

SZCZECIN

TYGODNIK MIASTA MORSKIEGO

ROK II.

1 LUTY 1947 R.

NR. 5-6

Stanisław Telega.

Morze w poezji polskiej

Tematyka marynistyczna w naszej literaturze to nie tylko rozszerzenie pewnych problemów w sztuce, ale także wychowawczy czynnik w kształtowaniu psychiki narodu. Nie potrzebuję chyba podkreślać znaczenia morza dla naszego bytu państwowego. Chciałbym jednak przypomnieć, że historia otworzyła przed nami tak nagle pięćset kilometrowy szlak morski od Elbląga po Szczecin, iż wciąż jeszcze wielu ludzi w Polsce nie zdaje sobie sprawy z tego jak wielkie i przełomowe znaczenie ma dla nas ten fakt. Przez długie wieki byliśmy za bardzo Polską polną, Polską lądową. Zapomnieliśmy, że historycznie biorąc państwo nasze wyrosło nie tylko z polnych równin Gniezna, ale także z nadmorskich wybrzeży Bałtyku, z którym związały nas na śmierć i życie ujścia dwóch rzek, Wisły i Odry. Zapomnieliśmy zbyt szybko, że zreby naszego państwa wykuiwały się także tutaj nad morzem. Dziś z pewnym zdumieniem otwieramy karty pierwszej polskiej kroniki, której autor, Gall Anonim, zostawił nam pierwszy opis morza i radości, jakiej na widok tego żywiołu doznały rycerskie drużyny pierwszych Piastowiczów. Gall Anonim podkreśla między innymi z dumą:

„Naszym przodkom wystarczyły ryby
słone i cuchnące
My po świeże przychodzimy w oceanie
pluskające“!

Te pierwsze złote zgłoski naszej literatury marynistycznej zapomniane zostały, niestety, przez następne pokolenia. Szlachta polska odwróciła się od morza poddając się urokom ziemi i wsi. Odwróciła się też od morza i nasza literatura. Oto co pisał już w kilka wieków po Gallu Sebastian Klonowicz w swoim „Flisie“:

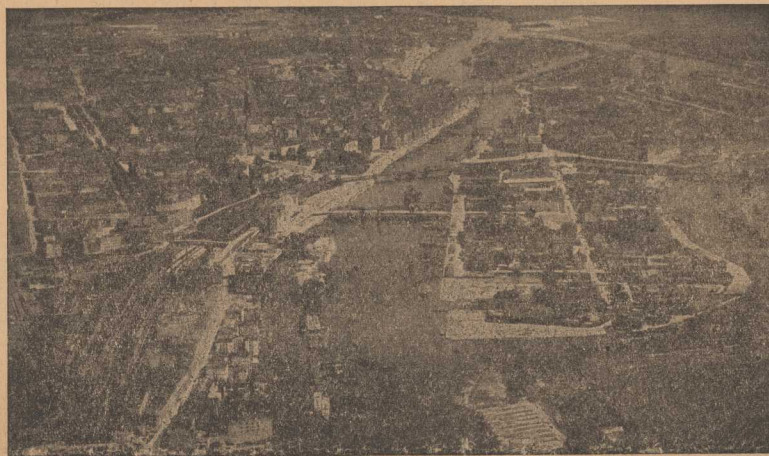
„Może nie wiedzieć Polak, co morze
Gdy pilnie orze“.

Podobnie wtórował mu inny pisarz tego okresu Kasper Miaskowski w wierszu pt. „Na komisja szczecińska“. Słowa Klonowicza powtarzało tysiące ust szlacheckich przez kilka następnych wieków. W ten sposób wyrzyły się one na długie lata w mózgach i sercach polskich odpychając nas od morza. Tylko tu i ówdzie spotykamy w naszej literaturze skąpe ślady zainteresowań morskich. Píše więc o morzu w siedemnastym wieku Jerzy Zbysławski, pierwszy poeta polski tworzący na pokładzie okrętu. Sugestywne obrazy morskich, pełne realizmu i ekspresji marynistycznej kreśli Marcin Borzymowski w „Morskiej nawigacji do Lubeka“. Później jednak następuje w naszej literaturze aż do Mickiewicza, a więc od XVII do XIX wieku, kompletna cisza, prawdziwa cisza morską. Autor „Sonetów krymskich“ odkrywa dla tematyki romantycznej morze w takich wierszach jak „Cisza morską“, „Burza“. „Ałuszta w dzień“ itp. Wspaniała pieśń o morzu wyśpiewał Juliusz Słowacki w „Genezis z ducha“ i w naszym „Hymnie o zachodzie słońca“. Ale po tych dwóch poetach znowu następuje przerwa trwająca aż do drugiej połowy XIX wieku. Wraz z rozkwitem poezji neoromantycznej wraca motyw morza i przejawia się barwnym szlakiem w utworach Langego, Kasprowicza, Konopnickiej, Rydla, Tetmajera i innych.

Pojawia się też w twórczości Sienkiewicza i Przybyszewskiego. Zawsze jednak nawet w najwspanialszych utworach jest to morze obce, nie-polskie. Na tym tle tym sympatyczniej odbija się ruch młodokaszubski, zapoczątkowany z końcem XIX w. przez Hieronima Derdowskiego, rzucają-

cego hasło: „Nie ma Kaszeb bez Polonii, a bez Kaszeb Polści!“ Te poczynania Kaszubów nie pozostały bez wpływu na związanie z morzem twórczość Jadwigi Łuszczewskiej, słynnej Deotymy, dalej Marii Konopnickiej, czy Henryka Sienkiewicza i Gomułckiego.

Dopiero jednak odzyskanie niepodległości otwiera dla literatury naszej szersze perspektywy i możliwości. Morze staje się modne i nie ma prawie pisarza, większego czy mniejszego lotu, który by nie poświęcił mu choć kilka serdeczniejszych strof. „Odkrywca“ jednak morza i ziemi po-



Port w Szczecinie z lotu ptaka

TYMOTEUSZ KARPOWICZ.

Morze w porcie

Białe grafit mewiego skrzydła
zarysuje
spojrzenie trwożne.

Oto w porcie za ramion narożem
przystańce.

Widzicie?

— Morze!

Brzeg je tuli cementem.

Dym

ciężkim lotem zwała się na fale.

Stado żyrat stalowych zginając swe szyje
opale

żłopią

wąską grdyką, lin.

Niebo pochyla skroń.

Kutry

o wiatr oparte, pochyło kurs biorą.

W kotłowniach węgiel zamienia się w mile.

Lorą

Śląsk

ręce czarne podaje hut.

Uściskają je dźwigi

aż trzeszczą

wagony, mowa, powietrze i płuć!

Nagle runęły gwałtownie pod pokład

i tylko dymem

z powrotem

chcą wrócić.

Morze — błękitny kołowrót.

Rejs nawija na swą śrubę trawler.

By zaślubić się z tobą Bałtyku.

Pierścieni słońca

ciężkim dźwigiem układamy na dnie.

morskiej na wielką skalę staje się Żeromski. Z jego twórczości powieje ten mocny wiatr od morza, który stanie się symbolem naszej marynistyki i symbolem zaciętego uporu w utrzymaniu chociażby wąskiego skrawka nadmorskiego. O ten zacięty upór rozbił się też fala niemieczyny w tej woj-

Żeromski wskazał literaturze drogę ku morzu. Jego testament morski nie został wprawdzie całkowicie zrealizowany w okresie przedwojennym, niemniej jednak był dla wielu pisarzy drogowskazem na przyszłość.

Toteż w chwili obecnej, która zrealizowała marzenia Żeromskiego, jeśli chodzi o dostęp do morza, testament „wiatru od morza“ powinna podjąć nasza powojenna literatura. Woła o nią nasza nowa rzeczywistość i woła zaniedbana przeszłość historyczna. Wierzmy głęboko, że wskazania Żeromskiego zostaną podjęte i w pełni zrealizowane w nowej Polsce — Polsce morskiej. Upełnia nas w tym fakt, który w swej symbolice szczególnie przejmującą treść. Istnieje mianowicie w literaturze światowej nazwisko Polaka, który wbrew tradycjom pokazał najbardziej morską mu narodowi, jakim jest Anglia, całą wielkość groźę i piękno morza. Mówię o Konradzie Korzeniowskim, o Polaku, który nauczył się dopiero w 18 roku życia języka angielskiego, potrafił w tym języku napisać najpiękniejsze księżki o morzu, jakie zna dotąd literatura świata. Ten człowiek narodu, który zapomniiał o morzu na przeciąg kilka wieków, „odrobił“ za niego zaległości historyczne w ciągu jednego życia, niestety na obcej służbie i w obcym języku. Jest to już bowiem szczególną cechą naszej natury narodowej, że potrafi ona odrobić jednym „skokiem“ całe wieki zaniedbywań. Wierzmy, że dokona tego i na polu naszej marynistycznej literatury.

FLORIAN BARCIŃSKI

Znaczenie gospodarcze Ziemi Odzyskanych

Z pośród surowców metalicznych Ziemi Odzyskane obfitują w **rudy metali kolorowych**, brak im natomiast większych złóż żelaza. Wprawdzie spotyka się tam prawie powszechnie rudy darniowe, które na Pojezierzu Mazurskim występują nawet w dość znacznych ilościach, ale ich eksploatacja nie rokuje widoków powodzenia. Jedynie tylko w Sudetach, a mianowicie w Krzyżatce w pobliżu granicy czeskiej istnieje większe złożo bogatej rudy magnetytowej, zdawna eksploatowane, ale również o nader ograniczonych możliwościach produkcyjnych.

Daleko lepiej przedstawia się sytuacja w **dziedzinie rud cynkowo-olowiowych**, występujących w rejonie Bytomia, których włączenie do Polski bezmała podwaja nasze zasoby i pozwala na utrzymanie dotychczasowej produkcji tych metali nawet bez konieczności importu rud zagranicznych. Jeżeli jednak rudy te nadal importujemy, to raczej dla podtrzymania naszego, nader silnie ugruntuwanego na rynkach międzynarodowych eksportu cynku metalicznego, blach cynkowych i ubocznie uzyskiwanego w hutach kadmu.

Ziemi Odzyskane dają nam następnie możliwość rozwinięcia własnej produkcji **miedzi i niklu**. Odkryte w 1938 roku na Dolnym Śląsku w Leszczynach i Grodzisku rozległe pokłady rud miedziowych zawierają według źródeł niemieckich około 1 miliona ton metalu. Wprawdzie są to rudy bardzo ubogie, bo zawierające poniżej 1% metalu, ale w związku z wyczerpywaniem się na świecie zasobów rud bogatszych, tego rodzaju rudy stają się coraz powszechniej przedmiotem eksploatacji i podstawą wielu hut miedzi. Fakt, iż Dolny Śląsk może masowo wytwarzać tanie energię elektryczną na węglu brunatnym, tak bardzo potrzebną przy elektrolizie miedzi, w wysokim stopniu ułatwia racjonalne wyzyskanie tych rud. Doprowadzenie produkcji własnej miedzi do wysokości 10–20 tysięcy ton rocznie, a więc do granicy prawie pełnej samowystarczalności w pierwszym okresie rozbudowy, leży w granicach możliwości.

Podobne możliwości istnieją również i w dziedzinie **produkcji niklu**. Istniejące na Śląsku w rejonie Zabkowice ubogie rudy niklowe były w okresie pierwszej wojny światowej przedmiotem ożywionej eksploatacji i po przetopieniu w miejscowej hucie dawały rocznie do 1000 ton metalu (w 1917 r. 974 tony). Później, w związku z konkurencją kanadyjską, eksploatację rud zarzucono, a huta zabkowicka przeszła do przetapiania bogatszych rud zagranicznych. Sądzić

niezastąpionym materiałem ognioodpornym do wykładania pieców w hutach żelaza, cynku, ołowiu i szkła. Produkcja tej jedynej na ziemiach polskich kopalni przekracza 100 tysięcy ton surowca, co po wypaleniu daje ponad 60 tysięcy ton gotowego produktu. Przed wojną sprowadzaliśmy go z Dolnego Śląska, obecnie dysponujemy dużą nadwyżką eksportową, którą możemy kierować do Szwecji, Norwegii i Włoch, będących dawniej stałymi odbiorcami tutejszych dołnośląskich.

Opisane powyżej surowce mineralne daleko nie wyczerpują niezmiernie bogatej listy surowców Ziemi Odzyskanych. Posiadają one ponadto złoża pirytów, siarki, soli, gipsu, kredy, niewyczerpalne zasoby najlepszego w Europie granitu, bazaltów, andezytów, diabazów, wapieni, marmurów, piasków szklarskich, glin alumowych, plastycznych i farbiarskich kaolinów, kwarcytów i wielu innych surowców, które dają podstawę dla wspaniale rozwiniętego przemysłu mineralnego, szklanego, porcelanowego, cementowego itp., wielokrotnie większego, niż w całej Polsce przedwojennej.

