

POLSKA ZACHODNIA



ROK IV NR 6-27 151-52
POZNAŃ, 27. VI—11. VII 1948 R.

NUMER PODWÓJNY. POŚWIĘ-
CONY SPRAWOM MORSKIM
I ZAGADNIENIOM WYBRZEŻA

TYGODNIK ILUSTROWANY

Dr KAZIMIERZ PETRUSEWICZ — wiceminister Żeglugi Członek Rady Naczelnej PZZ

Szczecin w naszej gospodarce morskiej

Znaczenie i korzyści gospodarcze, jakie uzyskaliśmy, odzyskując 500 km wybrzeża morskiego, możemy ocenić dopiero wówczas w całej pełni, gdy uprzednio zdamy sobie sprawę ze znaczenia, jakie w naszym układzie gospodarczym stanowi posiadanie portu szczecińskiego.

Port handlowy może spełniać funkcje: przeładunków masowych towarów, przeładunku towarów drobnicowych, bazy rybołówstwa, importu pasażerskiego, portu zaopatrzenia.

Rozpatrzmy jak Szczecin czyni zadość tym wymaganiom. Port ładunków masowych musi leżeć jak najbliższe ośrodka przemysłowego. Szczecin jest najbliższym wylotem do morza dla naszego głównego konsumenta i producenta towarów masowych, jakim jest Zagłębie Śląskie. Ilustruje to poniższe zestawienie:

Odległości w km z Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego do portów polskich

	Gdynia/ Gdańsk	Szczecin
Gliwice	546	504
Katowice	549	521
Koźle	569	482

Mało tego, Szczecin jest również najbliższym i naturalnym wyjściem na morze dla Zagłębia Ostrawsko-Morawskiego, jest naturalnym portem dla krajów Europy środkowej. Odległości te ilustruje poniższa tabelka:

Odległości kolejowe z ważniejszych miejscowości czechosłowackich do portów europejskich

Stacja kolejowa Czechosłowacka	Szczecin	Gdynia/ Gdańsk	Hamburg	Triest
Bratisława	754	921	990	691
Brno	600	821	836	770
Morawska Ostrawa	543	656	807	894
Praga	494	754	658	942
Ruzomberok	701	770	959	900
Komarno	848	933	1106	—

Również jako port drobnicowy posiada Szczecin jako naturalne zaplecze poważny ośrodek artykułów galanteryjnych: Śląsk oraz ośrodki przetwórstwa rolnego jak: Poznańskie, Ziemię Lubuską, Pomorze Zachodnie.

Powyższa tabelka dowodzi też, że dla artykułów drobnicowych Europy środkowej lub środkowo-wschodniej Szczecin jest naturalnym portem.

Lecz mało tego, położenie geograficzne Szczecina daje jeszcze tę korzyść, że jest on nie tylko głęboko wciągnięty w ład a przez to położony blisko produkcji, ale jednocześnie jest bliżej niż inne porty położone w stosunku do wszystkich krajów zamorskich, leżących na północ lub zachód od nas.

Port rybacki w przeciwieństwie do portu towarowego winien być wysunięty jak najbardziej w morze, by mieć jak najkrótszą dro-

gę do terenów połowowych, wiadomo bowiem, że w sezonie rybnym nawet kilka godzin odległości do terenów rybnych może stanowić o wynikach połowów, a tym samym o dogodności lub niedogodności jakiegoś portu, jako bazy rybackiej. Tak np. Bremen nie był portem rybackim, gdyż o parę godzin bliżej morza leżący Bremerhafen przejął całą tę rolę. Analogicznie wygląda sprawa z portami: Le Havre, Rouen, Hamburg i Cuxhaven, jak również z wieloma innymi. Szczecin dzięki wysunięciu na Zachód jest punktem naszego wybrzeża najbliższym do terenów rybnych. To też, jako baza rybołówstwa dalekomorskiego kompleks Szczecin—Swinoujście jest pośród naszych portów najlepiej uplasowany.

Znaczenie Szczecina podnosi wybitnie to, że leży on u wylotu Odry łączącej naturalną, dogodną arterią komunikacyjną Zagłębie Śląskie, a w przyszłości po zrealizowaniu zamierzeń kanału Odra—Dunaj i Zagłębie Morawsko-Ostrawskie z morzem.

Oceniając należyte dogodne położenie Szczecina pod względem zaplecza jak i kraj zamorskich, predystingujemy Szczecin na główny port przeładunków masowych oraz na port drobnicowy dla ładunków tranzytowych, a częściowo i towarów polskich, oraz jako podstawową bazę rybołówstwa dalekomorskiego.

Portem zaopatrzenia jest port, do którego statki zawijają specjal-

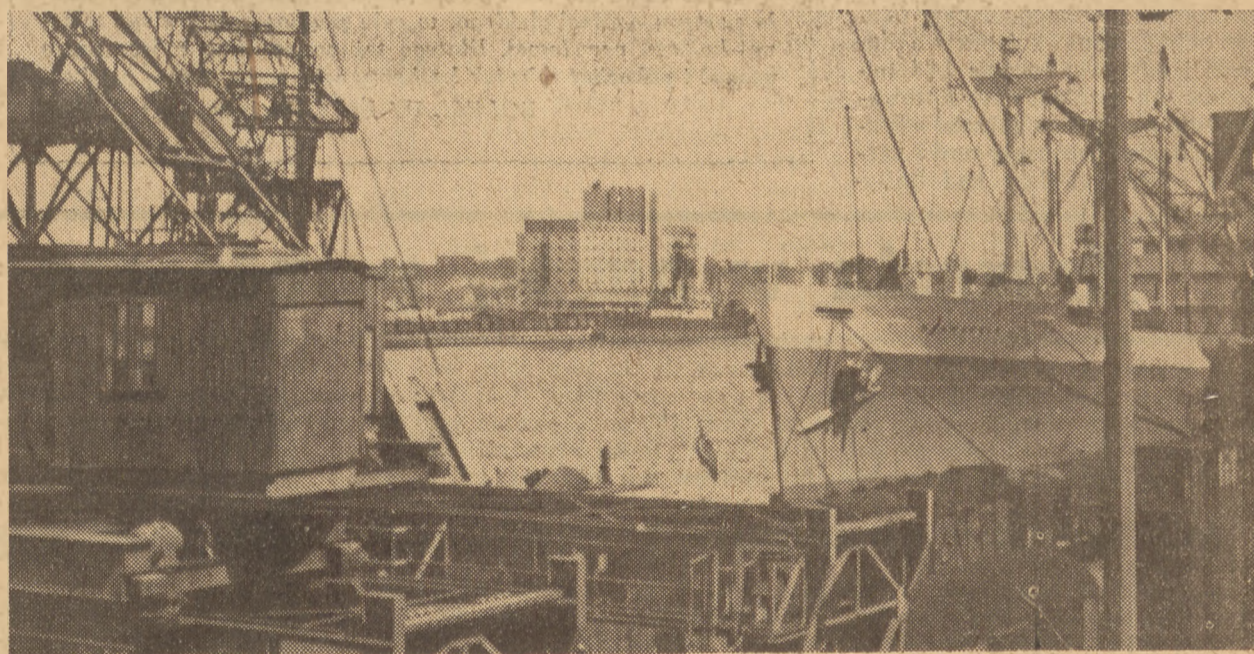
nie po wodę, bunkier, prowiant. Port taki winien leżeć na uczęszczanym szlaku morskim. Swinoujście z kompleksu Szczecin—Swinoujście najbardziej ze wszystkich portów bałtyckich odpowiada tym warunkom.

Szerszego nieco omówienia wymaga kwestia predystinguwania portu szczecińskiego na nasz główny port towarów masowych: towarami masowymi są u nas przede wszystkim węgiel w eksporcie i ruda w imporcie. Objętościowo lwią część zajmuje węgiel. Jako przykład można podać, że obecnie w 1947 r. w Gdyni/Gdańsku na 9 689 400 ton obrotu, sam węgiel wynosi 6 404 400 ton. Dalej stwierdzić należy, że nasze możliwości eksportu węgla drogą morską są dotąd limitowane możliwościami przeładunkowymi w portach. Nic więc dziwnego, że zagadnienie przeładunku węgla jest zagadnieniem kapitalnym w

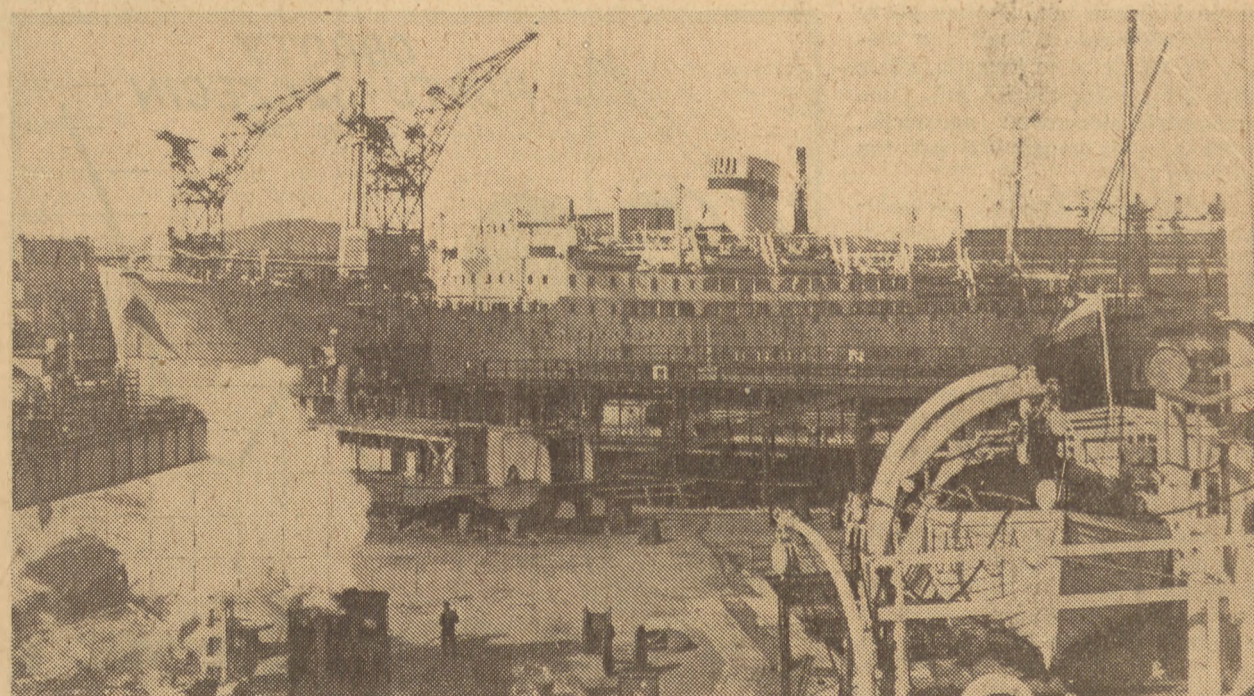
(Dokończenie na stronie 2)



Szczecin — holownik czeski w porcie szczecińskim



Gdynia — fragment portu — w głębi elewator zbożowy



Gdańsk — Stocznia nr 1 — M/S Sobieski na doku

Inż. ŻRALEK, wojewoda gdański

Członek Rady Naczelnej PZZ

Wybrzeże gdańskie w 1948 r.

Zwycięskie zakończenie wywoleńczej wojny postawiło przed województwem gdańskim cały szereg zadań, których rozwiązanie w innym i dawnym ustroju byłoby przez wiele lat niewykonalne. Na milionie hektarów utrzymało się zaledwie 400 tys. Polaków spośród ogromnej masy germanizowanych przez pokolenia na terenach dawnego „Wolnego Miasta” i powiatów włączonych do Prus Wschodnich, wysiedlanych z „korytarza” i zgładzanych przez okupanta.

Bezludna była Gdynia i spalony Gdańsk, wymarłe, ogołocone z urzędzeń porty, pozbawione bądź magazynów (Gdańsk), bądź nadbrzeży (Gdynia); — zatopiona cała najurodzajniejsza część województwa — Żuławy, odpowiadająca wielkością prawie dwóm powiatom. Puste fabryki Elbląga, zerwane mosty i urządzenia komunikacyjne, wyniszczony i wywieziony pogłowie — to było materialnie tworzywo, z którego w nowym ustroju wyzwolony człowiek rozpoczął o własnych siłach budować Polskę nad Bałtykiem.

Inż. Żralek, woj. gdański
Foto Rys

kiem: — budowę polskich rudowęglowców, — rybacy wprowadzają na rynek miesięcznie 6000 ton ryb morskich, usprawniając naszą aprowizację.

Odbudowujący się — stuśiedemdziesiątysięczny Gdańsk urzędzeniami i nowymi arteriami komunikacyjnymi spleta się z Gdynią, zmierzając w szybkim tempie do stworzenia wraz z Sopotem 400-tysięcznego „Trójmiasta”, a nowe zespoły wytwórcze turbin, dźwigów portowych i autobusów przekształcają Elbląg w ważny ośrodek ciężkiego przemysłu.

Z uporem i zaciętością odrabia 400 tysięcy chłopów naszego województwa zaległości, wywołane zniszczeniami na odcinku rolnym.

Nie tylko osuszoną, niewielką już dzisiejsza cyfra 44 tysięcy ha odłogów, z których ostatnie 20 tysięcy zniknie w roku następnym, ale zajęcie pod plug w najtrudniejszych warunkach pół mi-

liona ha ziemi ornej, świadczą o ogromie włożonego trudu.

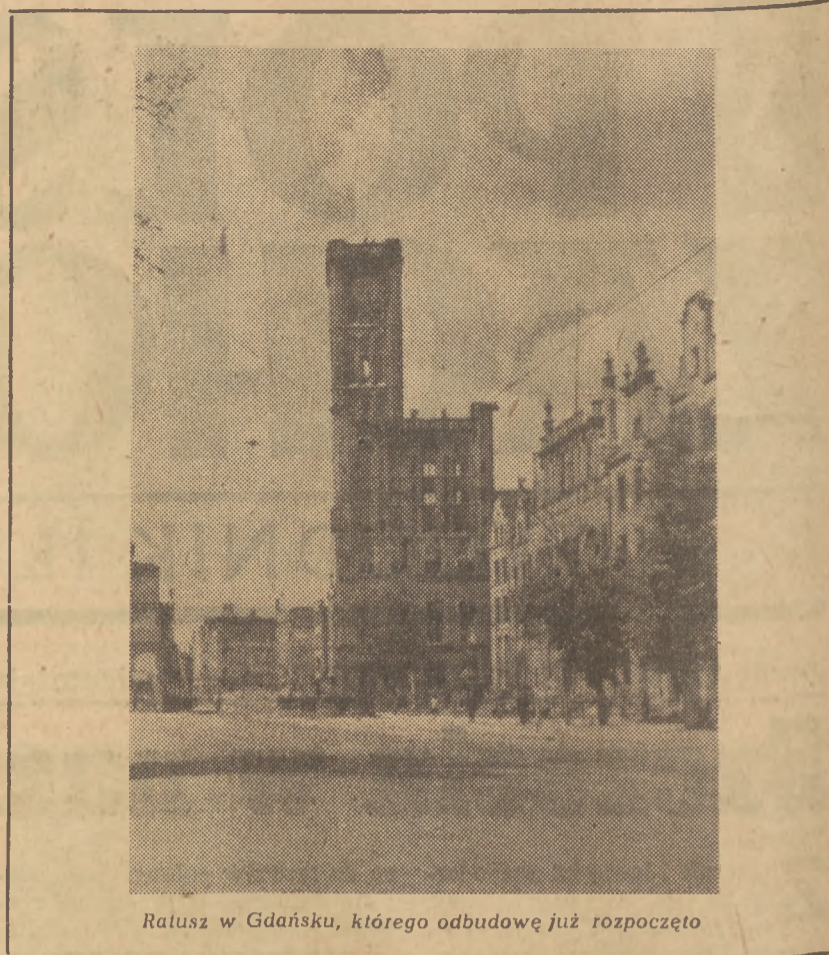
Od dwóch lat trwa uporczywa walka z morzem, by odebrać mu 11% województwa, zatopionego szaleńcymi rękami okupanta — by dzień otwarcia Wystawy Ziemi Odzyskanych uczcić u nas uruchomieniem ostatniej pompy odwadniającej na Żuławach.

