

Polska Zachodnia

TYGODNIK ILUSTROWANY

CENA 15, - zł

ROK V
NR 19 (1951) Stron: 8

POZNAŃ
15 maja 1949 R.

DZIŚ W NUMERZE:

Elliot: Nowa droga narodu chińskiego — Czesław Piskorski: Nowa placówka na polskim wybrzeżu. — Jerzy Pertek: W portach i na wybrzeżu wre praca. — Jewgorij Ratner: Przykład kapitana Johannsona. — J. P.: Wielka droga Północna. — Przegląd kulturalny. Na arenie sportowej.

Nowa droga narodu chińskiego

Wspaniałe sukcesy chińskiej Armii Ludowej, jej bohaterskie walki o wyzwolenie ludu chińskiego z pod władzy Czang Kai Szeka i Kuomintangu, oraz osiągnięcia gospodarcze i kulturalne na wyzwolonych obszarach, skierowują coraz częściej naszą uwagę na tło i bieg wypadków rozgrywających się na Dalekim Wschodzie.

Mija dwanaście lat od pamiętnego incydentu granicznego przy moście Marco Polo w pobliżu Peiping, incydentu, który rozwinął wojnę japońsko-chińską. Całe zajęcie było zręczną prowokacją Japończyków zmierzających do obalenia rządu chińskiego i objęcia strategicznej i gospodarczej kontroli nad północnymi Chinami. Świat zdążył już zapomnieć o tym incydencie, ale za to utrwalił się on dobrze w pamięci Chińczykom.

Było to jedno z wydarzeń w nowoczesnej historii Chin, kiedy w wyniku prowokacji decyzję powziął lud, zmuszając tym samym rząd do pełnego poparcia tego postanowienia. Godzi się o tym wspominać po to, by lepiej zrozumieć długą drogę, jaką od r. 1937 przebyły rodzące się obecnie postępowe i demokratyczne Chiny.

Wybuch wojny japońsko-chińskiej uważać trzeba za punkt zwrotny także gdy chodzi o pozycję, jaką odtąd Chiny zajęły na arenie politycznej w skali światowej. Większość znawców stosunków chińskich uważała, iż z tym momentem zaczął się upadek Chin i że państwo smoka wymazane zostanie z mapy świata. „Znawcy” ci popełnili wielki błąd, sądili bowiem, iż naród chiński od XIX wieku nie uległ najmniejszemu nawet przeobrażeniu, że wyzbyty jest wszelkiego społecznego uświadomienia, że trzeba będzie wielu dziesiątek lat, zanim chińska opinia publiczna zdobędzie się na właściwą ocenę i powzięcie decyzji w bezpośrednio ją obchodzących kwestiach. Sądziło, że przeciętny Chińczyk nie dojrzał jeszcze politycznie i że marzeniem chłopu chińskiego jest rząd silnej ręki, który by za niego myślał. Opierając się na tych błędnych przesłankach przewidywali zwycięstwo Japończyków i całkowite podporządkowanie się im Chińczyków.

Tymczasem wydarzenia na przestrzeni minionych dwunastu lat dały dostateczne dowody, by wreszcie zrozumiano w świecie, że naród chiński osiągnął już stadium politycznej dojrzałości, dzięki czemu ma odwagę sam podejmować decyzje, gdy tego wymagają polityczne okoliczności. Przebieg wojny domowej, zwycięski pochód chińskiej armii ludowej, oswobodzającej coraz większe obszary kraju spod władzy Czang-Kai-Szeka i korupcyjnych rządów Kuomintangu, są tego najwymowniejszym potwierdzeniem. Kuomintang stoi dziś już na pozycji

straconej i szybko zbliża się jego ostateczna klęska. Będzie to zarazem klęska awanturniczej polityki prowadzonej w Chinach przez Stany Zjednoczone.

Niestrudzony nauczyciel narodu

Przemiana, jaka dokonała się w narodzie chińskim, jego dążenie do pełnego wyzwolenia się spod władzy gnębiącej go klikki rządzącej, jego droga do postępu i pełnej demokracji nie dokonała by się tak szybko, gdyby nie pełna poświęcenia praca uświadamiająca prowadzona przez grupę postępców.

Przewodzący im Mai Tse Lung, niegdyś jeden z miliona żyjących w nędzy bezimiennych. Dziś nazwisko jego zna każde dziecko. Mao Tse Lung urodził się w r. 1893 jako syn ubogiego chłopca. Już od 10 roku życia musiał zarabiać na utrzymanie i pomagać rodzicom. Ambitny i żądny wiedzy zaczął po ukończeniu 18 roku studiować. O głodzie i chłódzie zdobywał wiedzę. Poznał dawną starą kulturę chińską, wchłaniał nauki Konfucjusza i Laotse, aż sięgnął do Rousseau'a i Darwina, a wreszcie do Marxa i Lenina. Koledzy uniwersyteccy nazywali go „błędym studentem Mao” i — ceniąc jego wiedzę — chętnie wdawali się z nim w dyskusje, w których stale podkreślał, że socjalizm jest jedyną drogą, jaką zawiedzie Chiny do lepszego jutro.

W r. 1920 Mao Tse Lung założył Komunistyczną Partię Chin. W kilka lat potem rozpoczął otwartą walkę o nowe Chiny, napotykając na szkyany ze strony Czang Kai Szeka, już wówczas poplecznika krajowych i zagranicznych kapitalistów. Pierwszym ciosem była strata żony, studentki Yang Kai Hui, którą siepacze Kuomintangu zamordowali w Szanghaju. Mao Tse Tung napisał na jej cześć kilka wierszy uważanych za najpiękniejsze w nowoczesnej poezji chińskiej. Po stracie żony udał się w góry i tam zorganizował 4 chińską armię czerwoną, jądro dzisiejszej Armii Ludowej.

Nastąpiły ciężkie lata walki o przyszłość Chin, uwięzione niemal legendarnym „długim marzem”, w czasie którego Mao Tse Tung przez 10.000 kilometrów przeprowadził demokratyczną armię, wysiłując się z pierścienia, jakim otoczyły ją wojska rządowe dowodzone wówczas przez późniejszego generała hitlerowskiego Falkenhayna. Potem walka na

dwóch frontach: przeciwko chińskiej reakcji i japońskiemu imperializmowi, a gdy ten poniósł klęskę, przeciw ukazującym się na planie Amerykanom. Zaczął się okres zwycięstw.

Na terenach wyzwolonych

Tajemnica sukcesów odnoszonych przez chińską Armię Ludową tkwi w tym, że znajduje ona pełne poparcie mas ludowych, współpracujących z nią jak najściślej. We wszystkich miastach i osiedlach na obszarach wyzwolonych powstają natychmiast tymczasowe władze zarządzające, dbające o wprowadzenie na podległym terenie normalnych warunków życia. Fabryki i zakłady — dejmują od razu pracę, czynne są urzędy, a zaopatrzenie ludności w żywność odbywa się bez przeszkód. Niesłuchanie ważny jest fakt, iż w licznych wypadkach udało się robotnikom ocalić fabryki narażone na zniszczenie przez wycofujące się wojska Kuomintangu.

Chiny są w swej przeważającej części krajem rolniczym i dlatego

spośród wszystkich przeprowadzonych reform demokratycznych najdonioślejsze znaczenie miało przeprowadzenie reformy rolnej. Na 450 milionów mieszkańców 80 procent stanowią chłopci, ale tylko ich znikomy odsetek posiadał własny skrawek uprawnej ziemi. Przytłaczająca większość była bezrolna i brutalnie wykorzystana przez uprzywilejowaną klasę obywateli. Toteż wprowadzenie reformy rolnej na wyzwolonych obszarach spotkało się z wielkim entuzjazmem. Dalszym etapem było rozdawnictwo maszyn rolniczych i wprowadzenie pomocy sąsiedzkiej. Poza tym chłopom pomaga wojsko, studenci, nauczyciele i urzędnicy. Podniosła się wydajność ziemi, wzrosło zatrudnienie chłopów na wsi i zwiększył dobrobyt wyzyskiwanych dotychczas mas pracujących.

Wzrasta także ruch związków zawodowych, rozwija się produkcja przemysłowa, którą jeszcze bardziej potęguje wprowadzenie w spółzawodnictwa pracy. Coraz częściej spotyka się na ulicach miasta robotników, robotnice, techników i inżynierów z czerwo-

nym kwiatem przypiętym do ubrania, symbolem przodownika pracy.

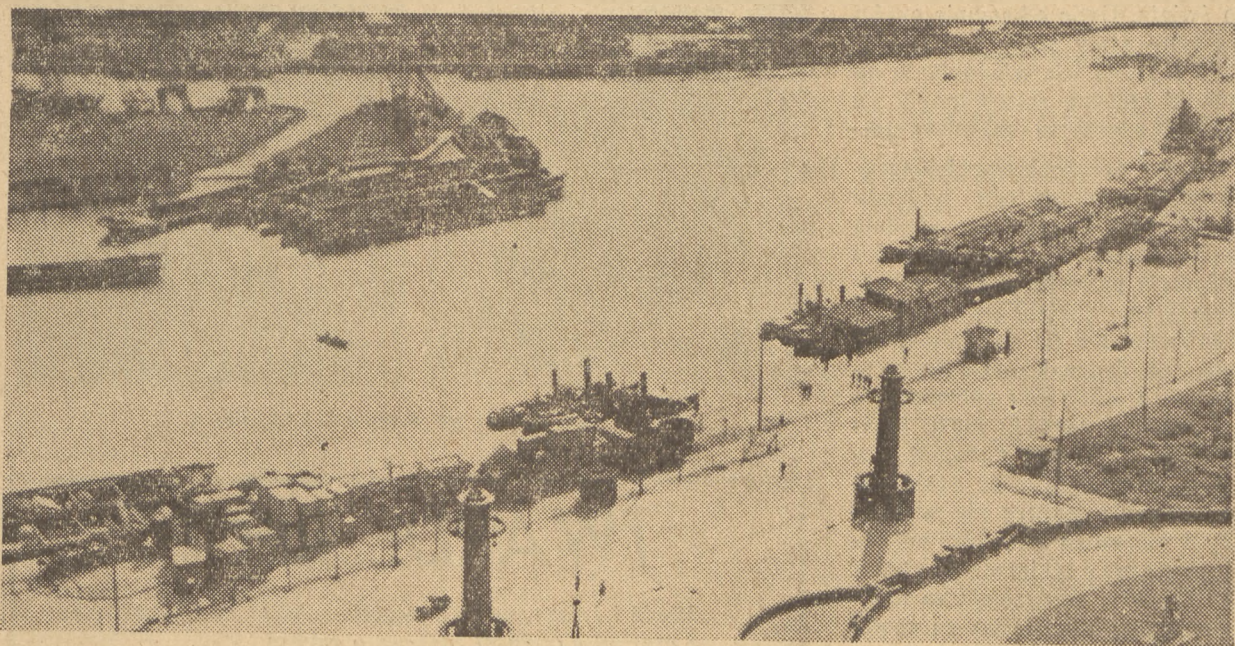
Obok rozwoju gospodarczego i socjalnego zaznacza się również rozwój życia kulturalnego. Władze demokratycznych Chin zapewniły już milionom ludzi wykształcenie, wypowiadając zdecydowaną walkę z zacofaniem kulturalnemu, przede wszystkim zaś tak powszechnemu w Chinach analfabetyzmu. Na całym obszarze wyzwolonych Chin wprowadzono obowiązek powszechnego szkolnictwa.

Wszystkie reformy i zarządzenia, jakie zaprowadzono na tych terenach, spotkały się z pełnym uznaniem ludności i cenione są na równi ze zwycięstwami odnoszonymi na froncie.

Naród chiński poznał owoce, jakie mu dała walka o wyzwolenie i nie pozwolił ich sobie wydrzeć. Ani Kuomintang, ani Czang Kai Szek, ani stojący za nim amerykańscy reakcyjniści nie zdołają już zatrzymać zegara wypadków wybijającego godzinę radości nowym, wyzwolonym, demokratycznym Chinom.