Do bogactw naturalnych Ziemi Odzyskanych o pierwszorzędnym dla Polski znaczeniu trzeba zaliczyć również **źródła wód mineralnych**. Liczne źródła solankowe, szczawy i wody siarczane na Śląsku i Pomorzu dają podstawę rozwoju wielu uzdrowisk o europejskiej sławie, Kudawa, Duszniki, Polanica, Ładek, Solice, Zdrojowice, Cieplice, Wieniec i Polcyn będą stanowić dla narodu polskiego źródło zdrowia i teżżyny fizycznej, a ponadto poważną pozycję dochodową w międzynarodowym ruchu uzdrowiskowym.

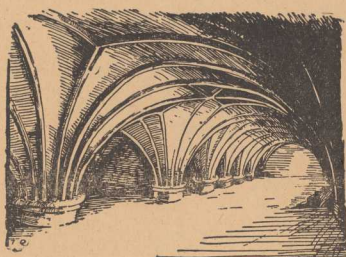
Również i **piękno krajobrazu jest wielkim bogactwem Ziemi Odzyskanych**. Sudety z ich rozległymi łagodnymi zboczami, przeciętymi mnóstwem dolin, pokryte wspaniałymi lasami i obfitujące w liczne potoki i małe wodospady, są niezrównane w swej piękności. Niezmiernie gęsta ilość wspaniałych dróg dojazdowych i spacerowych oraz liczne schroniska udostępniają je każdemu, to też Sudety stanowić będą teren najwyższego w Polsce ruchu turystycznego, którego należyte zorganizowanie może nam dawać trwale i nader poważne wyniki gospodarcze. Równie piękne jest Pomorze, kraina tysięcy jezior, drzemających wśród wzgórz morenowych i lasów, idealny teren dla ruchu wypoczynkowego i letniskowego.

Nawet przy najbardziej powierzchownej analizie bogactw naturalnych Ziemi Odzyskanych **nie można pominąć Odry**. Spaja ona te ziemie w jedną całość geograficzną i gospodarczą, jest ich najważniejszą arterią transportową, umożliwia wykorzystanie szeroki możliwości tranzytowych z Europy północno-zachodniej do północnej do krajów naddunajskich i bałkańskich, a w końcu, łącząc górnośląskie zagłębie węglowe, jako największy i najbardziej ekspansywny okręg przemysłowy Polski ze Szczecinem i morzem wywierać będzie potężny wpływ na charakter i kierunek naszej wymiany międzynarodowej.

Nakoniec **wybrzeże morskie** o długości 500 km., poza znaczeniem ogólnym, o którym była mowa na wstępie, czyni Polskę z kraju lądowego morskim, niezależna nasz obrót towarowy z zagranicą, stwarza nieograniczone możliwości w dziedzinie przemysłu rybnego i wielokrotnie rozszerza nasz ruch lotniskowy i turystyczny.

Kończąc te szkicowe uwagi na temat gospodarczego znaczenia Ziemi Odzyskanych stwierdzamy, co następuje:

1. Dzięki tym ziemiom sytuacja geopolityczna Polski uległa znacznej poprawie. Stała się ona zwarta jednostką geograficzną, której zasięg terytorialny pokrywa się z historycznym obszarem etnicznym.
2. Dzięki nim stała się państwem morskim, pogłębiając i rozszerzając czynniki geograficzno-gospodarcze, wiążące ją z Europą zachodnią.
3. Rozszerzamy dzięki nim naszą bazę surowcową, czyniąc nas w razie koniecznej potrzeby niezależnymi od importu cynku, ołowiu, kadzusu, srebra, niklu, miedzi, arsenu, barytu, magnezu, pirytów, skaleni, tutejszych ogniotrwałych, kaolinu i wszelkiego rodzaju materiałów budowlanych.
4. Pozwalają na wszechstronne uprzemysłowienie stwarzając zarazem możliwości eksportu przemysłowego i surowcowego.
5. Łagodzą niezmiernie ciężką sytuację w dziedzinie surowca drzewnego.
6. Rozkładują nas napięcie demograficzne i pozwalają na stworzenie najbardziej idealnej struktury gospodarczej równowagi przemysłu i rolnictwa. W rezultacie umożliwia podniesienie dobrobytu narodowego, co jest ostatecznym celem i następstwem ich pełnego zagospodarowania i włączenia do organizmu gospodarczego Polski.



Sklepienie gotyckiej sali południowej starego ratusza w Szczecinie

Mamy wszelkie dane do twierdzenia, iż skoro tylko pokonamy trudności ustrojowe i organizacyjne; będziemy mogli patrzeć w przyszłość pełni nadziei i optymizmu. Jestem głęboko przekonany, iż kiedy po latach kilkunastu nasi synowie będą przeglądać nasze dzisiejsze roczniki statystyczne i ze wstydem dowiedzą się, jak niskim był w Polsce dochód społeczny, jak mało konsumowano węgla i żelaza, cukru i bawełny, cementu i elektryczności, radioodbiorników i papieru, to nazwają je księgą ubogich ojców, Ziemi Odzyskane pozwolą nazwać ich roczniki statystyczne księgą bogatych synów.

ZWRÓĆ OCZY NA ZACHÓD...

— EKSPORT NIEMIECKIEGO WĘGLA NIE JEST JUŻ PRZEZNACZONY NA POKRYCIE REPARACJI WOJENNYCH, LECZ NA SPŁACANIE IMPORTOWANYCH TOWARÓW PRZED WSZYSTKIM ŻYWNOSCI.

— W SAKSONII PRODUKCJA BRYKIETÓW I WĘGLA OSIĄGŁA JUŻ 85% PRODUKCJI PRZEDWOJENNEJ. PRZEMYSŁ WĘGLOWY ZATRUDNIA 2,3 MIL. ROBOTNIKÓW.

— W STREFIE SOWIECKIEJ W DALSZYM CIĄGU TRWA SYSTEMATYCZNE PODPALANIE FABRYK, KTÓRE NA PODSTAWIE REFERENDUM PRZESZŁY NA WŁASNOŚĆ NARODU.

— 15.000 DZIECI SZKOLNYCH W MONACHIUM OTRZYMUJE CODZIENNIE NA ŚNIADANIE CIEPŁE PEŁNE MLEKO I SUCHARY.

— NIEMIECKIE ZWIĄZKI ZAWODOWE ZAPROPONOWAŁY SWE PRZYSTĄPIENIE DO GRONA MIĘDZYNARODOWYCH ZWIĄZKÓW. WŁADZE AMERYKAŃSKIE PROPOZYCJĘ NIEMIECKĄ ODRZUCIŁY.

— WŁADZE BRITYJSKIE ZAJĘŁY SIĘ PRZYGOTOWANIEM DO SĄDZENIA 27 TYŚCIECY CZŁONKÓW NIEMIECKICH ORGANIZACJI, UZNANYCH ZA PRZESTĘPCZE. OSKARŻENI ZNAJDUJĄ SIĘ W OBOZACH DLA INTERNOWANYCH.

— WŁADZE NIEMIECKIE WYSTĄPIŁY DO WŁADZ OKUPACYJNYCH Z PROŚBĄ, ABY MOCARSTWA ZWYCZAJNIE NIE PRZEWADZAŁY WYRĘBÓW LEŚNYCH W NIEMCZACH, LECZ RACZEJ KORZYSTAŁY Z ZAPASÓW DRZEWA W KRAJACH KOŁONIALNYCH.

— WŁADZE BRITYJSKIE ROZPOCZĘŁY PRACĘ NAD ROZWIĄZANIEM NIEMIECKIEGO KONCERNU ŻELAZA I STALI. JEST TO PIERWSZY KROK DO DEMOKRATYZACJI PRZEMYSŁU.

— NIEMIECKI CZERWONY KRZYŻ OBLICZYŁ, ŻE W UBIĘGŁYM ROKU 10 MILIONÓW NIEMCÓW ZMIEŃIŁO MIEJSCE ZAMIESZKANIA.

— W SAKSONII LICZBA CZŁONKÓW ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH LICZY 800 TYŚCIECY.

— NA KONFERENCJI W LONDYNIE HOLANDIA I BELGIA WYSUNĘŁY W STOSUNKU DO NIEMIEC SWE ŻĄDANIA TERENOWE. HOLANDIA DOMAGA SIĘ OBSZARU 1200 KILOMETRÓW KWADRATOWYCH.

— W ZACHODNICH NIEMCZACH WYKRYTO NOWE HITLEROWSKIE ORGANIZACJE MŁODZIEŻY NIEMIECKIEJ, KTÓRE PROWADZIŁY AKCJĘ WYWROTOWĄ.

— ZNISZCZENIA, SPOWODOWANE PRZEZ NIEMCÓW W ROSJI WYNOSZĄ, WEDŁUG OBLICZEŃ SOWIECKICH, 976 MILIARDÓW RUBLI.

— NA KONFERENCJI W JAŁCIE USTALONO WYSOKOŚĆ NIEMIECKICH ODSZKODOWAŃ WOJENNYCH NA SUMĘ 20 MILIARDÓW DOLARÓW. Z SUMY TEJ POŁOWA MA PRZYPADĆ W UDZIALE ROSJI I PAŃSTWOM EUROPY WSCHODNIEJ, A RESZTA MOCARSTWOM ZACHODNIM.

— W MEDIOLANIE OTWARTO NIEMIECKO - WŁOSKĄ IZBĘ HANDLOWĄ, KTÓREJ CELEM JEST OŻYWIENIE WZAJEMNEJ WYMIANY DÓBR.

...I BĄDZ CZUJNY

OSTATNIA NOWOŚĆ JERZEGO PERTKA

„Wielkie dni małej floty”

Książka o polskiej marynarce wojennej

do nabycia w księgarni

„Polskie Pismo i Książka”

Szczecin, Aleja Wojska Polskiego 41

jednakże można, iż w zmienionych warunkach ustrojowych istotniejszym jest problem podniesienia produktywności w podstawowych działach gospodarstwa narodowego, aniżeli ich porzucenie lub niepodjęcie z braku widoków na początkową rentowność. Mając surowiec, urządzenia techniczno-produkcyjne i siłę roboczą, a w perspektywie widoki niezależności wytwórczej ważnego działu metalurgii, możemy i powinniśmy je w pełni wyzyskać nawet wtedy, gdyby import niklu kalkulował się taniej.

Wśród surowców metalicznych na Ziemiach Odzyskanych, uniezależniających nas całkowicie od importu zagranicznego, szczególnie znaczenie posiadają **rudy arsenowe z domieszką złota**. Występują one w kilku miejscowościach na Śląsku Dolnym, ale tylko w Równym pod Zabkowicami w ilościach, nadających się do eksploatacji górniczej. Zawierają one średnio 7% arsenu i 3–5 gramów złota w 1 tonie rudy. Początkowo eksploatowano je wyłącznie dla awartego w nich złota, którego w 16 wieku uzyskiwano do 140 kg. rocznie. Później główny nacisk położono na arsen, będący jednym z najbardziej podstawowych surowców dla wielu gałęzi przemysłu chemicznego i farmaceutycznego. Kopalnia w Równym i połączona z nią huta jest w chwili obecnej jedynym w Polsce dostawcą tego cennego surowca, a będąc w pełni czynną i produkującą o 50% więcej związków arsenowych niż przed wojną, nie tylko całkowicie pokrywa nasze zapotrzebowanie, ale ponadto umożliwia znaczny eksport arsenu.

Ziemi Odzyskane są następnie jedynym w Polsce producentem **magnezytu**, występującego w bogatych złożach w rejonie Sokółki i wielu innych miejscowościach Śląska. Wydobywany tam od zgora 100 lat, uży głównie do produkcji płyt ognioodpornych i szcztynnych kamieni budowlanych. Jego produkcja osiągnęła przed wojną około 40 tysięcy ton, co wielokrotnie przewyższa nasze zapotrzebowanie wewnętrzne i pozwala na wywóz produktów magnezytowych zagranicę.

Ważny dla przemysłu chemicznego i farbiarskiego **baryt** występuje w jednej z kopalni dołnośląskiego zagłębia węglowego, a wydobywany w ilości około 6 tysięcy ton rocznie w pełni pokrywa potrzeby przemysłu polskiego.