W ustroju, w którym o rolnictwie stanowi dziedzic-obszarnik, byłoby nierealnym zagospodarowanie 91% ziemi ornej, posiadając zaledwie 57% teoretycznie niezbędnych jednostek pociągów w koniach i w traktorach.

Zbliżając się do końcowego etapu pełnego zagospodarowania województwa, w nowych granicach Polski na morzem, granicach znoszących przeciwieństwa między Gdynią i Gdańskiem i wprzęgających w ten sposób, jako jego uzupełnienie — Elbląg — wkraczamy zarazem w nowy etap pracy.

Dzięki zwycięstwu demokracji ludowej, Polska przeobraża się dziś szybko w kraj morski, rozporządzający szerokim i pięknym wybrzeżem, wielkimi portami, rozbudowaną się flotą morską, coraz liczniejszymi zastępami marynarzy, pracowników i miłośników Morza. Morze polskie — jeśli nauczymy się w pełni zeń korzystać, stanie się potężnym czynnikiem wzrostu naszych bogactw, naszego rozkwitu, naszej łączności z szerokim światem zarówno w celu wymiany handlowej, jak i w celu wzmożenia naszego wkładu w dzieło postępu ogólnoludzkiego, w celu podnoszenia wzwyż własnej kultury narodowej. Dlatego też powinniśmy morze nasze poznać i pokochać tak, jak Kochamy całą naszą ziemię polską“.

BOLESŁAW BIERUT, Prezydent R. P.



Ratusz w Gdańsku, którego odbudowę już rozpoczęto

O ile na odcinku „Trójmiasta” i Elbląga charakteryzować go będzie rosnące tempo odbudowy — o tyle w odniesieniu do portów zaznaczy się już wyraźnie wzmożony wysiłek, mający na celu zmniejszenie kosztów przeladunków.

Rozpoczęte w tym roku prace w Stoczniach winny nie tylko zachować — dziś stosunkowo nieznaczny, bo ca 10% udział floty polskiej, w zwiększających się następnym obrotach morskich — ale drogą stałego zwiększenia ilości jednostek pływających, zdobyć coraz to korzystniejszy dla Polski stosunek tonażu, przewiezionego pod białoczerwona banderą.

Ruszyć winna, tak pozytywnie na szlakach państwowych rozpoczęta odbudowa sieci komunikacyjnej województwa — specjalnie na drogach samorządowych.

Wielkim zagadnieniem wiejskim Wybrzeża winna się stać aktywizacja wsi kaszubskiej, warunkami gleby skazanej w ustroju kapitalistyczno-obszarniczym na nędzną wegetację.

Najbardziej charakterystycznym będzie rozszerzenie frontu postępu na zagadnienie „człowieka”. Problemy oświaty, kultury, zdrowia i wychowania fizycznego — poziomem i ilością zakładów naukowych i młodzieży w tych szkołach, ilością teatrów, kin, muzeów, świetlic i zespołów artystycznych, siecią szpitali, ośrodków zdrowia, urządzeń sportowych — winny odcinek ten dobitnie cechować.

Możliwościami realizacyjnymi tych zadań towarzyszy, sprzyjając mnożąc je, rosnący z dniem każdym, oddolny nurt, zmierzający ku zwiększeniu wydajności pracy w fabryce, i na roli, w urzędzie i uczelni.

Jednocześnie na front odbudowy wkracza nowa siła — zjednoczona w „Służbie Polsce” — młodzież.

Rozwojowi tych ujawniających się nowych dźwigni — nowych źródeł siły gospodarczej i dobrobytu szerokich mas — sprzyja układ stosunków politycznych województwa, których znamieniem był manifestacyjny udział 300 tysięcy mas ludowych w robotniczych i chłopskich świętach pierwszego i szesnastego maja.

Fakt ten staje się zrozumiałym, jeśli uwzględnić, że co drugi dorosły mieszkaniec miast należy do związku zawodowego, a co najmniej co druga rodzina chłopska ma swego przedstawiciela w Samopomocy Chłopskiej. Daje to województwu poważną zawartość organizacyjną, pozwala na ujawnienie i właściwe użycie coraz to nowych sił, bezpłodnych dotąd w rozproszonych wysiłkach.

Świadomość istnienia tych wartości pozwoliła województwu na wytyczenie nowych zadań.

Uruchomienie istniejących sił pozwoli zadania te zrealizować.

Szczecin w naszej gospodarce morskiej

(Dokończenie ze strony 1)

całej gospodarce narodowej. Jeżeli mówimy, że Szczecin stanie się głównym portem węglowym, to rozumieć należy, że stanie się to nie zaraz, lecz w ciągu pewnego czasu.

Według Narodowego Planu Gospodarczego mamy w 1949 r. przeladować przez nasze porty 17,0 mil. ton węgla. Port Gdynia/Gdańsk zdolny będzie przeladować na istniejących dzisiaj nabrzeżach, po uzbrojeniu ich dźwigami, około 11,5 mil. ton. Drobne porty przeladują około 0,5 mil. ton węgla. Powstaje więc kwestia, gdzie umieścić pozostałe 5,5 mil. ton, oraz gdzie skierować nadwyżki, które przyjdą ponad 17,5 mil. ton po roku 1949.

Ministerstwo Żeglugi zdecydowane jest cały pozostały węgiel skierować przez Szczecin, działając w myśl zasady, iż ma on stać się głównym portem węglowym.

W ten sposób będziemy musieli w roku 1949 osiągnąć w Szczecinie przeladunek ok. 5,5 mil. ton węgla, w następnych zaś latach, w miarę zwiększania się zdolności przewozowej Odra, zwiększać się będzie zdolność przeladunkowa Szczecina aż do zrównania się z portem Gdynia/Gdańsk.

Mamy więc, jako najbliższe zadanie, przystosować Szczecin do przeladowania w 1949 r. 5,5 mil. ton węgla. Pierwotne plany rozbudowy Szczecina szły po linii umieszczenia przeladunków węgla na nabrzeżach najszybciej dostęp-

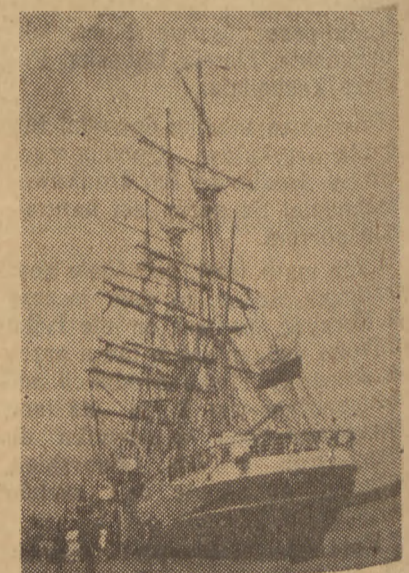
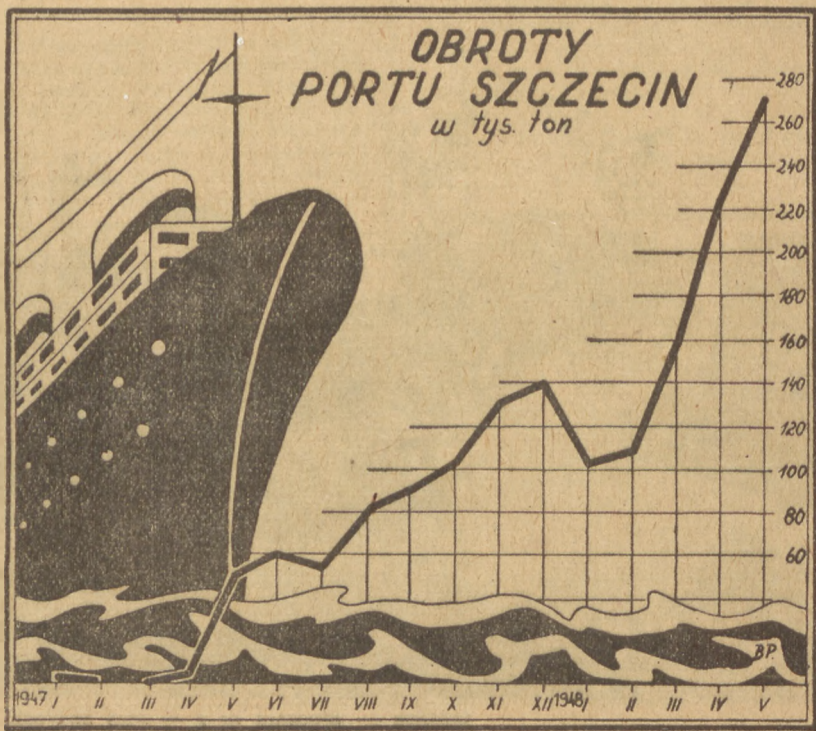
nych, lecz nie zawsze najlepiej nadających się do tego celu, jak np. na nabrzeżach Fart, Huk, Arsenał. Obecnie mamy zamiar, nie wdając się w takie prowizorium, przystosować te nabrzeża, które na stałe staną się węglowymi, to znaczy w okolicy kanału Kaszubskiego i Górnośląskiego.

W roku ubiegłym opracowany został plan rozbudowy portu masowego, obecnie plany te są już realizowane.

W myśl tych planów musimy właściwie przebudować port szczeciński. Szczecin za Niemców grawitował ku zachodowi, naturalna grawitacja na południe i wschód była całkiem zaniedbana. Jeśli dodać do tego, że prócz budowy basenów dla przeladunku masowego już w 1949 r. rozpoczęliśmy realizację rozpracowywanego obecnie planu portu drobnicowego, to zrozumiemy jak trudne i wielkie są to zadania.

Jesteśmy jednak pewni, że dzięki przemianom społecznym, które umożliwiły skoncentrowanie wysiłków w rękach jednego dysponenta jakim jest Państwo, dzięki dużej uwadze, jaką Rząd zwrócił na sprawy morskie, zadania te zostaną wykonane.

W wykonaniu tego zadania przyświeca nam nie tylko ożywienie Szczecina, nie tylko logiczne zaprojektowanie rozwiązania problemu przeladunku węgla w skali ogólnonarodowej — celem naszym jest tutaj też wkład do ogólnej odbudowy gospodarki europejskiej, wkład niedeklamowany, nie dający do rozbicia Europy na zwalczające się wzajemnie bloki, a realny, materialny wkład, który wyrazi się tym, że zostanie uruchomiona najkrótsza linia, łącząca kraje Europy Środkowej z krajami Skandynawskimi, oraz z zachodem Europy, — linia, która da ogromne oszczędności i dogodność w wymianie towarowej pomiędzy tymi krajami. Celem naszym jest postawienie na właściwym miejscu i poziomie Szczecina, Szczecina niewykorzystanego i dławionego w organizmie gospodarczym Niemiec przed wojną. Wyniki nasze i dążenia w tym kierunku wyraża się choćby już tym, iż eksport węgla ze Szczecina odzyskanego przez Polskę, już w roku 1949 wzrośnie trzykrotnie w stosunku do eksportu węgla w czasie, gdy Szczecin był w sposób sztuczny wtłoczony w ramy gospodarki niemieckiej.



Na „Święto Morza” przybyły do Szczecina najpiękniejszy nasz statek szkolny „Dar Pomorza”

H. ZAKRZEWSKI
PREZYDENT M. GDYNI

Znaczenie Gdyni

dawniej i w Polsce wyzwolonej

Z całą pewnością stwierdzić można, że budowa portu i miasta Gdyni, a z kolei niezwykle szybki jej rozwój były logicznym następstwem krzywdzących Polskę postanowień Traktatu Wersalskiego, dotyczących polskiego dostępu do morza i wynikłej stąd trudnej sytuacji na odcinku morskim, w jakiej znalazło się nasze państwo. Cóż bowiem innego, jeśli nie twarda konieczność była przyczyną ryzykownej decyzji budowy portu tuż po boku starego Gdańska, zazdrośnie strzegącego korzyści, płynących z racji uprzywilejowanego położenia u wejścia Wisły, tego Gdańska, który prowadząc egoistyczną politykę wiódł ustawiczne spory z Rzeczpospolitą i zawsze z tych sporów wychodził zwycięsko.

Jak wiadomo, na skutek proniemieckiej polityki Anglików, Polska została pozbawiona Gdańska i przyległego obszaru delty Wisły, z którego to terytorium, według napoleońskiego wzoru utworzono Wolne Miasto. W wystawionym na działanie rewizjonistycznej propagandy i polityki niemieckiej Gdańska, od razu na wstępie spotkała się Rzeczpospolita z takimi, wytwarzanymi sztucznie trudnościami, że nie do pomyslenia było swobodne korzystanie z usług portu gdańskiego. Polska zdana została, rzecz można, na łaskę i niełaskę „Wolnego Miasta”.

Wśród takich okoliczności została zaprojektowana budowa portu, w którym Polska sprawowałaby władzę suwerenną i który miał być narzędziem niezależnej polskiej polityki morskiej. Decyzją była śmiała. Nie zrażono się tym, że nowy port mógł nie wytrzymać konkurencji Gdańska, mającego gotowy instrument pracy morskiej, ustaloną markę, lepsze położenie przy ujściu głównej rzeki polskiej ani tym, że praktycznie rzecz biorąc, nie mieliśmy żadnej tradycji morskiej, a co za tym idzie, żadnego doświadczenia w tej dziedzinie. Trzeba było wszystko stworzyć właściwie z niczego.

