców wszelkich dziedzin, obcznanych z pracą nad morzem i na morzu.

Aby do tego doprowadzić, musimy znowu wszyscy razem stanąć do „walki o morze“, musimy stać się na nowo „rodziną morską“ pamiętając o najstarszej maksymie: „Navigare necesse est, vivere non est necesse“.

**M. Wachowiak.**



W związku z ostatecznym objęciem całości portu projektowane jest jak najszybsze stworzenie dostatecznych możliwości przeładunkowych w porcie Szczecińskim; pocągnęte to za sobą ośmiokrotne zwiększenie doychczasowych robót inwestycyjnych w Szczecinie.

Na odcinku inwestycji stoczniowych przewidziane jest przysporzenie stoczni do budownictwa okrętowego w kraju, a w pierwszym rzędzie do budowy nowych statków dla GAL'u.

Dla żeglugi morskiej przewidziane jest rozpoczęcie budowy szeregu statków rudowęglowych oraz innych, zamówionych już w r. bież. w polskich stocznicach, jak również nowych statków.

Dla rybołówstwa morskiego przewidziane jest zakończenie budowy kutrów, rozpoczętej w roku bieżącym i sprawozdanie do nich motorów z zagranicy. Ponadto kontynuowana będzie budowa trawlerów dalekomorskich.

Dla ściśle związanego z rozwojem rybołówstwa działu chłodnictwa przewiduje się dalszą budowę chłodni w Gdyni oraz rozpoczęcie budowy chłodni w Swinoujściu.

W zakresie szkolnictwa morskiego zaprojektowane wykończenie skrzydła gmachu Szkoły Morskiej w Szczecinie oraz remont pływających jednostek szkolnych dla Państwowego Centrum Wychowania Morskiego.

## POPRAWA WARUNKÓW NAWIGACYJNYCH W PORCIE SZCZECIŃSKIM

W związku z usunięciem szeregu wraków, tamujących swobodną żegugę oraz podjęciem intensywnych prac sondażowych, nastąpiła znaczna poprawa warunków nawigacyjnych w porcie Szczecińskim. Ukończono sondowanie nabrzeży „Odra“ i „Arsenał“ oraz killu basenów portowych. Po podniesieniu z wody wraku dźwigu przeładunkowego przy nabrzeżu „Arsenał“, obecnie przeciągnięto na inne miejsce wrak doku pływającego i pontonu, utrudniające dotychczas ruch przy nabrzeżu „Kra“ gdzie nie będą już stanowiły przeszkody w żegludze. Przy pracach wrakowych w porcie Szczecińskim wielką pomoc oddają dźwigi pływające zakupione niedawno przez Ministerstwo Żeglugi z demobilu amerykańskiego.

## PRACE WRAKOWE W PORCIE SZCZECIŃSKIM

Prace wrakowe w porcie Szczecińskim prowadzone są z całą energią.

Jednym z poważniejszych osiągnięć było podniesienie przy Arsenale dużego wraku dźwigu portalowego. Pozostaje tam jeszcze do wydobycia wrak barki spoczywającej pod grubą warstwą mułu.

W Swinoujściu prace prowadzone są w basenie portu oraz na torze wodnym, wiodącym do zatoki.

Prace umożliwiające zostały dzięki dźwigom pływającym (60-tonowym), holowanym przez „Zuka“ i „Floriana“.

## OŻYWIONY RUCH W PORCIE SZCZECIŃSKIM

Obroty towarowe morskie portu Szczecina w sierpniu br. wyniosły 80.782 ton.

W żegludze śródlądowej zanotowano w sierpniu o. bróci towarowy w wysokości 24.332 ton.

Razem — 105.114 ton.

Artykuły importu: ruda żelazna, makulatura, celuloza, drobnica oraz 2.604 koni.

El. sportowaliśmy: węgiel, koks, bunkier, chlorek magnezji.

Ruch pasażerów — przybyło 1.569 osób.

Weszło do portu statków morskich 141, wyszło 142.

Łączna pojemność statków na wejściu i wyjściu wynosi 93.110 NRT.

Reprezentowane były bandery 9 państw: szwedzka, duńska, norweska, fińska, radziecka, aliancka „C“, holenderska, francuska i polska.

W porównaniu z ub. mies. obroty towarowe morskie wzrosły o 43%. Główny przyrost przypada na eksport (60%), tranzyt wzrósł o 3.391 ton. Na wzmoczenie eksportu wpłynęło niewątpliwie uruchomienie przedkondku węgla na nabrzeżu „Arsenał“ oraz zwiększenie się ruchu żeglugowego na Odrze.

## CORAZ LEPSZE WYNIKI W POLSKIM RYBOLÓWSTWIE DALEKOMORSKIM

Powrócił do kraju z połowów na Morzu Północnym trawler dalekomorski „Ławica“, przywożąc do Gdyni około 90 ton świeżych śledzi, pełny ładunek nośności tego statku.