Elliot

Fragment portu szczecińskiego



Czesi o Szczecinie

„Czegoś nam brak. Nasz kraj jest piękny dla oka, nie jest też tak biedny, jak się o tym chętnie mówi, ale co z tego, kiedy nigdzie ani kawałkiem swej ziemi nie dotyka morza. Jesteśmy takim państwem, jakie ludzie znad morza nazywają z przyszaną w głosie: „śródlądowym”. Taką oto wypowiedź znajdujemy na czele artykułu „U polskich marynarzy” (tj. U polskich marynarzy) w prasim dzienniku „Lidove Noviny”. Jest to jeden z szeregu artykułów, jakie pojawiły się całą serią na łamach prasy czeskosłowackiej.

Takie tony brzmią w prasie naszych pobratymców coraz częściej. Wyraża się w nich tęsknota za morzem — za tym morzem, które Czechom dostało się tylko raz — jak to w jednym z morskich artykułów podkreśla „Lidova Demokracie” — „od... Szekspira, w „Wieczorze Trzech Króli”.

Tęsknota ta płynie najczęściej Odrą ku Szczecinowi. „Dla szczura lądowego nader malowniczym obrazkiem jest widzieć grupę pol-

skich marynarzy na szczecińskim deptaku — pisze Vojmir Simunek w cytowanym na wstępie artykule — ale cóż to jest w porównaniu z tym, gdy się ich widzi przy pracy na statku! Są zwinni jak wiewiórki, pełni życia, jak dzikie koty, a twarzą jak stal. Obce statki, płynące deltą Odry do Szczecina, prowadzone są przez polskich plotów. Kapitanowie wszystkich narodów uznają ich za najbaczniejszych przewodników morskich, z jakimi spotkali się kiedykolwiek. Marynarze polscy nie mają romantycznej sławy Wikingów, ale są solidni i rokuja wielkie nadzieje na przyszłość.”

Port i marynarka, marynarka i port — oto dwa główne punkty czeskosłowackich zainteresowań. Port, to oczywiście Szczecin. „Stavime czechoslovensky prístav” (Budujemy czechosłowacki port) stwierdza „Lidove Noviny” w innym numerze, i podkreślają:

„Szczecin jednak nie chce pozostać jedynie portem, z którego wywoziło by się węgiel, i w którym wyładowywało by się rudę żelazną.

Kierownicy odbudowy portu szczecińskiego mają dokładne i szeroko zakrojone plany przebudowy. Niemcy, gdy mieli Szczecin, mieli także Hamburg i szereg innych wielkich portów na Bałtyku. Szczecin był tylko miejscem przeładunku towarów dla Berlina.” Ale... „Młody polski przemysł stale rośnie. Tymczasem Szczecin wystarczy dla wywozu węgla i przywozu rudy, dla innych towarów zaś dwa wielkie porty w Gdyni i Gdańsku. Pełnił zapału budownictwie Szczecina chcą jednak zapobiec temu, aby tak wspaniałe położenie przy ujściu Odry port zeszedł znowu na plan drugiego. Ich dążeniem jest nawiązanie jak najściślejszych stosunków handlowych z Czechosłowacją. Transport towarów wszelkiego rodzaju, jak mówią Polacy „drobnicy”, może jedynie doprowadzić do rozkwitu portu.” I dalej pismo opisuje przyszły czechosłowacki port na półwyspie Ewa, z dwoma żurawiami i dworcem towarowym, przy stałej współpracy obu stron i bez rozgrady (Dokończenie na stronie 2)

Dm 15/052

Mała odyssea wielkiej maszyny fabrycznej

„Bywają specjaliści i specjaliści. Jedni mówią — że wykluczone, że nie można, że to sprzeczne z przepisami; a drudzy idą za robotnikiem na miejsce pracy, posłuchają uważnie i szczegółowo o co chodzi, przepracują fachowo robotniczy pomysł — i jakoś to idzie...”

Takimi słowami rozpoczyna J. Fleissig na łamach czechosłowackiej związkowej „Prace” opowiadanie o dramatycznych dziejach wielkiej prasy, którą Czechosłowacja otrzymała w ramach odszkodowań z Niemiec i którą trzeba było sprowadzić do kraju.

Zasadniczym szkopułem był ciężar dwóch głównych części owej wielkiej prasy do materii plastycznych: jedna z nich ważyła sto ton, druga — aż sto trzydzieści.

Czechosłowaccy robotnicy, majstrzy i inżynierowie rozejrzeli się w sytuacji i stwierdzili, że kolej czechosłowackie nie rozporządzają odpowiednim wagonem, a Niemcy wprawdzie mają jeden, ale do Czechosłowacji go nie puszczą. Zresztą i tak nie było trasy kolejowej, ani takich tuneli, przez które przepchnęło by się nazbyt szerokie części prasy; wreszcie mało który most byłby w stanie takie obciążenie udźwignąć. Rozwiązanie było tylko jedno: gdzie nie można przejechać, tam trzeba przepłynąć. Dwustu-trzydziestotonowy kłopot spadł tym samym na barki Czechosłowackiego Towarzystwa Żegluga na Łabie.

CPSL — tak się to towarzystwo w skrócie po czesku nazywa — wysłało do Hamburga, gdzie prasa czekała na transport, najnowsza i najsilniejsza swoją barkę. Barka nr 640, dzieło stoczni w Libni, przyplęła do Hamburga i wystawiła się zrazu na pośmiewisko marynarzy z całego świata. Dwie olbrzymie części maszyny stały sobie na betonie moła i próba ich wladowania na malutki rzeczny statek mogła się zdawać zupełnym szaleństwem.

Grupa czechosłowackich techników z hamburskiego oddziału CPSL zaczęła od wzmocnienia barki żelaznymi trawersami i podparcia pokładu. Z tym zabezpieczeniem chcieli już zaczynać ładowanie, ale na to zjawiły się jedna za drugą komisje fachowców — z zakładów ubezpieczeń, z Lloyd'a, z zarządu portu hamburskiego. Krecili głowami i w końcu oświadczyli, że takie zabezpieczenie jeszcze nie wystarczy i nie mogą pozwolić na odpłynięcie przy takim stanie statku. Dni płynęły, przeszkoda za przeszkodą zjawiała się jak na zawołanie — a tymczasem zanosilo się w Hamburgu na strajk generalny. Strajki, jak wiadomo, należą do zjawisk pospolitych w zachodniej części okupowanych Niemiec. Wszyscy rozumieli, że jeśli nie da się załadować i odpłynąć przed wybuchem strajku, prasa zostanie w Hamburgu przez całą zimę i nie zacznie pracy w ramach planu pięcioletniego.

Dniem i nocą pracowali nieliczni hamburscy Czechosłowacy nad skonstruowaniem potężnej kraty z żelaznych szyn, splecionej wewnątrz statku. Pracę udało się skończyć — w przeddzień rozpoczęcia strajku. Chcąc nie chcąc Niemcy musieli zacząć ładowanie, jako że obsługa wielkiego żurawia rozpoczynała strajk dopiero nazajutrz.

Pierwsza, mniejsza, stutonowa część spoczęła na przeznaczonym jej miejscu bez powikłań. Natomiast gdy uniosła się w powietrze druga — sto trzydzieści ton stali — skrzywienie żurawia i

hurkot łańcuchów nagle ucichł. Kierownik żurawia rozłożył ręce — nie było prądu! Sto trzydzieści ton stali wisiało nad barką, zaczęły trząszyć pasma stalowej liny. Pękło jedno, drugie, po chwili trzecie. Trwało to pół godziny — długich trzydzieści minut — a każdej chwili załoga oczekiwała ostatecznej zagłady statku i cennej maszyny. Ale lina, od której zależało wszystko, wytrzymała — i po pół godzinie drugi stalowy kolos spoczął na swoim miejscu. Barka zanurzyła się głęboko i popłynęła za parowym holownikiem w górę Łaby.

Nie by to jeszcze koniec — ale walka z trudnościami technicznymi okazała się łatwiejsza, niż przełamywanie złej woli i złośliwości ludzkiej. „Przypadkowa” przerwa w dostawie prądu była najgroźniejszym niebezpieczeństwem na trasie wielkiej maszyny. Nie znaczy to jednak, by była również niebezpieczeństwem ostatecznym.

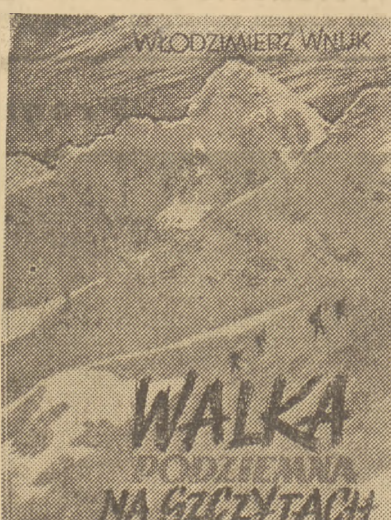
Ledwie opuszczono nieprzyjazny Hamburg, zaczęły się przy-mrozki — poziom wody w Łabie opadał gwałtownie. Silnie zanurzona barka z trudem tylko posuwała się naprzód, w górę rzeki, ku coraz płytszej wodzie. Kierownictwo CPSL wysłało na spotkanie transportu parowiec „Kolin”, który prac naprzód z największą możliwą szybkością zdołał doprowadzić barkę z cennym ładunkiem do Hrzenska. Tu już transport utknął z braku wody — i trzeba było krecić głową, co robić dalej. Okazało się jednak, że wytrwałość i pomysłowość zawsze zwyciężają. Chodziło o dostarczenie jakichś 3 mi-

lionów metrów sześciennych wody, żeby wytworzyć sztucznie wysoką falę i po niej dopłynąć do głębszych miejsc koło Usti n. Łabą. Przez pięć dni — od chwili, kiedy pomysł stworzenia takiej sztucznej fali został rzucony — zebrano na strzekowskiej zaporze dostateczną ilość wody. Otwarto zaporę — i przez 20 godzin woda w rzece utrzymywała się na pożądanym poziomie. Wystarczyło to, aby statek zdołał dopłynąć do celu, mimo niebezpiecznej mgły...

W porcie rzeczonym w Holeszowicach chodziło już tylko o „drobiazgi” — o wyładowanie części maszyny z barki na specjalny wagon szyny, po których wolniutko przesuwano olbrzymi kawał stali. Statek się nie przewrócił, ani nie zatonał, ładunek nie zsunął się do wody i przed zamarnięciem wody wyładowanie zostało ukończone...

Potem już były same „drobiazgi”. Przetoczenie części na specjalnym wagonie do zakładu produkcji chemicznej, dla którego był przeznaczony, przetoczenie, trwające szereg tygodni, wymagające badania każdego odcinka trasy, omijania tuneli, wzmocniania każdego mostu na drodze... Budowa żelazobetonowej podstawy na miejscu... Wreszcie montaż — montaż prasy, której poszczególne części waży — jak wiemy — po sto ton z górą, całość waży już „tylko” 750 ton i wznosi się w górę na wysokość 18,5 metra. Wreszcie trzeba było zacząć budować fabrykę dookoła prasy — porządek rzeczy trochę odwrócony, ale dostatecznie usprawiedliwiony.

M. Jawor



Do nabycia we wszystkich księgarniach

TWARDE RĘCE

Miedź i żelazo, nafta i węgiel
z czarnych czeluści krzyczą o czynu:
— Niech nas zamieni w ludzką potęgę
ramię stalowe ludzkiej maszyny!

Niech nas zamieni w tłum parowozów
górnika i giser, ślusarza i monter,
drogi żelazne niech nas zawiozą
ziemiom dalekim za horyzontem!

Niechaj tam szybko rosną kominy
fabryk, mnożących ludzką potęgę!
Twarde są ręce, twardsze maszyny! —
woła żelazo, nafta i węgiel.

— My pracujemy w trudzie i znoju —
mówią górnicy, tkacze, murarze, —
co dzień do pracy, tak jak do boju,
ziemia surowa stanąć nam każe.

My z nią walczymy młotem, oskardem,
aby jej wydrzeć skrzydła do lotu, —
mądre są ręce nasze i twarde
kiedy ujmują ster samolotu.

Ziemia jest twarda, twardsza niż ręce
gwałtem bogactwa trzeba jej wydrzeć,
w trudzie i znoju, w trudzie i w męce,
ręką na młocie wspartą i świdrze.

Do nas należy ziemia ogromna,
nasze ją ręce ujmą, ażeby
na niej zbudować dom dla bezdomnych,
w domu tym radość dzielić, jak chleby.