Mobilizacja kapitału, materiałów, ludzi, przełamanie „ładowej” psychiki polskiej, oto generalnie ujęte problemy, które stanęły na drodze do realizacji budowy własnego portu. — Ale stawka była naprawdę wielka. Chodziło po prostu o „być albo nie być” polskiej polityki morskiej. — Śmiało zerwano z niechlubną tradycją niedołęźnych poczynań morskich dawnej Rzeczpospolitej. — I tak narodziła się Gdynia. Charakterystyczne jest, że myśl budowy portu właśnie na terenie starej, bo pamiętającej XIII wiek wioski rybackiej Gdyni, nie była nowa. Już bowiem w roku 1634 król Władysław IV brał pod uwagę to miejsce, jako najodpowiedniejsze pod budowę portu dla polskiej floty wojennej. Bliiskość jednak nieprzyjaznego Gdańska zdecydowała, że projekt zmieniono i wybudowano port na mierzei helskiej, dając mu nazwę „Władysławowo”.

Budowa Gdyni została rozpoczęta w r. 1924 i rosła szybko. I już w tym początkowym okresie dały się odczuć dobrodziejstwa, wynikające z posiadania własnego portu. Wojna celna z Niemcami zbiegła się z okresem dobrej koniunktury dla polskiego

węgla na rynkach zagranicznych, spowodowanej słynnym strajkiem angielskich górników. I tylko dzięki temu, że nasz handel zagraniczny skierowaliśmy na morze, dzięki temu, że istnienie portu gdyńskiego złamało raz na zawsze monopol Gdańska, z czym Gdańsk musiał się liczyć, wyszła Polska zwycięsko z wojny celnej z Niemcami i zdobyła sobie już na stałe rynki zbytu dla swego głównego bogactwa, węgla. — Jakże to miało skutki dla polskiego przemysłu węglowego i bilansu handlowego Polski, zdaje sobie z tego sprawę każdy. Dzięki posiadaniu Gdyni weszliśmy na szeroki gościniec niezmiernie skrzępowanej współpracy gospodarczej z całym światem. — Mogliśmy zbudować zasadniczy instrument ekspansji morskiej, tj. flotę handlową i wojenną. Mogliśmy dotrzeć bezpośrednio do źródeł surowców kolonialnych. Mogliśmy dać zatrudnienie dziesiątkom tysięcy polskich marynarzy, rybaków, robotników portowych, w ogóle wszystkich pracowników, związanych bezpośrednio czy pośrednio z gospodarką morską. Nawiazaliśmy bezpośredni kontakt ze skupiskami polskimi, rozszaniemi po całym świecie. Naród nasz, a zwłaszcza młodzież otrzymała wspaniałe możliwości wyładowania swojej energii, ukształtowania nowego, nieznanego dotąd typu człowieka. Jednym słowem zaczęliśmy, choć późniejsi przynajmniej o 500 lat, czerpać pomału z nieprzebranej skarbnicy bogactw, jakie daje „eksploatacja” morza.

O tym, jak potrzebna była nam Gdynia, niech świadczy kilka niżej podanych cyfr:

Obroty portu, które w r. 1924 (pierwszy rok pracy portu) wyrażały się cyfrą zaledwie 10 000 ton towarów przeładowanych, wykazywały olbrzymi wzrost i tak: w roku 1926 — 404 000 ton, w roku 1928 — 1 958 000 ton, w roku 1930 — 3 626 000 ton, w roku 1934 — 7 192 000 ton, w roku 1937 — 9 006 000 ton.

W tym roku Gdynia pobiła wszystkie rekordy swoje i portów bałtyckich i wysunęła się na ich czoło. Udział Gdyni w obrotach handlu zagranicznego Polski wyrażał się cyframi:

w roku 1929 — 10,03% pod względem wagi, 20,26% — pod względem wartości towaru; w roku 1937 — 46,15% pod względem wagi, 48,17% — pod względem wartości towaru.

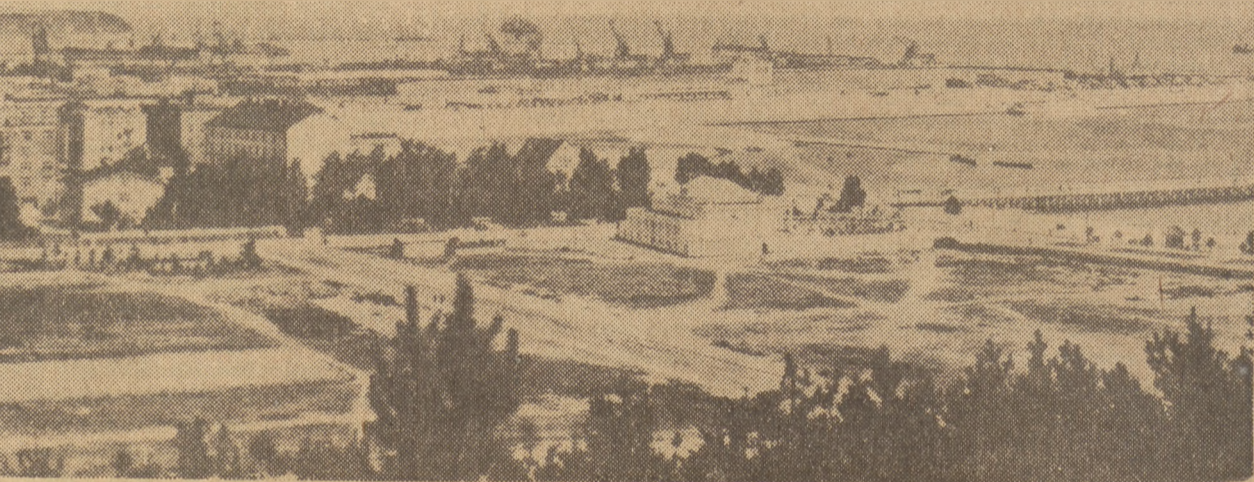
Dla Gdyni i Gdańska razem wziętych udział ten wynosił w roku 1937 około 75% wagi towarów i 66% ich wartości.

Prawie połowa obrotów handlu zagranicznego Polski dokonywała się przez Gdynię.

Ostatnia wojna zahamowała, a nawet coinfowała rozwój Gdyni. Ustępujący Niemcy, powodowani barbarzyńską żądzą zniszczenia, zburzyli port gdyński, pozostawiając po sobie okaleczone nabrzeża i falochrony, popalone magazyny, zdewastowane urządzenia przeładunkowe, miny i wraki w basenach i na redzie. W najpobieżniejszym szkicu tego: ani rzeczy można przytoczyć, że z 4000 m falochronu portu gdyńskiego, będącego wyrazem najnowocześniejszej techniki budownictwa żelazobetonowego 80% leżało w gruzach. Z 220 tysięcy m powierzchni nowoczesnych magazynów portowych w Gdyni 70 tysięcy uległo całkowitemu zniszczeniu. 100 tysięcy wykazało poważne uszkodzenia, dochodzące do 60%. Urządzenia mechaniczne chłodni portowej, łuszcarni ry-



Tak oto wyglądała Gdynia w r. 1924



Piękna panorama Gdyni dzisiaj

żu, olejarni, elewatorów zbożowych zostały zdemolowane lub wywiezione przez Niemców. Ze 112 urządzeń mechanicznych przeładunkowych, 40 zaledwie nadawało się do użytku normalnie po przeprowadzeniu kapitalnego remontu. — Pięknie rozbudowujące się miasto, liczące w r. 1939 ponad 120 000 mieszkańców, też mocno ucierpiało wskutek działań wojennych. Żaloszny widok przedstawiała Gdynia 3 lata temu w dniach wyzwolenia. Ale tak, jak wtedy w roku 1924 i następnych Polska odważnie i zdecydowanie rozpoczęła budowę portu gdyńskiego, tak teraz przystąpiła do jego odbudowy.

Rząd Nowej Polski Ludowej przywiązywał wielką wagę do dzwignięcia z gruzów polskiego gospodarstwa morskiego. Z niespotykanym entuzjazmem i energią, wyrzucaną z polskich mas ludowych, zabrano się do pracy. I dziś po trzech ciężkich latach odbudowy port i miasto Gdynia tętnią pracą i zbliża się szybkimi krokami do przedwojennych rekordów.

Dnia 18 lipca 1945 roku (w trzy miesiące po wyzwoleniu) wyszedł z Gdyni pierwszy po wojnie statek z ładunkiem polskiego węgla, a już w roku 1947 obrót portu wyrażał się cyfrą 4 666 356 ton towarów.

Baseny oczyszczono z min i wraków, odbudowano kilkaset m bieży nabrzeży, w odbudowie są falochrony, wyremontowano magazyny, ilość dźwigów czynnych osiągnęła połowę stanu z r. 1939. Miasto prawie że całkowicie zaleczyło własne rany, a ilość ludności przekroczyła już cyfrę 110 000 mieszkańców. — Dziś inna jest sytuacja na morzu bałtyckim, niż w roku 1939. W gruzach leży morska potęga Niemiec. Bałtyk stał się „morzem słowiańskim”. Spełniło się proroctwo Mickiewicza: „Gdańsk, miasto niegdyś nasze jest znowu

nasze”, już na zawsze! Sprawiedliwość dziejowa wróciła nam i Szczecin po ośmiuset latach jego utraty. Dziś mamy trzy wielkie porty. Rola jednak Gdyni jako portu nie tylko nie zmniejszyła się, lecz przed Gdynią tak jak przed innymi naszymi portami wylaniają się zupełnie nowe zagadnienia, nieistniejące przed wojną. Musimy je rozwiązać w sposób właściwy. Przykładowo można przytoczyć, że narastać będą nowe możliwości współpracy tak z państwami Zachodu jak i z portami wschodnio-bałtyckimi, w szczególności z portami zaprzyjaźnionego Związku Radzieckiego, dla których porty nasze mogą stać się jak gdyby magazynem konsygnacyjnym Szczególnie w okresie zimowym możemy przyłmować tu towary zagraniczne, przewożone następnie kolejami lub liniami pomocniczymi do Związku Radzieckiego.

Z zagadnień gospodarczych wylania się już obecnie myśl zbudowania w Gdyni przy kanale przemysłowym dużej rafinerii produktów naftowych z ropy, dowożonej własnymi statkami-cysternami, celem pokrycia potrzeb motoryzacyjnych lądowych, morskich i lotniczych tego okręgu.

W Gdyni i Gdańsku muszą się skoncentrować źródła i dyspozycje gospodarcze, finansowe, żeglugowe i organizacyjne, oparte silnie o interes narodowy Polski, na całej Wybrzeżu od Szczecina po Elbląg.

W związku z uprzemysłowieniem kraju i odzyskaniem całego Śląska, produkcja przemysłowa w Polsce zostanie uwielokrotniona. Musimy więc przystosowywać stopniowo nasze urządzenia morskie do odmiennej struktury gospodarczej, która charakteryzować się będzie jako struktura o przewadze przemysłowo-handlowej.

Gdynia, nowoczesny port dobrze rozplanowany, o licznych magazynach, połączony tylko kolejowo i drogami z Państwem, ma przede wszystkim warunki na przeładunek drobnicowy, obsługiwany szybko i sprawnie przez system kolejowy. Tędy pójdą produkty żywnościowe: nabiał, mięso, warzywa, ryby, cukier itp., kolonialne: ryż, herbata, kawa, kakao, pomarańcze, cytryny itp. wyroby przemysłu itd. Tutaj byłoby miejsce na przemysł związany z tymi towarami, umieszczony wzdłuż projektowanego kanału przemysłowego. Tutaj mamy strefę wolnocłową i port wojenny.

Dalej, należy stwierdzić, że porty nasze w Gdyni i Gdańsku mają wprost niewyczerpane i nieograniczone technicznie możliwości rozbudowy i usprawnienia. I to usprawnienie następuje wciąż i można powtórzyć za inż. Kwiatkowskim, że „Gdynia, ten poszczerbiony inwalida, ten połamańce z przetrąconymi żebrami w 1945 roku, bije dziś znowu rekord za rekordem, ku zdumieniu swoich i obcych.”

WYKONANIE TRZYLETNIEGO
PLANU GOSPODARCZEGO
TO WYKONANIE PLANU MOR-
SKIEGO — TO UMOCNIE-
NIE I ROZKWIAT POLSKIEGO WY-
BRZEŻA

KIT Kotłowy
Miniowy i Okienny

Poleca: hurtowo, w każdych ilościach

A. Nowacki i S-ka

3142
SOPOT — ul. Marszałka Stalina nr 817 — telefon 516-89

ROMAN HEISING

Życie muzyczne na Wybrzeżu

Zaledwie przebrzmiały echa wojny i z pogorzeliśk dźwigały się nasze porty, w szybkim tempie na Wybrzeżu normowało się życie gospodarcze i kulturalne. Powstawały szkoły powszechne, średnie, zawodowe i wyższe, tworzyły się związki artystyczne i literackie. Jakaś fantastyczna energia, tłumiona w naszym społeczeństwie przez 5 i pół lat, nagle znalazła swe ujście. W powszechnym entuzjazmie i twórczym zapale wszyscy wzięli się do dzieła odbudowy każdego odcinka naszego Państwa. Nie zapomniano o niczym. Kulturze poświęcono wiele starań i wiele pieniędzy. Rząd Polski Ludowej podporządkował każdy wysiłek, który zmierzał do zmiany psychiki człowieka, słusznie rozumując, że o kulturze kraju rozstrzygać będzie nie pompa wielkich świąt i uroczystości, lecz styl szarych dni pracy wszystkich obywateli, skadających się na naród.

Muzyka na Wybrzeżu znalazła dla siebie należne miejsce. Powstały szkoły muzyczne w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, z czasem sieć ich rozwinęła się na dalsze tereny Przymorza, na Wejherowo, Tczew i inne miasta. Zjawili się artyści, którzy talentami swoimi budzili nowe siły nawet w małych miasteczkach i wsiach. 500-kilometrowy oddech „wiatru od morza” wzmocnił nasz organizm państwowy i na kraj sfląknęły dźwięki — Bałtyckiej Filharmonii. Już w czerwcu 1945 roku zaczęły tworzyć się jej zreby. 29 września tegoż roku odbyła się inauguracja sezonu koncertowego. Tu, na północnych krańcach Rzplitej, gdzie obcokrajowiec odnosi pierwsze wrażenia zetknięcia się z polską kulturą, Filharmonia Bałtycka godnie re-

prezentuje naszą muzykę, dowodząc, że w tej dziedzinie jesteśmy równi innym narodom Europy. Obecnie 65-osobowy zespół kierowany sprężystością przez dyr. dr. Stefana Śledzińskiego, urządza każdego tygodnia 3 koncerty w Sopocie, Gdańsku i Gdyni, koncertuje w miastach, miasteczkach i wsiach na przestrzeni od Malborka do Szczecina. Frekwencja publiczności na koncertach symfonicznych jest już tak wielka, że bardzo często na kilka godzin przed koncertem kasa wywiesza napis: wszystkie bilety sprzedane. Zjeżdżają tu najwybitniejsi kapelmistrzowie i soliści polscy i obcy. Latem koncerty odbywają się w

i koleżeńską, wszystko to wytwarza korzystną atmosferę, w której dojrzewa każda zdrowa myśl, służąca idei upowszechniania muzyki i powodzeniem cieszy się każdy wieczór muzyczny, dający publiczności pewną sumę przeżyć estetycznych. Z tej harmonijnej współpracy wszystkich czynników Wybrzeże jest dumne i z radością obserwuje stale rosnący rozwój idei muzycznej.