Trawler „Ławica“ posiada załogę w całości polską, podczas gdy na innych naszych statkach do połowów dalekomorskich zatrudniane są w braku fachowców krajowych, załogi zagraniczne (holenderskie). Wobec niedostatecznego doświadczenia polskiej załogi w połowach dalekomorskich, poprzednie rejsy trawleru „Ławica“ były traktowane jako eksperymentalne i wyszkoleniowe. Sukces handlowy ostatniego rejsu świadczy o słuszności podjętego eksperymentu, który pozwolił polskiemu rybakom dalekomorskim po nabraniu niezbędnej rutyny, na osiągnięcie połowów nie uступаających wyników ich holenderskich towarzyszy.

## DRUGA LINIA REGULARNA MIĘDZY PORTAMI POLSKIMI A ZATOKĄ MEKSYKAŃSKĄ

Gulf-Gdynia Line zdecydowała się na ponowne podjęcie obsługi polskich portów w relacji z Zatoką Meksykańską. W ten sposób powstała, poza regularną linią amerykańską Lykes Bros., New Orleans, u. ruchomiona natychmiast po wojnie, druga linia pomiędzy Gdynią a portami Zatoki Meksykańskiej.

Statki tych armatorów będą ładowały raz w miesiącu w ważniejszych portach Zatoki Meksykańskiej bezpośrednio do Polski. W wypadku niedostatecznej podaży ładunków dla bezpośredniego zawinęcia do portów polskich, transporty będą przyjmowane po stawkach taryfowych dla Gdyni, przy czym przeładunek nastąpi w jednym z portów skandynawskich na rachunek armatora, który pokryje koszt przewozu przeładowanego towaru do Gdyni.

## MOST PONTONOWY NA WYSPĘ HOLM

W związku z otwarciem mostu pontonowego na wyspę Holm, nastąpiło dalsze usprawnienie pracy portu Gdańskiego, gdyż na wspomnianej wyspie mieszczą się warsztaty Biura Odbudowy Portów, Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Budowlano-Morskich oraz magazyny Głównego Urzędu Morskiego.

Prace obejmowały wykonanie nowych, stalowych pontonów, montaż kratownic, ułożenie nawierzchni i t. p.

Montażu dokonano przy pomocy 100-tonowego dźwigu pływającego.

Nowo odbudowany most posiada jezdnię 5-metrową i 2 chodniki boczne metrowej szerokości.

Długość jego wynosi 140,3 m.

Specjalna konstrukcja przeseł przegubowych umożliwia rozwodzenie przeseł środkowych, pozwalając uzyskać wolną przeszeń dla przepływu statków o szerokości 25, 52 lub 71 m.

## NOWE PRZEDSIĘBIORSTWA ROBÓT PORTOWYCH

Ministerstwo Żeglugi powołało do życia „Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno-Morskich“ oraz „Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych“, o. bydwa z siedzibą główną w Gdańsku. Pierwsze z wymienionych przedsiębiorstw prowadzi prace inżynieryjno-wodne, związane z budową falochronów, nabrzeży, umocnień brzegowych i t. p. Specjalnością drugiego przedsiębiorstwa to pogłębianie torów wodnych i basenów portowych oraz naprawy i inne roboty podwodne. Na stanowisko dyrektora „Przedsiębiorstwa Robót Inżynieryjno-Morskich“ został powołany inż. Stanisław Zawistowski, na stanowisko zastępcy dyrektora — Czesław Piskorski. Dyrektorem „Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych“ został mianowany inż. Piotr Sławernowski, zastępcą dyrektora — inż. Zdzisław Ćwiek.

## „KILIŃSKI“

Ukazała się w prasie wiadomość dołączająca zakuponego w Ameryce nowego statku polskiego „Kiliński“, w której podano, że jest to statek typu „Liberty“. Ministerstwo Żeglugi wyjaśnia, że statek „Kiliński“ należy do późniejszej serii jednostek morskich typu „Victory“, które są znacznie udoskonalone w porównaniu z wcześniejszym typem „Liberty“. Rozwijają one szybkość 17 węzłów, podczas gdy typ „Liberty“ jest zdolny tylko do 10 węzłów. W przeciwieństwie do statków „Liberty“, które były wyłącznie frachtowcami, statek „Kiliński“ jest jednostką towarowo-pasażerską, posiada 12 miejsc dla pasażerów w sześciu kabinach dwuosobowych. Pojemność statku „Kiliński“ wynosi 7.612 DRT, a nośność około 10 800 TDW. Będzie on zatem jedną z największych polskich jednostek morskich. Statek jest napędzany dwiema turbinami parowymi.

## ZEBRANIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI MORSKIEJ

W dniu 21 września b. r. w sali konferencyjnej Ligi Morskiej w Warszawie odbyło się zebranie plenum Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Zebraniu przewodniczył Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej ob. Stefan Szudziński. Oprócz członków Zarządu Głównego Ligi Morskiej z terenu całej Polski, udział wzięł Prezes Rady Głównej Ligi Morskiej kontradmirał Adam Mohuczy. Na porządku dziennym obrad było sprawozdanie z dotychczasowej działalności, które złożył Sekretarz Generalny Ligi Morskiej, ppłk. Stanisław Kiryłuk, sprawozdanie finansowe, złożone przez wice-dyrektora Marcelę Gładkowską i sprawozdanie ze „Święta Morza”, złożone przez przedstawiciela Komitetu Wykonawczego ob. Edwarda Schuberta.