PRZEGLĄD PRASY

Moskiewska „Prawda” o MTP.

W moskiewskiej „Prawdzie” z dnia 28 kwietnia br. ukazała się korespondencja specjalnego wysłannika redakcji z Międzynarodowych Targów Poznańskich. Autor stwierdza na wstępie, że w porównaniu z poprzednimi, obecne Międzynarodowe Targi Poznańskie, zorganizowane na znacznie większą skalę.

Czołowe miejsca na Targach zajmowały pawilony Związku Radzieckiego oraz państw ludowej demokracji. Pawilon radziecki skupiał ogólną uwagę. Związek Radziecki wystawił ogromną liczbę różnych eksponatów, które nacznie i namacalnie stwierdzają wielką potęgę przemysłową państwa socjalizmu.

W ogromnym, barwnie ozdobionym pawilonie demonstrowano oryginalne, sowieckiej konstrukcji warsztaty, jak również liczne nowe sowieckie maszyny i mechanizmy. Na stoiskach w tym pawilonie obficie powystawiane zostały sowieckie tkaniny, futra, dzieła sztuki, konserwy, wina i papierosy.

Eksponaty sowieckiego pawilonu cieszą się ogromnym powodzeniem wśród zwiedzających Targi.

Polscy robotnicy, chłopcy i inteligenci wysoko cenili eksponaty sowieckiego pawilonu. Przy sowieckich warsztatach i maszynach stale widzi się tłum widzów. Szczególnym powodzeniem cieszą się sowieckie samochody, spawaczne automatyczne i półautomatyczne warsztaty, kopaczki, traktory, narzędzia rolnicze. Większa

część sowieckich waresztatów i maszyn została zakupiona przez polskie państwowe firmy już pierwszego dnia.

Targi stwierdzają, że Polska weszła zdecydowanie na drogę uprzemysłowienia. Szerokie wykresy i ilustracje wskazywały na nadzwyczajne osiągnięcia rozwoju przemysłu węglowego, metalowego, chemicznego, elektrycznego, tekstylnego i innych dziedzin przemysłu.

Wśród eksponatów ludowo-demokratycznej Polski przedstawiono krajowe traktory „Ursus”, ciężarowy samochód produkcji przemysłu samochodowego, najnowsze wrzeciona, liczne warsztaty, motory elektryczne nowego typu, tramwaje osobowe i towarowe, wagony-chłodnie.

Bogaty asortyment i duża liczba wystawionych maszyn, warsztatów i różnych instalacji dowodzi, jak wielkie wyniki już osiągnęła Nowa Polska w walce o uprzemysłowienie kraju.

Również inne kraje ludowej demokracji, jak Czechosłowacja, Bułgaria, Rumunia, Węgry, Albania pokazały na Targach wysoki poziom swojego narodowego gospodarstwa.

Duże zainteresowanie na Targach wzbudziły też eksponaty firm przemysłowych radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec. Stwierdzają one przekonywująco, jak wielkie wyniki osiągnęły wschodnie rejony Niemiec dzięki dobrej polityce sowieckich władz okupacyjnych. (st. p.)

Czesi i Szczecin (dokończenie ze str. 1)

niczania stref portowych, stwierdzając, że oferta budowlana Spół. Przedz. Budowlanego była najkorzystniejsza.

Naszych sąsiadów południowych interesują nawet anegdoty o Szczecinie. „Prace” przyniosła mianowicie taki epizod:

„Szczecin może się pochlubić zajmującą historijką o wieszczym jasnowidzeniu Niemców. Jeszcze na trzy miesiące przed klęską hitlerowców i upadkiem Szczecina, ówczesny „Bürgermeister” i „Obersturmbannführer” wrzeszczał tam przed zgromadzoną hordą brunatnokoszulowców, że w przyszłości czeka miasto sława i wielkość, jakiej jeszcze nigdy nie zaznało. Przez Szczecin będą przechodziły towary z całej wschodniej i południowo-wschodniej Europy i stanie się on największym portem na Bałtyku. Z tej też racji zakrzyknęli Adolfowi po trzykroć Sieg-Heil.”

Jak widzimy — komentuje swoje opowiadanie Zdenek Dvoracek — wobec hitlerowców Pytia delficka była marnym partaczem. Szczecin wyrasta, ale na ważny i sławny port Słowian i krajów demokracji ludowej.

To port — a marynarka? Tymczasem najważniejsi są: František Homolka, Jaroslav Putna i František Lesný. Ci trzej młodzi Czechosłowacy bowiem studiują w Szczecinie, aby zostać w przyszłości oficerami marynarki. Toteż mogą się pochlubić licznymi wzmiankami w ojczystej prasie, niż niejedna wysoko postawiona osobistość.

„Którego z nich się zapytasz — pisze p. M. Pleinerova na łamach „Lidove Demokraci” — jak doszedł do tego postanowienia, usłyszysz za-

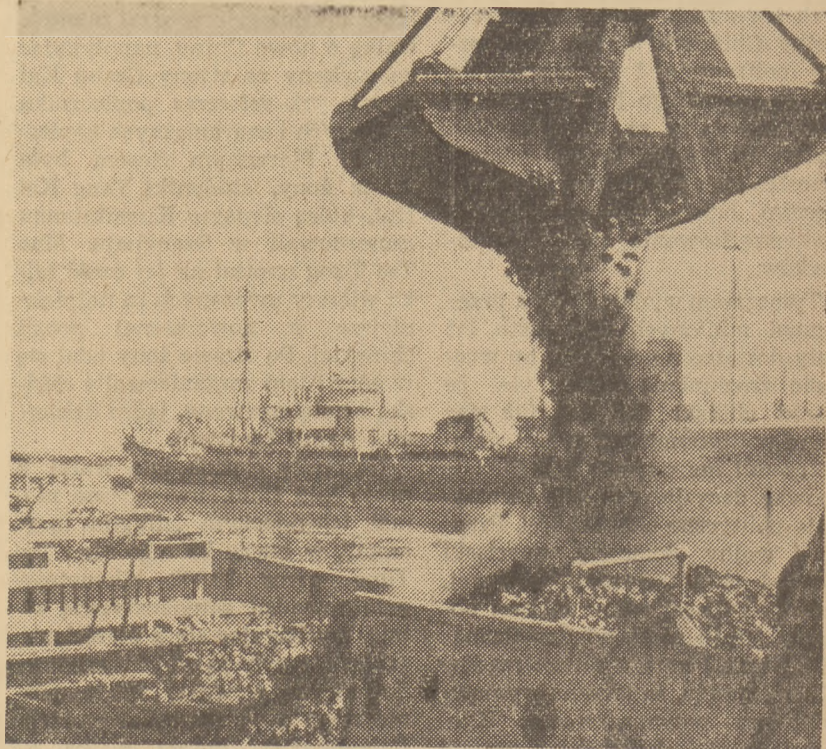
wsze tę samą odpowiedź. Morze było ich wielką miłością już od dzieciństwa: snili o nim i tęsknili za bliższą z nim znajomością... Rzeczywistość zresztą okazała się trzeźwiejszą od snów, a porucznik marynarki musi sobie zasłużyć na swój mundur. Chłopcy... przeżyli wiele tygodni na „Darze Pomorza”, nowoczesnym, pięknym statku szkolnym... i widzieli kawał świata. Wzmianka o morzu potrafi rozpalić w oczach chłopców jarzące iskry, okragła biała czapka przechylała się w tył, a ręce szukały na stole kawałka papieru i miejsca. Ołówki, poruszany niecierpliwością osiemnastu czy dwudziestu lat, kreślił pośpiesznie równoleżniki, statek, południk i całą kulę ziemską...”

Za romantyczną tęsknotą idą rozważania konkretne. Cytowany przez ob. Simonka polski palacz Włodzimierz miał rację i wszyscy Czechosłowacy się z nim zgadzają, że „bez słonej morskiej wody, bez parowców, żurawi i syren portowych — to psie życie.”

„A dlaczego nie macie statków pod czeską banderą na Bałtyku? Miejsca w polskich portach dużo...” pytał Włodzimierz.

„Możliwe, pisze Simonek, że druga pięcioletka (pierwszy plan pięcioletni czechosłowacki rozpoczął się 1 stycznia 1949) rozwiąże także problem czechosłowackiej żegluga dalekomorskiej z takim samym rozmachem, z jakim dzisiaj pierwszy plan pięcioletni zwrócił się do inwestycji przemysłowych. Polski marynarz, palacz, inżynier okrętowy, czy budowniczy okrętów w dokach, gotowi są podzielić się z nami wszystkimi swoimi doświadczeniami.”

A. J. Kamiński



W porcie Szczecińskim

Nowe placówki naukowe na polskim Wybrzeżu

W Międzyzdrojach odbyło się otwarcie stacji badawczej Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Prawierównocześnie uruchomiono w Trzebieży nad Zalewem Szczecińskim placówkę Morskiego Laboratorium Rybackiego. Równocześnie na wody Zalewu i Bałtyku wypłynął nasz statek badawczy „Michał Siedlecki”, rozpoczynając szukanie nowych łowisk dla rybaków.

Sprawa poznania wybrzeża i morza jest kwestią pilną. I dlatego uczeni polscy zrozumieli, że koniecznym jest tworzenie na brzegu morza placówek naukowych. Bez stacji naukowych nie może na morzu odbywać się żegluga, bez badań fachowych niewielkie będą wyniki pracy rybaków; każde zławisko przyrody musi być najpierw zbadane przez naukowca, po czym dopiero mogą być wyciągane wnioski praktyczne. Nauka współczesna jest podbudową i najważniejszym warunkiem rozwoju gospodarczego państwa.

Międzyzdroje, gdzie obecnie uruchomiono ważny ośrodek naukowy, znajdują się w pobliżu ważnej drogi wodnej, prowadzącej ze Szczecina na Bałtyk. Odcinek ten każdego miesiąca przebywają setki statków; interesują się one warunkami pogody panującymi na Bałtyku. W znacznej mierze są to jednostki niewielkie; szwedzkie szkunery żaglowo-motorowe bardzo często odwiedzają Szczecin. Na morze wychodzą one tylko wówczas, gdy pogoda jest pomyślna. W przeciwnym razie pozostają w porcie, by przeczekać okres sztormu i dopiero, gdy warunki atmosferyczne się poprawia, kontynuować podróż. Statek więc, względnie jego kapitan musi być uprzedzony o warunkach, jakie już panują na najbliższych odcinkach morza, względnie jakie w ciągu najbliższych godzin zainicjuje. Inaczej mówiąc — domaga się on przepowiedni pogody. I właśnie jednym z celów stacji naukowych jest przeprowadzanie pogody.

Zadaniem stacji naukowej w Międzyzdrojach będzie również badanie samej wyspy i okolicznego rejonu wybrzeża stałego lądu. Tu szkoleni będą praktycznie studenci geografii naszych uniwersytetów. Każdy z nich będzie musiał pewien okres czasu

spędzić w Międzyzdrojach, by bezpośrednio zapoznać się ze sprawami morza i wybrzeża.

W Trzebieży nad zalewem uruchomiono stację Morskiego Laboratorium Rybackiego. Od przeszło roku w tej dużej osadzie rybackiej nad Zalewem Szczecińskim trwały prace organizacyjne. Celem utworzenia placówki, która by mogła pomóc rybakowi w jego pracy.

Rybacki zachodniego wybrzeża dzieli się na dwie zasadnicze grupy; jedna z nich pracuje na morzu, a druga na Zalewie, Dolnej Odrze i jeziorze Dąbskim.

Równocześnie Zalew jest tak ważnym miejscem pracy rybaków, szczególnie tych biednych-łódkowych, że należy jak najprędzej przeprowadzić badania dotyczące życia ryb w Zalewie, ich rozwoju, rozmnażania się itp. Wyniki tych badań będą niewątpliwie miały dla rybaków duże znaczenie. Do rozwiązania jest np. problem stynki. Jest to ryba niewielkiego rozmiaru, ale bardzo smaczna. W Zalewie stynkę spotyka się dość często, ale rybacy jej nie łowią. Z jakiej przyczyny? Otóż stynka należy do gatunków wyjątkowo szybko się psujących i dotychczas nie jest znany sposób jej konserwowania. Zadaniem placówki, jaka powstała w Trzebieży będzie między innymi znalezienie sposobu konserwowania stynki. O ile to się uda, będzie można łowić smaczną rybę i ją konsumować. Da to naszym rybakom dodatkowe dochody.