Ostatnio, na wiosnę, wyodrębniły się ze Związku Pomorskiego Chóry woj. gdańskiego, tworząc odrębny Gdański Związek Śpiewaczy pod przewodnictwem doświadczonego społecznika, prof. Banasia-Purwina. Już dziś Zwią-

Grand Hotel

SOPOT - Tel. 5-16-52

NAJWIĘKSZY HOTEL NA WYBRZEŻU

POŁOŻONY NAD SAMYM MORZEM

RESTAURACJA - SALA KONCERTOWA

KAWIARNIA - COCTAIL BAR

CODZIENNE DANCING

GARAŻE

3202

GARAŻE

Operze Leśnej w Sopocie, posiadającej idealne warunki akustyczne i widownię, mogącą pomieścić 6 do 10 tysięcy gości. Pierwszorządne programy koncertów i znakomite ich wykonanie zjednały Filharmonii Bałtyckiej ogólne uznanie władz, społeczeństwa i gości zagranicznych. Recitale instrumentalne i wokalne najlepszych solistów, bardzo owocnie pracujące szkoły muzyczne z Państw. Wyższą Szkołą Muzyczną w Sopocie na czele, liczne grono doświadczonych pedagogów muzycznych, wzajemna szczerłość

zespół jednoczy 100 chórów, a skoro zrealizuje się program wojewody gdańskiego, inż. St. Żrąłka, aby w każdym większym ośrodku powstał chór lub kapela, wtedy liczba zrzeszonych amatorów-śpiewaków wydatnie wzrośnie. Dążąc do tego, aby muzyczny ruch amatorski ogarnął jak najszersze rzesze mieszkańców Wybrzeża, osiągniemy piękne rezultaty w dziedzinie umuzykalniania społeczeństwa. Zyska na tym kultura, która wyzwoli z nas najgłębsze pokłady ukrytej energii do pracy dla Polski.

U naszych przyjaciół

ODRODZONA ODES A

Gdy w roku 1944 żołnierze radziecy uwoilił Odesę — największy port Morza Czarnego, ujrzeli on: straszliwy obraz. Składy portowe stały w ogniu, hale fabryczne zamieniły się w zgłiszczka i zwaly ruin. Ani jednej niezniszczonej fabryki, przeszło 1000 budynków spalonych i wysadzonych w powietrze. Cementarzysto zatopionych okrętów i barek w basenach portowych! Wszystko najlepsze co zostało stworzone w mieście w ciągu 150 lat jego istnienia, uległo zniszczeniu.

Żuż w pierwszych dniach wolności rozpoczęto odbudowę bohaterkiego miasta. Prócz mieszkańców Odesy w odbudowie wzięły udział dziesiątki tysięcy budowniczych z innych miast i wsi Związku Radzieckiego.

Minerzy — ochotnicy unieszkodliwili w mieście 25.000 min i niewypałów. Usunięto miny z zatoki portowej. W czerwcu 1944 r. już po dwóch miesiącach po uwolnieniu Odesy, do portu zawiał pierwszy okręt radziecki.

Dziś oblicze portu zmieniło się nie do poznania. 120 milionów rubli wyasygnowanych przez państwo na odbudowę gospodarki portowej, uczyniły go jeszcze potężniejszym, aniżeli przed wojną. Odbudowano nadbrzeża zdolne do przyjęcia największych okrętów oceanicznych, odbudowano gigantyczny falochron i magazyny portowe. Obrót towarowy portu przekroczył już od dawna poziom przedwojenny. Poważne postępy poczyniła mechanizacja w porcie. Wystarczy wskazać, że ogólna zdolność podnoszenia dźwigów portowych jest obecnie 15-krotnie większa w porównaniu z rokiem 1940. Ku końcowi pięcioletki powojennej obrót ładunkowy portu 3-krotnie przekroczy poziom przedwojenny.

Ruchliwe nadbrzeże prowadzi do jednej z najbardziej uprzemysłowionych dzielnic miasta. Dymią tu komin kombinatu energetycznego, stoczni okrętowej, zakładów budowy obrabiarek, montowni samochodowej, fabryki parowozów i wielu innych zakładów przemysłowych. Zakłady budowy obrabiarek, które były zrównane przez wroga z ziemią, obecnie nie tylko wznowiły swą przedwojenną produkcję, lecz zorganizowały seryj-

na produkcję najnowszych typów obrabiarek.

Ogółem w mieście pracuje obecnie około 200 większych zakładów przemysłowych. Przedwojenny poziom ich wytwórczości został z reguły znacznie przekroczony.

Wiele pracy włożono w odbudowę gospodarki komunalnej i mieszkaniowej Odesy. Ponownie pracują, wykorzystując swą całą zdolność wytwórczą, wodociągi, gazownia, tramwaje i trolejbusy. Odbudowano lub wybudowano około 1/2 miliona metrów kwadratowych powierzchni mieszkalnej. W zeszłym roku do nowych mieszkań wprowadziło się 11 tysięcy rodzin.

Jak dawniej nauka znów kwitnie w Odesie. Funkcjonuje tu 19 wyższych zakładów naukowych i instytutów naukowo-badawczych, w których studiuje ponad 30 tysięcy słuchaczy. Kon-

„BAZAR”

właśc. MARIA SOBKOVIK

ZIELONA-GÓRA

STARY RYNEK 28

Poleca wykwintną bieliznę damską i dziecięcą, oraz zabawki

3180

tynuje tu pracę słynny uczoney radziecki oftalmolog Filatow. Na odbudowę słynnego instytutu chorób ocznych, kierowanego przez akademika Filatowa, wydatkowano przeszło 2 i pół miliona rubli. Setki byłych żołnierzy frontowych odzyskuje tu wzrok.

Wspaniały klimat, wielkie tereny naturalnych błot leczniczych stawiają Odesę w rzędzie najlepszych uzdrowisk świata. Przed wojną w Odesie i w okolicy było 60 sanatoriów i domów wypoczynkowych, obecnie jest ich 70.

Perła radzieckiego wybrzeża Czarnomorskiego staje się znów wielkim ośrodkiem przemysłowym i jednym z najpiękniejszych miast Związku Radzieckiego.

Owoce i cukier to zdrowie i siła

należy o tym pamiętać przy zakupach świątecznych

MARMELADY • DŻEMY • KOMPOTY • SOKI

KONSERWY MIĘSNE • RYBNE I WARZYWNE

produkcji

PAŃSTWOWEGO PRZEMYSŁU KONSERWOWEGO

są do nabycia we wszystkich spółdzielniach, sklepach spożywczych i kolonialnych.

Sprzedaż hurtowa

SOPOT, SOBIESKIEGO 26

Sopot, Rokossowskiego 5

Toruń, Lubicka 67

Grudziądz, Chełmińska 42

Włocławek, 3-go Maja 30

BYTOM, CHRZANOWSKIEGO 1F

Chorzów, 3-go Maja 17

Gliwice, Plac Mączny 14

Kraków, Stradom 17

Opole, Dwernickiego 17

Prudnik, Czerwonej Armii 17

Zakopane, Krupówki „Poraj“

Katowice, Plebiscytowa 20

Biała Krak., 11-go Listopada 63

Pszczyna, Podstarzyniec 24a

Koźle, Św. Anny 9

ŁÓDŹ, PIOTRKOWSKA 126

Łódź, Nowotki 54

Częstochowa, Armii Czerwonej

Kalisz, Roli Żymierskiego 17

POZNAŃ, DĄBROWSKIEGO 129

Szczecin, Jagiellońska 87

BYDGOSZCZ, PIOTRKOWSKA 12

Bydgoszcz, 1-go Maja 25

Słupsk, Zwycięzców 11

WARSZAWA, ŻŁOTA 37

Warszawa-Praga, Targowa 47

Radom, Bernardyńska 1

Lublin, Lubartowska, Targ

Kielce, Słowackiego 2

WROCLAW, BAŁUCKIEGO 2

Wrocław, Św. Antoniego 33

Wałbrzych, Rynek 3

Jelenia Góra, Wincentego Pola 12

Kłodzko, Moniuszki 1

Legnica, Grodzka 17

3140



ZNANE I CENIONE
od 25 lat **wyroby**

HA = ES = ES

Fabryka POZNAŃ
Przetworów
Chemicznych
Małe Garbary 2
Telefon 49-90

Muchotapki

POLECA:

PASTY DO OBUWIA — PASTY DO PODŁÓG

BARWNIKI DO TKANIN — MYDŁA I PROSZKI DO PRANIA

JANUSZ SKOSZKIEWICZ

O JANIE HEWELIUSZU

GDĄŃSKIM ASTRONOMIE

Historia życia Heweliusza jest jedną z tych, które dają świadectwo zbliżenia się świata gdańskich mieszczan ze światem polskim nie tylko w dziedzinie czysto handlowych stosunków, ale także na polu kulturalnym. Mówią o miłości i przywiązaniu do Polski i jej władców.

Ród Heweliusza pochodził znaną zabytkową Gdąbkę, choć w Gdańsku osiadł już od dawna. Pradziadek astronomów był ludźmi obrotowymi i zapobiegliwymi, a bogacący się Gdańsk sprzyjał kupieckiemu i rzemieślniczemu zawodowi. Toteż już około 1550 roku, kiedy w Gdańsku rozwinął się na dużą skalę eksport piwa, 6 browarów spośród 280 jakie były w tym mieście, należało do rodziny Havelków, Havelków, Hafełków, czy jak kto woli Hofelków, gdyż różnie pisało się ich nazwisko.

Ojciec astronoma Abraham, zamężny gdański piwowar nie myślał o sławie naukowej syna, a tym bardziej nie życzył sobie, aby Jan zajmował się astronomią.

Jako młodego chłopca wysłał go do Gdęca pod Bydgoszczą, aby nauczył się dobrze języka polskiego. Wraca stamtąd Jan mając lat 16 i wstępuje do Gdańskiego Akademickiego Gimnazjum, gdzie słucha wykładów teologii, metafizyki, polityki, greki i łacińskich klasyków. Tu w gdańskim gimnazjum zainteresował się zdolnym młodzieńcem profesor Piotr Krüger, który udzielał mu poza wykładami szkolnymi także prywatnych lekcji. Piotr Krüger zachęca go do studiów astronomicznych i Heweliusz pod jego kierunkiem uczy się budowy astronomicznych przyrządów, miedziorytnictwa i szlifowania szkieł.

Za namową rodziców, którzy pragną syna skierować ku bardziej intratnym zawodom wyjeżdża Heweliusz w r. 1630 jako dziewiętnastoletni młodzieniec do Lejdy na studia prawnicze. Nie długo jednak tam zabił. Już po roku opuszcza uniwersytet, wyjeżdża do Anglii, Francji, odwiedzając Włochy, aby po dwuletnim pobycie za granicą, podczas którego zapoznał się z wybitnymi przedstawicielami nauki, wrócić przez Szwajcarię i Niemcy do Gdańska.

Tu żeni się z Katarzyną Rebeszke, córką bogatego gdańskiego kupca, a przyjęty do cechu browarników, poświęca się zawodowi piwowara.

I możeby porzucił swe astronomiczne zainteresowania Heweliusz, gdyby nie Piotr Krüger. Oto umierający profesor zachęca go do kontynuowania studiów, uzyskując przyrzeczenie, że Heweliusz zaobserwuje mające w krótkim czasie mieć miejsce zaćmienie słońca. Jan wypełnia przyrzeczenie i od tej chwili opoływający żądzą poznania maszyny nieba, całą resztę życia poświęca astronomicznym badaniom i obserwacjom.

Z wielkim nakładem pracy i pieniędzy buduje sam teleskopy, przyrządy miernicze, cały szereg niezbędnych instrumentów, aż wreszcie w roku 1641 kończy swe obserwatorium. Obserwatorium to zbudowane na dachach jego trzech sąsiadujących domów, zaopatrzone w teleskopy (z których największy posiadał długość 48 metrów i dla swej wielkości montowany był za miastem) nazywa za przykładem Tycho de Brache'a „Stellaeburgum”.

Obiektem zainteresowania Heweliusza staje się w pierwszym rzędzie księżyc. Po znużonych obserwacjach ukazuje się jego znakomite na ówczesne czasy dzieło „Selenographia” wraz z mapą księżyca i dokładnym opisem. Następnym tematem badań są plamy słoneczne. Nie ogranicza się przy tym Heweliusz do zaobserwowania ich i opisania, ale wysnuwa własną swą teorię o pochodzeniu słonecznych plam, podobnie jak wysnuje swą własną teorię na temat powstawania komet, które jego zdaniem są zbiorowiskiem wyziewów różnych planet.

Pracami swymi wzbudza szczerze zainteresowanie nie tylko wśród gdańszczan, którzy początkowo wybierają go ławnikiem, potem konsulem, ale przede wszystkim u królów Polski. Na chwałę Władysława IV, pięć przez siebie odkrytych księżyców Jowisza nazwie Heweliusz Stellae-Vladislavianae, a jak się dowiadujemy z listu Piotra des Noyers posłał Riedys Heweliusz królowi „instrument za pomocą którego można było widzieć to, co się za murami na dole w rowie dzieje” (Polemoskop).

W 1660 roku król Jan Kazimierz ze swą małżonką odwiedzili po powrocie z Oliwy Heweliusza i jak podają źródła król przebywał w jego domu długi czas, oglądając piękne astronomiczne przyrządy, dokładniejsze i lepsze niż Tycho de Brache'a. Ponieważ niebo było zachmurzone, nie mógł król skorzystać z Heweliuszowego teleskopu złożonego z 7-miu szkła a bardzo grubego. Astronom przeprowadzał króla przez wiele gabinetów z przyrządami, a królowa w tym czasie została wraz z damami w jednym z pokojów, gdzie były inne godne podziwu rzeczy. Podczas królewskiej wizyty Heweliusz obdarzył króla wynalezionym przez siebie zegarem wahadłowym (za właściwego wynalazcę zegara wahadłowego uchodzi Huyghens, który nieco wcześniej opublikował wynalazek).

Największym jednak łaskawcą gdańskiego astronoma był Jan III Sobieski. Król ten żywo interesuje

się pracami gdańskiego astronoma. odwiedza go w jego obserwatorium w roku 1667 wraz z królową i całym dworem i w tymże roku wyznacza Heweliuszowi stałą roczną pensję w wysokości 1.000 złp., ponadto uwalniając naszego piwowara-astronoma od wszelkich podatków i opłat z tytułu wyrobu i sprzedaży piwa za-

Najznakomitsi uczeni świata wyrażają się z podziwem i uznaniem o pracach gdańszczanina, interesuje się nim Karol II angielski, Krystian V duński, wielki książę Ferdynand z Toscany, a królowa Krystyna szwedzka zaprasza go na swój dwór. Ale Heweliusz odrzuca te propozycje.