Plan pracy na sezon jesienny i zimowy przewiduje zorganizowanie kursu zapoznawczego z morzem, który rozpocznie się w październiku b. r. i trwać będzie do końca roku bieżącego, kursu żeglarskiego teoretycznego na stopień żeglarza i sternika śródlądowego, kursu prelegentów i propagandystów ligowych.

Projekt budżetu na rok 1948 przewiduje zł. 17 milionów na akcje organizacyjne, propagandowe i zł. 35 milionów na akcje szkolenia i wychowania morskiego i wydawnictwa periodyczne i sporadyczne.

Plan pracy na odcinku wychowania i wyszkolenia morskiego uzgodniony będzie z Min'sterstwem Żegluga, gdzie zakres podzielony zostanie między Ligę Morską a Państwowe Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni.

## CENTRALNA SZKOŁA DLA AKTYWU ORGANIZACJI SPOŁECZNYCH

Staraniem Komisji Koordynacyjnej Organizacji Społecznych powstaje Centralna Szkoła dla aktywu organizacji społecznych, wchodzących w skład Komisji Koordynacyjnej. Wykłady prowadzone będą przez specjalistów od poszczególnych dziedzin zawodowych, gospodarczych, naukowych i politycznych. Pierwszy kurs zorganizowany będzie dla kierowników biur zarządów na szczeblu wojewódzkim, obejmujących całość prac organizacyjnych w terenie. Szkoła będzie własnością wszystkich organizacji społecznych, będących członkiem Komisji. Zarządy Okręgów powiadomione zostaną przez Zarząd Główny, kiedy mają zgłaszać kandydatów.

## BANDERA LIGI MORSKIEJ NA MASOWYM GROBIE ŻOŁNIERZY RADZIECKICH

W dniu 21 września delegacja Ligi Morskiej złożyła wieniec i banderę Ligi Morskiej na masowym grobie żołnierzy radzieckich, zamordowanych w liczbie przeszło 70 tysięcy w miejscowościach, położonych w okolicy Ostrowi Mazowieckiej.

W tej smutnej uroczystości, będącej przypomnieniem grozy, jaką przeżywały przede wszystkim narody słowiańskie, złożyliśmy hołd bohaterom, którzy ziemię naszą zrosili krwią w walce o wyzwolenie Polski spod jarzma hitlerowskiego.

Uroczystość zorganizowało Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, które rozciągnęło opiekę nad grobami żołnierzy radzieckich, poległych na polskiej ziemi. Jest to spłatenie długu wdzięczności w stosunku do bohaterów. To też wszystkie ogniwa Ligi Morskiej proszone są o współdziałanie z Tow. Przyjaźni Polsko-Radzieckiej na odcinku opieki nad grobami poległych i pomnikami żołnierzy radzieckich.

## BRAWO WYSZKÓW!

Ze sprawozdania, nadesłanego nam przez Oddział Ligi Morskiej w Wyszkuwie, cytujemy parę ustępów, dających chlubne świadectwo żywotności tamtejszego Zarządu i ogółu członków.

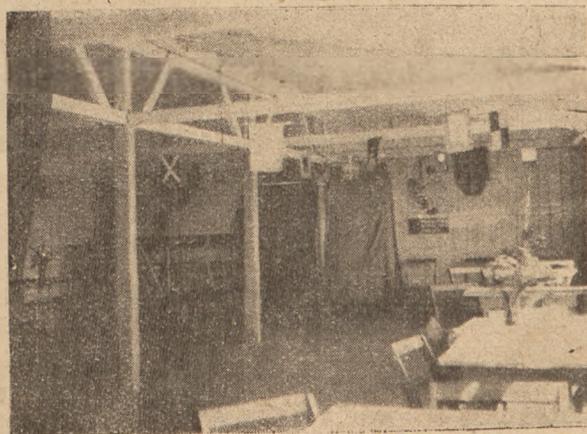
„Za cel swej pracy Oddział Ligi Morskiej w Wyszkuwie postawił — wybudowanie ośrodka sportów wodnych, wychowania fizycznego i propagandy Ligi. W r. 1946 wybudowano schron dla łodzi. Z braku funduszy ustawiono schron na palach drewnianych nad rzeką. Jest to budynek z desek heblowanych o wymiarze 9x5 m., kryty papą.

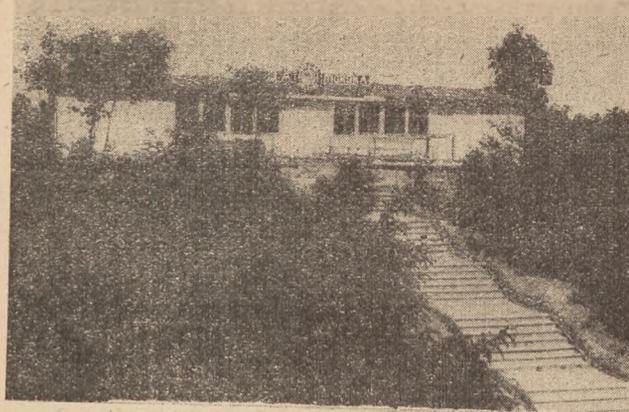
W r. 1947 Oddział Ligi Morskiej w Wyszkuwie otrzymał przez Okręg barak z Nosarzewa. Przesłano go koleją do Wyszkuwa, przywieziono nad rzekę Bug na wydzierżawiony plac, a dnia 23 czerwca br. ośrodek sportów wodnych i wychowania fizycznego został oddany do użytku.