Również zagadnienie połowów morskich nie przedstawia się łatwo. Rybacy nie wiedzą kiedy i jakie gatunki na jakich pływają szlakach. Nasz rybak stale szuka i tylko od szczęścia zależy, czy istotnie wróci z do-

brym połowem, czy też z pustymi łukami. A przecież rybak udając się na połowy, powinien wiedzieć, że w ściśle określonym miejscu spotka ławicę np. śledzi czy też szprotów, które przy pomocy odpowiednich sieci będzie mógł łowić. By pracę tak zorganizować konieczne trzeba znać miejsca, przez które przepływają ławice. I właśnie statek badawczy „Michał Siedlecki” ma za zadanie m. in. badanie łowisk i określanie pobytu ławic. I znowu planowa praca przez okres wieloletni pozwoli na kierowanie rybaków na właściwe miejsce połowów.

Władze rybackie postanowiły zorganizować przede wszystkim system informowania rybaków. Będzie on polegał na tym, że każdego dnia wieczorem kontrolerzy rybaków z zachodniego wybrzeża telefonicznie informować będą Morski Urząd Rybacki w Szczecinie o sytuacji na swoim terenie. A więc np. kontroler z Mrzeżyna przy ujęciu Reği doniesie, że ukazała się tam ławica śledzi w odległości 15 mil od brzegu i że płynie ona z szybkością tyłu a tyłu kilometrów w kierunku wschodnim. W Szczecinie wiadomości te będą przestudiowane przez fachowców. Weźmie się pod uwagę wiatry panujące nad Bałtykiem, prądy wodne, przez które ławica musi przepływać, konstrukcję dna i jeszcze tego samego dnia przez radio powiadomi rybaków, gdzie i o jakiej godzinie ławica będzie się znajdowała. Wiadomość będzie uzupełniona fachowymi informacjami jakimi sieciami należy łowić dany gatunek ryb itp.

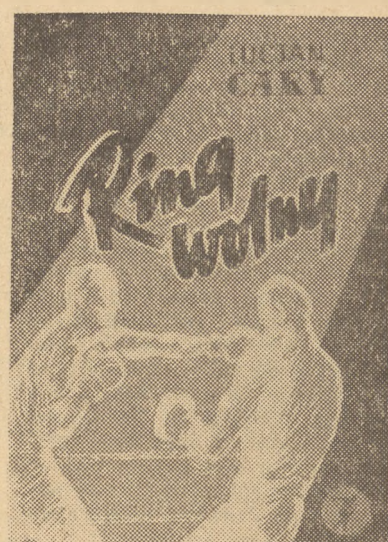
Tego rodzaju informacje w połączeniu z prognozą pogody pozwolą na znaczne zwiększenie wyników pracy rybaka.

Jak więc z powyższego wynika nauka jest podstawą dla organizowania planowego rozwoju życia gospodarczego. Uruchomienie nowych placówek daje gwarancję, że wyniki pracy na morzu będą z każdym rokiem lepsze.

Czesław Piskorski

Premie książkowe

dla Czytelników „Polski Zachodniej”



W hierarchii zadań budownictwa nowego ustroju problemy kulturalne wysuwają się — obok zagadnień socjalnych i ekonomicznych — na czoło naszych zainteresowań. Hasłami na odcinku oświaty są: walka o likwidację analfabetyzmu, o upowszechnienie książki i prasy, wzmocnienie czytelnictwa, rozbudowa sieci bibliotek gminnych i gromadzkich. Dla realizacji tych haseł Wydawnictwo „POLSKI ZACHODNIEJ” postanowiło przyznać swoim stałym Czytelnikom specjalne premie książkowe, które niewątpliwie stanowią będą cenne pozycje w każdej bibliotece.

Czytelnicy, którzy ZAPRENUMERUJĄ „POLSKĄ ZACHODNIĄ” OD 1 maja bież. roku poczynszy NA OKRES 3-MIESIĘCZNY, otrzymają bezpłatnie jedną z następujących książek:

1. „Byli i będą nasze”
2. „Odra szumi po polsku”
3. „Miasta niemieckie dzisiaj”
4. „Człdziele gwałtu i podstęp”
6. „Naród na bezdrożu”
7. „Pod polską banderą wojenną”

Czytelnicy, którzy ZAPRENUMERUJĄ „Polskę Zachodnią” od 1 maja bież. roku poczynszy NA OKRES 6-MIESIĘCZNY, otrzymają bezpłatnie jedną z następujących książek:

1. „Pruszków — Dułag 121”
2. „Już nigdy więcej”

Czytelnicy, którzy ZAPRENUMERUJĄ „Polskę Zachodnią” od 1 maja bież. roku poczynszy NA OKRES 12-MIESIĘCZNY, otrzymają bezpłatnie jedną z następujących książek:

1. „Doktor Marcin” — rzecz o dr. Karolu Marcinkowskim
2. „Śląsk w okresie okupacji”
3. „Śląsk wierny Ojczyźnie”
4. „Wielkie Pomorze w dziejach”

Wszystkie powyższe książki wyszły nakładem Wydawnictwa Zachodniego i Morskiego, Spółdzielni Prasowej i Wydawniczej Polskiego Związku Zachodniego w Poznaniu.

Wierzmy, że Czytelnicy „Polski Zachodniej” przyjmą z uznaniem naszą akcję premiowania prenumeratorów pisma.

Prenumeratę „Polski Zachodniej” można zamawiać za pośrednictwem urzędów i agencji pocztowych na terenie całego kraju lub bezpośrednio w Administracji „PZ” w Poznaniu, ulica Chelmońskiego 1. Prenumerata kwartalna wynosi 150 zł, półroczna 300 zł, roczna 600 zł.

Przegląd kulturalny

Grafika meksykańska — Fotografika — Wystawa plastyków poznańskich

Trzy wystawy sztuki, jakie oglądaliśmy ostatnio w Poznaniu, godzi się wspomnieć. Dwie z nich mieszczą się w Muzeum Wielkopolskim, którego dyrekcja wykazuje coraz to wzmagającą się żywotność i dążność w przystosowywaniu się do wymagań popularyzacji sztuki. Jej to inicjatywa sprowadziła do Polski, a w Polsce najprzód do Poznania, bawiącą ostatnio w Pradze — wystawę grafików meksykańskich; „Taller de Grafica Popular” — warsztat grafiki ludowej. Po raz pierwszy publiczność polska ma okazję tak obszernego wglądu w bogate i bujne, a egzotyczne życie ludowe Meksyku — odległego wprawdzie geograficznie, ale bliskiego nam przez swe silne ludowo-demokratyczne prądy.

Grupa oglądanych artystów — to regularne zrzeszenie, ożywione jedną ideologią, jedną pasją: walki o wolność i wyzwolenie społeczne. Artysty pochodzą z ludu, sztukę swą uważają za rzemiosło, w tym znaczeniu, że nie jest ona wypielegnowanym kwiatem ku ozdobie tylko — lecz ma cel wybitnie pozytywny i twórczy; oddała się służbie idei, głosi jej słusność, zwiastuje jej całkowite zwycięstwo. Ze ścian w obszernych, dostojnych salach Muzeum Wlkp. powiała burza — zakotłowała się rewolucja — zadudnił żelazny, mocny krok młodej, zwycięskiej gwardii, wznoszącej wysoko swoje czerwone sztandary.

Kierownikiem artystycznym i zarazem założycielem „Taller de Grafica Popular” jest Leopold Mendez (ur. 1902) o wielkim talencie i żywiołowej pasji twórczej, a równocześnie gorący zwolennik i członek „Partido Popular”. Poznawszy niedawno Polskę, opracowuje obecnie cykl Warszawy. Wśród innych wybitniejszych artystów reprezentowanych na wystawie, wymienić trzeba: Luis Arenal, Angel Bracho, Arturo Garcia Bustos, Jose Chaves Morado, Pablo O'Higgins, Isidoro Ocampo, Alfredo Zalce i wielu innych. Forma wypowiedzi, którą

wybrał artyści dla swojej ideologii: grafika — służy im najcelowiej, łatwo ją bowiem rozpowszechnić, a ulotkom i drukom propagandowym dodaje siły i przekonania. Toteż jej żywa ekspresja przechodzi często w karykaturę, ale karykaturę, która legitymuje się zawsze talentem i doskonałą znajomością rysunku, a unika łatwych i zamazanych konturów. Piękne również są obrazy z życia Indian — o bardziej już sielskiej atmosferze i charakterystyczne, pełne wyrazu głowy Indianek.

Wysokie osiągnięcia artystyczne grupy, rzetelną pracą zdobyte, wykazują dobitnie, że tematyka tzw. „literacka” nie obniża wartości dzieła sztuki, a spragnięta z dobrą formą przemawia do szerokich mas najbardziej przekonująco. „Warsztat” meksykański potrafił znaleźć wyraz dla młodej sztuki, wytryskującej z ludowych pokładów i może służyć za przykład.



Arturo Griacia Bustos (drzeworyt) Z cyklu „Rewolucja Meksykańska”

Niemniej interesująca i na wysokim poziomie jest druga wystawa

Muzeum Wlkp., mianowicie Pierwsza Ogólnopolska Wystawa Fotografiki. Lalk jak oszołomiony zapytuje sam siebie: czy to obraz — czy grafika, czy po prostu uchwycenie w obiektyw, tak pełnego ekspresji, fragmentu przyrody. Są pejzaże np. „Zima w parku” — Derzyńskiego, „Ku światłu” — Myszkowskiego, które otwierają taką przestrzenną głębię, że robią wrażenie posadzenia trzeciego wymiaru. Są nastrojowe i pełne zadumy obrazy, jak np. „Zmierzch mistycyzmu” Johanna Adama, są studia portretowe o miękkości i finezji, jakby lekko pędzlem nałożone. Na ogół tematem jest przyroda, która zdaje się być najwznieślijszym polem pracy dla fotografa, rzadziej widuje się sylwetki ludzkie, albo fragmenty architektoniczne, choć Władysława Kowalczyka „Wnętrze katedry Łódzkiej” jest wśród nich małym majstersztykiem. Nieprzekonywujące natomiast są fotografie, starające się naśladować abstrakcyjne kierunki dzisiejszego malarstwa, np.

„Tak myślę” Zbigniewa Dłubaka.

Wszystkie razem jednak świadczą o nieprzeczuwanych możliwościach artystycznych, które w dziedzinie fotografii stworzyć może talent plastyczny i techniczna wiedza.

W skromnym Salonie Sztuk Plastycznych Z. P. A. P. Okr. Poznańskiego przy al. Marcinkowskiego, bez żadnej reklamy, ba, nawet tablicy obwieszczającej — jakby umyślnie w cień zasunęli się plastycy poznańscy. A spora ich gromadka, bo 50 wystawiło fragmenty swego dorobku. Jest to pokaz zasługujący na uwagę, choćby z tego względu, że obok abstrakcyjnie lub tylko kolorystycznie potraktowanych tematów jak np. Piaseckiego J. „Dziewczyna przy maszynie do szycia”, albo Lenicy Alfreda „Czerwony plakat” są także zupełnie naturalistyczne obrazy: np. Bartoszewicza Wł. „Odbudowa” i tegoż portretki ołówkiem, odznaczające się poprawnością rysunku. Wystawa daje przegląd całej bogatej gamy talentów, prócz może tych najbardziej abstrakcyjnych i niezrozumiałych, którzy w ostatniej wystawie „4 F” zaprezentowali już swoje zawile ścieżki poszukiwań.

Tematycznie przeważa pejzaż, martwa natura, kwiaty, są jednak już i próby związania zagadnień doby obecnej ze sztuką.

Ama.