Dużą wartość przedstawiają dla przemysłu polskiego **łupki ogniotrwałe**, wydobywane wraz z węglem w Nowej Rudzie. Po odpowiednim wypaleniu są one

Okrety francuskie przybijają będą do Szczecina

Wywiad z konsulem Francji w Szczecinie -- przeprowadziła Krystyna Łyczkowska

... les bateaux français viendront ici ...

M. Legièbe, consul de France, entré en charge il n'y a pas longtemps, s'intéresse vivement aux problèmes occidentaux de la Pologne. Dans un interview accordé à la rédaction de „Szczecin”, il a exprimé ses opinions. En voici quelques unes:

„Ce terrain est un terrain idéal pour le rapprochement polono-français. C'est ici que le problème allemand est le plus vif, le plus actuel et le danger allemand le plus grand. C'est ici que les deux mentalités polonaise et française se rencontrent le mieux...”

„Le travail fait ici est la meilleure garantie de garder ces terrains. Le problème de l'Oder pour la Pologne est de même importance que la question du Rhin pour la France. Il y a beaucoup d'analogies entre les relations franco-allemandes et polono-allemandes...”

„Quant au port de Szczecin, la France s'intéresse vivement à son développement. Dès qu'il sera le débouché de la Silésie, les bateaux français y viendront prendre le charbon qu'ils cherchent maintenant à Gdańsk, ce qui fait 48 heures de plus...”

„Ce qui est caractéristique, pour les relations franco-polonaises, c'est que la Pologne est le pays le plus riche en consulats français et tous, les consuls y sont consuls de carrière. Ont peut espérer que le consulat de Szczecin et celui de Wrocław, étant les deux aboutissements de la même ligne commerciale, seront des consulats - frères...”

Konsul Francji w Szczecinie p. Liegebe, który niedawno objął placówkę interesuje się żywo zagadnieniami i problemami zbliżenia polsko-francuskiego. W udzielonym przedstawicielce „Szczecina” wywiadzie dał szereg informacji, które niewątpliwie czytelników naszego pisma interesują.

W Polsce jest p. Liegebe po raz pierwszy: nie zna zupełnie języka polskiego, ale — jak zaraz na wstępie zaznacza, w tym tygodniu jeszcze rozpoczyna naukę. Zna natomiast dobrze język angielski, hiszpański, i niemiecki. Mito uderza w rozmowie to, że nazwy miast polskich wymawia we właściwym brzmieniu, a więc Gdańsk (a nie Danzig, jak zwykle mówią Francuzi), Łódź, Warszawa Szczecin.

— Jak ocenia Pan Konsul rozwój repolonizacji i zagospodarowania Ziemi Odzyskanych?

— Moim zdaniem praca i wysiłek włożony przez Polaków w należyte zagospodarowanie Ziemi Odzyskanych jest dostateczną gwarancją utrzymania tych ziem przez Polskę. Zbyt cennym było by wymieniać prawa polityczne, historyczne czy geograficzne do tych ziem, ponieważ są one oczywiste. Polsce tak samo koniecznym jest Nadodrze, jak Francji Nadrenia. Zagadnienia polsko-niemieckie i francusko-niemieckie są b. podobne.

— Jak ocenia Pan wyniki pracy na Pomorzu Zachodnim?

— Nie dużo mogę na ten temat powiedzieć. Zbyt krótko jestem w Polsce. Mam zamiar w najbliższym czasie zwiedzić Pomorze Zachodnie. Jestem natomiast zachwycony tym co zostało zrobione w Szczecinie.

— Jakie echa budzi rozwój wydarzeń na zachodzie Polski w opinii francuskiej w prasie?

— Przeciętny Francuz mało interesuje się geografią i nie bardzo zdaje sobie sprawę, gdzie znajduje się Pomorze a gdzie Śląsk (powiedzmy szczerze, że przeciętny Polak również nie wie, czy Przewalska leży na północy czy południu Francji — przyp. wł.). Niemniej jednak w sporze m. Polakiem a kimkolwiek innej narodowości — zawsze Polakowi przyznaje Francuz słusność. Jak mógłby Lotaryńczyk z Nancy oglądający pomnik króla Stanisława nie myśleć życzliwie o Polsce! — Jeśli chodzi o prasę — to bez względu na zabarwienie partyjne — cała interesuje się żywo zagadnieniami polsko-niemieckimi i zgodna jest co do tego, że zasięg terytorialny Niemiec powinien być jak najmniejszy — a wyraża swe zadowolenie z tego, że odległość między Francją a Polską się zmniejszyła.

— Czy Francja interesuje się portem w Szczecinie?

— Chwilowo mało, gdyż nie jest on w pełni uruchomiony. Z chwilą jednak połączenia Śląska ze Szczecinem okreta francuskie przybijają będą do Szczecina, by stąd zabierać węgiel, dotychczas ładowany w Gdańsku. Skróci to trasę o 48 godzin. Gdyby rząd francuski nie był pewien, że Szczecin będzie wielkim portem, nie tworzył by tu tak wcześnie konsulat i nie dokładał starań, by właśnie ta placówka stała na wysokim poziomie.

— Jaki jest program współpracy polsko-francuskiej na polu gospodarczym?

— Programu ustalonego nie ma. Ale zarysowuje się on sam z siebie, gdyż warunki w jakich znalazła się Francja są podobne do polskich. Francja również dąży do tego, by stać się państwem przede wszystkim przemysłowym i to nawskroś nowoczesnym. W tym celu wycyfano 20 proc. maszyn i przerabia się je na sposób najbardziej no-

woczesny. Prawie wszystkie porty francuskie zostały w czasie wojny zniszczone, a już w 9/10 są czynne. Rouen np. kompletnie zniszczony, posiada w chwili obecnej przedwojenny tonaż.

— Dowodem wagi przywiązanej przez Francję do stosunków z Polską jest to, że Polska posiada największą ilość placówek konsularnych francuskich ze wszystkich państw Europy. We Wrocławiu konsulat jest w stadium organizacji. Mam nadzieję, że te dwa konsulatory będą najciszej ze sobą współpracowały, gdyż łączą ten sam szlak handlowy.

— Czy widzi Pan Konsul specjalne możliwości programowe w zakresie własnej placówki konsularnej?

— Tak teren ten jest idealnym dla zbliżenia polsko-francuskiego, ponieważ jest to teren, gdzie problem niemiecki jest najbardziej aktualny i żywy, a niebezpieczeństwo niemieckie występuje z największą wyrazistością. Właśnie tutaj obydwa mentalności polska i francuska najlepiej się spotykają.

— W najbliższym czasie zostanie założone Towarzystwo Polsko-Francuskie. Pan Prezydent Zaręba jest w trakcie organizowania tegoż a konsulat oddaje się do dyspozycji Towarzystwa i służyć będzie pomocą w zakresie dotarczenia pism, książek, informowania o życiu Francji itp.

— Jak liczna jest kolonia francuska w Szczecinie?

— Nie licząc obsady konsultatu zamieszkuje w Szczecinie 12 Francuzów.

Na pożegnanie wskazując na wnętrze gabinetu i sąsiedniego pokoju mówi p. Legièbe: „Zastaję my mieszkanie typowo niemieckie, staramy się z żoną by nabrało charakteru francuskiego, a wtedy otworzymy je naszym polskim przyjaciołom”.

Dorobek ziemi szczecińskiej

Najważniejszym z zadań wykonanych przez nas na Pomorzu Zachodnim jest zasiedlenie tych rejonów przez przeszło 700 tys. Polaków. O to podstawowe osiągnięcie opierają się dopiero dalsze wyniki, które w wielkim szkicu przedstawia nam niedawno otwarta wystawa zorganizowana w Szczecinie w Muzeum Miejskim pod hasłem „Od wyzwolenia do planu odbudowy gospodarczej”. Można by powiedzieć, że na wystawie tej mamy przekrój wszystkich działań życia miasta Szczecina, brak jest natomiast Pomorza Zachodniego. Co prawda Pomorze Zachodnie, to przede wszystkim Szczecin, jednakże napełni i inne miasta i rejony miałyby coś ze swych osiągnięć do pokazania.

Niezależnie od powyższych uwag stwierdzić trzeba, że wystawa daje przekrój osiągnięć naszego rejonu, przekrój który w każdej mierze należy uznać za pozytywny. Widzimy więc, co zostało odbudowane, co wytworzono, jakie towary i w jakiej ilości u nas się wytwarza, imponuje rozwój spółdzielczości, rzemiosła, szkolnictwa, pewnych działań przemysłu itp. Gorzej jest, gdy się chce zwiędzić dowiedzieć, co zostanie wykonane w ciągu najbliższych 3 lat na naszym terenie. Widzimy więc, że Pomorze Zachodnie będzie liczyło około dwu milionów ludności, ale nie dowiadujemy się gdzie ci ludzie będą pracować, z czego będą żyć itp.

Bardzo skromnie przedstawia się wszystko, co dotyczy portu i jego rozwoju, rybołówstwa, przetwórstwa rybnego, przemysłu portowego. Nic o stoczniach, prawie że nic o przeładunkach portu,

nico o odbudowie urządzeń wodnych na linii Szczecin—Świnoujście. Wszystko to niebawem ma być ośrodek portowy jakim jest Szczecin.

Z punktu widzenia przygotowania planu trzyletniego podkreślić należy stoisko Szczecińskiej Dyrekcji Odbudowy i Państwowych Zakładów

GRY TOWARZYSKIE			
Hurt	—	—	Detal
poleca			
KSIĘGARNIA „P. P. K.”			

Konfekcyjnych. Na tych stoiskach zwiedzający może się dowiedzieć, co rzeczywiście zrobiono, wyprodukowano czy też zbudowano i co ma być zrobione. Tej jasności i przejrzystości planów brak niestety wielu innym stoiskom.

Ciekawe jest również stoisko huty w Stołczyźnie. I tu jasny plan: wykres wykazuje, ile w każdym roku wielkie piece wytwarzają surowki. Stoisko drożdżowni szczecińskiej pokazuje nam możliwości swej produkcji, o ile naturalnie... zostana w międzyczasie skompletowane urządzenia fabryczne. Osiągnięcia Spółdzielni Wydawniczej „Polskie Pismo i Książka” również nie są wielkie: przyczyna ta sama co poprzednio — brak maszyn i trudności techniczne. Spółdzielnia „Czytelnik” pokazuje nam raczej swój dorobek pozaszczeciński.

Trzeba jednakże stwierdzić, że na czoło osiągnięć wysuwa się spółdzielczość. Warto tu podkreślić rozwój spółdzielczości Żydów szczecińskich; jak na krótki okres pracy wyniki bardzo wielkie. Stoisko „Społem” estetyczne. Stoisko spółdzielni tkackiej należy do chyba najciekawszych, przede wszystkim dla naszych pań.

Trudno tu omówić wszystkie stoiska, których jest chyba kilkadziesiąt. Pomimo wymienionych powyżej uwag, wystawa jest niewątpliwie momentem bardzo pozytywnym w życiu Szczecina i Pomorza Zachodniego i warto, by zwiedziły ją jak najszersze sfery społeczeństwa naszego miasta, a przede wszystkim młodzież szkolna.

CP.

OLBRZYMI WYBÓR

wszelkiego rodzaju

KSIĄŻEK

znajdziesz w księgarni

„Polskie Pismo i Książka”

Szczecin, Aleja Wojska Polskiego 41

Szanowny Panie Redaktorze!

Prosił mnie Pan o recenzję książki Jerzego Pertka „Wielkie Dni Małej Floty”. Niestety, zmuszony jestem odmówić Panu spełnienia tej prośby, gdyż temat poruszony w tej książce jest zbyt żywo mnie obchodzący bym mógł się zdołać być na sąd obiektywny. Jestem oficerem marynarki wojennej i część zdarzeń opisanych w tej książce jest również moimi przeżyciami, pozostałe, przeżyciami moich kolegów i przyjaciół. Nażwiska dowódców, dla innych zbiorów tych lub innych liter alfabetu, dla mnie są żywymi ludźmi.

Czytałem tę książkę, nie zastanawiając się wcale nad tym, że mam pisać recenzję. Czytałem jak pamiętnik fascynujący swymi barwnymi przeżyciami. Dla mnie, to nie były epizody walki poszczególnych okrętów, lecz ciąg życia całości floty polskiej. Tak jak bym, siedząc w messie każdego z tych okrętów po kolei, gwarzył z kolegami przy kieliszku wina o przeżytych dziejach. Każda z dawniejszych marynarek ma niezliczone tomy opowiadań z minionych dni chwały, które są łańcuchem łączącym stare tradycje z nowymi zwycięstwami. Te nowe zwycięstwa są tylko świeżymi kartkami do historii dzieł marynarki. Bo ta historia nie może ograniczyć się tylko do stwierdzenia, że dnia tego ten okręt zatopił tamten okręt. Takie wiadomości są też potrzebne, ale dla tej suchej, ściśle naukowej strony historii. Historia jest to nauka o dziejach ludzi i ich czynach — historia marynarki jest jednak historią i ludzi okrętów. Tego oddzielić nie można: bo aczkolwiek „nie okręty walczą lecz ludzie” jednak dobra załoga tworzy nierozdzielalną jedność z okrętem.