Pracuje dalej w ciszy swego obserwatorium ze swą młodzieńką drugą żoną Elżbietą, córką gdańskiego piwowara, którą uwiecznił dwukrotnie w miedziorytach zamieszczonych w swych dziełach i która w obserwacjach astronomicznych była mu nie małą pomocą.

Jeszcze poprzednio drukuje „Prodromus cometicus”, „Cometographia”, część pierwszą „Machina coelestis”,

moment, kiedy to w sierpniu 1679 roku podłożony ręką złośliwego sługi ogień trawi trzy domy astronoma wraz z obserwatorium, wszelkimi instrumentami, korespondencją, książkami i dobytkiem. Cały plon 40-letniej pracy naukowej leży w gruzach.

Nie opuścił go w biedzie Sobieski, poparł ojcowie miasta, przysłał dar pieniężny Ludwik XIV Nie załamał się Heweliusz. I przed końcem 1680 roku zaczął astronom swoją pracę w nowo wybudowanym obserwatorium, dalej obserwował niebo, dalej dokonywał pomiarów i odkrył gwiazd, z których tworzył nowe konstelacje lub przydzielał do już istniejących. Jedną z konstelacji składającą z 7-miu gwiazd, tak jak rodzina króla Sobieskiego składała się z 7-miu członków, nazwał na cześć i chwałę króla „Scutum Sobiescianum” — „tarcza Sobieskiego”, którą jak sam pisze przeniósł na wieczną pamiątkę Najczcigodniejszego Naszego Króla i Pana Jana III Króla Polskiego...

Dwunastotygodniowa choroba w roku 1687 kładzie kres życiu Jana Heweliusza. Zmarł w południe w dniu swoich urodzin przeżywszy równo lat 76.

Niedługo trwała sława Heweliusza. Bowiem jeszcze za jego życia i wkrótce po śmierci, na skutek ulepszenia teleskopu znaczący się olbrzymi postęp w dokładności astronomicznych pomiarów.

Dopiero w r. 1787 Gdańsk niezwykle uroczyste obchodził setną rocznicę śmierci astronoma.

Król Stanisław Poniatowski umieszczył popiersie Heweliusza w sali sławnych Polaków na Zamku Warszawskim oraz przesłał Gdańskowi w darze w r. 1790 brązowy odlew popiersia.

Janusz Skoszkiewicz



równy w samym mieście jak i poza miastem.

Heweliusz przeżywa teraz okres swego największego powodzenia życiowego. Królewskie Towarzystwo Naukowe przyjmuje go za swego członka, Ludwik XIV za pośrednictwem Colberta przesyła mu pieniądze dary.

a w roku 1679 kończy drugą część „Machina coelestis” dedykując ją Sobieskiemu. W tym czasie wygrywa spór naukowy z Hooke, angielskim astronomem, który zarzucił Heweliuszowi niedokładność pomiarów i zaatakował wartość naukową jego pracy.

Nadchodzi fatalny dla astronoma

Bławy - Galanterię

oraz

kapelusze damskie
poleca

F-ma Bławy-Galanteria

ST. KRAUSKA i Ska

GORZÓW (Wlkp.)

ul. W. Wasilewskiej 111. Tel. 320

3177

Restauracja „Przystań”

wł. K. PAWLAK

GORZÓW Wlkp. 3175

ul. Wał Okrężny 6

Poleca wyborową kuchnię
oraz pielęgnowane napoje.

TABLETKI BENZOESOWE „B. KOZŁOWSKIEGO” do konserwowania przetworów owocowych, jarzynowych, soków, kompotów, konfitur, marmelad, powideł, dżemów, pomidorów itp. — zabezpieczają od pleśni, zepsucia i fermentacji.

Wyrób: „Zakładów Chemiczno-Farmaceutycznych B. KOZŁOWSKI”, Warszawa, ul. Ogrodowa nr 59-a.

Do nabycia we wszystkich Aptekach, Drogeriach, Hurtowniach Aptecznych, Państwowej Centrali Handlowej, Spółdzielni Spożywców „SPOŁEM” i większych sklepach spożywczych.

3204b

PRZEDSIĘBIORSTWO POŁOWÓW DALEKOMORSKICH

„DALMOR”

Spółka z ogr. odp.

GDYNIA, UL. HRYNIEWICKIEGO 14

TELEFONY: 26-22 - 47-41 - 43-40 - 21-46 - 47 39 - 14-31

WŁASNA FLOTYLLA DALEKOMORSKA

Pożowy śledzi i ryb morskich na Bałtyku, Morzu Północnym i Atlantyku

IMPORT

**Zaopatrywanie rynku krajowego w ryby morskie,
świeże i zasolone z własnych połowów**

EKSPORT

A. K. MĘCLEWSKI

Marynarze ze statku „Kolno”

Statek, podobnie jak ludzie, ma swoje przepisane ustawą wakacje, w czasie których armator dużo uwagi poświęca stanowi jego zdrowia i bezpieczeństwu jego pracy. „Kolno”, towarowy parowiec polskiej floty handlowej swoje „zdrowotne” wakacje zaczął niedawno w Gdyni, gdzie odbywa swoją czteroletnią klasę czyli generalny przegląd i remont drobnych uszkodzeń, dokonywany w myśl wymagań największego na świecie okrętowego towarzystwa ubezpieczeniowego — Loydu.

„Kolno” stoi w basenie Rybackim za długim szeregiem trawlerów, które przed kilku dniami wróciły z dalekich połowów do bazy. Z wysokiego, czarnego kominu unosi się wąskie pasemko dymu. Południe blisko, kuchnia pracuje.

Stukot. Niemilosierne walenie kilkudziesięciu młotków o stalowe blachy kadłuba. Pozawieszani na linach, wyciągnięci na drabinach robotnicy ostukują systematycznie, centymetr po centymetrze zamalowaną powierzchnię statku, potem oczyszczą ją i powłoką chroniącą od rdzy minią. W tym ogłuszającym, dźwięcznym stukocie żelaza usiłują porozumieć się z marynarzem służbowym; otwieram bezwładnie usta, jak niemowa, pokazując przy tym na swym rękawie nieistniejące oficerskie opaski. Zrozumieliśmy się.

Co ma pływać nie utonie

(opowiadanie Inż. Cyglera)

Jan Cygler, radomiak z pochodzenia, swą służbę morską rozpoczął w drugim roku istnienia naszej Morskiej Szkoły, należy więc do pokolenia najstarszych polskich marynarzy. Pierwszy statek na jakim pływałem? — podchwytuje nasze pytanie. — Był nim „Ajaks” z Gdańska, podobno polski statek, ale — właściwie sprawę ujmując — były na nim tylko trzy rzeczy polskie: towar, ja i bandera; kapitan „Ajaksa” był Austriakiem, pierwszy oficer Prusakiem, drugi oficer Włochem; był też jakiś inny Polak, ale nie znał ani słowa po polsku. Więc był w tym czasie takich „polskich” statków, wtedy bowiem



Inż. Jan Cygler — z SS „Kolno”

prócz Gdańska i pieniędzy marynarzy mieliśmy niewiele.

Wojna zastała mnie w Belgii. Pływałem na polskim „Cieszynie”, wcielonym na czas wojny do angielskiej floty handlowej. Trwało to dwa lata, bo aż do zatonięcia statku. Było to w roku 1941, kiedy alianckie statki handlowe były jeszcze bardzo słabo uzbrojone; „Cieszyn” miał zaledwie kilka karabinów maszynowych. Wieźliśmy transport kabli do małego portu w południowej Anglii. W czasie tego rejsu, niedaleko celu na Kanale La Manche zaatakowały nas dwa niemieckie bombowce. Byli-

Oficerowie są w messie, w języku lądowym zwanej się salonem lub jadalnią. Przed chwilą skończyli obiad. Przy stole siedzi pierwszy oficer statku Robert Noworyta, opalony brunet o falistej, czarnej czuprynie. Jest także pierwszy mechanik, Jan Cygler, jeden z najstarszych marynarzy polskich; jego łagodna twarz, uwieńczona rzadkimi już, siwymi włosami, jest jakby syntezą jego marynarskiego życia, które opiera się dziś na cierpliwości, pobłażaniu, życzliwości i trochę może gorzkim sceptycyzmie. Dalej siedzi „radio” — radiotelegrafista, jeden z nielicznych kawalerów na statku (pięciu na 31 ludzi załogi!). Tuż za nim znajduje się trzeci oficer Ryszard Biskupski o rumianej, rozemnianej twarzy chwata. Wreszcie ściskamy prawicę żywiciela statku Winiewicza, o poważnym, ojcowskim wyglądzie, który pełni na statku funkcje kierownika działu zaopatrzenia. „Stary” — bo tak na każdym statku nazywają kapitana — jest nieobecny; powinien wrócić lada chwila.

Tymczasem na stół wędruje butelczyna jakiegoś szlachetnego trunku, rozmowa płynie coraz swobodniej; z urywanych zdań powstają opowiadania zrazu krótkie, rozrastające się stopniowo w barwne, pełne treści i przeżyć historie wielu lat marynarskiego, bujnego życia

Góralu czy ci nie żal?

(opowiadanie por. Noworyty)

Jest znana rzeczą, że ludzie lubią kontrasty. Tych z nizin pociąga urok gór, i odwrotnie, żywił morski stanowi dla Górali „ziemię nieznaną i tęącą. Nie dużo jest Górali nad morzem, ale ci nieliczni — jak się do niego przywiązali! Por. Robert Noworyta jest Góraliem z Zakopanego; w marynarce służy od 1934 roku. Dostał się do niewoli niemieckiej, ale niedługo przebywał w neubrandenburskim Oflagu IIc. Ucieka w roku 1940 i przedostaje się do Warszawy. Gdy tylko zamilkła wrzawa wojenna, natychmiast wraca nad morze. Początkowo pełni służbę pilota w porcie gdyńskim — później dostaje się jako jeden z pierwszych na „Kolno”. — I tak bez przerwy, bez urlopu spędził na morskiej pracy trzy lata. Niewiele mamy oficerów-marynarzy, a statki czekały. Mało jest w Polsce ludzi, którzy by pracowali bez urlopu trzy lata z rzędu. Ale u marynarzy wszystko możliwe — tylko dlaczego w dobie wyścigów pracy nikt o tym nie wie?

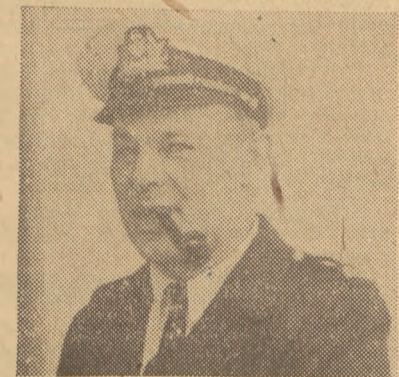


Por. Robert Noworyta
pierwszy oficer SS „Kolno”

Ich stu i on jeden

(opowiadanie por. Biskupskiego)

Kariera marynarska por. Biskupskiego nie jest krótka. Ze statkiem i morzem zetknął się już w 1928 roku; pływał nagdańskim 370 tonowym szkunerze „Gertruda” jako chłopiec pokładowy. W ciągu wielu lat wznosił się w marynarskiej hierarchii stopień po stopniu. Dziś jest trzecim oficerem na statku.



Por. Ryszard Biskupski
trzeci oficer SS „Kolno”
Foto Waf-Uklejewski

— To wszystko? — Ejże! Podobno ciekawe były Pańskie koleje, Poruczniku, w czasie wojny... — Po długich oporach porucznik Biskupski dał się nibyto skusić, tym bardziej, że coctail według recepty kapitana Rusieckiego doskonale ułatwiał wszelkie wspomnienia — ułatwił je i trzeciemu oficerowi „Kolna”.

— Pierwszą połowę 1939 roku spędziłem w Gdańsku jako morski inspektor celny. Potem Warszawa, Łuck. Armie wyzwolénce wchłonęły mnie w swoje szeregi. Służyłem do końca wojny w formacji pancerniej...

— To wszystko? A te odznaczenia — Virtuti Militari, Srebrny

Coś się stało — ale co? Wszyscy przestali rozmawiać. Przez chwilę nie możemy się zorientować w sytuacji, aż nagle rozumiemy. To cisza, która zapanowała niespodzianie, zaskakując wszystkich. Młotki przestały wściekle uderzać o burty i blachy kabin. Nareszcie! Nie potrzebujemy już wołać sobie do ucha. „Dzięcioty” mają przerwę obiadową.

— A „Kolno”, Poruczniku? Czy to dobry statek? — Dobry, szybki i mocny, służyć może nawet jako łamacz lodu. Zimą, gdy na Bałtyku było silne oblodzenie, gdy wiele statków czekało w portach na zmianę warunków żeglugowych, my pływailiśmy, i to jak — nie tylko z węglem! W którymś tam rejsie zawieźliśmy do Szwecji koks; nagle dowiadujemy się, że w porcie znajduje się wielki ładunek drobnicy dla Polski. To dopiero gratka dla kapitana, przecież fracht za drobnicę jest kilkakrotnie większy niż za węgiel! Kapitan kazał wyczyścić luki, wyłożyć je papierem, pokazał statek właścicielowi ładunku — i zaryzykował. Załadowali 800 ton margaryny i 100 ton drobnicy — aparaty Ericksona, telefony, same delikatne i cenne cuda — i bez wypadku przyjechaliśmy do Gdyni z nieuszkodzonym ładunkiem. Mimo lodów, mimo braku znaków nawigacyjnych, które usunięto w obawie przed zerwaniem, mimo źle działającego naszego kompasu... Kapitan wybawił nas swą wiedzą z wielu tarapatów; mimo kiepskiego kompasu nie mieliśmy żadnej katastrofy czy wypadku na morzu. Może doczekamy się kompasu żyroskopowego, który jest niewrażliwy na pola magnetyczne statku...

ły Morskiej, tych bodaj z 1920 roku, pokolenia o znanej klasie, które kieruje dziś polską gospodarką morską. Jak wszyscy polscy marynarze, karierę zaczął w Gdańsku, w czasie, gdy statków mieliśmy



Kap. Michał Rusiecki
dowódca SS „Kolno”

niewiele, a dużą rolę w naszych morskich sprawach odgrywały kapitały obce i interesy finansowe polskich poentatów. Ciekawy to okres, który z czasem przerosł się również w pełną szlacheckiej fantazji fanfaronadę o koloniach. Ponieważ kapitan Rusiecki był pierwszym, który wyprowadził polski statek poza wody Bałtyku i Morza Północnego, płynąc do Argentyny — jemu właśnie powierzono wielkie i niezwykle jak na nasze stosunki zadanie — pierwszą wyprawę w stylu 18 wieku do Afryki — jak każdy zgadnie — ładowano statek łódzką tandetą pomysłu gen. Orlicz-Dreszera. Zatekstylną — wiadomo, murzyni się na tym nie znają — i bez nawigacji kontaktów z jakimś kupcem, bez przedstawicielstwa armatorskiego — awizowania statku w porcie wypłynięto do Afryki Południowej. Rozkaz jest rozkazem, mówi kapitan Rusiecki. — Trudności było wiele, szczególnie natury celno-administracyjnej, nie mówiąc o malarii i moskitach, które w czasie tej podróży wypity wiele naszej krwi. Ale towar został sprzedany i do Gdyni wróciliśmy z lukami pełnymi kakao i orzechów kokosowych.