Schroniska turystyczne dla młodzieży na Warmii i Mazurach

Ziemia warmińska i mazurska to idealny teren dla wycieczek młodzieżowych. Malownicze jeziora, wspaniałe lasy, liczne dobrze zachowane zabytki budownictwa średniowiecznego pociągają swoistym urokiem i zapewnią wycieczkowiczom nie tylko maksimum wrażeń turystycznych, lecz przede wszystkim pozwolą poznać szmat pięknej ziemi ojczystej. Sądząc z licznych zapytań szkół z całego kraju, jakie napływają do Kuratorium Szkolnego w Olsztynie, tegoroczny ruch wycieczkowy naszej młodzieży na ziemię warmińską i mazurską będzie bardziej ożywiony aniżeli w latach ubiegłych. To też — dla zorientowania organizatorów tych wycieczek podamy w ogólnym zarysie w najbliższych poradnikach turystycznych „Polski Zachodniej” szereg praktycznych wskazówek, które ułatwią przygotowanie projektowanej wycieczki. Czytelnicy znajdą tu opisy najciekawszych szlaków wycieczkowych, krótkie opisy tras z podaniem odległości, zabytków na szlakach położonych oraz możliwości noclegów, co niewątpliwie ułatwi należyte zaplanowanie wycieczki.

Dzisiejszy poradnik poświęcamy schroniskom turystycznym na Warmii i Mazurach, których obecnie jest ogółem 15. Schroniska te powstały dzięki inicjatywie ruchliwego w Województwie Olsztyńskim Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, przy wydatnej pomocy finansowej Ministerstwa Komunikacji — i rozmieszczone są w najbardziej atrakcyjnych punktach ziemi warmińsko-mazurskiej. — Oto ich spis: Olsztyn, Wysoka Brama, zabytek XIV wieku, 100 miejsc, Olsztyn, ul. Bałtycka 1, baraki na 165 miejsc, Kętrzyn, schronisko nad stawem, 80 miejsc,

Wilkasy, koło Giżycka (dawn. Łuczany), 50 miejsc, Święta Lipka, koło Reszla (miejsce odpustowe), 40 miejsc, Pisz, nad jeziorem Roś, 80 miejsc, Orzysz, nad kanałem Orzysz-Elk, 30 miejsc, Ruciany, nad jeziorem Guzianka, 40 miejsc, Krutynia, koło Ukty, 25 miejsc, Mragowo, nad jeziorem Juno, 30 miejsc, Mikołajki, nad jeziorem Taity, 50 miejsc, Węgorzewo (stadion sportowy), 50 miejsc, Lidzbark, w zabytkowej Wysokiej Bramie, 25 miejsc, Łalka, na półwyspie jeziora Łańskiego, 10 miejsc, Pluski, leśnictwo nad jeziorem Drwęca (6 km od Ostródy), 8 miejsc.

Schroniska zaopatrzone są w łóżka i koce, przeciętna cena za jeden nocleg wynosi 100, — zł.

Poza wymienionymi schroniskami P. T. Kraj. należy wynotować adresy schronisk i hoteli turystycznych, prowadzonych przez organizacje turystyczne, mianowicie: Frombork, w Zakładzie Rzemieślniczym dla młodzieży, Dom Kopernika przy Katedrze, Elbląg, Hotel Turystyczny „Orbis”, ul. Królewiecka 124/126, Tolkmicko, Miejski Dom Turystyczny w porcie, Braniewo, Gospoda Turystyczna Giżycko, Hotel Turystyczny „Orbis”, pl. Grunwaldzki.

W okresie wakacyjnym istnieje możliwość przenocowania w szkołach. Blizszych informacji należy zasięgnąć w Kuratorium Okręgu Szkolnego w Olsztynie.

W następnym poradniku podamy opisy najciekawszych szlaków wycieczkowych ziemi warmińsko-mazurskiej.

Jurand

W portach i na wybrzeżu wre praca

Jeżeli uprzytomnimy sobie, jak bezprzykładne zniszczenia zaistniały wiosną 1945 roku wzdłuż całej naszej nadmorskiej granicy, jeżeli przypomnimy sobie, że miasta i urządzenia portowe leżały w gruzach, wejścia do portów zablokowane były dziesiątkami wraków, a wody basenów i red portowych roily się od min, jeżeli uświadomimy sobie, że przejeżdżaliśmy jedynie potworne rumowiska i cmentarzyska podwodne, które kiedyś były tętniącymi życiem i pracą ośrodkami portowymi, to wówczas zupełnie słusznie wydawać się może, że czas to są bardzo odległe i że dzieła od nich nie lata, a dziesiątki lat. Te dziesięciolecia, na które z dużą dozą optymizmu obliczać można było podówczas odbudowę zniszczeń i przywrócenie portów do dawnego, przedwojennego stanu.

W rzeczywistości minęła niedawno zaledwie czwarta rocznica oswobodzenia naszego wybrzeża, powrotu do Gdyni i Gdańska, czwarta rocznica odzyskania granic morskich Krzywoustego — od Elbląga po Szczecin, a porty te znów pełne są życia, jak dawniej wchodziły do nich i wychodziły setki i tysiące statków, wzrastają wciąż cyfry przeładunków, wre nieprzerwanie praca w stoczniach, warsztatach i dockach, wypływają rybacy na morze i wracają z obfitymi połowami. Gdyby nie ten czy tamten nie odbudowany jeszcze obiekt, gdyby nie ten czy tamten jeszcze nie podniesiony wrak, wydawać by się mogło, że zniszczeń tych nie było, że nieprzerwanie tętniło w portach życie, praca i ruch. Bo i cyfry ilustrujące nasze osiągnięcia w minionym czterolecu są imponujące:

W portach 25.000 za- lub wyladowanych statków i 40 milionów ton przeładowanych towarów,

w stoczniach uruchomienie ośrodków stoczniowych w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie, odbudowa dziesiątek podniesionych z dna wraków i remont szeregu innych statków oraz zapoczątkowanie budowy statków pełnomorskich na zamówienia krajowe i — niezadługo już — zagraniczne.

w żegludze pełnomorskiej uruchomienie 12 regularnych linii żeglugowych, powiększenie nośności naszej floty o 70%, przewiezienie 3,5 miliona ton towarów i 70.000 pasażerów,

w żegludze przybrzeżnej uruchomienie regularnych linii w Zatoce Szczecińskiej i Gdańskiej, przewiezienie 378.000 pasażerów,

w rybołóstwie morskim stworzenie dużej floty rybackiej, składającej się z dużej ilości jednostek, złowienie 120.000 ton ryb wartości 5 miliardów złotych.

w szkolnictwie morskim uruchomienie państwowych szkół morskich w Gdyni i Szczecinie, stworzenie Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, przeprowadzenie 70 kursów dokształcających.

Port szczeciński, którego odbudowa musiała ustąpić pierwszeństwa odbudowie Gdyni i Gdańska, uruchomiony został w sierpniu 1946 roku. W roku 1947 przeładunek w tym porcie wyrażał się skromną liczbą 760.000 ton, ale już w roku następnym zaplanowano 2.680.000 ton, a przeładowano jeszcze o 20% więcej, bo 3.160.000 ton, czyli czterokrotnie więcej niż w roku poprzednim! W roku bieżącym nastąpi dalszy wydatny wzrost przeładunków, czego dowodem fakt, że kiedy tysiączny statek, jaki przeładowano w Szczecinie w roku 1948, wszedł do portu w lipcu, w tym roku — tysięczny sta-

tek zawiął do Szczecina już w dniu 1 kwietnia!

Najlepszym przykładem pomysłowego rozwoju jest rozbudowa naszego przemysłu i budownictwa okrętowego. 20 lat potrzebowaliśmy przed wojną, nim rozpoczęła została na krajowej stoczni budowa pierwszego pełnomorskiego statku handlowego. Obecnie, w cztery lata po zakończeniu wojny, w budowie na stocznich krajowych znajduje się — łącznie z podniesionymi z dna dużymi wrakami, przechodzącymi gruntowną odbudowę, wiele statków, i to bez wyjątku większych od owego jedynego statku przedwojennego!

Doskonałe wyniki osiągnięte zostały w dziedzinie rybołówstwa. Kiedy w roku 1938 rybacy nasi złowili ogółem 12.500 ton ryb, w roku ubiegłym — pomimo, że nie był to rok specjalnie „urodzajny” — połowy przyniosły prawie czterokrotnie więcej, bo 48.000 ton, zaś na rok bieżący planuje się złowienie 60.000 ton ryb! Cyfry te nabierają specjalnej wymowy, jeśli się zważy, że w wyniku działań wojennych i okupacji nasza flota rybacka została niemal całkowicie zniszczona. Mimo tego olbrzymim nakładem sił i pracy zdołaliśmy podnieść ją do stanu blisko 2,5 tysiąca jednostek motorowych, żaglowych i wiosłowych.

Czego te wszystkie cyfry i porównania dowodzą?

Dowodzą one wyraźnie, jasno i niezbicie, że nasza gospodarka morska znajduje się na najlepszej drodze rozwoju. Ze choć rozpocząć musieliśmy niedawno od podstaw, rozpoczęliśmy od dobrych podstaw, gdyż tylko na solidnych fundamentach można zbudować piękny gmach Polski Morskiej.

Fundamentami tymi są nasze odbudowane i rozbudowane porty, zarówno duże porty bazowe — Gdynia, Gdańsk

i Szczecin, jak i małe — Swinoujście, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Władysławowo, Hel i inne.

Są nimi ośrodki stoczniowe w tych portach, ośrodki gwarantujące planowy i racjonalny rozwój naszej floty handlowej i rybackiej.

Jest nim coraz lepiej rozwijające się rybołówstwo, które zajmuje ważną pozycję w dziedzinie aprowizacji milionowych rzesz pracujących i ich rodzin.

Przed wszystkim jednak należy pamiętać o jednym, — że stawianie tych solidnych fundamentów umożliwiła w pełni ustrój demokracji ludowej: dzięki nacjonalizacji przemysłu, który w latach przedwojennych nie był w stanie wyprodukować wszystkich potrzebnych części i urządzeń do budowy w kraju i wyposażenia pełnomorskich jednostek,

dzięki uświadomieniu, przygotowaniu i wyszkoleniu w zawodach morskich, portowych i stoczniowych młodzieży z głębi kraju, zwłaszcza zaś młodzieży wiejskiej, dotąd w dużej mierze stojącej na uboczu naszych spraw morskich,

dzięki żywiłowemu współzawodnictwu pracy, którego doskonałe rezultaty z dnia na dzień i na każdym kroku obserwujemy.

I dlatego, dokonując po czterech latach przeglądu osiągnięć naszych od chwili odzyskania dostępu do morza, można oświadczyć, że dokonaliśmy tu pracy niemal całego pokolenia. Nie znaczy to jednak wcale, byśmy mieli spocząć na laurach, przeciwnie — zobowiązujemy do nowych, jeszcze lepszych osiągnięć. Ich miarą niech będzie plan rozbudowy naszej floty pełnomorskiej.

Mamy bowiem nie tylko ambicję, ale i niezłomną wolę, by stać się państwem morskim!

Jerzy Pertek

Na wodach Zatoki Stepnickiej

Lody Zatoki Stepnickiej rozciągają się daleko i szeroko. Przez środek przebiega tor wodny, prowadzący ze Szczecina do Swinoujścia. Na torze wielki ruch statków; każdego dnia płyną tedy jednostki po polski węgiel oraz inne towary. Nie brak też statków wycieczkowych.

Majowe słońce oświetla ogromną przestrzeń wodną, ponad którą hasają mewy w pogoni za rzuconymi ze statku kawałkami chleba. Dokoła na horyzoncie widać wsie rybackie. Raz po raz na wodzie ukazuje się niewielka łódź lub kuter. Jachty płyną spokojnie w kierunku na Jasny Chółm, małą wyspę, leżącą w tym miejscu, gdzie Zatoka Stepnicka łączy się z Zalewem Szczecińskim. Na wyspie jest mały port, który w czasie niepogody daje żeglarzom schronienie.

Zdawałoby się, że tutaj na wodach Zatoki Stepnickiej nic już nie przypomina wojny. Jest jednak inaczej. Raz po raz płynący ku północy wczasowicze zwracają uwagę na wrak zatopionej jednostki. Ci, którzy drogę tę przebywają częściej, wiedzą, że dawniej tych wraków było więcej.

Skąd wzięły się wraki na Zatoce Stepnickiej? Historia ich jest ciekawa. Cofnijmy się do pamiętnych dni wiosny 1945 roku.