Naogół, w starych, bardziej naturalnych czasach, gdy środki walki były bardziej prymitywne, walczyły ze sobą okręty, a rozbitków z tonącego okrętu ratowano w imię ludzkości. Teraz było niekiedy inaczej. Po zatopieniu okrętu topiono jeszcze pływających rozbitków — ale też nie było dotąd takich metod wojny jakie zaprowadzili Niemcy.

Przepraszam za tą dygresję, ale przypomniał mi się śp. por. rezerwy mar. Stanisław Kosko, który zginął w ten właśnie sposób w drugim dniu wojny. Sztukasy, po zatopieniu „Gdyni” — statku pomocniczego marynarki wojennej — obrzucały bombami pozostałą przy życiu załogę, masakrując tonących marynarzy.

Wracam do książki. Nie jest to historia marynarki i niema nią być, jak autor stwierdza. Tem nie mniej, jest to pierwszy, a przez to tym cenniejszy, przyczynek do historii nie tylko Marynarki Wojennej, lecz naszych dzieł. Musimy bowiem pamiętać, że teraz w historii polskiej, w odniesieniu do II-ej Wojny Światowej, będzie już — jeśli nie rozdział cały, to przynajmniej podrzdział „Działania Marynarki Wojennej”.

Nie mogę oderwać się myślą od treści książki by móc sprecyzować jak dalece może ona być pomocna w pisaniu historii — bo przecież z kpt. Grudzińskim siedziałem przez 3 lata na jednej ławie — bo rozmawiałem z nim w wilej rozporządzenia wojny — bo sztyrowałem do niego ostatni rozkaz o przejściu do Anglii. W tych warunkach, Panie Redaktorze, trudno zdobyć się na obiektywizm.

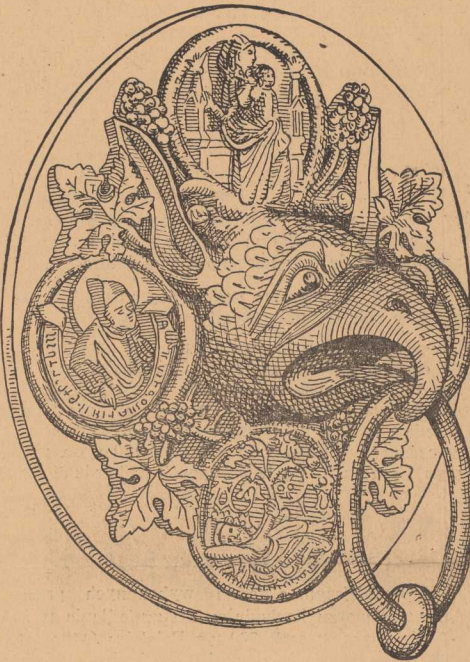
Żał mi tylko, że tak mało jest w tej książce szczegółów, opisujących nie tyle suche zadanie taktyczne boju lecz też i wrażenia dowódców, oficerów i marynarzy. Przecież to są nasze pierwsze kroki w dziejach historii wojen morskich. Kroki, jeśli nie gigantyczne to w każdym razie świadczące, że jeśli by buty t. j. okręty były większe to i operacje, w których brały one udział, byłyby poważniejsze. Chociaż taki bój „Pioruna” z „Bismarkiem”; zdawałoby się, że jest absurdem, lecz w konsekwencji dla operacji przećwi „Bismarkowi” jeśli nie decydujący, to w każdym razie dominujący.

Takich momentów w książce jest dużo. — Czy weźmiemy walkę ścigacza „S-2”, czy też

„Wielkie dni małej floty”

„Błyskawicy” z zespołem niemieckim Kt. — przebijają w nich to coś, co dla zwycięstwa jest niezbędne: chęć walki”.

Mieliśmy, my Polacy, tę chęć zawsze, lecz poraż pierwszy dany nam było przekonać się, że jest ona na morzu. Jeśli się zważy, że marynarka nasza, tak młoda, zdobyła tą „chęć walki” sobie wytworzyć, to świadczy to o tym, że jesteśmy zdolni być narodem morskim. Bo przecież wiem o tym dobrze, jako oficer marynarki, że wielu naszych marynarzy i oficerów poraż pierwszy ujrzał morze będąc już w mundurze marynarza.



Kołata z drzewi kaplicy zamku Piaśń w Szczecinie

Nie byli to ludzie urodzeni i wychowani na morzu — kolebką ich nie było morze” jak to pisał w swym życiorysie jeden z moich kolegów ze Szkoły Podchorążych. Kolebką ich były równiny mazurskie, podkarpackie wyżyny lub tereny Zagłębia. Rekrutowali się oni z całej Polski i szli do służby na morzu, znając je tylko z kina, książki lub opowiadań.

Nie zawiódł ich instynkt właściwego wyboru drogi życia. Urodzeni byli by być marynarzami i zdali przed światem egzamin najcięższy w życiu — egzamin złożony w ogniu walki na żywiole tak do niedawna obcym naszemu narodowi.

Możemy być dumni z naszych ludzi morza; i Marynarka Wojenna i Marynarka Handlowa dowiodła światu, że Polak marynarzem potrafi być i to z tej pierwszej kategorii trzech rodzajów ludzi pływających po morzu, jak je określają Anglicy „sailors, dagoes and neegroes”.

A teraz kilka słów o książce: duża zasługa Wydawnictwa Zachodniego, że wydała tę książkę, ilustrując ją bardzo dobrymi rysunkami. Szkoda tylko, że na tytułowej stronie nie jest fotografia okrętu, który walczył, a starego, wycofanego już przed wojną torpedowca. Mam nadzieję, że drugie wydanie, a przypuszczam, że niedługo zajdzie tego potrzeba, będzie miało zdjęcie innego okrętu.

Zestawienie w załączonej tabeli powinno być jednak uzupełnione wyliczeniem wszystkich okrętów, które były w służbie Polskiej Marynarki Wojennej, od początku jej istnienia. Również wskazane byłoby podanie daty wejścia do służby i daty wycofania z uwagą, dlaczego wycofany.

Jeśli chodzi o styl — to nie mogę nic o nim powiedzieć, gdyż zbyt byłem pochłonięty treścią, by zwracać uwagę krytyczną na formę.

Druk jest bardzo dobry.

A właściwą recenzję, jeśli Pan Redaktor zechce, może napisać mój syn, uczeń III klasy gimnazjalnej, który po przeczytaniu jednym tchem „Wielkich Dni Małej Floty” wyraził lakoniczną uwagę (przepisując „tabelę” do swego notatnika) „fajna książka”.

K. Bartoszyński, kpt. mar.

JAN PAPUGA.

Dwie Przygody

Fragment powieści „Czterech z „Albatrosa” utalentowanego marynisty, autora „Szczurów morskich” Jana Papugi.

Rankiem ledwo zgasili światła, wyłonił się z zadymki śnieżnej, duży, wysoki pasażer. Trudno go było dostrzec, tak był siwy jak woda, niebo i śnieg co padał. Kazał im się zatrzymać. Bolek stał przy kole, wpatrywał się w kurs na kompasie, kiedy podnosił oczy na szybę sterówki, zawsze widział niewyraźnie siwą wodę, przesłoniętą, jak męła, lejącym śniegiem. Oczy jego spowrotem pilnowały kursu. Zdziwił się kiedy drugi raz szturman szybko wszedł ze skrzydła do sterówki, usłyszał dzwonek telegrafu i widział, że przestawił rączkę na stop. Było to tak dziwne, że ośmielił się zapytać:

— Co jest?

— Niemiecki krążownik — odpowiedział oficer i wpadł spowrotem na lewe skrzydło.

Statek ciagle szedł naprzód. Sterując wychylał się jaknajdalej od koła, by go zobaczyć. Przez szybę widział jedynie padający śnieg i poszarpaną wodę jak przez mgłę. Bardzo chciał zobaczyć krążownik, nie mógł jednak rzucić steru i wybiec na skrzydło. Statek straciwszy szybkość skakał teraz w górę, w dół i kładł się mocno na burtę. Po chwili wszedł wanie i ledwo widoczny uśmiech, zapytał:

— Sucha steru?

— Słucha — odpowiedział.

Oficer przez chwilę przyglądał mu się w oczy, widząc w nich tylko żywe zainteresowanie i ledwo widoczny uśmiech, zapytał:

— Nie boisz się?

— Nie — odpowiedział i uśmiechnął się. Oficer wtedy roześmiał się także i powiedział:

— Nie, to jest angielski krążownik.

Kiedy zeszedł z wachty, pierwsze jego słowa były zapytaniem Staska, który stał na skrzydle, jak wyglądał krążownik.

— Z lewej burty podszedł do nas dziobem duży pasażer, mógł mieć piętnaście tysięcy ton. Kazał nam się zatrzymać. Zaczęła się mowa Morsem. Potem określił się burtą do nas — wiesz, najeżony był działami jak jeź. Zaraz zniknął nam w zadymce — i wiesz, wszyscy marynarze przy działach byli z Marynarki Wojennej.

— Ho, ho — zawołał Bolek. — Niemiecki krążownik będzie miał niespodziankę kiedy go spotka na swojej drodze.

— Pewnie ostatnią — rzucił Stasek.

— Pewnie — przytaknął Bolek.

„Vingram” teraz biegi ze swą dużą szybkością po burzliwym i mroźnym północnym Atlantyku, dniami i nocami w stronę Ameryki. Dnie nie różniły się od siebie, szare, zimne. Jeśli słońce wychodziło z za chmur, rozjaśniało tylko czarną, zbalwanioną wodę, nie miało w sobie nic ciepła. Horyzont często był niewidoczny, zasnuły ciężkimi, czarnymi jak woda, nisko wiszącymi chmurami. Mew nigdzie nie było widać, wokół była mroźna wodna pustynia. Ruchome pagórki toczyły się na nich. Czasami powierzchnia była kipiąca pianą, bezładnie rozorana, z głębokimi wyrwami, z obsu-

AGENCJA REKLAMY „P. P. K.”

Szczecin, Al. Wojska Polskiego 41

załatwi każdą reklamę ku twemu zadowoleniu

Wybrzeże w trzyletnim planie odbudowy

Zasadniczym celem trzyletniego planu odbudowy jest podniesienie stopy życiowej obywateli. Żeby jednak móc osiągnąć ten cel trzeba skoordynować wiele odcinków życia gospodarczego. Pośród nich jednym z najważniejszych są sprawy morza i wybrzeża, bo przez morze zyskujemy połączenie z całym światem i wielkie możliwości ciągnięcia korzyści gospodarczych, dzięki którym będziemy mogli osiągnąć zamierzenie stałego podnoszenia standardu życiowego mas.

W okresie międzywojennym mieliśmy tylko 70-kilometrowy skrawek wybrzeża i po 20-letniej pracy mogliśmy pokazać bardzo zadawalające wyniki. Porty nasze Gdynia i Gdańsk przeładowały w roku 1938 przeszło 18 mil. ton towarów.

Obecnie 500 km wybrzeża otwiera przed nami wielkie perspektywy rozwojowe, ale również nakłada na nas obowiązek jeszcze wydajniejszej pracy na odcinku morskim niż w okresie przed ostatnią wojną. Musimy zagospodarować, całe szerokie wybrzeże zniszczone naogół w bardzo wielkim stopniu, odbudować i doprowadzić do wielkiej zdolności przeładunkowej trzy nasze

porty, których znaczenie dla całości życia gospodarczego Polski jest kapitalne.

Z uwagi na ważność zagadnienia morskiego trzyletni plan odbudowy przewiduje duże prace odbudownicze i inwestycyjne na naszym wybrzeżu, w naszych portach i sektorach życia gospodarczego związanego mniej lub więcej ściśle z życiem portów, jak przede wszystkim na odcinku komunikacji lądowej i wodno-śródlądowej.

Zasadniczym zagadnieniem portowym jest ich zdolność przeładunkowa. Zdolność przeładunkowa portów leżących na naszym wybrzeżu wg danych z 1939 r. przedstawiała się następująco:

Gdynia	6.500.000 ton
Gdańsk	4.800.000 ton
Szczecin	3.400.000 ton
Kołobrzeg	1.000.000 ton
Elbląg	400.000 ton

W pierwszym roku powojennym t. j. 1945 przeładowaliśmy w obu czynnych naszych portach t. j. Gdyni i Gdańsku niecały milion ton. Plan odbudowy przewiduje, że trzy nasze porty (razem ze Szczecinem) przeładują w 1949 r.