Budynek posiada salę, szatnię damską i męską, pokój dla Koła Szkolnego i mieszkanie przysianiowego. W budynku jest instalacja elektryczna. Umeblowanie składa się z 20 stolików, 30 krzeseł, 6 ławek, stołu ping-pongowego i podium dla orkiestry. Sala udekorowana herbami miast morskich i kodem na płótnie. Dużo robót zostało wykonanych własnymi siłami członków Zarządu, bądź przez ludzi przez nich opłacanych.

Plan pracy na najbliższy okres wygląda następująco: gromadzenie funduszy na zakup sprzętu wodnego, wybudowanie pływalni, (Oddział ma już na ten cel dwa pontony), wybudowanie pomostu, wykonanie aparatu do nauki wiosłowania.

Oddział, liczący 120 osób, pracował intensywnie w sezonie letnim. Dowodzą tego następujące imprezy: dwie zbiórki uliczne na Pomoc Zimową, zabawa na odbudowę Warszawy i na odbudowę kościoła miejscowego, tradycyjne wianki, zbiórki uliczne, udekorowanie miasta w dniu „Święta Morza“ itd.“





Dzięki wysiłkom Zarządu Oddziału przysłań Ligi Morskiej w Wyszkanie stała się ośrodkiem promieniowania na bliższą i dalszą okolicę, gromadząc pod sztandarami Ligi wszystkie inne organizacje.

Zyczymy powodzenia Oddziałowi w Wyszkanie w dalszej pracy, stawiając go za wzór i naśladowania innym Oddziałom.

Powyżej zamieszczamy zdjęcie przystani.

Rozwój swój zawdzięcza Oddział Ligi Morskiej w Wyszkanie wydatnej i owocnej pracy obecnego Zarządu Oddziału, który stanowią: Prezes Wiktor Hytrek, wiceprezysi: Stanisław Miłkiewicz i Marian Drogosiewicz, skarbnik Tadeusz Strzelecki i sekretarka Irena Owsianko.

### OGNIWA LIGI MORSKIEJ NA ODBUDOWĘ STOLICY

Hasła miesiąca „Odbudowy Warszawy“ odbiły się szerokim echem w całym kraju i znalazły również oddźwięk wśród członków Ligi Morskiej, zrzeszonych w licznych ogniwach naszej organizacji.

Zarząd Oddziału w Inowrocławiu donosi, że na swym terenie brał czynny udział w miesiącu „Odbudowy Warszawy“. W tym celu została przeprowadzona przez Ligę Morską zbiórka uliczna, podczas której zebrano przeszło 16.000 zł.

Ponadto Klub Sportowy Ligi Morskiej zorganizował imprezy sportowe, z których cały dochód przeznaczony został na odbudowę stolicy.

Każda miejscowość podejmuje swą własną inicjatywę, która ma służyć wspólnemu celowi. Oto **krakowska Liga Morska** włącza się w ciąg składek, t. zw. „łańcuch prasowy“, zainicjowany przez tamtejszą pracę. Polega on na wzywaniu się wzajemnym instytucji i poszczególnych osób, mającym podnieść ofiarną społeczność dla odbudowy Warszawy. W ciągu tym odczytujemy raz po raz nazwę Ligi i jej działaczy: „...Krakowski Hufiec Morski przy Zarządzie Obwodu Ligi Morskiej Kraków-Miasto — wpłacił zebraną wśród członków kwotę zł. 500 i wzywa: członka honor. Zarz. L. M. „Śródmieście“ prez. m. Krakowa St. Wolasa, prezesa Zarz. Okręgu L. M. dr. L. Michalskiego, prezesów Obwodów, Oddziałów, Kół, członków Zarz. L. M., wszystkich członków Ligi Morskiej, Klubów Żeglarskich, Akademickiego Zw. Morskiego, Harcerskich Drużyn Żeglarskich, Harcerskiego Klubu Sportowego oraz pokrewnych organizacji na terenie woj. krakowskiego do podobnych składek“.

Uroczystości i okres „Święta Morza“ — to nie tylko obchód, sztandary, wianki i przemówienia. To przede wszystkim czynne wykazanie, że hasła święto-morskie nie były dla społeczeństwa krótkotrwałym echem często powtarzanych frazesów.

Oto wynik okresu świętomorskiego wśród pracowników Ubezpieczalni Społecznej w Warszawie: na walnym zebraniu pracowników w dniu 7 czerwca bież. roku zapadła uchwała o obowiązkowym należeniu wszystkich pracowników Ubezpieczalni do Ligi Morskiej.

Zarząd Oddziału L. M. przeprowadził, w porozumieniu ze Związkiem Zawodowym Prac. Ubezpiecz. Społ., wykonanie tej uchwały, w wyniku której każdy pracownik automatycznie staje się członkiem Oddziału Ligi Morskiej w Ubezpieczalni.