Oddziały I Armii Wojska Polskiego, po przełamaniu ramie w ramie z żołnierzami Armii Radzieckiej „Walu Pomorskiego” ruszyły w kierunku wybrzeża Bałtyku, Zalewu Szczecińskiego i Dolnej Odry. Podczas gdy jedno dywizje zdobywały Kołobrzeg, zadaniem innych było jak najszybsze osiągnięcie brzegu Dolnej Odry. Chodziło o to, by uniemożliwić Niemcom ewakuację Szczecina drogą wodną. Wszystkie inne bowiem drogi (koleje i szosy) były zniszczone przez lotnictwo, ale do dyspozycji Niemcom pozostawała Odra. Należało działać szybko.

W kierunku Zatoki Stepnickiej poszły dwie dywizje piechoty. Bez większych trudności dotarły do wsi Stepnica i Kopce i tutaj ustawiono polskie baterie. Zadaniem ich było pilnowanie drogi wodnej i uniemożliwienie Niemcom jej wykorzystania.

Należy sobie bowiem zdać dokładnie sprawę z położenia geograficznego Zatoki Stepnickiej. Na północnym jej odcinku obydwa brzegi Zatoki zbliżają się ku sobie, tworząc wąską gardziel, przez którą przepływać muszą wszystkie statki płynące z północy na południe.

Dnia 12 marca obydwie dywizje polskie przybyły nad Zatokę. Natychmiast ustawiono baterie. Nie trzeba było długo czekać; niemieckie jednostki różnego typu często ukazywały się na horyzoncie, z zasady wyladowane wszelkiego rodzaju sprzętem i ludźmi. Rozpoczęto ostrzał.

Wyniki tej akcji były doskonałe; jak podawały komunikaty dowództwa wojennego w ciągu tygodnia baterie polskie, stojące w Stepnicy i Kopcach zatopiły 7 większych jednostek oraz kilka kutrów i mniejszych jednostek pływających. Ewakuacja Szczecina i szczecińskiego okręgu przemysłowego została w znacznej mierze uniemożliwiona.

Tak to dzięki naszym armatom na dnie Zalewu spoczęły liczne jednostki pływające. Zatopione zostały one w znacznej części właśnie na torach wodnych, a przez to ich wraki uniemożliwiały swobodną żeglugę w chwili, gdy port szczeciński rozpoczął po wojnie pokojową pracę. Trzeba było przystąpić do oczyszczenia toru, do usunięcia wraków, wydobycia ich na powierzchnię. Robotę tę wykonały już w znacznej części ekipy naszych nurków i fachowców od robót podwodnych. Wydobywanie reszty natomiat trwa.

Praca nad usuwaniem wraków i zniszczeń wojennych na torach wodnych to jedno z najważniejszych zagadnień, jakie stoi przed władzami morskimi. To też od trzech lat robotę tę wykonują specjalnie zorganizowane kadry fachowców. Są to prace nadzwyczaj trudne i odpowiedzialne. By wydobyc statek, trzeba go najpierw dokładnie zbadać. W tym celu do każdej jednostki udaje się ekipa nurków ze statkiem ratowniczym. Nurek schodzi pod wodę i bada stan wraku. Nawet na niewielkiej głębokości zbadanie wraku nie jest łatwe; od chwili zatopienia bowiem minęło już kilka lat i statek pokryty jest grubą warstwą piasku i mułu,

Zadaniem nurka jest stwierdzenie, jakiego rodzaju są uszkodzenia statku. Musi on dokładnie obejrzeć kadłub, stwierdzić czy są dziury, podać, jaki ładunek został zatopiony itp. Nierzadko nurek, który wejdzie do wnętrza zatopionej jednostki napotyka na rozkładające się trupy załogi statku.

Często się zdarza, iż praca pod wodą trwa szereg tygodni. Na głębokości kilku metrów pod powierzchnią Zatoki wykonywane są skomplikowane prace. Np. nurek stwierdził, że statek ma urwany dziób lub rufę; wyrwa wynosi kilkanaście, czy nawet kilkadziesiąt metrów kwadratowych. Z punktu widzenia przydatności dla żeglugi jednostka taka nie przedstawia już wartości, ale ponieważ leży ona na ważnej drodze wodnej, trzeba ją usunąć i przeholować na inne miejsce. I wówczas nurekowie pod wodą naprawiają statek w takiej mierze, by można go wydobyć i przesunąć na inne miejsce względnie na mieliznę, gdzie zostanie pocięty na złom. Na statkach ratowniczych w stolarniach przygotowuje się potężne konstrukcje drewniane, które nurkowie pod wodą umieszczają na właściwym miejscu. Drewniane ściany są umacniane setkami ton cementu. I dopiero, gdy prace te są ukończone, do kadłuba wsuwa się węże od pomp, które rozpoczynają pompowanie powietrza.

Często pod wodą trzeba ciąć wielkie części metalowe, usuwać skrócone przez bomby i pociski żelazne szyny i wyciągać je na powierzchnię wody. Na dnie nie może zostać, takie bowiem pozostawione żelastwo mogłoby spowodować później olbrzymie straty, niszcząc rybakom sieci ciągnięte. Gdy wreszcie statek jest na powierzchni wody, rozpoczyna się niemniej kłopotliwe transportowanie.

Ciężka jest więc praca, jaką wykonują zespoły naszych fachowców na wodach w okolicy Szczecina. Na Zatoce Stepnickiej roboty te zostały już w znacznej mierze wykonane, a dalsze są w toku. Wkrótce wszystkie drogi wodne będą bezpieczne dla żeglugi.

Cztery lata temu poprzez wody Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Stepnickiej oraz Dolnej Odry statki nie mogły bezpiecznie żaglować. Jakież

inaczej wygląda sytuacja obecnie. W roku bieżącym Szczecin odwiedziło już około 1500 statków. Ilość przybywających do Szczecina jednostek rośnie z każdym miesiącem. Wzrastają też obroty portowe, a robotnicy szczecińscy w ramach Czynu Pierwszomajowego przeładowali w ciągu jednego dnia przeszło 18 tysięcy ton towaru. Te cyfry mówią same za siebie. W roku 1946 ogólne obroty całoroczne wynosiły niecałe 50 tys. ton. Obecnie taka ilość jest załadowywana na statki w ciągu trzech dni.

Leon Cieszyński

Ziemie Zachodnie podnoszą dobrobyt Polski i umacniają pokój w świecie

Przesiedlenia z przeludnionego Województwa Pomorskiego

Wobec przeludnienia niektórych gmin Województwa Pomorskiego, szczególnie w gromadach o gruntach nieurodzajnych, przeznaczonych na zalesienie oraz ze względu na racjonalną przebudowę ustroju rolnego objęto planem przesiedleńczym 1200 rodzin.

Przesiedlone rodziny zostaną osadzone na gospodarstwach rolnych o lepszych gruntach w powiatach Chojna, Szczecinek i Wałcz — Województwa Szczecińskiego, Susz — Województwa Olsztyńskiego i Elk, Gołdap i Olecko — Województwa Białostockiego.

Warszawski drapacz chmur będzie odbudowany

Prawdopodobnie w sierpniu r.b. rozpocznie się odbudowa najwyższego gmachu w Warszawie, należącego przed wojną do Towarzystwa Asekuracyjnego Prudential na pl. Napoleona. Po odpowiedniej przebudowie wnętrza, projektowane jest umieszczenie w gmachu hotelu miejskiego.

Wielki ten budynek o 16 piętrach i 67 m wysokości, był w czasie wojny niszczoney dwukrotnie: raz we wrześniu 1939 r., drugi raz podczas Powstania r. 1944, kiedy padł ofiarą wielu pocisków artyleryjskich i bomb. Poszerzony kadłub olbrzyma panuje dziś nad całą okolicą.

Według oświadczenia twórcy gmachu sprzed wojny, inż. Weinfelda, odbudowę przeprowadzić można stosunkowo oszczędnie. Z tysiąca ton żelaznej konstrukcji, 80% może pozostać bez zmiany. Wymiana zniszczonych elementów szkieletu na nowe nie przedstawia większych trudności.

Poradnik turystyczny dla młodzieży (III)

Rowerem przez Warmię i Mazury

Pojezierze Mazurskie jest idealnym terenem dla włośczęgi turystycznej, uprawianej wszelkimi sposobami lokomocji, zaleźnie od upodobań — koleją, samochodem, rowerem, a nawet pieszo. Jakiegokolwiek lokomocji byśmy nie użyli, dokądkolwiek dotrzemy na Mazurach — wszędzie odnajdziemy swoiste piękno krajobrazu, doskonałe zachowane zabytki średniowiecznego budownictwa, poznamy również nowe — już polskie życie tego regionu, wyrażające się w odbudowanych i pracujących „pełną parą” zakładach przemysłowych, we wzorowych ośrodkach gospodarstw rolnych. Doskonałe na ogół szosy, w dużej części asfaltowane, zapraszają po prostu do włóczęgi kołowej, rower okazuje się tutaj idealnym środkiem lokomocji turystycznej, — to też w dzisiejszym poradniku podamy na użytek amatorów wycieczek rowerowych najbardziej atrakcyjne mazurskie szlaki, które dadzą wycieczkowiczowi-rowerzyście pełne zadowolenie turystyczne.

Jako punkt wyjścia oieramy miasto Olsztyn, osiągalne dogodnie koleją ze wszystkich stron Polski. Olsztyn, miasto wojewódzkie o circa 50.000 mieszkańców, posiada kilka godnych uwagi zabytków, jak: zamek (XIV wiek), kościół św. Jakuba (XVI wiek), Wysoką Bramę (XIV wiek), w której mieści się schronisko turystyczne.

Z Olsztyna wyruszamy po jednodniowym pobycie i noclegu w tym mieście na objazd szlaku pierwszego, biegnącego w kierunku morza. Na 26 kilometrów mijamy Dobre Miasto i po przejechaniu dalszych 22 km docieramy do jednego z najładniejszych miast na Warmii — Lidzbarku Warmińskiego. Zwiedzamy potężny zamek, dawną siedzibę biskupów warmińskich, starą bramę obronną, w której mieści się obecnie schronisko P. T. K.

Następnego dnia jedziemy przez Pieniężno (38 km), Płaskinę do Braniewa (36 km), a po krótkim zwiedzaniu bardzo zniszczonego miasta udajemy się do odległego o 8 km Fromborka, gdzie zanocujemy. Zwiedzamy Katedrę, Basztę Kopernika, Muzeum Kopernika i port na Zalewie Wiślanym.

W trzecim dniu, naszej wędrowki jedziemy z Fromborka do starej osady rybackiej Tolkmicko (12 km), zwiedzamy zabytkowy kościół i port rybacki, następnie udajemy się — załadowawszy siebie i swoje rowery na statek — do kąpieliska Krynica Morska, położonego malowniczo na Mierzei Wiślanej, nad otwartym morzem. Po południu jedziemy znowu statkiem, przez Zalew Wiślaną (piękna trasa) do Elbląga, dokąd docieramy przed wieczorem. Zwiedzamy zabytki (Stare Miasto) Elbląga.

Następnego dnia, wczesnym rankiem, ruszamy w dalszą drogę, w kierunku Kanału Warmińskiego przez Pasłęk (12 km), Małdyty (7 km) do Ostródy (12 km), skąd po zwiedzeniu zabytków miasta i spożyciu obiadu jedziemy do Olsztyna (42 km).

Wycieczka rowerami na szlaku warmińskim zajęła nam pięć pełnych dni, łącznie z pobytem w Olsztynie i zwiedzeniem zabytków tego miasta. Przejechalismy na dobrych szosach ogółem ca 250 km, widzieliśmy zabytki Ziemi Warmińskiej, poznaliśmy najmłodsze kąpielisko morskie w Polsce — Krynica Morską, oraz atrakcyjny turystycznie Kanał Warmiński.

Dalszy ciąg opisów mazurskich szlaków rowerowych w następnym „Poradniku”.

JURAND

KAMIEŃ ŻÓŁCIOWE

374

Sprzedaż w aptekach i składach aptecznych
Laboratorium Fizjologiczne • Chemiczne „CHOLEKINAZA” WARSZAWA, Mokołowska 50

choroby wątroby, żółtaczka i kiszka, chroniczne zaparcia, artretyzm, złą przemianę materii — zwalczają Złota „Cholekinaza” H. Niemojewskiego

W. Wybieralska

Blawaty

P O Z N A Ń

ul. Marsz. Rokossowskiego 58

PRACA I DZIAŁALNOŚĆ P. Z. Z.