24,5 mil. ton t. zn. 300% w stosunku do przeładunku roku ubiegłego. Masowym towarem przeładunkowym przez nasze porty będzie węgiel, który zajmie 2/3 ogólnego przeładunku.

Zadania portów będą zróżnicowane.

I tak Gdynia ma w zasadzie być portem obsługującym linie regularne i przeładowującym droższe towary, bowiem odpowiada temu zadaniu jakość i ilość jej magazynów oraz nowoczesność urządzeń przeładunkowych, które zezwolą na sprawne załadunki i wyładunki statków.

Głównym zadaniem Gdańska będzie przeładunek masówki, a więc w pierwszym rzędzie węgla do czego predestynuje go dogodne położenie nad arterią wodną i obszerne place składowe.

Szczecin, trzeci wielki port polski ma wypełnić zadania najwzszechstronniejsze, a mianowicie ma przede wszystkim wysyłać w świat wszelkie produkty Śląska, jak i być dla niego pośrednikiem importu; dalej oprócz służby dla własnego bezpośredniego zaplecza przypada mu służba tranzytowa dla handlu austriackiego, czechosłowackiego i węgierskiego, która jeśli będzie w porę podchwyciona przyniesie niewątpliwie duże zyski.

Dotychczasowe wysiłki odbudowy portów były skoncentrowane dokoła Gdyni i Gdańka, co było wynikiem konieczności; potrzebowały bowiem w jak najkrótszym czasie portów zdolnych do znacznych przeładunków. W trzyletnim planie odbudowy port szczeciński zajmuje najpocześniejsze miejsce. Na jego odbudowę przewiduje się sumę 3,160 miliardów zł., na odbudowę Gdyni 2,5 a Gdańską 1,5. W porcie szczecińskim nie będzie się w zasadzie budować nowych budynków i magazynów portowych, a tylko odbuduje się stare, zniszczone — ilość ich jest bowiem wystarczająca dla przewidzianej zdolności przeładunkowej Szczecina określonej na 3—4 milionów ton w roku 1949.

Według planu odbudowy nasza flota handlowa rozbudowana zostanie z 120 tys. DWT do 230 tys. DWT w 1949 r. Około 60 tys. DWT mamy otrzymać tytułem reparacji od Niemiec a resztę zakupimy zagranicą lub wybudujemy sami. Stocznie nasze mają zająć się budową 14 statków o łącznej pojemności około 25—30 tys. DWT. Stocznie oprócz budowy i naprawy własnych statków powinny nawiązać kontakt z zagranicą, by wykonywać również remont statków obcych.

Zgodnie z główną wytyczną planu odbudowy podniesienia poziomu życiowego mas pracujących szczególnie nacisk położono na rozbudowę rybołówstwa. W roku 1946 połowy nasze dostarczyły 20.000 ton ryb, 45.000 ton musieliśmy sprowadzić z zagranicy. W 1949 r. połowy nasze osiągną 85.000 ton, co pozwoli na zwiększenie spożycia na głowę do 3,4 kg.

Przed żegluga naszą oprócz zabezpieczenia szeregu połączeń z zagranicą postawiono zadanie rozbudowania ważnej żeglugi przybrzeżnej, która ma połączyć miasta naszego długiego wybrzeża. Zostanie wyremontowana pewna ilość statków a inne będą wybudowane na własnych stoczniach.

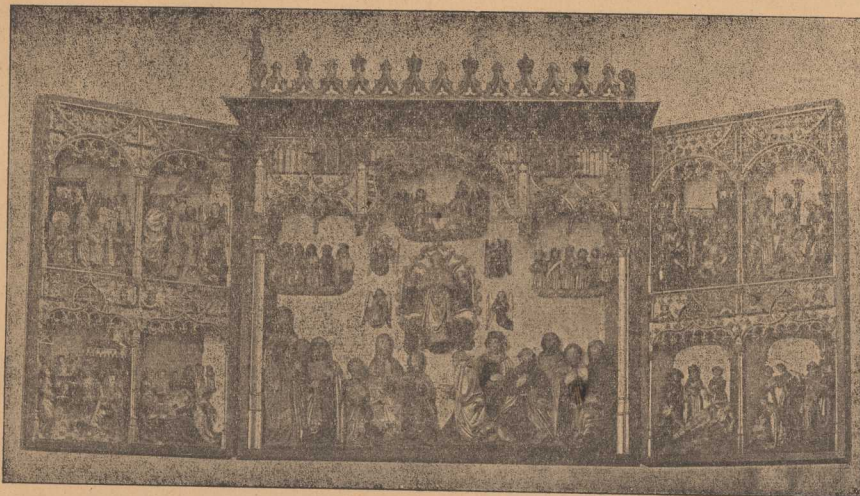
Ogółem przewiduje się oddanie dla kabotażu około 9.000 BRT do roku 1949.

Plan odbudowy nie zapomina również o ważności dobrych połączeń komunikacyjnych portów z resztą kraju. Odbudowane zostaną mosty na Wiśle i Odrze, jak również linie kolejowe Bydgoszcz—Gdańsk oraz Śląsk—Gdynia, które z starą doprowadzone do przełotności rocznej 15 mil. ton. Rozbudowane będą także węzły kolejowe łączące okręg szczeciński z wnętrzem Polski.

Jak widać z powyższego krótkiego przedstawienia inwestycji morskie zakrojone są na wielką skalę i zajmą jedno z czołowych miejsc w spełnianiu potrzeb odbudowy planu trzyletniego.

Wzrastający z roku na rok obrót towarowy naszych portów tak jak przewiduje to plan trzyletni będzie niewątpliwie oznaką, iż odzyskaliśmy silne węzły współpracy handlowej z zagranicą, która przyniesie nam duże zyski i umożliwi tym lepiej i tym szybciej zrealizować myśl podniesienia poziomu życiowego naszych obywateli. Plan rzucony jest śmiało, nie żałujemy wysiłków dla jego urzeczywistnienia.

Bogusław Piskorski.



OLTARZ KATEDRY W KAMIENIU

wającymi się w nie, wystającymi zawieszonymi w powietrzu łbami grzywiastych fal ubielonych pianą. Doskonały dziób ciał je, brał pod siebie, chlustał w górę, to znów nurzył się w kłębiącej nawałnicy, drżał i strząsał z siebie tony wody. Z przed dziobu woda tryskała w górę wysokimi kolumnami, w rozbrzgzach walała o mostek i deszczem leciała po całym statku. Woda dymiła w szkwalach. Podcięta w górę wiatrem z wysokich czubów ścinała się w łód i cięła po twarzach marynarzy. Często boczne fale wdzierały się przez reling, zalewały pokład po kołana, z przechylami statku leciały na lewo i prawo, biły o luki i windy, aż ściekały spowrotem w morze, liżąc drewniany pokład jęzarami piany. W czarne noce „Vingram” biegł oświetlony w łomocie fal bijących o burty, w wyciu wichru w taklu. Odbijające się fale o burty wybiegały w bok, ścinały się z innymi, wybyskały na ułamek sekundy jasno-niebieskim fosforycznym ogniem, powtarzały się w załamaniach fal, aż gasły. Chłopaki chodzili i przychodzili z wacht okapturzeni i grubo i ciepło ubrani. Cały wolny czas po wachtach spędzali pod pokładem rufy w ciepłych kabinach i messie. Czasami wychodzili na krótkie spacerki po pokładzie, kiedy nie kiwało i pokład był suchy. W messie zbierali się długie gawędy przy kubkach gorącej herbaty, niekiedy całą noc grali w pokera. Franek siadywał w messie, przyglądał w karty grającym, aż kiedy poznał grę, wyjął z kieszeni swoje pieniądze, położył na stole i sam wziął karty w garść. Grał potem zawsze po wachcie ze zmiennym szczęściem aż do Nowego Jorku. Język szwedzki opanowali już tak, że bez trudu brali udział w gawędach. Stasek siadywał w kabinie na swojej koi i szkicował ołówkiem z amerykańskich magazynów, których na statku było pęno, cowboi, konie, piękne dziewczęta i herkulesowych chłopaków,

potem oblepiał ścianę nad swoją szafą i cieszył się.

Niektóry rysunek tak mu się dobrze udał, że wprawiał w zachwyt oglądających to Szwedów, przeważnie była to piękna twarz dziewczyny, lub kobieca sylwetka o czarujących kształtach. Kiedy go prosili o nią dawał im, potem widział ją zawsze przyklepioną do ściany w innej kabinie.

„Vingram” nieustannie chyżo biegł szesnastu milami na godzinę. Swoimi dwu śrubami podobno mógł wyorać dwadzieścia mil, dwadzieścia jedną, nawet dwadzieścia dwie. Był stworzony do długich rejsów.

Pozornie stał w miejscu w bezmiarze wód, czasami nawet nie było widać przesuwającej się wody. Był jednak coraz dalej Europy, a bliżej Ameryki. Około Nowej Funlandii w nocy wybysło tuż przed nim nad samą wodą światło lampy sygnalizacyjnej. Nic ponadto nie było widać w czarnej nocy. Potem lampa wymrugła stop. „Vingram” zatrzymał się. Wszyscy zrozumieli, że to łódź podwodna. Światło tuż nad samą wodą zbijało wszelką wątpliwość, żaden statek nie mógł mieć tak niskiego mostku. Odpowiedzieli prawdę na wszystkie pytania, nie mówiąc tylko, że byli w Anglii w Aberdeen. „Vingram” stracił szybkość, ustawił się pod falę i dryfował. Światło nie mrugało, że wolna droga, wciąż było widoczne w tym samym miejscu z lewej burty. Kapitan kazał jechać. Kiedy „Vingram” ruszył, światelko znów podało stop. Potem gasło i zapalało się po długich pauzach. Po prawie dwu godzinach zgasło na dobre. Nie wybysło już kiedy „Vingram” ruszył wolno, potem skoczył w swój, chyży bieg.

Nikt nie mógł odgadnąć czyja to była łódź podwodna.

Roman Łyczewski

Sejm pokoju i odbudowy

Pierwsze wybory do sejmu w Polsce powojennej stanowią bardzo poważny etap w ustaleniu konstrukcji Państwa, stanowią w dużej mierze skończenie dzieła prawnopolitycznej jego odbudowy.

Obok dotychczasowych władz i dotychczasowych autorytetów, wyrosłych w sposób spontaniczny z okresu wojny, pojawia się nowy, prawem przewidziany i posiadający konstytucyjną, normalną pozycję, czynnik autorytetu i władzy państwowej. W ten sposób dotychczasowe osiągnięcia uzyskują aprobatę o kapitalnym znaczeniu moralnym, a dalsze działania uzyskują znamie normalności i prawidłowego działania.

Chwila dzisiejsza, chwila wyborów do sejmu, znajduje się na pograniczu rzeczy, które zrobić trzeba. Zarówno suma spraw dokonanych jak i suma spraw pozostających do dokonania jest bardzo poważna z tą jedyną różnicą że dotąd niejednokrotnie trzeba było wykonać wiele działań w warunkach specjalnie trudnych, a od dziś coraz to bardziej warunki będą i być powinny uformowane.

Dość często słyszy się przenośnie i porównania o zadaniach i obowiązkach budowy domu narodowego i państwowego w Polsce. Niewątpliwie, porównanie takie ma dużą siłę wymowy. Gdybyśmy szli dalej za tokiem tego porównania, moglibyśmy powiedzieć, że dotąd prace budowlane polegały w dużej mierze na tak dobrze nam w okresie powojennym znanym działaniu „wyburzania” częściowo zniszczonych i nie nadających się już dzisiaj, w nowych warunkach, do zamieszkania, czy odbudowy domów. W ten sposób padło i paść musiało wiele frontonów dawnych konstrukcji, w ten sposób zabezpieczono i zabezpieczyć trzeba było miejsce pracy i życia dla mieszkańców domu. Równocześnie w zniszczonym gmachu życia narodowego urządzono, o tyle, o ile to się przy ogromie zniszczeń dało, warunki bytu i istnienia.

Dzisiaj już coraz to bardziej przechodzimy do następnego, dalszego etapu w pracach — do prac ściślejszej budowlanych. Warunki prymitywne, trudne, znajdują usprawiedliwienie w okresie powojennym, dziś trzeba dom życia narodowego urządzić lepiej, wzbogacić go i zagospodarować. To są elementy budowy, to są perspektywy i dążenia narodu, oraz auspice, pod którymi rozpoczyna swą działalność nowy sejm.