W ten sposób liczba członków Oddziału wzrosła prawie sześciokrotnie, osiągając na dzień 31.8 1947 r. liczbę 1587 osób. Składki bieżące potrącane są co miesiąc z list płacy przy wypłacie poborów.

Sądymy, że przykład pracowników instytucji społecznej stanie się bodźcem do podjęcia podobnych uchwał wśród zreszta pracowników całej Polski.

### ODDZIAŁ LIGI MORSKIEJ W INOWROCŁAWIU SPEŁNIŁ SWOJE ZADANIE

Po zmianie Zarządu, na którego czele stanął wypróbowany działacz ligowy ob. Śliwiński i niezmqdowany sekretarz ob. Jan Goralewski, praca nabiera pełnego rozmachu.

Stan członków Oddziału powiększa się ośmiokrotnie i liczy dzisiaj 960 członków rzeczywistych i 72 wspierających. Zarząd montuje administrację, zakłada sekretariat, sprzęt biurowy, świetlicę oraz bibliotekę, której inicjatorem jest dzisiejszy wiceprezes Oddziału, ob. Jan Goralewski.

W świetlicy młodzież zbiera się na pogadanki, zebrania oraz kursy i wieczory świetlicowe. Zarząd dba o to, aby nie brakowało czasopism, cennych książek, gier oraz radia.

Stan finansowy Oddziału dzisiaj posiada już dane na lepsze, a to dzięki nieustrudzonej skarbniczki, ob. Wojkowskiej.

Dużym wyczynem Zarządu, to założenie Klubu Sportowego Ligi Morskiej, który nosi nazwę Inowrocławski Klub Sportowy przy Lidze Morskiej (I. K. S.). Oddział wchłoniął w swoje szeregi moc młodzieży i dziś Klub liczy 486 członków czynnych, 42 wspierających oraz 9 sekcji sportowych. Podstawową sekcją Klubu, to sekcja żeglarska, której kierownikiem jest znany żeglarz ob. Stanisław Kuliński. Sekcja ta posiada kilka jednostek wodnych z pełnomorskim jachtem „Kujawiak“ na czele, posiadając 55 metrów żagla, z kabiną na 6 osób załogi.

Zarząd Oddziału nawiązał bliższy kontakt z jednostką marynarki handlowej „Karpaty“ w Gdyni, nad którą przejął opiekę, wysyłając marynarzom książki, gry, czasopisma i t. p. Oddział inowrocławski jest pierwszy, który postawił sobie za ambitną współpracę z marynarzami, za co marynarze serdecznie dziękują.



Zarząd Oddziału, któremu leżą na sercu sprawy związane z zagadnieniami morskimi, dokłada starań, ażeby Liga Morska w Inowrocławiu ściągala do swych szeregów jak najwięcej młodzieży, która jest podstawą wszelkich zamrzeń Zarządu, oczywiście przy pomocy społeczeństwa, które w dzisiejszej rzeczywistości, kiedy nasz dostęp do morza jest większy i większe jest zapotrzebowanie na ludzi morza, powinno całym sercem pomagać Lidze Morskiej, która wzięła na siebie trudne zadanie szkolenia młodzieży na przyszłych marynarzy.

### „DLA CHCĄCEGO NIEMA NIC TRUDNEGO...”

Ileż razy słyży się od przedstawicieli ogniw ligowych o trudnościach w organizacji pracy i ile razy okólniki organizacyjne Zarządu Głównego, zawierające wskazówki i wytyczne tej pracy, wsiakają w teren bez śladu niemal! Lecz okazuje się, że przy nasileniu dobrej woli i naprawdę dobrych chęci, połączonych z pewnym wysiłkiem — da się jednak dokazać cudów, nawet na placówkach najbardziej odosobnionych, czy trudnych do opanowania organizacyjnie.

Za przykład, wśród innych, służyć może Obwód Ligi Morskiej w **Wyrzysku** (Okręg Pomorski). Leży przed nami cały szereg sprawozdań tego Obwodu, obejmujących protokoły z zebrań organizacyjnych i opisy uroczystości „Święta Morza“ z terenu pow. wyrzyskiego. Dowiadujemy się o pracy i programie działania poszczególnych Oddziałów, a uroczystości „Święta Morza“, zorganizowane przy udziale całego społeczeństwa w licznych ośrodkach (Sadki, Wysoka, Łobżenica, Mrocza, Nakło, Białośliwie, Wąweln) — przyczyniły się napewno do rozprzestrzenienia haseł ligomorskich i przysporzyły instytucji nowych członków i zwolenników.

Dodać należy, że Obwód wyrzyski zorganizował w tym roku sześć nowych ogniw Ligi Morskiej.

Co może zdziałać wysiłek organizacyjny na terenach nowoobjętych przez naszą instytucję — o tym świadczyć mogą dane z **Okręgu Olsztyńskiego** — tej ziemi, o której jeszcze niedawno pisano, że „jest zapomniana przez Boga i ludzi“. Powstało tam w ostatnich miesiącach **dziesięć nowych Obwodów**, a mianowicie w: Morągu, Braniewie, Węgorzewie, Pasłęku, Lidzbarku, Mragowie, Bartoszycach, Biskupecu, Szczytnie i Piszcu.