— Jak Kapitan spędził wojnę?

— To dłuższa historia. Od wywiezienia mnie do obozu koncentracyjnego wraz z innymi kapitanami uratowała mnie stara księżeczka marynarska w języku niemieckim, wydana w Gdańsku. Niemcy uwierzyli, że jestem zwykłym marynarzem, „Seeman”, — i przydzielili mnie jako palacza do hotelu Riwiera w Gdyni, podlegającego Festungskomando. Ale w 1942 roku — przypuszczalnie wskutek poufnych doniesień — uresztowano kilku ukrywających się marynarzy, m. in. mego dobrego kolegi Liedtkego. Czując, że i mnie spotka ich los, uciekłem z Riwierki i ukrywałem się na nabrzeżu Śląskim u niejakiego Tułejki, który wkrótce uatwił mi o puszczenie Gdyni na szwedzkim statku. Był nim „Omberg”. Ukryto mnie pod kotłami i przysypano koksem. Gorąco panowało piekielne, toteż słabłem z minuty na minutę. Jak przez mgłę pamiętam krzyki przeprowadzających rewizję Niemców — „Alle man raus!” — i spieszny stukot podkutych butów przeprowadzających rewizję żołnierzy. Straciłem przytomność. Wydobyto mnie na morzu, umyto, odziano. Po kilkudniowym śledztwie, które potwierdziło me zeznanie, pojechałem na półtora miesiąca do żony (kapitan Rusiecki ma żonę Szwedkę). Po urlopie samolotem odleciałem do Angli — znowu na morze.

FOTO-ELITE
GDYNIA
ul. Starowiejska 7
3117

W czwartą rocznicę bitwy w lasach janowskich

Minęły cztery lata od stoczenia największej w historii polskiej partyzantki bitwy na Lubelszczyźnie. Z początkiem czerwca 1944 r. Niemcy przygotowali się do zakrojonej na wielką skalę akcji pacyfikacyjnej, która miała za cel oczyścić zaplecze zbliżającego się frontu. Do akcji tej przygotowali Niemcy około 40 tys. wojska wraz z artylerią, czołgami i lotnictwem. Wielkim siłom niemieckim przeciwstawiło się 3000 partyzantów polskich i radzieckich, zgromadzonych w poszczególnych oddziałach partyzanckich I Brygady Armii Ludowej pod dowództwem płk. Borkowskiego, Brygady im. Wandy Wasilewskiej pod dowództwem płk. Szelesta oraz w brygadach partyzantki radzieckiej. Ponadto w akcji wzięły udział: oddział aktywny PPR, oddział Batalionów Chłopskich, oraz oddział N. O. W. ze zgrupowania „Ojca Jana” podporządkowanego Armii Krajowej.

Pierwsza potyczka miała miejsce 10 czerwca, po czym w dniu następnym przeprowadzono koncentrację sił partyzanckich celem przebiecia się w stronę lasów solskich. 13 czerwca rano druga i piąta kompania A. L. urządziły pod Szklarnią zasadzkę, w wyniku której spalono dużą ilość samochodów niemieckich i wybito sztab nieprzyjacielski, znajdujący przy tym ważne dokumenty (m. in. niemiecki plan obrony Wisty).

W dniu następnym doszło do generalnej bitwy na Wzgórzach Porętych kilkanaście kilometrów na południe od Janowa Lubelskiego. Początkowo partyzan-

ci unikali większych bojów, stosując raczej taktykę zasadzek. Dnia tego jednak przyjęcie otwartej potyczki stanowiło jedyne wyjście z trudnej sytuacji. Współz oddziałami radzieckimi podjęto decyzję. Na czele wspólnego dowództwa stanął płk. Prokopiuk. Bitwa toczyła się cały dzień do późnej nocy, przebieg jej był bardzo ostry, gdyż Niemcy użyli wszelkich środków artyleryjskich i lotniczych. Po północy ataki wroga osłabły znacznie. Oddziały partyzanckie po przegrupowaniu przemaszerowały do puszczy solskiej, witane po drodze entuzjastycznie przez miejscową ludność. W dniach następnych stoczono jeszcze kilka bitew w lasach józefowskich i lipskich.

W rocznicę tej wielkiej bitwy partyzanckiej 100-tysięczny tłum mieszkańców Lubelszczyzny zebrał się na stadionie w Lublinie, aby oddać cześć bohaterom partyzantom, którzy krew swoją przelali dla Polskiej Ludowej.

Na pięknie przybranej trybunie zajęli miejsce: I wiceminister Obrony Narodowej gen. Spychalski, wojewoda lubelski Waław Różga (kierownik polityczny I Brygady), poseł Wąrowski i pos. Chelchowski (KC PPR), pos. Rybicki, Bednarczyk (CKW PPS), pos. Maślanka i Ziemiński (NKW SL). W uroczystościach udział wzięła delegacja demokratycznej Grecji.

General Spychalski wygłosił dłuższe przemówienie, obrazujące dzieje bohaterskich walk narodu polskiego z hitlerowskim najeźdźcą. „Rozwój wyzwolenczej wojny ludowej, — powiedział gen. Spychalski — jednocześnie się z

walczącymi oddziałami Gwardii Ludowej i Armii Ludowej, oddziałów Batalionów Chłopskich i Armii Krajowej jest świadectwem jak jedynie słuszną stała się dla narodu linia polityczna, wytyczona przez najbardziej postępowe siły polityczne klasy robotniczej i chłopstwa w sprawie walki wyzwolenczej, realizowanej przez Gwardię i Armię Ludową, jak idea zjednoczenia wszystkich sił ludowych całego narodu do walki zbrojnej o niepodległość, oparta o ustrój i władzę ludową, stała się również wspólną ideą żołnierzy-partyzantów B. Ch. i A. K., jak ich czynny weszły do ogólnego wielkiego dzieła walki zbrojnej narodu o niepodległość Polski Ludowej, której kolebką stała się Lubelszczyzna”.

Gwardia Ludowa, utworzona przez powstałą na przełomie 1941/42 Polską Partią Robotniczą, za zadanie miała — jak określił gen. Spychalski: „...jako pierwsza w pełni demokratyczna i prawdziwie samodzielna ludowa siła zbrojna, praktycznie dowiedź, że walka zbrojna jest możliwa i konieczna dla samodzielnego bytu narodu. Gwardia Ludowa miała doprowadzić do współdziałania i zjednoczenia w walce o niepodległość i postęp wszystkich żołnierzy i wszystkich organizacji zbrojnie walczących o Polskę Ludową”.

W czasie, gdy za granicami kraju reakcja oparta o emigracyjny rząd polski w Londynie stosowała „strategię wierności, stania z bronią u nogi i stawianie na wojnę Anglosasów ze Związkiem Radzieckim”, w kraju po-

wstała zdyscyplinowana armia partyzancka z połączonych sił Armii Ludowej, oddziałów B. Ch. i A. K. w bliskim braterstwie broni z radzieckimi oddziałami partyzanckimi. Zwycięskie boje tej armii wyzwoliły Lubelszczyznę i pozwoliły na stworzenie P. K. W. N., który rozpoczął odbudowę niepodległej Polski Ludowej.

„Miniona wojna pokazała — zakończył gen. Spychalski — ...że nie ma zwycięstwa nad narodami które kochają wolność. Nie ujarzmi narodów żadna arcytechnika

kiedy kierownictwami narodów stały się przodujące zorganizowane siły polityczne robotników, chłopów i inteligencji pracującej i nastąpiło zjednoczenie i współdziałanie tych sił, od kiedy z tych sił wyrosli zahartowani w bojach o wolność i postęp przywódcy, organizatorzy sił ludowych.”

Po przemówieniu gen. Spychalski udekorował Krzyżami Grunwaldu, Virtuti Militari, Walczących i Krzyżami Zasłużonych na Polu Chwały 66 b. partyzantów ziemi lubelskiej, jak również Krzyżem Grunwaldu miasta Zamość

Gdańska Spółdzielnia Mieszkaniowa

z odp. udziałami w Gdańsku.

Buduje mieszkania dla świata pracy.

Do dnia 31. XII. 1947 r. oddano do użytku 817 izb.

W r. 1948 jest przewidziane wyremontowanie około 395 izb.

Mieszkania są oddawane:

- na podstawie zawartych umów patronalnych z pracodawcami i związkami zawodowymi na dostawę mieszkań dla pracowników. 3150
- na zasadzie powiernictwa,
- na zgłoszenia indywidualne.

Mieszkania są oddawane pod warunkiem wniesienia wkładu mieszkaniowego, który wynosi od 5 do 50% kosztów remontu.

Wkłady mieszkaniowe są po rozwiązaniu umowy zwracane.

Szczegółowych informacji udziela Biuro G. S. M., Gdańsk-Wrzeszcz, Al. Rokossowskiego nr 46, tel. 316-11.

wojenna i terror, tam, gdzie przeciw armiom imperialistycznym staje cały lud, a z nim wszystkie wolne sojusznice narody, które dysponują największą siłą ideową i moralną, najmocniejszymi ustrojami o najbardziej rozwijającej się technice, gospodarce i nauce. Nie-realne są plany dolarowych imperialistów podważenia siły niepodległości krajów demokracji ludowej, od kiedy skompromitowana w przebiegu wojny wyzwolenczej reakcja tych krajów została pozbawiona władzy politycznej i gospodarczej, zostały usunięte gniazda zdrady i korszachtów przeciw własnym narodom, od

Ostrowiec Lubelski oraz 20 wsi województwa lubelskiego za bohaterską postawę wobec wroga.

Następnie przed prochami bohaterów z 14 głównych pobojo-wisk na Lubelszczyźnie przemarszerował imponujący pochód członków Związku Uczestników Walki Zbrojnej o Niepodległość i Demokrację, Związku b. Weteranów Politycznych, grup chłopskich, organizacji społecznych i młodzieżowych. Uroczystości zakończono wmurowaniem kamicenia węglowego pod ufundowany przez miejscowe społeczeństwo Pomnik Partyzantów Lubelskich. M. K.

Centrala Handlowa Przemysłu Elektrotechnicznego

poleca:

Elektryczne: kuchenki, imbryki, grzałki, żelazka, sterylizatory, poduszki
Przewody izolowane silnoprądowe, linki aluminiowe napowietrzne różnych przekroji

Akumulatory: samochodowe, motocyklowe, radiowe, do telefonów, telegrafów stacyjne, trakcyjne, specjalne. Ogniwia suche do telefonów i telegrafów

Prostowniki selenowe - Wzmacniacze świetlicowe dla kościołów, orkiestr, odczytów - Aparatura radiotelefoniczna „Vox T-1” i „Vox T-3”
Lampy radiowe: AZ1, AZ11, AL4, AD1, 5Y3 - Lampy 100 w. do diatermi.

Placówki CHPE na Wybrzeżu

Oddziały

1) Gdańsk - Oliwa
ul. Grunwaldzka 485
tel. 5-20-65

2) Szczecin
ul. Kaszubska 5, tel. 33-91

Hurtownie

1) Gdańsk - Oliwa
ul. Grunwaldzka 485
tel. 5-15-73

2) Szczecin
ul. Kaszubska 5, tel. 33-91

Serwisy Akumulatorowe

1) Wrzeszcz
ul. Partyzantów 38/40
tel. 4-21-04

2) Szczecin
ul. Kaszubska 5, tel. 33-91

Serwisy Radiowe

1) Sopot
Aleja Stalina 753

2) Szczecin
Aleja Wojska 51

Sklepy Detaliczne

1) Gdynia
ul. Kwiatkowskiego 19
tel. 2-41-79

2) Sopot
Aleja Stalina 753
tel. 5-22-35

3) Wrzeszcz, Honopnickiej 2
Szczecin, Al. Wniska 51

POWSZECHNA SPÓŁDZIELNIA HANDLOWA „ZGODA” W GDYNI

Powszechna Spółdzielnia Handlowa „Zgoda” w Gdyni została zawieszona w 1945 roku przez grono kilkunastu entuzjastów spółdzielczych z prezydentem Zakrzewskim i wiceprezydentem Modlińskim na czele — bezpośrednio po wyzwoleniu Gdyni, kiedy jeszcze na miasto padaly wraz z pocieki niemieckie z Helu i z morza.

Działalność swoją rozpoczęła Spółdzielnia w niezwykle trudnych warunkach, rozporządzając nader skromnym kapitałem udziałowym w sumie niespełna 5 000 zł i zmuszona od samego początku pokonywać przeróżne trudności, gdyż na każdym kroku odtrudowało się brak środków transportowych, lokale na sklepy i biura należało wprzódy remontować i urządzać, a towary sprowadzać nieraz z dalekich stron.

Dzięki sprężystemu i ideowemu kierownictwu trudności zostały pokonane i po trzech latach swego istnienia, Spółdzielnia rozwinęła się na najprawdopodobniej — zarówno pod względem ilości członków jak obrotów towarowych i pieniężnych tego rodzaju instytucję na terenie Gdyni.

Uprawniając ustawicznie swoją działalność i uzgadniając ją z potrzebami świata pracy, Spółdzielnia konsekwentnie i planowo dąży do wszechstronnego rozwoju, obejmując swoim zasięgiem działania coraz większy odcinek życia gospodarczego Wielkiej Gdyni. Dzisiaj Spółdzielnia posiada 1 dom towarowy, 25 sklepów spożywczych, 4 tekstylne, 1 gospodarstwa domowego, 1 masarski, 1 piekarnię a poza tym magazyny oraz tabor samochodowy i konny. Dla własnych potrzeb uruchomiono warsztaty, w których przeprowadza się projektowanie i urządzenie sklepów, oraz dokonuje się drobnych remontów.

Ilość członków, która w dniu 31 grudnia 1946 roku wynosiła 2046 osób dosięgła w dniu 31. III 1948 roku cyfrę 7122 członków.

Obrót ogólny Spółdzielni, który w 1945 roku zamknął się sumą 15 mil. 773 806 zł podniósł się w 1946 roku do 288 820 953 zł, zaś w 1947 roku doszedł do cyfry 571 838 695 zł. Za I kwartał 1948 roku obrót ogólny wyniósł 187 206 091 zł. Istnieje zatem uzasadniona nadzieja, że w bieżącym roku obrót Spółdzielni nie będzie ce-

leko odbiegał od sumy jednego miliard złotych.