Dokonanie tych zasadniczych i zupełnie nowych zadań zależeć będzie w dużej mierze od warunków i założeń, pod którymi prace się będzie prowadziły. Stąd płynnie ta nazwa dla sejmu, która odpowiada niewątpliwie tendencjom i życzeniom najszerzej masy wyborców — naród chce widzieć sejm ten sejmem pokoju i odbudowy.

Pokój jest jednym z najniezbędniejszych warunków postępu, pokój jest warunkiem niezbędnym dla załagodzenia okropnych ran w narodzie polskim, pokój jest warunkiem niezbędnym dla wzbogacenia wyniszczonego przez wojnę społeczeństwa. Stąd też pokój na wszelkich frontach, będzie niewątpliwie zadaniem nowego sejmu. Na froncie wewnętrznym pokój wyrazić się może i powinien w formie dalszej pacyfikacji i usuwania trudności wewnętrznych. Jeżeli konflikty i różnice zdań w okresie powojennym, w okresie grutownych przemian, są nieuniknione, to dążność do utrzymania pokoju wewnętrznego wyrazi się w osłabieniu napięcia i walki, tam gdzie to będzie możliwe w ograniczeniu rozgrywek sił do niezbędnego minimum. Twórczą i pożyteczną może być nawet działalność opozycyjna, jeżeli nie podważa ona zasad istniejącej rzeczywistości. Przyjąć trzeba rozgrywkę i walkę z tymi, możliwe najmniej licznymi, którzy chcą przerwać dalszą odbudowę kraju.

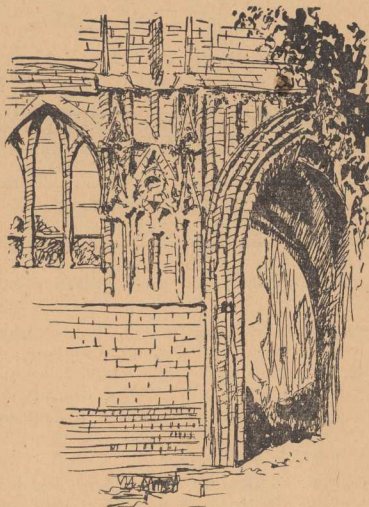
Legitymacja obywatelstwa politycznego w kraju i legitymacja pokoju wewnętrznego będą proste znamiona: Patriotyzm i uznanie najbardziej podstawowych zasad ustroju i sytuacji politycznej kraju. Tak samo, jak ta legitymacja jest niezbędnym dowodem dla prawa zamieszkania i prawa uczestnictwa we wspólnocie narodowej, tak samo będzie ona uznawana niewątpliwie za legitymację

ważną i pełną. Wypływać to będzie z ducha demokratycznego, tak samo jak z ducha demokratycznego wypływa jednolite prawa obywatelstwa państwowego.

Tę samą zasadę dążności do pokoju i tę samą stanowczość w ochronie niezbędnych wymogów życiowych kraju, reprezentować będzie nowy sejm, w stosunkach zagranicznych. Również legitymacja dla utrzymania dobrych stosunków z państwem polskim jest prosta: jest nią uznanie suwerenności państwa polskiego i bezparteiacyjne uznanie polskiego stanu posiadania terytorialnego nad Odrą, Nisą i Bałtykiem.

Przy zachowaniu i zabezpieczaniu pokoju, nadchodzący okres musi być przede wszystkim okresem wzmożonej pracy i zwiększenia jej wydajności. Niekwestionując możliwie najdalej idących praw świata pracy do opieki społecznej, do odpoczynku, praw do urlopu, do ograniczeń liczby godzin pracy, — nikt dzisiaj w Polsce, kto myśli o sprawach narodowych poważnie, nie może lekceważyć tego ogromnego zniszczenia, które dookoła siebie po wojnie znaleźliśmy, nikt nie może doceniać olbrzymich zadań i prac, które przed nami stoją, nikt nie może negować tego, że dla wykonania tych prac dysponujemy małą ilością rąk do pracy i niedostatecznym przygotowaniem fachowym.

Na wszystkie te trudności i niedomagania, które gdyby utrwaliły się, mogłyby zagrażać bytowi państwa, jest jedno zasadnicze lekarstwo — **pracować dużo i wydajnie**. Taką niewątpliwie będzie zasada uznawana przez nowy sejm i niewątpli-



Gotycki portal kościoła św. Jakuba w Szczecinie

wie ten sejm będzie umiał o konieczności stosowania tej zasady, przekonać cały naród, współdziałając przy najlepszym zorganizowaniu tej pracy i jej rozłożeniu na wszystkich obywateli. Pod względem gospodarczym, zostały już zreby najbliższego okresu położone, zreby te stwarza 3-letni plan Gospodarczy. Życie w Plan ten tchnie przede wszystkim entuzjazm i wysiłek całego narodu. Dokoła podjęcia takich zadań i dokoła realizacji tych założeń przez nowy sejm, niewątpliwie powinien grupować się cały naród. To są tezy, to są postulaty, które powinny być podstawą i zaczątkiem zgody narodowej, na płaszczyźnie tak rozległej, na jakiej to się tylko da wykonać. Te sprawy powinny połączyć ogół społeczeństwa polskiego tak w kraju, jak i masy ludności polskiej, dotąd przebywającej na emigracji.

Ziemie Odzyskane może najbardziej odczuwać realizm, odczuwają potrzebę wykonywania od zaraz i w pełni takiego programu. Z Ziemi Odzyskanych płynie najgorętsze życzenie, by państwo polskie na tej drodze i w czasie kadencji nowego sejmu, uzyskało szybkie i pełne wyniki.

SPRAWY MORSKIE

— W roku 1946 polskie porty, leżące przy ujściu Wisły, przeładowały blisko 8 milionów ton towarów, t. j. średnio 25 tysięcy ton dziennie. Porty w Gdyni i Gdańsku posiadają 11 kilometrów nabrzeży w eksploatacji. Czynne są 62 odremontowane dźwigi. Powierzchnia w magazynach portowych wynosi 165 tysięcy metrów kwadratowych. W portach odbudowano 23 km. sieci elektrycznej, 25 km. linii wodociagowych, usunięto 64 wraki, odbudowano 6 mostów, 2 elewatory zbożowe o pojemności 20 tysięcy ton i zbiorniki na płynne paliwo o pojemności ponad 100 tysięcy metrów sześciennych.

— W stocznich okrętowych polskiego wybrzeża pracuje w tej chwili około 7500 pracowników. W ciągu ubiegłego roku stocznie polskie przeprowadziły szereg remontów statków zarówno krajowych jak i zagranicznych.

— W ciągu roku 1946 rybacy polscy złowili 23 tysiące ton ryb, wartości 550 milionów złotych. Wyniki te są nadzwyczajne, o ile uwzględnimy braki w taborze i sprzęcie oraz weźmie pod uwagę niewielką ilość polskich rybaków.

— W ciągu roku 1946 dwie znajdujące się w Gdyni stocznie okrętowe wyremontowały 130 jednostek pływających i to 74 statki zagraniczne, 10 jednostek wojennych i 48 statków handlowych. Stocznie te zatrudniają 1900 ludzi.

— Porty w Gdańsku i Gdyni otrzymają w najbliższym czasie stacje pływające do załadunku węgla bunkrowego na statki. Brak takich stacji daje się odczuć. Dotychczas do załadunku bunkru używa się zwykłych dźwigów, co trwa długo i jest nieekonomiczne, gdyż dźwigi te powinny się używać do przeładunku towaru.

— Rybactwo morskie odczuwa poważnie brak motorów do kutrów. Motory zostały zamówione w Szwecji.

— Stocznia „Wulkan” w Szczecinie uzyskała kredyt na odbudowę w wysokości 9 milionów złotych.

— Port szczeciński otrzymał pływające warsztaty mechaniczne.

— W Gdyni nastąpiło otwarcie Szkoły Jungów i Rybaków Dalekomorskich. Szkoła Jungów liczy 48 uczniów, a Szkoła Rybaków Dalekomorskich 52.

— Na polskim wybrzeżu czynnych jest w tej chwili 6 stoczn, należących do Zjednoczenia Stoczn Polskich.

— Polskie stocznie rybackie zatrudniają około 1200 pracowników. Największe stocznie rybackie znajdują się w rejonie ujścia Wisły i w Postominie.

— Państwowy Instytut Hydro-Meteorologiczny uruchomił w bieżącej zimie służbę lodową na Bałtyku. Zadaniem tej służby jest informowanie o rodzajach lodu i warunkach żeglugi. Lodowe punkty obserwacyjne znajdują się na całym wybrzeżu Bałtyku. Obserwacje polskie będą wymieniane z krajami bałtyckimi, dzięki czemu będzie można sporządzić mapy lodowe, niezmiernie ważne dla kapitanów statków. W sprawie tej już nawiązano kontakt ze Szwecją i brytyjską strefą okupacyjną w Niemczech.

— Nasza marynarka handlowa dysponuje obecnie 30 statkami różnych typów.

— Na polskim wybrzeżu czynnych jest obecnie 3.172 rybaków. Nasza flota rybacka składa się z 6 trawlerów parowych, 198 kutrów motorowych, 200 łodzi motorowych i 1051 łodzi wiosłowo-żaglowych.

— Rybacy rejonu ujścia Odry posiadają 57 kutrów (15 łowiących), 85 łodzi motorowych (22 łowiące) i 263 łodzie wiosłowe (113 łowiące).

— Remont dwu polskich statków „Batory” i „Warta” kosztował 240 milionów złotych.

— W roku 1946 sprowadziliśmy z zagranicy następujące ilości ryb: ze Szwecji 29.043 beczki śledzi solonych, 16.020 skrzynek śledzi świeżych i 2.313 skrzynek szprotów świeżych. Z Norwegii sprowadziliśmy 62.456 beczek śledzi solonych, a z Danii 27.071 skrzynek różnych ryb świeżych.

JAN KOCIK — burmistrz m. Złotowa

45 lat pracy dla ludu polskiego Ziemi Złotowskiej

Bank Ludowy w Złotowie, spółdzielnia z odpowiedzialnością nieograniczoną, założony został dnia 16 stycznia 1902 r. i zapisany w rejestrze spółdzielczym sądu powiatowego w Złotowie dnia 7 lutego 1902 r. Pierwszy zarząd tworzyli Józef Kapelski (lekarz) jako dyrektor, Antoni Sobierajczyk (kupiec) jako kasjer i Franciszek Kowalski (spedytor) jako kontroler. Pierwszym prezesem rady nadzorczej był ks. prob. Leon Loeve-Kiedrowski. Długoletnim kierownikiem tego banku był Paweł Panglisz, kupiec z zawodu (od 1904 roku — 1927). Przez 26 lat od 1904 r. był prezesem rady nadzorczej ks. dr. Bol. Domański aż go niemieckie władze duchowne do złożenia tego urzędu zmusiły.

Po pierwszej wojnie światowej i po inflacji w 1924 r., istniała obawa likwidacji spółdzielni, lecz dzięki umiejętnej pracy zarządu, a szczególnie ob. Pawła Panglisza, oraz rady nadzorczej z prezesem ks. dr. Domańskim na czele zażegnano niebezpieczeństwo i spółdzielnia kontynuowała bez przerwy pracę swoją.

Ciężki okres przechodził Bank Ludowy w 1931 roku, kiedy załamał się niemiecki Danatbank. Był to jeden z głównych banków niemieckich, który spowodował załamanie się wielu banków mniejszych. Na poratowanie niemieckich banków spółdzielczych wyasygnowano wówczas 350 milionów marek. Polskie banki spółdzielcze w Niemczech się nie załamały i przetrwały ten okres bez obcej pomocy.

W roku 1939 tworzyli zarząd spółdzielni: Jan Kocik, dyr. banku, który urząd ten od 1927 r. piastował, tj. 12 lat; Izidor Maćkiewicz, były kierownik Dzielnicy V Związku Polaków w Niemczech Roman Kołodziej, organista i kierownik „Rolnika”. Prezesem rady nadzorczej był w tym czasie od r. 1936 dr. Jerzy Kostenecki, adwokat w Złotowie, obecnie w Szczecinie.

Przed wybuchem wojny dnia 25. 8. 1939 r. zaarrestowały władze hitlerowskie cały zarząd banku i prezesa rady nadzorczej. Wszystkich osadzono w obozie koncentracyjnym, gdzie do wyzwolenia przetrwali z wyjątkiem śp. Romana Kołodzieja.

którego hitlerowcy zamęczyli. Spółdzielnia została zlikwidowana przez władze hitlerowskie.