Akademie 1-majowe na kursach organizowanych przez PZZ w Sopocie

W dniu 29 kwietnia br. o godz. 19 w sali Gimnazjum Pańs:owego im. Marii Curie-Skłodowskiej w Sopocie odbyła się uroczysta Akademia dla uczczenia Święta Pracy w dniu 1 Maja, zorganizowana przez kierownictwo i uczestników Kursu Repolaryzacyjnego PZZ w Sopocie. Do licznie zebranych uczestników Kursu przemówił kierownik Kursu, prof. Hartwig, podkreślając znaczenie i urok, jaki dla każdego człowieka pracy ma Święto 1 Maja.

Następnie słuchacze kursu, do niedawna nie znający języka polskiego, wygłosili dobrą polszczyznę z wzruszającą starannością deklamacje oraz okolicznościowe przemówienie.

Wspólny śpiew pieśni: „Hej, koledzy”, „Szum las”, „Gdy naród do boju”, „Na barykadach” oraz „Młodzieńców” — wypełniły resztę programu Akademii, która wywarła na zebranych jak najkorzystniejszą wrażenie.

W dniu 29 kwietnia br. również w ramach uroczystości Pierwszomajowych — na Kursie Księgowości i Stenografii, prowadzonym przez PZZ w Sopocie dla swych członków — kierownik Kursu, prof. Dombrowicz wygłosił prelekcję, poświęconą osiągnięciom Polski Ludowej na polu gospodarczym i przemysłowym. Na prelekcji tej byli obecni: przedstawiciel Zarządu Okręgu Gdańskiego Polskiego Związku Zachodniego p. Ledóchowski oraz pracownicy PZZ.

W ramach Czynu Pierwszomajowego Polski Związek Zachodni przyjął bezpłatnie na swe Kursy Księgowości i Stenografii 3 wychowanki-siostry z Domu Dziecka nr 4 w Sopocie oraz 1 niezamożną uczennicę. O-

gólny koszt Kursu na wszystkich 3 projekt. semestrach — wyniesie dla tych dziewcząt 72.000 zł.

Uroczystości 1 Maja w Polskim Związku Zach.

W sobotę, dnia 30 kwietnia br. Koło Z. Z. P. I. S. przy Polskim Związku Zachodnim zorganizowało uroczystą akademię dla uczczenia Święta 1 Maja. W akademii udział wzięli również pracownicy Wydawnictwa Zachodniego i Morskiego oraz tygodnika „Polska Zachodnia”.

Przemówienie na akademii wygłosił prezes Koła Z. Z. P. I. S. ob. J. Karzewski. W dalszej części uroczystości nagrodzeni zostali specjalnie wyróżniający się pracownicy obu instytucji. Z pośród pracowników Polskiego Związku Zachodniego nagrody pieniężne otrzymali: najdłużej pracujący w instytucji ob. J. Wojtkowiak, oraz ob. St. Stępniewski.

Z wydawnictwa Zachodniego i Morskiego nagrody otrzymali: ob. ob. Cieślak, Nowak, Szymaniak, Starzyński, Szajek i Sobczak — za szybko, sprawnie i oszczędnie wykonywanie swoich obowiązków.

Rozwój Polskiego Związku Zachodniego w Okręgu Kieleckim

Rozwój Polskiego Związku Zachodniego w województwie kieleckim kształtuje się pomyślnie. Przewodzi w tej pracy Czesłochowa, dokąd przeniesiono siedzibę Zarządu Okręgu kieleckiego. Na czele nowo powołanego Zarządu Okręgu stanęli: ob. dyrektor Józef Zeglicki — prezes, ob. Wacław Janikowski i ob. Józef Mikołajczyk — wiceprezesi, ob. Halina Herasimowiczowa — sekretarz i ob. Aleksander Stankiewicz — skarbnik.

Nawiązano nowe kontakty z organizacjami i instytucjami oraz zakładami pracy. W wyniku tej pracy wstąpiło 604 nowych członków, przy PZGS powstało nowe Koło liczące 120 członków, przy Fabryce „Gnaszyn” Koło liczące 400 członków.

Werbunek trwa nadal. W miesiącu maju spodziewa się zarząd zmobilizować dalszych 530 członków w 8 nowych Kołach. Zarządowi Okręgu kieleckiego można życzyć jak najlepszych wyników.

(St. St.)

Zjazd Obwodowy PZZ w Morągu

Obwód P.Z.Z. na terenie powiatu Morąg istnieje już od dłuższego czasu, lecz nie wykazywał należytej aktywności, gdyż dysponowanie aktywem organizacyjnym było złe i cała praca opierała się na barkach jednego człowieka, zapalonego społecznika. Ujawniły się te braki na obwodowym zjeździe P.Z.Z. w Morągu dnia 6 kwietnia 1949 r. w sali Powiatowej Rady Narodowej.

W zebraniu tym wzięli udział przedstawiciele Zarządu Okręgu Olsztynskiego P.Z.Z. red. Dębski i sekretarz Okręgu Kokowski, starosta pow. ob. W. Hoffmann, przewodniczący Powiatowej Rady Narod., burmistrz m. Morąga oraz delegaci wszystkich Kół Obwodów P. Z. Z. Morąga.

Przewodnictwo zjazdu oddano w ręce ob. star. Hoffmanna, który do pióra powołał ob. Bolesława Gawlikowskiego oraz powołał delegatów Zarządu Okręgu Olsztynskiego i Kół Obwodów morągowskiego.

Obszerny referat o zadaniach Polskiego Związku Zachodniego wygłosił red. Dębski. Chwilowe osłabienie tętna pracy Obwodu w Morągu winno być przezwyciężone przy pomocy miejscowego społeczeństwa oraz rzeszy robotniczych miejscowych zakładów pracy. Prelegent po przeprowadzeniu

analizy dotychczasowej działalności P.Z.Z. zaleca zerwanie z tymczasowością i bazowaniem na tych samych ludziach oraz złą gospodarką aktywnym ludzkim. Z chwilą wyboru nowego Zarządu Obwodu i przy współdziałaniu z Powiatową Komisją Koordynacyjną Organizacji Społecznych nastąpi niewątpliwie poprawa sytuacji. Zarząd Obwodu P.Z.Z. i wszyscy członkowie P.Z.Z. na terenie Obwodu Morąg powinni dolożyć starań, aby praca ich spełniana była z całą sumiennością, szczególnie tu na ziemiach mazurskiej i warmińskiej.

Ob. dyr. J. Boenigk, prezes Obwodu, złożył sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu Obwodu i potwierdził, że rzeczywiście dysponowanie aktywem organizacyjnym było złe, całą pracę musiał bowiem sam jeden wykonywać, niosąc opiekę i pomoc ludności miejscowej. Jedynie w czasie „Tygodnia Ziemi Zachodnich” znalazł poparcie we wszystkich szkołach, urzędach i zakładach pracy. Krótkim zobrazowaniem stanu finansowego i organizacyjnego zakończył prezes swe sprawozdanie.

Następnie zaproponował kandydatów do nowego Zarządu Obwodu, który wybrano jednogłośnie w następującym składzie:

Prezes — Jan Hedrych, wiceprezes — Jan Boenigk, sekretarz — Maria Machajowa, skarbnik — Irena Świącka, członkowie: Dr Wacław Babicki, Wacław Chomicz, Michał Raube.

Do Komisji Rewizyjnej Obwodu wybrano jednogłośnie:

Przewodniczący — Wacław Liszyk, członkowie: Dr Mieczysław Starkiewicz, Janina Komornicka; zastępcy: Jerzy Gryśka, Wacław Kołakowski.

Zebrani postanowili, że biuro Zarządu Obwodu P.Z.Z. mieścić się będzie w Morągu przy ul. Kujawskiej nr 22.

W wolnych głosach zabrali głos ob. Kokowski, sekretarz Okręgu Olsztynskiego, apelując do nowo wybranego Zarządu, by jak najprędzej rozpoczął energiczną pracę. Hasłem naszym niech będzie: „Każdy mieszkaniec Mazur i Warmii członkiem P.Z.Z.!” Wy-

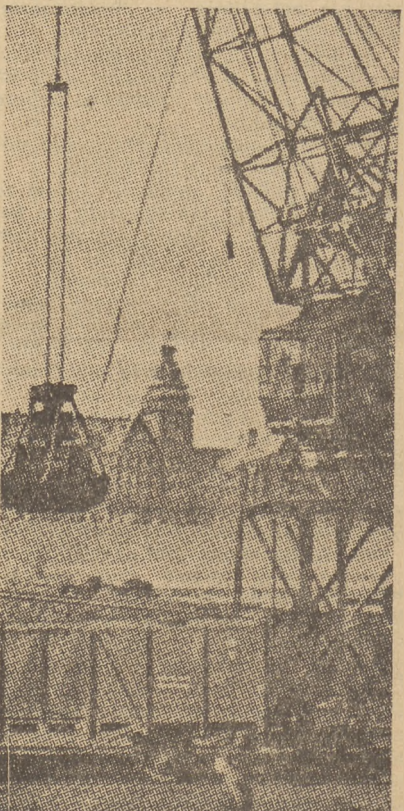
sokość składkę członkowskich ustaloną dla członków zwyczajnych 20 zł miesięcznie, a dla członków wspierających od 50 zł miesięcznie wzwyż.

Po wyczerpaniu porządku dziennego przewodniczący zjazdu podziękował zebranym za przybycie i zgodne obrady, po czym zamknął posiedzenie. (St-St.)

ECHA POTARGOWE



Kryształ z hut Sobieszów — Chojnasty, z Batorowa, czy Szklar skiej Poręby czują się najpewniej w delikatnych rękach kobiecych. Delikatnych... gdyż praca na scenie szczydzi ob. Ninie Tadowskiej trudu fizycznego. Mamy nadzieję, że nawet najofiarniejsza pomoc obok ob. Sewuni Szymaś w szklanym pawilonie Centrali Handlowej Ceramiki na MTP nie wycisły na jej delikatnych rękach zbyt bolesnych śladów.



Kierowane ręką polskiego robotnika potężne dźwigi zastępują wysiłek tysięcy spracowanych rąk. Zawieszane na stołowych linach potężne szczęki wydobywają z czeluści wagonów węgiel na eksport

Kronika Polonii Zagranicznej

Mandżuria

Koleje losów zepchnęły licznych Polaków do Mandżurii. Byli to albo zesłańcy polityczni z okresu panowania caratu rosyjskiego, bądź wykwalifikowani fachowcy, którzy w okresie budowy kolei północno-wschodniej wyjechali tam w poszukiwaniu pracy. Ośrodkiem, który skupił wychodźstwo polskie na Dalekim Wschodzie, stał się Charbin, gdzie powstała duża kolonia polska, z własnym Domem Polskim, z własnym szkolnictwem oraz z bogatym życiem organizacyjnym i samopomocowym. Polacy cieszyli się tam powszechnym poważaniem, zajmując nierzadko wysokie stanowiska administracyjne, nie zapominając przy tym o pielęgnowaniu najlepszych cnót i zwyczajów ojczyzny.

Istniejąca w Charbinie Polska Grupa Postępowa, wydaje własną gazetę

pt. „Ojczyzna”, która odzwierciedla nastroje, życie i pragnienia wychodźstwa charbińskiego. Zainteresowanie sprawami Polski Ludowej jest ogromne, na co wskazują liczne artykuły publicystyczno-informacyjne z powojennego życia w Polsce. Z publikacji tych bije tęsknota do Ojczyzny i woła najszybszego do Niej powrotu. Również dużo miejsca poświęca „Ojczyzna” wyzwoleniczej walce narodu chińskiego.

W chwili obecnej skupienie polskie w Charbinie liczy około 4000 osób, z których prawie 1000 wyraziło zamiar natychmiastowego powrotu do kraju. Tamtejszy Komitet Demokratyczny zdołał już nawiązać kontakt z rządem polskim, który wysłał do Charbina specjalnego delegata w celu zorganizowania repatriacji. Również i władze radzieckie wyraziły całkowitą zgodę i przyrzekły jak najdalej idącą pomoc w postaci dostarczenia żywności oraz środków transportowych w transzycie repatriantów przez Z.S.R.R.

Do P. T. Prenumeratorów!