Przez cały okres swej pracy, Spółdzielnia śledząc bacznie kształtowanie się cen na rynku prywatnym, oddziaływanie nader korzystnie na miejscowy rynek przez prowadzenie polityki interwencyjnej w regulowaniu cen towarów pierwszej potrzeby. W swojej działalności społeczno-gospodarczej, Spółdzielnia eliminuje moment zysków; jej przewodnim motywem działania jest wyłącznie dobro zrzeszonych w niej członków celem jak najlepszego obsłużenia i zaspokojenia ich niezbędnych potrzeb.

Członkowie nabywający towary w Spółdzielni, mają od 1 stycznia 1948 roku zagwarantowany zwrot od zakupów. Każdy członek przy kupnie towaru otrzymuje odcinki kuponów kasowych, które co miesiąc składa w swoim sklepie mierzystym dla wpisania do książeczek obrotowych. Po upływie pierwszego półrocza 1948 roku, nastąpi otrzymanie z członkami i w ramach dochodowości gospodarki Spółdzielni zostaną członkom przyznane bonifikaty od zakupów, które będą postawione członkom do dyspozycji w drodze pisemnego powiadomienia o sumie przyznanej bonifikaty.

O ile dany członek Spółdzielni nie wpłacił pełnego udziału suma bonifikowana zostanie dopisaną do jego niepełnego udziału.

We współzawodnictwie pracy 32 największych Spółdzielni na terenie Polski, Spółdzielnia „Zgoda” zajęła za I kwartał 1948 roku w klasyfikacji ogólnej 6 miejsce, osiągając ogółem 1264 punktów.

W dużym stopniu do rozwoju i popularności Spółdzielni przyczyniły się związki zawodowe partie demokratyczne z PPS i PPR na czele oraz Spół. Obyw. Liga Kobiet, które na każdym kroku popierają ideę spółdzielczą.

Zatrudnieni w Spółdzielni pracownicy są szczerze przywiązani do swojej placówki, uważając Spółdzielnię za swój warsztat pracy, dbając o jej dobre imię i poświęcając dużo troski i zabiegów dla dalszego rozwoju i rozbudowy.

Wydział Społeczno-Wychowawczy Spółdzielni spełnia doniosłą rolę w

dzielnicę propagowania hasel spółdzielczych wśród szerokich rzesz społeczeństwa Gdyni i wychowania pracowników i członków na świadomych swych celów i obowiązków spółdzielców. Idealy, jakim służy Spółdzielnia, harmonizują ściśle z idealami demokracji polskiej.

Poprzez urządzenie imprez okolicznościowych, wysyłkę dzieci do prewatoriów i sanatoriów, przeprowadniu kursów szkoleniowych i pokazów gospodarstwa domowego Spółdzielnia nawiązuje ścisły kontakt ze swoimi członkami. Przy sklepach są czynne komitety sklepowe z dużym udziałem kobiet, które sprawują kontrolę społeczną nad pracą poszczególnych sklepów, czuwają nad porządkiem i oddziaływują na bieżącą działalność Spółdzielni, dają o rozwój sklepów, przyjmują życzenia i reklamacje członków i podają je do rozpatrzenia

Zarządowi Są one przeto ogólnymi łączącymi członków z Zarządem

Rok 1948 jest dla Spółdzielni „Zgoda” rokiem dalszego umocnienia się w terenie, w sensie zwiększenia ilości członków i kapitału udziałowego, pogłębienia i poszerzenia świadomości społecznej członków, oraz dalszej akcji w rozbudowie gospodarczej, zgodnie z 3-letnim planem gospodarczym.

Wszystko to dowodzi, że Spółdzielnia jest nie tylko przedsiębiorstwem handlowym ale również żywym stowarzyszeniem, wypełniającym poważne zadania społeczne. Daje to radość i w przyszłości Spółdzielnia spełni spoczywające na niej zadania i stanie się placówką zaufania w walce o lepsze jutro i dobrobyt szerokiej mas społecznych wielkiej Gdyni.

St. Zaurad

Wydawnictwa Morskiego Instytutu Rybackiego W GDYNI

1. Narada Rybacka w Szczecinie	cena zł 300,—
2. Kalendarz Rybacki na rok 1946	„ „ 100,—
3. Morski Przewodnik Rybacki	„ „ 350,—
4. Kalendarz Rybacki na rok 1948	„ „ 250,—
5. Rybołówstwo Morskie — dr Kulikowskiego	„ „ 120,—
6. Biologia Ryb Bałtyku — K Demela	„ „ 380,—
7. Ryby Morskie — prof. Siedleckiego	„ „ 360,—
8. Zagadnienie łososiowe w Polsce — inż Chrzana	„ „ 260,—
9. Wieloryby i wielorybnictwo — J. Teresińskiego	„ „ 420,—
10. Konserwacja i przetwórstwo ryb — dr. Cieglewicza	„ „ 600,—
Tygodnik Morski Biuletyn Rybacki	pren mies „ „ 200,—

W druku:
Ichtologia stosowana — Meisnera, w oprac. B. Dixona.

3569

MORSKI INSTYTUT RYBACKI

Dekretem z dnia 28 października 1947 r. (Dz. U. R. P. nr 66, poz. 406) powołany został do życia Morski Instytut Rybacki na miejsce Stowarzyszenia o tej samej nazwie, które istniało od roku 1928.

Celem Instytutu jest popieranie rozwoju polskiego rybołówstwa morskigo przez:

1. prowadzenie badań naukowych w zakresie rybołówstwa morskigo; przemysłów usługowych, związanych z rybołówstwem morskim;
2. prowadzenie badań nad osadnictwem rybackim i udzielanie mu pomocy;

3. wykonywanie prac zleconych przez Ministra Żeglugi w zakresie działania Instytutu.

Praca Instytutu, który już rozwija swą działalność na nowych podstawach prawnych, dzieje się na następujące działy:

1. Dział naukowo-badawczy powstaje przez włączenie do MIR Morskigo Laboratorium Rybackiego w Gdyni z całym personelem naukowym, inwentarzem wraz z biblioteką. W skład tego działu wchodzi: a) Oddział oceanografii biologicznej, b) Oddział ichtiologii i c) Oddział technologii rybnej, d) Oddział ekonomiki rybackiej.

2. Dział osadnictwa i pomocy dla rybaków dzieli się na następujące oddziały: a) Oddział osadnictwa b) Oddział połowów próbnych, c) Oddział racjonalizacji taboru sprzętu techniki połowów, d) Oddział społeczny e) Oddział wydawnictw i propagandy

3. Oddział administracyjno-majątkowy który załatwia całość spraw gospodarczych, finansowych i majątkowych MIR.

Siedziba Morskigo Instytutu Rybackiego jest Gdynia, ul. Świętojańska 7.

Zielona Góra zaprasza...

Hej śpiewacy, hej że ha!

Zielona Góra — to perła Ziemi Lubuskiej, jest ona nie tylko miastem kwiatów, owoców, zieleni, lecz również ważnym ośrodkiem przemysłowym.

Wstępną niejako uroczystością, przed tradycyjnym „Winobranieniem” będzie dzień 4 lipca br. z racji Wielkopolskiego Zjazdu Śpiewaczego, na który zapowiadziano swój udział bez mała 30 czołowych chórów całej Wielkopolski wraz z Ziemią Lubuską. Będzie to pierwszy na tak poważną skalę zakrojony zjazd śpiewaczy. Chóry złożone z kilkuset osób, tak żeńskie jak i męskie wykonają szereg pieśni konkursowych oraz kilka popisów dowolnych.

Organizatorem tej dobrze zapowiadającej się imprezy jest chór Zaodrzańskich Zakładów Budowy Mostów i Wagonów „Wagmo” z kierownikiem ob. Katuszą na czele.

Protoktorat nad Wielkopolskim Zjazdem Śpiewaczym, który odąd będzie dorocznym świętem w okresie letnim w mieście winnic i kominów objął wicewojewoda Kroenke oraz wszyscy starostwie Ziemi Lubuskiej.

Baltica

BAŁTYCKA AGENCJA MORSKA SP. Z O. O.

GDYNIA

MAKLERZY OKRĘTOWI — AGENCI FRACHTOWI

PRZEDSTAWICIELSTWA LINII OKRĘTOWYCH

CENTRALA: GDYNIA — UL. 10 LUTEGO 24 POB. 206

BIURA PORTOWE: GDYNIA—GDAŃSK

ODDZIAŁY: SZCZECIN - USTKA - DARŁOWO - KOŁOBRZEG

AGENCJE: W SZTOKHOLMIE — „POLBALTICA”

W LONDYNIE — „BALTIC UNION SHIPBROKERS LTD”

ADRES TEL. DLA POLSKICH PORTÓW: „BALTICA”



Morskie kąpieliska nad Bałtykiem

1. Dziwnów
2. Mielno
3. Międzyzdroje
4. Niechorze
5. Ustronie Morskie

Uzdrowiska na Pomorzu Zachodnim

Połączyn Zdrój

Morze słońca -- Raj dla letników

Zbiorowe i indywidualne pobyty lecznicze i wypoczynkowe. Ulgi dla świata pracy. KOMUNIKACJA BEZPOŚREDNIA z Warszawą, Bydgoszczą, Łodzią, Poznaniem, Krakowem, Wrocławiem, Gdańskiem, Toruniem i Gdynią

INFORMACJE: Biura Podróży „Orbis”
Przedsiębiorstwo Państwowe „Polskie Uzdrowiska” Naczelna Dyrekcja
w Warszawie, ul. Żorawia 24a, tel. 83-442
oraz Okręgowy Inspektorat Kąpielisk Nadmorskich Ustronie Morskie, tel. 23

121

MORSKO-LĄDOWA SPÓŁDZIELNIA SPEDYTORÓW

„TRANSPORT”

z odpowiedzialnością udziałami

w GDYNI, ul. Derdowskiego 7, parter

Ekspozycje: w Szczecinie, Katowicach, Krakowie
Zebrzydowicach, Cieszynie i Chalupkach

3145

Obuwie

FR. BARTCZAK

GDYNIA, 10 LUTEGO 25

Największy wybór na Wybrzeżu OBUWIA

Damskiego
Męskiego
Dzieciniego

3133

TOW. DLA POŁOWÓW I PRZEMYSŁU RYBNEGO

„POLARIS”

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

GDYNIA, Plac Kaszubski 1

Telefon 15-66

Połowy własne

EKSPORT

IMPORT

3125

PILNIKI

powtórnie nacina i odnawia, oraz
kupuje każdą ilość starych pilników
WYTWÓRNIA PILNIKÓW I NARZĘDZI



3103

Sp. z o. o.

Poznań, ul. Dąbrowskiego 90 - Telefon 514-12

RUMMEL & BURTON

Sp. z o. o.

Maklerzy i Agenci Okrętowi

GDYNIA - GDAŃSK

UL. DERDOWSKIEGO 7

ADRES TEL. „RUMBURT”

TELEFON 22-42

3126

CUKIERNIA KAWIARNIA

„ROKSANA”

Właściciele:

BRONISŁAWA JESZKOVA i MARIA ŻURAWSKA

SOPOT, ul. Rokossowskiego nr 50

3153

GDYŃSKI DOM HANDLOWY „PRZYRODA”

Hurtownia Drogerijno-Kosmetyczna - Władysław Wiktor Wiczorek
GDYŃSK-WRZESZCZ, ul. Grunwaldzka 82 - Telefon 416-90

poleca w dużym asortymencie artykuły
DROGERIJNO-KOSMETYCZNE

3159

Kalbarczyk-Sobania

SOPOT, ULICA STALINA 798

Telefon 523-06

poleca w dużym wyborze

WEŁNY damskie i męskie
KONFEKCJĘ I BIELIZNĘ

3167



puder
SNIEG TATRZAŃSKI
udelikatnia i matuje cerę
Talkiewicz
FABRYKA PERFUM I KOSMETYKÓW

MARIAN MAGER

WYTWÓRNIA STEPLI I SZYLDÓW

KUPNO I SPRZEDAŻ

maszyn biurowych, księgu-
jących i kas rejestracyjnych

Numeratory - Datowniki

Tusze - Poduszki - Szablony

Rok zał. 1929 Gdynia, Starowiejska 9

Telef. 11-61

Oddział GDAŃSK, ul. Długa 72

czynny od 8 - 16

Numeratory automat. na zamówienie

3109

Bursztyny

Zegarki

Bizuterię

poleca

F. SREBERSKI

MISTRZ ZEGARMISTRZOWSKI

GDYŃSK

ul. Świętojańska 18

3132

WARSZTAT

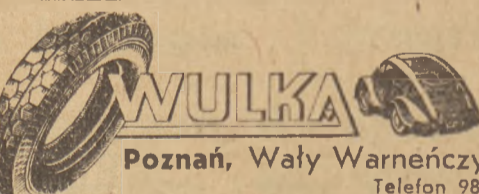
Naprawy Maszyn Biurowych

A. KONKOLEWSKI

Gdynia, ul. Starowiejska 35

tel. 14-66

3111



A. Pakulski
i M. Strzelczyk

Poznań, Wały Warneńczyka przy Forcie Grollmana

Telefon 98-65

Wulkanizuje wszelkie wymiary opon i dętek samochodowych. Naprawę
samochodów, wstawianie walców do opon wykonuje szybko i solidnie
Zakup używanych opon na materiał naprawkowy

3185

SPÓŁDZIELNIA GRUPA TECHNICZNA

Z O. O.

ROK ZAŁOŻENIA 1933

Zarząd i Oddział Główny: Warszawa, Plac 3-ch Krzyży 3
Telefon 8-62-14

Oddziały: Łódź, Olsztyn, Gdańsk, Katowice, Wrocław
Wytwórnia Maszyn Elektrycznych Baniocha k/Warszawy

Wydziały: Kablowy, Instalacji Elektrycznych, Drogowy, Kolejowy
Zabezpieczeń kolejowych, Budowlany

Produkcja: Wiertarki, Szlifierki, Polerki, Silniki, Prądnice, Wentylatory
Wózki akumulatorowe

POLSKO-BALTYCKA AGENCJA OKRĘTOWA

Sp. z o. o.