Wkładów oszczędnościowych nie wypłacano, natomiast rygorystycznie przystąpiono do ściągania pretensji banku, likwidując równocześnie stan posiadania dłużników Polaków przez subhasty. Wszelkie akta banku i bogata biblioteka fachowa zaginęły bez śladu.

Od założenia należała spółdzielnia do Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych w Poznaniu do 1922 r. Ze związku tego musiała spółdzielnia wystąpić, gdyż po ustaleniu granicy polsko-niemieckiej pozostał Złotów po stronie niemieckiej. Od tego czasu nie należał Bank Ludowy w Złotowie do żadnego związku aż do r. 1927. Od tego czasu należał do Związku „Spółdzielni Śląskich w Niemczech i do „Revisionsverband gewerblicher Genossenschaft zu Berlin”. Na skutek kilkuletnich starań Związku Polaków w Niemczech uzyskały spółdzielnie polskie prawo rewizyjne. Zjednoczono wszystkie spółdzielnie polskie na terenie Rzeszy Niemieckiej w Związku Polskich Spółdzielni w Niemczech z siedzibą najpierw w Opolu, a później w Wrocławiu. Prezesem tego Związku był ks. dr. Domański, a kierownikiem Stefan Szczepaniak.

O rozwoju i sile gospodarczej Banku Ludowego w Złotowie świadczą następujące cyfry: W roku 1902 liczyła spółdzielnia 64 członków i 506-mk niem. wpłaconych udziałów. W r. 1905 zakupiła nom. 5000.— mk. akcji tworzącego się Banku Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu. Największy swój rozkwit miała spółdzielnia w 1914 r. udziałów 15.918— mk. rk. weksli 957.600.— mk. funduszy i rezerw 24.000.— mk. niem. Członków liczyła spółdzielnia 598. W roku 1914 wybudowała spółdzielnia swój własny dom bankowy 3-piętrowy kosztem 100.000.— mk. niestety zniszczony przez działania wojenne. W 1932 r. nabył bank w drodze subhasty cegielnię (obecnie nie istniejąca) i gospodarstwo rolne 18 ha w Złotowie. Z całego dorobku banku pozostało li tylko gospodarstwo.

Należy zaznaczyć, że Bank Ludowy w Złotowie stale podkreślał swój charakter polski. Od za-

łożenia aż do 1939 r. prowadził swoje księgi i protokoły Zarządu i Rady Nadzorczej tylko w języku polskim. Członkami spółdzielni byli tylko Polacy.

W życiu gospodarczym i narodowym ludu polskiego Ziemi Złotowskiej odegrał Bank Ludowy decydującą rolę, a szczególnie w okresie od 1918 roku do 1939 roku.

Na mocy traktatu wersalskiego przyłączono do Polski 61.616.87.49 ha ca 40 proc obszaru powiatu złotowskiego z 3 miasteczkami (Wiebork, Sepólno i Kamień) oraz 49 gmin wiejskich i 14 folwarków. Przy Niemczech pozostało 91.436.70.46 ha z 2 miastami (Złotów i Krajenka) oraz 63 gmin wiejskich, 11 obszarów dworskich i 21 folwarków.

W 1919 r. polscy obszarnicy sprzedali Niemcom majątki swoje ogólnego obszaru przeszło 7.500 morgów i wyprowadzili się do Polski. W rekach chłopów polskiego pozostało przeszło 20.000 morgów ziemi. Lud polski usłuchał głosu swego przewodcy ks. dr. Domańskiego, że to ziemię polską, których nie wolno opuszczać. W obronie tej ziemi w tym najcięższym okresie gwałtownej germanizacji stał Bank Ludowy na straży sprawy polskiej. Bronił i wspomagał nie tylko chłopów na jego zagrodzie ale także polskiej placówki gospodarczej na Ziemi Złotowskiej, spółdzielnię rolniczo-handlową „Rolnik” w Złotowie, założoną 1906 r. działającą bez przerwy do 1939 r. tj. do czasu likwidacji przez władze hitlerowskie.

Spółdzielczość na ziemi Złotowskiej przyczyniła się również poważnie do utrwalenia polskiego życia kulturalnego i oświatowego. Na salce Banku Ludowego odbywały się zebrania Związku Polaków, wykłady, konferencje, wystawy i inne imprezy. Na Ziemi Złotowskiej istniało 21 szkół polskich i 9 ochronek polskich. Należy podkreślić, że żaden teren z ludnością polską w Rzeszy Niemieckiej nie mógł się takim sukcesem poszczycić.

W tworzeniu i utrzymaniu tych szkół i ochronek, stworzonych na zagrodzie polskiego chłopca, udzielił Bank Ludowy poważnej pomocy. Trzeba podkreślić, że mimo różnych szykan ze strony władz i chlebobodawców niemieckich, posyłał Polak malarz i robotnik polski dzieci swoje do szkół polskich.

O wysokim poczuciu narodowym ludu tutejszego świadczy fakt, że po ustaleniu granicy niemieckiej w 1919 r. i przydzieleniu Złotowa do Rzeszy Niemieckiej subskrybowano w Banku Ludowym na pożyczkę na fundusz skarbu polskiego poważne kwoty pieniężne. Zwaloryzowana wartość tej subskrypcji wynosiła nominalnie ca. 300.000.— zł. pożyczki konwersyjnej.

Straciwszy swój dorobek w ostatniej wojnie, a szczególnie swój własny dom bankowy, przystąpił Bank Ludowy ponownie do pracy w odbudowie życia gospodarczego powiatu złotowskiego, już teraz w wolnej Ojczyźnie.

Bank Ludowy w Złotowie, reaktywowany dnia 15 lipca 1945 r. jest pierwszą spółdzielnią przedwojenną, która swoją pracę na Ziemiach Odzyskanych wznowiła.

Otrzymałszy pierwszy kredyt w wysokości 300.000.— zł. w Centralnej Kasie Spółek Roln. w Toruniu, rozpoczął Bank Ludowy w Złotowie działalność swoją dnia 1 października 1945 r.

Brak nieruchomości własnej i mała rentowność w operacjach finansowych utrudniały poważnie korzystny rozwój spółdzielni. Dalszych kredytów rolniczych i osadniczych udzielił Państw. Bank Rolny, celem zagospodarowania powiatu. Rozprowadzenie tych kredytów powierzono Bankowi Ludowemu. W powiecie złotowskim osiedliło się 7,9 proc. repatriantów i 77 proc. osiedleńców. Dotychczasowa liczba gospodarstw zajętych wynosi 4183. W odbudowie i zagospodarowaniu zagród udzielił Bank Ludowy pierwszej pomocy przybyłym repatriantom i osadnikom. Spółdzielnia liczy obecnie 380 członków a wpłacone udziały wynoszą 227.865.— W odbudowie życia gospodarczego powiatu złotowskiego stanął Bank Ludowy w pierwszym szeregu, jako wypróbowany bojownik w obronie każdej pędzi ziemi i zagrody chłop polskiego w długoletniej walce o polskość tej ziemi. Wierny swojej tradycji krzewi ideę pracy i spółdzielczości i wspomaga wysiłki zmierzające ku odbudowie życia gospodarczego Polski.

W dniu 16 stycznia 1947 r. obchodził Bank Ludowy w Złotowie 45 rocznicę swego istnienia. Dzień ten zamyka okres walki o polskość ziemi złotowskiej.

WIADOMOSCI LIGI MORSKIEJ OKRĘGU SZCZECIŃSKIEGO

GDZIE TWORZYĆ KOŁA LIGI MORSKIEJ

W związku z licznymi zapytowaniami co do sposobu organizowania ogniw Ligi Morskiej Zarząd Okręgu Ligi Morskiej komunikuje, że:

- 1) Ogniwo Ligi Morskiej może i powinno powstać w każdym zakładzie pracy, gimnazjum, stowarzyszeniu, urzędzie, przy każdej instytucji, szkole, organizacji i t. p.
- 2) Najmniejszym ogniwem Ligi Morskiej jest Koło.
- 3) Koło powstaje z chwilą zgłoszenia przez organizatora(ów) listy, obejmującej nie mniej niż 15 osób.
- 4) Listy należy zgłaszać w przynależnym terytorialnie Zarządzie Obwodowym Ligi Morskiej. Listę może złożyć każdy, kto pragnie i potrafi rozbudowywać pracę Ligi Morskiej.
- 5) Z chwilą zgłoszenia Koła—organizatorzy otrzymują wszelkie potrzebne druki i instrukcje, pisma, informacje i t. p.

SPRAWA SPRZĘTU ŻEGLARSKIEGO

Została uregulowana sprawa rozdziału remanentu poniemieckiego sprzętu żeglarskiego.

Wszelki sprzęt sportowo-wodny zarządzaniem Ministra Ziemi Odzyskanych przeszedł w wyłączną dyspozycję Wojewódzkiego Urzędu WF i PW.

Tak przeto sprawa, która dotychczas powodowała wiele kłopotów i zamętu wśród amatorów żeglarsstwa znalazła rozwiązanie.

Na podstawie wspomnianego zarządzenia wszystkie sprzęt wodny zostanie przejęty z rąk dotychczasowych użytkowników, porejestrowany i skolei przydzielony przez Woj. Urząd WF i PW tylko organizacjom sportów wodnych.

Naturalnie, że Woj. Urząd WF i PW przydzielać będzie zabezpieczony i wyremontowany sprzęt w w pierwszym rzędzie tym organizacjom, do których należy dotychczasowy użytkownik.

Po odbytej przy udziale zainteresowanych klubów i instytucji konferencji — Woj. Urząd WF i PW przystąpił do szybkiego zinwentaryzowania sprzętu na terenie województwa. Celem szybkiego ukończenia tej akcji zgłosiła swoją pomoc i Liga Morska.

Dlatego Zarząd Okręgu wzywa wszystkie ognia LM do natychmiastowego szczegółowego przeszukania terenu oraz zinwentaryzowania sprzętu.

Wykazy inwentarzowe dla uzyskania formalnego przydziału — prosimy poprzez Zarządy Oddziałów — kierować do Zarządu Okręgu.

Jednocześnie powiadamia się, że wszelki sprzęt, przydzielony Lidze Morskiej należeć będzie do klubu żeglarskiego Ligi Morskiej „Gryf”. Statut klubu „Gryf” można otrzymać w Biurze Okręgu Ligi Morskiej.

Daje się już zauważyć, że Liga Morska ze swoim wydziałem szkoleniowym, Drużynami Młodzieży Morskiej, wspomnianym klubem oraz fachowcami wybije się na czoło tuł. organizacji „nawodnych”.

KOMISJE KOORDYNACYJNE

Zarząd Okręgu Ligi Morskiej — niezależnie od przesłanych do Zarządów Obwodowych regulaminów i okólników — podaje do ogólnej wiadomości, że zostają powołane do życia wojewódzkie i powiatowe Komisje Koordynacji prac instytucji społecznych.

Komisje te mają na celu poza współpracą w „realizacji zadań o charakterze ogólnopanstwowym, społecznym i ideowym” — koordynację poczynić, a także usunięcie tarć międzyorganizacyjnych w terenie.

Zarządy Obwodowe Ligi Morskiej zechcą podjąć inicjatywę utworzenia tego ze wszelkich miar potrzebnego organu — o ile żadna z niżej wymienionych organizacji nie poczyniła jakichkolwiek w tym względzie kroków.

Komisje Koordynacyjne tworzą (po jednym) upoważnieni przedstawiciele zarządów następujących organizacji:

- 1) Związku Uczestników Walki Zbrojnej o Niepodległość i Demokrację.
- 2) Związku Inwalidów Wojennych.
- 3) Związku Osadników Wojskowych.
- 4) Polskiego Czerwonego Krzyża.
- 5) Towarzystwa Przyjaciół Żołnierza.
- 6) Ligi Morskiej i innych organizacji, które przystąpią do Komisji Koordynacyjnej.

Jasnym jest też, że żadna z wchodzących w skład Komisji Koordynacyjnej — organizacji nie traci nic ze swej statutowej suwerenności.

Utworzenie Komisji jako będącej bardzo na czasie należy powitać z całym uznaniem.

KRONIKA KULTURALNA POMORZA ZACHODNIEGO

Po wyborach.