Tereny tych Obwodów w przeważnej ilości stanowią wymarzone okolice dla rozwoju szkolenia sportów i turystyki wodnej, ponieważ tam właśnie znajdują się sławne jeziora mazurskie, połączone często kroc siecią kanałów.

Słusznie podkreśla miejscowa prasa, że nowe Obwody Ligi Morskiej mnożą się jak grzyby po deszczu i niedługo teren całego województwa pokryły będzie czynnymi i świadomymi swych celów placówkami L. M. Rozwój ten w dużej mierze zawdzięczać należy pełnej zapału i szczeremu entuzjazmu pracy miejscowych działaczy, z sekretarką Okręgu ob. Jadwigą Tucewiczówną na czele.

Nowopowstałym Obwodom życzymy wytrwałej i owocnej pracy nad realizacją zadań i celów Ligi Morskiej!

### MILY GOŚĆ.

Administrację naszych wydawnictw odwiedził przed kilkoma dniami ob. Bolesław Piecho, z Płońska, celem zaabonowania „Morza“ na rok 1948. Cena abonamentu „Morza“ wydała mu się tak śmiesznie niska, że bez słowa dyskusji położył na stole kwotę zł. 700, prosząc o przyjęcie jej, jako ekwiwalentu za abonament roczny.

Publikujemy ten miły wyraz uznania dla wydawnictw Ligi Morskiej, wyrażając ob. Piecho podziękowanie za jego gest i uważamy go za odpowiedź na apel nasz do abonentów i odbiorców, aby zechcieli uregulować należności za prenumeratę.

Należności te urosły do półtora miliona złotych i unieruchomiły wydawnictwa w okresie letnim.

Spodziewamy się napływu należności i nie wątpimy, że czyn ob. Piecho znajdzie naśladowców.



Z r e g a t Y. K. P.

## Wspomnienia pośmiertne

Dnia 6 września zmarł w cem'niku Z'em Odzyska-  
nych ob. Czajkowski Władysław — ekonomista, wy-  
chowanek Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie  
biorący czynny i żywy udział w pracy organizacyjnej  
na Ziemiach Odzyskanych od zarania istnienia tych  
ziem, a właściwie od jeszcze dawniej. Jeszcze w okre-  
sie okupacji ś. p. Czajkowski pracował w konspiracji,  
marzył i układał sobie plan pracy na przyszłość na  
Ziemiach Odzyskanych, a kiedy dane mu już było  
pracować przy wyznaczonym warsztacie, za pomocą  
którego osiągnął wielkie sukcesy czy to w pierwszej  
akcji siewnej, czy to w całości kształcie aktywizacji ży-  
cia gospodarczego na całym Pomorzu, odszedł nie-  
spodziewanie.

Czajkowski był zawsze na każdym miejscu. Ostat-  
nio został powołany jako przewodniczący do Komisji  
Aktywizacji Regionu Szczecińskiego, biorąc do ostat-  
nich chwil udział w pracach przygotowawczych, or-  
ganizowanych przez Instytut Bałtycki.

Jak pracował, może najlepiej charakteryzuje roz-  
mowa, jaką miałem z nim jeszcze przed kilku dniami.  
Rozmawialiśmy o III Zjeździe, o naszej pracy na Zie-  
miach Odzyskanych. — „Jak Wam idzie“ — zapyta-  
łem. — „Niestety, odpowiedział, nie jesteśmy może  
jeszcze tak daleko jak wy, w przemyśle: dopóki ist-  
nieją jeszcze u nas ugory, dopóki znajduje się u nas  
jeszcze hektar nie obsianej ziemi, nie mam prawa  
spać spokojnie“.

Toteż jeśli na tym miejscu chciałbym w jednym  
zdaniu uczcić pamięć Zmarłego, powinienem wspom-  
nieć o Nim tak, jak o tym hetmanie, co to „nie z soli,  
ani z roli, tylko z tego, co go boli“.

Ś. p. Wacław Gierdziejewski był od zarania powsta-  
nia naszej organizacji jeszcze kiedy nosiła nazwę: „Li-  
ga Morska i Rzeczna“ jej współzałożycielem i długo-  
letnim prezesem na terenie Starachowca. Człowiek o  
głębokim sercu, miał dar zjednywania sobie ludzi.

Takiego poznałem go w roku 1932 w Gdyni, dokąd  
przeniósł się jako miłośnik morza, jako przedstawiciel  
hut i zakładów Starachowickich.

Wysunęli go członkowie Ligi Morskiej jednogłośnie  
na stanowisko prezesa Ligi w Gdyni, a Jego za-  
pałami i umiłowaniu idei zawzięcie należy że  
wkrótce potem wywalczył dla Gdyni prawa „obwodu  
morskiego“, a więc jednostki organizacyjnej wyższe-  
go szczebla i że nadał Gdyni charakter prawdziwie  
morskiego ośrodka Ligi.