Prosimy uprzejmie odnowić prenumeratę na II. kwartał 1949 oraz uregulować wszelkie należności za I. kwartał br., przekazując je na konto tyt. „Polska Zachodnia”
P. K. O. Poznań V 42-28

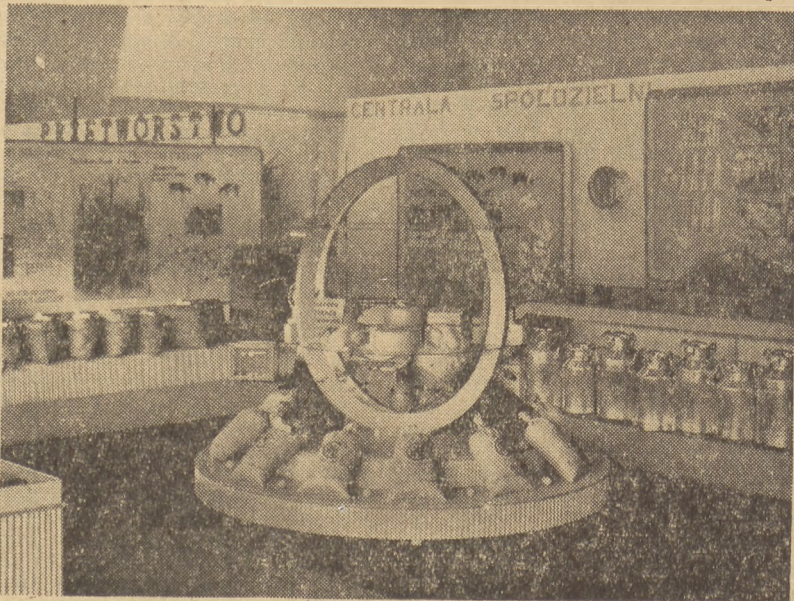
PRENUMERATA KWARTALNA WYNOŚI 150 ZŁ

Administracja „Polski Zachodniej“

DOBRA I TANIA LEKTURA TO KSIĄŻKA WYDAWNICTWA ZACHODNIEGO I MORSKIEGO

rach: w r. 1946 — 166.335, w 1947 r. — 2.058.077, i w 1948 r. — 7.796.057. Całość stoiska uzupełniają cynowane konwie do mleka, tłuszczomierz

ludności miejskiej następujących artykułów: mleka — 215 milionów litrów, jaj — 359.703.894 sztuk, masła — 11.720.102 kg i drobiu — 40.739 kg.



oraz oryginalne skrzynki eksportowe do jaj i drobiu.

Cztery wymowne plansze wykazują, że w r. 1948 C. S. M. J. dostarczyła

Ważnym zagadnieniem dla całego mleczarstwa spółdzielczego jest zwiększenie produkcji mleka. Zwiększenie wydajności mleka od krowy osiąga-

STANISŁAW SAWICKI

Kwiaty z pierza... - Sukienki z mleka

Codziennie przechadzki po pawilonach M. T. P. upewniły nas, że XXII M. T. P. zobrazowały w całej pełni wysiłek gospodarzy Polski, uzyskany dzięki pracy robotników, chłopów i inteligencji pracującej!

Wstąpiliśmy więc do pawilonu nr 2, gdzie na pierwszym piętrze skupiono ekspozycję wystawców grupy rolniczo-spożywczej. Wśród tych wystawców wyróżnia się stoisko Centrali Spółdzielni Mleczarsko-Jajczarskich, urządzone bardzo gustownie i z pełnym smakiem, przy tym doskonale obrazujące pozytywne wyniki prac Centrali.

Wiemy, że Polska po pokroju przez świat pracy zapotrzebowania rynku krajowego na towary spożywcze, pozostałe nadwyżki — eksportuje. To założenie jest i słuszne i sprawiedliwe. Dlatego jednym z artykułów — eksponatów, najbardziej wpadających w oczy na stoisku — to jaja, które stanowią poważną pozycję w eksporcie. Dobór jaj — eksponatów wykazuje jakie cechy mają mieć jaja eksportowe. Prócz jaj świeżych widzimy jaja mrożone, które eksportujemy przede wszystkim do Anglii.

Drugim, ważnym artykułem — to pierze: pościelowe, rurki i stosinaprzecznane na cele techniczne i przemysłowe. W specjalnej gablotce oglądamy „kolorowe kwiaty” z piór i pióra kapeluszy. Jeśli chodzi o eksport — to Centrala Spółdzielni Mleczarsko-Jajczarskich zajęła np. czwarte miejsce w eksporcie pierza do U. S. A. po — Chinach, Węgrzech i Czechosłowacji. W r. 1948 wysyłaliśmy pierze do U. S. A., Anglii, Szwecji, Norwegii, Danii, Francji i Syrii.

Drob — ułożony w oryginalnych skrzynkach, eksportowych przykuwa oczy gospodyń domowych i smakoszy. Dużo miejsca zajmują — masło i sery.

Kazeina, umieszczona w specjalnych woreczkach, brana jest mylnie przez zwiedzających jako kaszka — grysik. Szerokie zastosowanie gospodarce kazeiny mamy przy wyrobie farb, klejów i popielniczek lub jako włókna dla sztucznej wełny. Głównym nabywcą tego artykułu jest Finlandia.

Wartość całego eksportu — jej, drobiu, pierza i kazeiny wyniosła w dola-

KORZYSTNE ŹRÓDŁA ZAKUPU - SPRZEDAŻY

Poznań-Przewodnik po mieście

z dokładnym 3-barwnym planem

Cena 150.- zł

Do nabycia w księgarniach, kioskach lub wprost w Wydawnictwie.

Wydawnictwo Zachodnie i Morskie
POZNAŃ, UL. CHEŁMOŃSKIEGO NR 1

Henryk Dzierża

CUKIERNIA
KAWIARNIA

Poznań, 3 Maja 4 - Tel. 47-62

508

Dyplomowany
OPTYK - FOTO
J. SALWIŃSKI

posiada na składzie duży wybór szkieł okularowych różnego gatunku. Dostarczam okulary dla Ubezpieczalni Społecznej. Obsługa szybka i fachowa.

POZNAŃ, Półwiejska 1
Telefon nr 504-22**KONRAD, JARNUSZKIEWICZ i SKA**
WARSZAWA, GRZYBOWSKA 25**MEBLE METALOWE:** szpitalne do sal operacyjnych, gabinetów lekarskich, klinik, przychodni i sanatoriów. Łóżka, tapczany i materace włosiane — Meble dla hoteli, pensjonatów i ogrodowe — Szafy odzieżowe, szafki narzędziowe, taborety warsztatowe i urządzenia szatniPrzedstawicielstwo: E. KĘPINSKI, wł. firmy „CHIRURGIA”
Poznań, ul. Poplińskich 4 — Telefon 33-60

473

RADIOODBIORNIKI

536 produkcji polskiej, rosyjskiej, niemieckiej, francuskiej, amerykańskiej i amatorskie do najbardziej skomplikowanych układów włącznie

naprawia, zestraja, uselektynia
przebudowuje na uniwersalne przy współpracy wybln. fachowców**ELEKTROTECHNIKA**

Koncesjonowane Zakłady Elektrotechniczne

POZNAŃ, MARSZ. ROKOSSOWSKIEGO (dawn. Focha) 50 — Tel. 77-27

za parkiem Wilsona przy KKO, 5 minut od Dworca Zachodniego



Rewizje i naprawy gromochronów

jak i nowe zakładanie tych-
że, wykonuje fachowo
w myśl przepisów P. N. E.
przedwojenna firma**Wacław Kubea**

Poznań, Wrocławska 7, tel. 10-98

535

WINAowocowe
gronowe krajowe
i zagraniczne**KAWA Z WŁASNEJ PALARNI****Jan Jczakowski**

POZNAŃ ul. 27 Grudnia nr 6 tel. 22-72

545

FOTOMA

FOTOAPARATY — MASZyny BIUROWE

Wł. T. SZCZANIECKI

POZNAŃ

UL. SZKOLNA 11 TEL. 25-59

571

PRACOWNIA HAFTÓW
ARTYSTYCZNO - KOŚCIELNYCH**M. Kwiatkowski**

POZNAŃ ul. Paderewskiego 2

(Nowa) Telef. 502-13

wykonuje

SZTANDARY

Paramenta Kościelne

F-ma odznaczona złotymi me-
dalami na XX i XXI M. T. P.

541

Bielskie materiałyna kostiumy, ubrania
suknie i płaszcze**Cz. Jakubowski i Ska**

POZNAŃ, Szkolna 1

narożnik Starego Rynku

Telefon 515-03

547

Józef Pilaczyński**Delikatesy**

POZNAŃ

ul. Walki Młodych nr 10

537

PRZEZNACZENIE

Jeżeli cierpisz mo-
ralnie, potrzebuj Ci
dobrej rady, chcesz
poznać swoją przy-
szłość, udaj się do
słynnej chiromantki
Eugeni Palej, która
naukowo określa:
charakter, zdolności,
przyszłość. Daje cenne wskazówki,
rady. Warszawa, ul. Bracka 23, m. 32,
parter, III podwórze, obok Jąbkow-
skich. 7752**GUZIKI - PODSZEWKI**

w wielkim wyborze poleca

T. Andrzejewski

Poznań, Szkolna 12

Telefon 85-01

3435

„GWARNA”**Cukiernia — Piekarnia****wł. ST. SZALATY i S-ka**

POZNAŃ, UL. SEW. MIELŻYŃSKIEGO 9

TELEFON 29-93

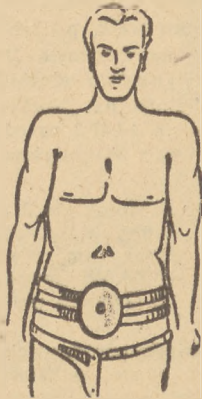
507

T. SKRZYPKOWSKI
Pracownia Wytwarzania Artystyczno-Szklanych
POZNAŃ, Grobla 7poleca rurki fermentacyjne, szkła laboratoryjne oraz
wszelkie próbki i pióra szklane do przebielek

548

Rok założenia 1920
WARSZTATY ORTOPEDYCZNE
Fa P. NiedzielaPoznań, Dolna Wilda 20. Tel. 36-66
dawniej Al. Marcinkowskiego 24

wykonują

sztuczne nogi, ręce,
gorsety, wszelkie
aparaty ortope-
dyczne, opaski
brzuszne, pooper-
acyjne ze zbior-
nikami do kału,
lecniczne, przed-
i pociążowe, na
opuszczenie żo-
łądka i jelit oraz
wkładki ortoped.
do płaskostóp.

542

FABRYKA KAZIMIERZ CYC
CHEMICZNA WAKREKONIERUJE
POZNAŃ OBUWIE**Wyśmienita KAWA — Doskonałe CIASTKA**
„LUDWIZANKA”**KAWIARNIA - L. BRĘCZEWSKI - CUKIERNIA**

POZNAŃ, pl. Wiosny Ludów 2 (dawn. Hoovera), Tel. 49-05

538

Płaszcze, ubrania, spodnie, płaszcze damskie
prochowce — kanadyjki i płaszcze gumowe
ubranka chłopięce, sportowe i do I Komunii św.

poleca po cenach przystępnych

TANI ZAKUP — FELIKS KONIECZNY

POZNAŃ, DĄBROWSKIEGO 46 — TEL. 34-61 i 39-16

UWAGA: Wejście z Rynku Jeżyckiego

372

**„NUTRIA”**

Sp. z o. o.

POZNAŃ, Chwaliszewo 58-59, tel. 29-07

SPECJALNOŚĆ:Barany na nutriety
Biberole — Boregos
Oposety — BłamyKózki — Koły
Króliki w różn. kolorach
Szablony białe
Przyciemnianie wyderWyprawa i farbowanie wszelkiego rodzaju skór
futerkowych, również prywatnych

509

HUMOR

Hrabia Guccio: — Powiedźcie mi
drogie dzieci, czy to jest czwarta
ulica w prawo?— Czy Ty nie masz przypadkiem
liter „A” Grzesiu?**KSIAŻKI**szkolne, naukowe i powieściowe
Nuty - Mapy - Żurnale mód

poleca

Księgarnia i Skład Nut
F. CZEKAŁSKIPOZNAŃ, WALKI MŁODYCH NR 10
Dawniej Podgórna

5189