Maklerzy Okrętowi**Agenci Frachtowi**

BIURO GŁÓWNE: GDAŃSK-Wrzeszcz, ul. Grunwaldzka 58 — tel. 420-53/54, 416-10/11

Oddziały: GDYNIA — SZCZECIN — USTKA — DARŁOWO — KOŁOBRZEG

Adres Telegraficzny: „POLBAL“ (wszystkie biura)

SPECJALNOŚĆ:

FRACHTOWANIE TOWARÓW MASOWYCH

3201

Hotel - Restauracja „Pod Białym Orłem”

ZIELONA GÓRA • ulica Gen. Sikorskiego 77 • Telefon 300

pod Zarządem Pow. Spółdzielni Spoż. „Robotnik”

poleca przyjezdnym wykwinne pokoje gościnne

Woda bieżąca — Centralne ogrzewanie

Codziennie dancing

3185

Codziennie dancing

NAJSZCZĘŚLIWSZE LOSY
NA WYBRZEŻU
W BAŁTYCKIEJ KOLEKTURZE

FELICJANA KROPIELNICKIEGO

GDAŃSK - WRZESZCZ

UL. GRUNWALDZKA 76/78 — TELEFON 411-40

3200

Zakład
Zegarmistrzowski

Jan Petz

Gdynia, Świętojańska 95

Telefon 31-15

3115

Olejek do opalania

Płyn od potu

najskuteczniejsze w użyciu poleca

„KALOTECHNIKA”

WARSZAWA, Szpitalna 6

3206

Spółdzielnia Pracy
Przemysłu Fermentacyjnego

„Postęp”

Wytwórnia

Wód Gazowych i Soków
Rozlewnia Piwa i Octu

Sopot, Poznańska 2

Telefon 5-11-09

3160

Niwelatory

sprzęt mierniczy

Sprzedaż - Naprawy - Kupno
(nawet uszkodzonych)**inż. Z. Czerski**

Warszawa, Widok 26 — Tel. 8-33-70

3208

T-wo Przemysłowo-
Handlowe „Delta”

Sp. z o. o.

PRZETWÓRNIA RYB W SOPOCIE

ul. Jana z Kolna nr 35 - Tel. 518-81

poleca: Śledzie solone w beczkach 12, 30, 50 i 100 kg

Ryby wędzone**Marynaty rybne:**

Rolmopsy w puszkach i beczkach

Śledzie marynowane w puszkach

Śledzie opiekane w puszkach

SPRZEDAŻ HURTOWA

3198

K. K. O. Powiatu Szamotulskiego

w Szamotulach, Rynek 37 — Telefon 473

Przyjmuje: Wkłady Oszczędnościowe

Otwiera Rachunki Bieżące

3194

Udziela Kredyty

Załatwia wszelkie transakcje bankowe

Skora i rzetelna obsługa

Składnica Materiałów Dentystycznych

Adolf Jan Wittmann

Warszawa, Żurawia 24 a, m. 14

Poleca: Wszelkie materiały w zakresie dentystyki zachowawczej oraz
techniki dentystycznej wchodzące

Aparaty do topienia stali (tłukowe) na składzie

Ceny niskie

3203

Prowincja za pobran'em

„HEL”

HELSKA SPÓŁKA RYBNA

SP. Z OGR. ODPOW.

EXPORT - IMPORT**RYBY MORSKIE****I SŁODKOWODNE****GDYNIA - Port Rybacki**

TELEFON 12-56 — TELEGR. „HELSKA-GDYNIA”

3138

Wytwórnia CERATY

PRODUKUJE: ceratę stołową, wyściółkową, czapkową, paskową, lakiery
różnokolorowe, obrusy ceratowe, śliniaki. Miary krawieckie i szewskie
Chodniki (im. linoleum)

S. Sobczyk i S-ka

Warszawa, ul. Okopowa nr 58

3207

BALTYCKIE TOWARZYSTWO KONTROLNE SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

Gdynia - Gdańsk
ulica Derdowskiego 7
tel. 20-81 i 23-88

Szczecin
ulica Subieścawa 1
tel. 23-32

Łódź
ulica Piotrkowska 143
tel. 193-10 i 161-61

PRZEPROWADZA KONTROLĘ
ILOŚCIOWĄ I JAKOŚCIOWĄ
WSZELKICH SUROWCÓW

dla

Central Importowych Przemysłu Krajowego
w kraju i zagranicą

3144

Centrala Farb

H. PUKACKI, POZNAŃ

ul. Dąbrowskiego 34 - Tel. 34-09

• poleca wszelkie

**farby, lakiery
i przybory malarskie**

3104

KREMY,
lotiony, pudry,
proszek do zębów,
zasyпка dla dzieci

IZIS

są najlepsze

3196

Wytwórnia pod kierownictwem
Heleny Brzezińskiej

SPÓŁDZIELNIA
WYTWÓRCZO-HANDLOWA

IZIS

Warszawa, Noakowskiego 12 m. 4

Porady bezpłatne

KSIĄŻKI

szkolne, naukowe i powieściowe
Nuty - Mapy - Żurnale mód

• poleca

Księgarnia i Skład Nut
F. CZEKALSKI

POZNAŃ, WALKI MŁODYCH NR 10
Dawniej Podgórna

3184

GDYŃSKA SPÓŁKA DRZEWNA

Spółka z ograniczoną poręką

GDYNIA

ul. Czerwonych Kosynierów 80. Tel. 14-00

3147

Teodor Dochniak

Zielona Góra
Generała Sikorskiego 74

Wytwórnia trumien
sosnowych i dębowych

HURT

3178

DETAL

J. Szafranski Skład żelaza
i sprzętów kuchennych
G O R Z Ó W

Telefon 20

ul. Gen. Sikorskiego 31

Telefon 20

3183

Poleca Okucia budowlane
Szkło - Porcelanę - Fajans

Dom Wypoczynkowy PCK. W Puszczycówku pod Poznaniem zostaje otwarty na miesiąc lipiec i sierpień Dom Wypoczynkowy PCK. Otoczenie leśne, park, sad Kąpiel i plaża nad Wartą w odległości pół km od Domu Wypoczynkowego. Pokoje dwu i trzy osobowe. Warunki b. korzystne. Zgłoszenia przyjmuje Okr. Wlkp. PCK Poznań, Asnyka 5.

P. C. K. poszukuje: Bramek Maria, ok. lat 32, ur. w pow. Horodenko, c. Piotra i Agnieszki. Daszyńska Ja-

nina, ok. lat 25, ur. w Obochni, z d. Raginia, c. Jana i Antoniny. Ilnicki Józef, ok. lat 41, ur. w Chocimierzu, s. Michała i Józefy. Rudek Anna, ok. lat 35, z d. Skwarek, ur. w Jaszczenów, c. Piotra i Agnieszki. Skwarek Maria z d. Karpiak, ok. lat 30, ur. w Jaszczenów. Skwarek Piotr, ok. lat 60, ur. w pow. Horodenko, z żoną Agnieszka. Szyjka Antoni, ur. 25. 9. 1914 r. w Donkowie, s. Józefa i Marii. Ułoga Helena z d. Hedówna, ur. 1916 r. w Płódnicy, c. Jana, z dziećmi: Zdzisław, ur. 1934 r., Danuta, ur. 1936 r., Aleksander, ur. 1939 r. Informacje do P. C. K., Poznań, Asnyka 5.

LODY WŁOSKIE

„CAPRI“

Sp. z o. o.

P. DAL MAS i S. SMIRAGLIA

SOPOT

UL. ROKOSSOWSKIEGO 40

3148

Morski Dom Handlowy

GDYNIA, Starowiejska 11

Telefon 12-20 i 16-11

• poleca farby, lakiery, pokosty

artykuły malarskie w najlepszej jakości. Obsługa fachowa

3110

BIŻUTERIA BURSZTYNY

Bolesław Wielocha

JUBILER

GDYNIA, Świętojańska 34

Telefon 32-63

3134

Panie, nie wyrzucajcie pieniędzy

kupując tandetę, lecz kierujcie swą uwagę do znanej z solidności firmy „KRYSZYŃSKA”, wytwórni gorsetów gorsetów, pasów leczniczych, poporodowych, ciążowych, staników, podwiązki itp. — GDYNIA, -wietojańska 95

LEON BRONK

SKŁAD ROWERÓW

Artykułów technicznych - Maszyn do szycia

Wózków dziecięcych

WARSZTATY REPERACYJNE

Gdynia, Starowiejska 23

Telefon 224-92

3116

WARSZTAT ŚLUSARSKO-MECHANICZNY

ROMAN KUKAWKA i S-ka

SOPOT

UL. STALINA 724

WYKONUJE

REMONTY SAMOCHODÓW - KONSTRUKCJE ŻELAZNE
DLA BUDOWNICTWA, WSZELKIE ROBOTY W ZAKRESIE ŚLUSARSTWA
TOKARSTWA I SPAWALNICTWA

3137

Gazy młyńskie

oryginał ne szwajcarskie, siatki druciane, pasy, gurdy,
części transmisyjne, szczotki i wszelkie inne artykuły
techniczne dla młynów dostarcza

„Młynomontaż“
Zaopatrzenie młynów

Poznań, św. Marcin nr 33 - Telefon 24-11

3100

Wytwórnia Win i Soków
BRACIA ZBOROWSCY i S-ka

Zielona Góra

TELEFON 148

3172

Wytwórnia wód gazowych oraz Rozlewnia Piwa

„Ego“

Poleca najlepsze napoje chłodzące na Wybrzeżu:
oranżadę, lemoniadę,
wodę sodową oraz oryginalny napój

„Hlenalko“

3158

Sopot, ulica Stalina 813. Telefon 511-13

3140

»VISBALT«

MIĘDZYNARODOWE TRANSPORTY

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

EKSPEDYCJA — MAGAZYNOWANIE

GDYŃSK—WRZESZCZ, ul. Danusi 5 — Telefon 416-45

„ 417-94

CLENIE — ASEKURACJA

GDYŃSK—NOWY PORT, ul. Bliska 9 — Telefon 411-16

T R A N S P O R T Y

Zamorskie — Śródlądowe

GDYNIA, ul. Derdowskiego 7, Dom „Bawełny“

Telefon 37-12, 26-15

S Z C Z E C I N, ul. Wielka 5 — Telefon 987

Adres telegraficzny: „VISBALT“

3101

Wędzarnia Ryb

„ZORZA”

Sp. z o. o.

GÓRKI WSCHODNIE k/Gdańska

HURT

EKSPORT

3209

Ziola „Cholekinaza”
H. NIEMOJEWSKIEGO

stosuje się przy chorobach wątroby, kamieniach żółciowych, katarze żołądka i kiszki, uporczywych zaparciach, złej przemianie materii i artretyzmie. Sprzedaż w apt. i skład. apt. Labor. Fizjol.-Chem. „CHOLEKINAZA” - Warszawa, Mokotowska nr 50

Konfekcję

oraz

artykuły męskie

poleca w wielkim wyborze

Roman Perzek

skład bławatów i towarów krótkich

ZIELONA GÓRA

ZEROMSKIEGO 8

POMOCNICZA SPÓŁDZIELNIA RZEMIEŚNICZĄ
z odp. udz.

przy Powszechnym Związku Cechów
Rzemieślniczych

Zielona Góra, Pionierska 67, tel. 353

Zaopatrjuje Rzemiosło Ziemi Lubuskiej
w wszelkie surowce
i materiały pomocnicze

3173



PUCKA WYTWÓRNIA TRANU

PUCK, ul. Św. Jerzego

Telefon 30 42

biuro **GDYNIA**, ul. Jana z Kolna 8

poleca

3128

tran własnej produkcji dla celów technicznych.

Przemysł Drzewny

właśc. **Kazimierz Wegenke**

Bogdaniec — Gorzów (Wlkp.) Tel. Gorzów 78.

Poleca:

Skrzynie wszelkich rozmiarów do użytku krajowego
i na eksport oraz deski podłogowe

3174

CUKIERNIA

„INDIE”

Kawa, Herbata, Kakao

SOPOT

ul. Rokossowskiego nr 39/41

Telefon 522-80

3154



100% dla pań
i panów.

Jakości
dorównujące
przed-
wojennym
poleca

3191

ST. ŻŁOTOGÓRSKI
POZNAŃ, ul. Dąbrowskiego 34

BŁAWATY

poleca

3182

F-ma **MARIAN PODLEWSKI**

ZIELONA GÓRA, ul. Pionierska 17/18

CUKIERNIA i KAWIARNIA

„POLONIA”

3186

Zielona Góra, Stary Rynek 27 - Tel. 372

Poleca **WYBOROWE CIASTKA**

oraz w sezonie letnim **LODY** własnego wyrobu

Spółdzielnia Spożyców

„WAGMO”

zamkn. z o. u. w Zielonej Górze

3187

prowadzi 2 sklepy

ul. Sulechowska 36

ul. Rynek 3

Mleczarnia Spółdzielcza

z odpowiedzialnością udziałami

Telefon 325

w Szamotułach

Telefon 325

Wyrób masła eksportowego

kazeiny kwasowej

i mleka konsumcyjnego

3189

ANTONI BEKASIAK

3190

Warsztat ślusarsko - kotlarski i odlewnia metali

Budowa kotłów parowych, młynów i tartaków

GORZÓW, ul. Wawrzyniaka 37/39.

Tel. 294

SZTANDARY

Paramenta kościelne

wykonuje nowoolwarła pra-
cownia haftów artystycznych

K. KACZMAREK

M. TOMASZEWSKA

Poznań, ul. Wierzbicę 13

3017

Przedsiębiorstwo

Transportowo-Ekspedycyjne

A. Balcer i S-ka

Sp. z ogr. odp.

Sopot, Stalina 726 Tel. 5-13-72

157

K. K. O.

Komunalna Kasa Oszczędności miasta SOPOTU

Instytucja Prawa Publicznego o Popularnej Pewności

ulica Marszałka Rokossowskiego nr 26 Telefon 520-07

PEWNA LOKATA • SZYBKA WYPŁATA

WKŁADY OSZCZĘDNOŚCIOWE

RACHUNKI BIEŻĄCE — CZEKOWE

3149

PRZEKAZY NA WSZYSTKIE MIEJSCOWOŚCI

INKASO — KREDYTY

Tajemnica wkładów ustawowo zapewniona

„MOTOR”

CZĘŚCI SAMOCHODOWE i MOTOCYKLOWE

GDAŃSK - WRZESZCZ

ul. Grunwaldzka 114

3165

Mechaniczna Wytwórnia Szczotek i Pędzli

ANTONI MURAWSKI

ZIELONA GÓRA, ULICA CHROBREGO 36

Poleca:

Pędzle malarskie — Szczotki do gospodarstwa
domowego — Szczotki do mycia rąk — Pędzle
do golenia i szczotki galanteryjne

3195

Biuro Sprzedaży Sprzętu Przeciwożarowego

R. TOPOROWSKI i S-ka

SOPOT - UL. STALINA 780 - TEL. 521-47

poleca wszelkiego rodzaju sprzęt przeciw-
pożarowy oraz kompletne uzbrojenie
straży przemysłowych

3199

LABORATORIUM CHEMICZNE

»EOS«

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

S O P O T

ULICA HELSKA 11

TELEFON 518-28

MYDŁA DO PRANIA

PÓŁTOALETOWE

ORAZ DO GOLENIA

3143

„Morszczuk”

RYBY MORSKIE i PRZETWORSTWO

J. KUBIAK

GDYNIA, ul. Antoniego Hryniewickiego 52

tel. 11-62, 47-55

3124

SPRZEDAŻ RYB MORSKICH

W POSTACI

Import

ŚWIEŻYCH I SOLONYCH

Eksport