Bezinteresowny, myślał jednak z przyjaciółmi o  
jednym interesie. Nie dla siebie. Myślał, jako inżynier  
metalowy, o złomowni nadmorskiej, w którejby roz-  
bierano stare statki na złom, bo gdzie się nowe ma  
budować, trzeba przecież stare „złomować“.

Niestety było to w Polsce przedwojennej trudne do  
zrealizowania i jeden z największych statków „Gal'u“  
poszedł przed wojną na złom do Włoch.

Ś. p. Wacław Gierdziejewski był wielkim rzecz-  
nikiem idei morskiej i niewątpliwie żyją jeszcze lu-  
dzie, którzy mieli sposobność się z nim w jego pracy  
Ligowej zetknąć.

W szczególności: bardzo oddany był wychowaniu  
morskiemu młodzieży.

Zgnał ś. p. Wacław Gierdziejewski z rąk opraw-  
ców hitlerowskich (gdańskich) w Gdyni w 1939 r.,  
wzięty jako zakładnik.

Szczałki Jego żywnia ukochaną przez Niego ziemię  
nadmorską.

R. i P.



**200 MIAST WRÓCIŁO DO POLSKI**

Nakładem poznańskiego „Wydawnictwa Zachodniego” (Zachodniej Agencji Prasowej, skład główny wydawnictw na wojew. przymorskie Spółdzielnia Morska, Sopot, ul. Salina 745) ukazał się obszerny i źródłowy informator historyczny p. t. „200 miast wraca do Polski” (stron 461). Autorem tej cennej pracy jest dr. Władysław Jan Grabski, twórca niezwykle ciekawej trylogii bałtyckiej p. n. „Saga o Jarlu Broniszu” oraz szeregu innych prac.

Zamknięcie fragmentaryczne historii 200 miast w ramach jednej książki jest usiłownianiem, mogącym wywołać dyskusję między monografistami. Chcąc w jakiś sposób wybrnąć z trudnej sytuacji przyjął autor dla swej pracy podtytuł „Informator historyczny”.

Książka jest wartościowym podręcznikiem, mimo zbyt syntetycznego opracowania historycznej treści, który w okresie letnich wędrowek powinien zainteresować rzeszę społeczeństwa, przede wszystkim młodzież, nauczycielstwo, organizacje szerzące zamiłowanie do turystyki i krajoznawstwa, „Orbis” i biura turystyki.

Układ przyjęto alfabetyczny, traktując całość odzyskanego terytorium jako jednolity obszar historyczny i geopolityczny. Jeżeli już przyjęto ten układ w celu ukazania przeciętnemu czytelnikowi nie wydzielonego terytorium np. administracyjnego, etnograficznego, czy t. p., lecz pewnego tylko miasta, to należało zaopatrzyć publikację w szczegółowe indeksy i mapki, pozwalające bez większego trudu wyłowić z całego materiału pewne problemy, interesujące danego czytelnika.

Dobry papier, estetyczna okładka, projektowana przez art. mal. Al. Krakowskiego, zwarty i spokojny układ graficzny oraz przednia treść, oparta na źródłowym materiale, tworzą z pracy dr. W. J. Grabskiego wartościową publikację.

**Władysław Drapella**

Nadesłano do redakcji „Morza” książkę p. t. „Meteorologia dla marynarzy” — wiadomości praktyczne, praca zbiorowa, napisana przez Cz. Kazubka i W. Zubrzyckiego.

W przedmowie autorzy zaznaczyli, że kładli największy nacisk na praktyczne możliwości wykorzystania przez najszerzy ogół swego dzieła oraz, że celowo został pominięty „cały balast teoretyczny”.

Po zaznajomieniu się z treścią starannie opracowanych i wydanych 111 stron książki — wydaje się słusznym twierdzenie, że autorzy dobrze wywiązali się z zadania. Książkę tę przeznaczyli dla marynarzy i tym samym uchylili zarzut, który im można postawić, że dla całkiem nieobeznanych z przedmiotem czytelników dzieło to jest mało dostępne, a w końcowych, najważniejszych rozdziałach — niezrozumiałe.

Dla marynarzy, żeglarzy, sportowców i ludzi z morzem związanych pracą zawodową — książkę tę można polecić.

**Pirat**

**KSIĄŻKA „ŻYCIE MORZA” KAZIMIERZ DEMEL**

Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego, Gdańsk 1947, stron 1—444, rys. 285.

W żadnym kierunku naszej literatury zarówno naukowej, jak i popularnej nie odczuwa się (jak dotkliwego braku, jak w dziedzinie morskiej. Luźna ta spowodowana w pierwszym rządzie długotrwałym odsunięciem nas od morza, była równocześnie przyczyną niedostatecznego zrozumienia w naszym kraju znaczenia dostępu do morza i nie doceniania korzyści, wynikających z pracy na morzu.

W chwili obecnej, kiedy odzyskaliśmy szeroki dostęp do morza i zagadnienia morskie nabierają dla nas pierwszorzędnej wagi, palącą koniecznością staje się należyte zaznajomienie całego społeczeństwa z tymi zagadnieniami drogą tworzenia odpowiedniej literatury.