Szczecin, podobnie jak i całe Pomorze Zachodnie, był przez kilka tygodni w gorącej przedwyborczej, która odsuwała w cień wszelkie inne sprawy. Nie można się temu dziwić. Nastawienie przedwyborcze w Polsce Centralnej miało nieco inny kolor niż u nas, na Pomorzu Zachodnim. Znajdujemy się tu zaledwie 15 kilometrów od granicy niemieckiej i na ziemię tę, w obliczu nadchodzącej Konferencji Moskiewskiej w sprawie wschodnich niemieckich granic, zwrócone są oczy całej Europy. Biorąc zagadnienie z tego punktu widzenia należy z uznaniem podkreślić stanowisko większości stronnictw politycznych, które tu, na Ziemiach Zachodnich, szły we wspólnym Bloku. Te same obywatelskie postawy wykazały wszystkie instytucje kulturalne Pomorza Zachodniego, pomagając Blokowi Demokratycznemu w okresie przedwyborczym także na odcinku artystycznym. I tak — Klub Literacko-Artystyczny urządził odczyty w Szczecinie i w innych miastach Pomorza Zachodniego na tematy społeczno-gospodarcze p. t. „Budujemy biały dom”, oba zaś teatry zawodowe w Szczecinie i w Słupsku wysłały w teren brady artystyczne, które w atrakcyjnej formie artystycznej propagowały ważność spraw wyborczych. Co ciekawsze, oba te teatry, nie pozostając na ogół ze sobą w najprzejawniejszej atmosferze, złożyły sobie wzajemny ułkon w formie wzajemnego użyczenia swych siedzib, na gościnne występy — teatr „Komedia Muzyczna” w Słupsku, Teatr Miejski ze Słupska w „Komedii Muzycznej”. Nie wyłączył się też z akcji przedwyborczej dwutygodnik „Szczecin”, poświęcając na swych łamach dużo miejsca sprawom, na ogół obcym założeniom, które nasze pismo chce realizować jako dwutygodnik miasta morską o charakterze kulturalno-społecznym.

Sprawy wyborów nie przysłuszyły jednak całkowicie spraw kulturalnych i artystycznych. Świadczy to nie tylko o ich potrzebie na tym terenie, ale także o coraz większej inicjatywie czynników interesujących się tymi zagadnieniami.

Prace Klubu Literacko-Artystycznego

Najruchliwszy pod tym względem okazał się Klub Literacko-Artystyczny w Szczecinie. Zdołał on zorganizować kilkanaście ciekawych i ważnych imprez artystycznych. Już sam przegląd poruszanych dotychczas tematów świadczy o przemyślanej linii programowej tej instytucji. Dotychczas bowiem ogłoszono następujące odczyty, względnie urządzono wieczory dyskusyjne, połączone zawsze z częścią koncertową: „Zagadnienia kulturalne Pomorza Zachodniego”, „Zabytki słowiańskie na Pomorzu Zachodnim”, „W stulecie urodzin Sienkiewicza”, „Teatr i jego zadanie”, „Turniej recytatorski”, „Walcymy o Bibliotekę Miejską”, „Nowe drogi — nowe idee” oraz dnia 9 stycznia przedstawiono publiczności szczecińskiej dwóch naszych pisarzy, którzy osiedlili się na stałe w Szczecinie — Jana Papugę, autora „Szczurów morskich” oraz Marię Boniecką. Zamierzenia Klubu na najbliższą przyszłość zasługują również na uwagę. Klub urządził w najbliższym czasie dwie interesujące imprezy: „Turniej recytatorski” dla amatorów oraz „Turniej muzyczny” dla autorów, którzy nie wydali dotychczas żadnych utworów muzycznych i dla wykonawców muzycznych, nie występujących zawodowo. Te imprezy Klubu mają na celu wyszukanie nowych talentów na odcinku recytatorskim i muzycznym oraz ułatwienie im występów na szerszej arenie. Klub zapowiada również przyjazd Gustawa Morcinka, znanego pisarza śląskiego, któremu zamierza urządzić wieczór autorski. Byłoby dobrze ażeby Klub rozszerzył swą działalność także na inne ośrodki Pomorza Zachodniego przez założenie w nich swych pododdziałów.

TOWARZYSTWO NAUKOWE W SŁUPSKU

Najlepiej pod tym względem przedstawia się Słupsk, gdzie filia Klubu może być stworzona najszybciej. Na razie działa w Słupsku Towarzystwo Naukowe. W innych miejscowościach sprawa przedstawia się gorzej, niemniej jednak i tu daje się zauważyć znaczniejsze niż

dotąd ożywienie na polu kulturalnym. Urządza się — na przykład w Gryficach odczyty i koncerty, wystawia się w Choszczynie amatorskimi siłami przedstawienia, wszelkie zaś gościnne występy zawodowych artystów cieszą się dużym powodzeniem, jak to można było zaobserwować w Gryficach czy Trzebiatowie na „Wieczorze recytatorskim” Łukasza Łukasiewicza.

MUZYKA

Znacznie słabiej, aniżeli na tych dwóch odcinkach: literackim i teatralnym — przedstawia się w ubiegłym miesiącu ruch muzyczny. Jedyną godną zanotowania pozycją były koncerty popularne Polskiego Radia i Związku Muzyków.

SPRAWA BIBLIOTEKI MIEJSKIEJ W SZCZECINIE

Na tym miejscu należałoby jeszcze wspomnieć o charakterystycznym wydarzeniu, dotyczącym Biblioteki Miejskiej w Szczecinie. Biblioteka ta zawiera cenny zbiór około 300.000 książek we wszystkich językach oraz 20.000 starodruków i cennych inkunabułów. Pomimo rozpaczyliwych wprost wysiłków kierownictwa Biblioteki Miejskiej u odpowiednich władz w Warszawie i Zarządzie Miejskim w Szczecinie, sprawa pomocy materialnej dla Biblioteki stała się na martwym punkcie. Dopiero publiczna dyskusja doprowadziła w ostatnich tygodniach do radykalnej zmiany sytuacji. Jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej spłynęły do Biblioteki wszystkie subwencje.

PLASTYKA

W dziale plastyki wymienić należy wystawę Związku Zawodowego Plastyków. W wystawie tej wzięło udział 14 plastyków, w tym 2 rzeźbiarzy. Wystawiono 82 prace. Na wystawie zakupiono prac na 90.000 zł. Nagrody wynosiły 33.000 zł. (T.S.)

Spółdzielczość Pomorza Zachodniego

pod redakcją wicedyrektora Związku Rewizyjnego
Spółdzielni R. P. Okręgu Pomorskiego Al. Kollajtisa

Przydział samochodów dla spółdzielni

Wszelkie przydziały samochodów, częściej zamiennych i ogumień dla spółdzielni zostały zcentralizowane w Związku Rewizyjnym Spółdzielni R. P. za pośrednictwem okręgów.

Przydziały opon i części zamiennych odbywać się będą co kwartał. Pierwsze zapotrzebowanie należy zgłosić do 20 lutego br. wykazując najniezbędniejsze braki do uzupełnienia, gdyż z powodu małych zasobów ogumienia i części zamiennych, będą realizowane tylko zapotrzebowania najpilniejsze.

Zapotrzebowanie na samochody należy zgłosić w tym samym terminie (w 2 egz.). Obecna cena samochodu ciężarowego wynosi od 300 do 800 tysięcy złotych. Nie przewiduje się przydziału benzyny po cenie urzędowej. Benzynę można nabywać po cenie komercyjnej w dowolnej ilości w miejscowych oddziałach C.P.N.

W związku z powierzona Związkowi Rewizyjnemu akcją rozdzielnictwa taboru mechanicznego wszystkie spółdzielnie posiadające samochody zobowiązane zostały do niezwłocznego zgłoszenia pod adresem Centrali Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. — Referat Samochodowy w Warszawie, ul. Kopernika 30 — następujących danych:

- marka samochodu i numer rejestracyjny,
- osobowy, ciężarowy (tonaż),
- pochođenje samochodu,
(przydział UNRRA, pomiejski itp.)
- wymiary opon,
- krótki opis stanu technicznego,
(czy na chodzie, jeżeli nie, czy nadaje się do remontu).

Kurs dla powiatowych instruktorów spółdzielni uczniowskich

Celem rozkrzewienia ruchu spółdzielczego wśród młodzieży szkolnej Związek Rewizyjny Spółdzielni R. P. w porozumieniu z Kuratorium Szkolnym rozpoczyna w dniu 6 lutego br. w Szczecinie ośmiodniowy kurs przeszkoleniowy dla instruktorów spółdzielni uczniowskich. W kursie wezmą udział wytypowani przez władze szkolne w każdym powiecie kandydaci z pośród nauczycielstwa, którzy następnie zajmą się organizacją spółdzielni uczniowskich na terenie szkół i działalnością patronacką.

Kurs dla rachmistrzów spółdzielni

W dążeniu do usprawnienia pracy i uzupełnienia kwalifikacji pracowników spółdzielczych Związek Rewizyjny Spółdzielni R. P. Okręg Szczeciński kontynuuje cykl rozpoczęty w roku ubiegłym krótkoterminowych kursów szkoleniowych.

W dniu 18 lutego br. rozpoczną się w Szczecinie 2 równoległe ośmiodniowe kursy dla rachmistrzów gminnych spółdzielni Samopomocy Chłopskiej oraz spółdzielni wojskowych na Pomorzu Zachodnim.

Wobec spodziewanego dużego napływu kandydatów na kurs pożądanę są zgłoszenia w wcześniejszych terminach.

Wyróżnione Spółdzielnie Pomorza Zachodniego

Szwecja nadesłała do Polski jako dar dla spółdzielni polskich 200 wag uchylnych i 100 kas rejestracyjnych.

Komisja w Szczecinie w składzie przedstawicieli Wojewódzkiej Rady Spółdzielczej Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. i Związku Gospodarczego Spółdzielni R. P. „Społem” z przydzielonej ilości na Pomorze Zachodnie przynależała dary kierując się uznaniem dla wzorowej i wybitnej pracy spółdzielczej — następującym spółdzielniom: 1. Gminnej Spółdzielni „Samopomocy Chłopskiej” w Baniach pow. Gryfin 2. Spółdzielni Spożywców „Jedność” w Goleniowie pow. Nowogard 3. Spółdzielni Spożywców „Pionier” w Koszalinie 4. Spółdzielni Spożywców „Jedność” w Myśliborzu 5. Spółdzielni Spożywców „Lwówianka” w Starogardzie 6. Spółdzielni Spożywców „Robotnik” w Szczecinie 7. Spółdzielni Spożywców „Robotnik” w Szczecinku.

Przekazywanie spółdzielczości przedsiębiorstw przejętych na własność państwa

W dniu 28 grudnia 46 r. został ogłoszony w Dzienniku Ustaw Nr. 71 dekret z dnia 6. 12. 46 r. o przekazywaniu przez państwo mienia nierolniczego na obszarze Ziemi Odzyskanych i byłego Wolnego Miasta Gdańska oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28.11.46 r. o trybie postępowania przy przekazywaniu organizacjom spółdzielczym przedsiębiorstw przejętych na własność państwa.

Władze spółdzielni winny ze względu na obowiązujące terminy niezwłocznie i jak najgruntowniej zapoznać się z tekstem powyższych przepisów. W szczególności zwraca się uwagę na konieczność posiadania odpisu z rejestru spółdzielni w sadzie okręgowym oraz zgłoszenie odpowiednich wniosków do Związku Rewizyjnego Spółdzielni, celem zaopiniowania.

Ogólnokrajowy spis spółdzielczy

W miesiącu styczniu br. zostanie przeprowadzony na terenie całego kraju dokładny spis mający na celu uzyskanie danych o stanie i działalności czynnych spółdzielni na dzień 1 stycznia 1947 r. jako podstawy do oceny sił potencjalnych i dynamicznych ruchu spółdzielczego w Polsce.

Wszystkie spółdzielnie Pomorza Zachodniego zostały już zaopatrzone w odpowiednie drukarki, które mają być przesłane do Okręgu Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. w Szczecinie, ul. Felczaka 17.

Spółdzielnie, które przy wypełnieniu druków spisanych napotykały zasadnicze trudności mogą uzyskać pomoc w najbliższej placówce Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. względnie u oddziałowego instruktora spółdzielczego przy Związku Gospodarczym Spółdzielni R. P. „Społem”.

FOTO - ALMA

Zakład fotografii artystycznej

Zdjęcia portretowe, wizytowe i wykazowe
Specjalność: zdjęcia dla dzieci

Uwaga: foto-amatorzy służymy fachową poradą, wykonujemy solidnie każdą pracę amatorską

ALOJZY MACIEJEWSKI

Szczecin, ul. Ledóchowskiego nr. 12

HURTOWNIA PAPIERU

ALEKSANDER JAKUBOWSKI

SZCZECIN, ul. MAŁKOWSKIEGO 26
wejście z ul. Bogusława Tel. 543

Artykuły szkolne i biurowe
papiery pakowe - art. poligraficzne

Własne nakłady gier towarzyskich

Wysyłamy również na prowincję

SPRZEDAŻ TYLKO HURTOWA