Należy powitać z radością ukazanie się dzieła jednego z pionierów polskiej nauki o morzu dra Kazimierza Demela, p. t. „Życie Morza”. Książka ta napisana barwnym i przystępnym językiem, zrozumiałym nie tylko dla przyrodnika, budzi w każdym czytającym zamiłowanie morza oraz poznanie tajemnic bogato kwitnącego w nim życia.

Po ciekawym rysie dziejów nauki o morzu, ekspedycji oceanograficznych, opisie laboratoriów badawczych oraz przedstawieniu polskiego dorobku naukowego, autor zapoznaje czytelnika ze środowiskiem morskim, jego właściwościami fizycznymi i chemicznymi, organizmami żyjącymi w morzu i ich wzajemnym ustosunkowaniem się. Barwnie przedstawione jest życie w różnych morzach i głębokościach, przy równoczesnym uwzględnieniu czynników jego rozsednienia i zilustrowaniu go ciekawymi obrazami z mórz gorących, umiarkowanych i zimnych. Specjalny rozdział poświęca autor Bałtykowi, jako dla nas wyjątkowo ciekawemu i najbliższemu nam terenowi morskemu, wprowadzając równocześnie czytelnika w praktyczne zagadnienia produkcji morza i problemy rybackie.

Należy spodziewać się, że piękna ta książka znajdzie licznych czytelników i przyczyni się do wzbudzenia zainteresowania morzem w naszym społeczeństwie. Winna ona znaleźć się w biblioteczkach każdego koła Ligi Morskiej.

**Dr W. Cęglewicz**

**OD ADMINISTRACJI**

Cena pojedynczego numeru „Morza” wynosi  
zł. 30.—.

**WARUNKI PRENUMERATY:**

Kwartalnie 1 egz. zł. 90.—

półrocznie 1 „ „ 180.—

w prenumeracie zbiorowej:

kwartalnie zł. 60.— za 1 egz.

półrocznie „ 120.— za 1 egz.



Jacht szkolny Ligi Morskiej „Generał Zaruski“ odbył w sezonie ubiegłym szereg rejsów do Szwecji i Danii. Na zdjęciu widzimy załogę statku na przyjęciu u posła R. P. w Danii, Ministra Pełnomocnego, Kelles-Krausa. Kapitanował Michał Sumiński, kpt. j. ż. m., którego widzimy na zdjęciu, witającego się z Ministrem Kelles-Krausem.

#### REJSY JACHTU „GEN. ZARUSKI“

Dn. 24.9 o godz. 6.15 rano powrócił do Gdyni, z 14-dniowego rejsu, piękny jacht szkolny Ligi Morskiej s. j. „Gen. Zaruski“. W rejsie szkolnym brało udział 46 żeglarzy z Ośrodka L. M. w Ustce i P. U. W. F. w Jastarni, w tym 8 kobiet, z których jedna mając stopień sternika morskiego, pełniła funkcję III oficera, kapitanem był kpt. jachtowej żeglugi Michał Sumiński.

Pierwsze dwie doby trwał silny południowo-zachodni sztorm. Wówczas to właśnie zatonał koło Bornholmu duński statek, wiozący dla Polski krowy. „Gen. Zaruski“, choć od tego statku o wiele mniejszy i płynął tylko pod żaglami, przetrwał sztorm do końca.

W Kopenhadze załoga była przyjmowana nadzwyczaj serdecznie przez polskie poselstwo i duńskie kluby żeglarskie.

Obecnie „Gen. Zaruski“ stoi w Gdyni i szykuje się do jeszcze jednego rejsu, organizowanego przez Ligę Morską wspólnie z Generalnym Inspektorem Rybołówstwa Morskiego. Prócz uczestników kursu żeglarskiego L. M. w Ustce wezmą w nim tym razem udział kontrolerzy rybacy, którzy będą wprawiać się w żeglarstwo i nawigację.

# MORZE

**T R E Ś Ć:** Trzeźwy patryotyzm (na tle III-go Zjazdu Przemysłowego w Szczecinie) — S. Z. Z. Sprawozdanie ze Zjazdu. Przemówienia: Premiera J. Cyrankiewicza, wicepremiera Gomułka-Wiesława, Ministra Przemysłu i Handlu, Hilarego Minca, Ministra Żeglugi, Adama Rapackiego, Wiceministra Przemysłu i Handlu, Szyra, Sekr. Gen. K. C. Zw. Zawod. Sokorskiego. — Język morski — S. Z. Z. Rejestracja statków — W. Keller. Rozwój floty morskiej w Z. S. R. R. — M. Nowakow. Dlaczego nie „kolonialna?“ — M. Wachowiak. Kronika Wybrzeża — Marian Krynicki. Kronika organizacyjna — W. Węgrzyn. Bibliografia. Wpamiętania poświęcone.

Zdjęcia: Film Polski, Roman Burzyński, Jerzy Wendtowski, Warszawa SIB—Photoservice, Moskwa.

„Morze“, Miesięcznik. Naczelny Organ Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja—Warszawa ul. Widok 10. Wydawca: Zarząd Główny Ligi Morskiej, Warszawa—Widok 10, tel. 86.210. Redaguje zespół redakcyjny. Konto P. K. O. Nr. I—1020. Nadzór graficzny: art. mal. Włodzimierz Siwierski.