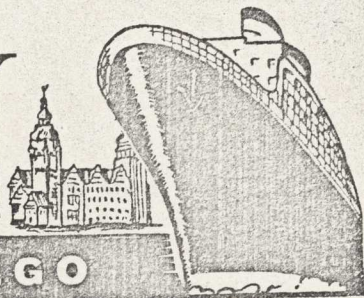


SZCZECIN



TYGODNIK MIASTA MORSKIEGO

ROK I.

SZCZECIN, DNIA 20 SIERPANIA 1946 R.

NR. 9-10

Podstawy rozliczenia

Burza uczuć, głównie nienawiści i chęci odwetu, jaka w stosunku Polaków do Niemców do zenitu doszła w okresie okupacji, od pewnego czasu ma wyraźną tendencję do uciszenia się. Nie jest to samo w sobie niczym zdecydowanie złym. Pasja niewątpliwie nie sprzyja systematyczności życia i pracy, a te elementy niewątpliwie winny coraz to wyraźniej panować w polskim życiu.

Ale i z drugiej strony: odrzucenie metody odruchu i namietności w traktowaniu jakiego problemu politycznego, nie może jeszcze problemu tego dewaluować. W naszych warunkach nic nie może zdewaluować problemu, który w dziejach ma stale otwarty „rachunek bieżący” na przestrzeni tysiąca lat, nic nie może zepchnąć na plan dalszy sprawy, która z całą pewnością winna stale być strzałką kompasową dla oceny przez nas sytuacji politycznej.

Niestety naród nasz ma małe zdolności do chłodnego i kalkulacyjnego traktowania problemów politycznych. Nasze nastawienie antyniemieckie ma w zbyt wielkiej mierze charakter deklaratywny: jesteście w zasadzie (kiedy o tym mowa lub kiedy nam się to przypomni) nastawieni wrogo do Niemiec. Przypomina nam się to przy różnych okazjach, gdy dochodzą do nas słuchy o montowaniu się nowego państwa niemieckiego, gdy głosy ze świata przynoszą dowody na polityczną naiwność lub perfidię sprzymierzonych okupantów w stosunku do powalonych Niemiec, gdy jakiś proces polityczny nasunie wspomnienia.

Najpoważniejsze i najbardziej trwałe w naszym systemie politycznym sprawy stają się w ten sposób tylko fragmentarycznym przedmiotem naszego zainteresowania.

Zainteresowanie to jest przy tym nazbyt często całkiem powierzchowne. W jakże wielu wypadkach i dla jak wielu z pośród nas wystarczy jakiś wyrok skazujący jednego zbrodniarza niemieckiego, ostrą wypowiedź polityką przeciwko Niemcom, czy inny równie drobny wypadek, by chwilowo nasze zadania na odcinku rozwiązywania problemu niemieckiego zaspokoić, by wpoić w nas zupełnie złudne przekonanie, że sprawa walki z niemieczyzną rozwija się prawidłowo i z dostatecznym natężeniem.

Z tych wszystkich przyczyn, dla tych wszystkich wrodzonych nam, a częściowo nabytych przez nasze fatalne warunki istnienia słabości i słabostek, trzeba stale przypominać o tym, co w zagadnieniu walki i niekończącej się ani też nie skończonej rozrywki polsko-niemieckiej jest stanowczo najważniejsze. Najważniejsze to to, że walka polsko-niemiecka ma charakter najbardziej masowy, więcej ma charakter między narodami powszechny.

Jeżeli tak jest, to oczywista jest też rzecz, że w walce tej liczyć i sumować musimy wszystkie te siły, które na wyniku rozgrywki przy tak jej powszechnym charakterze mogą zaważyć.

Żadnym rozwiązaniem dla nas nie może być mniej lub więcej powierzchowne zdarcie z dzisiejszych Niemiec powłoki hitlerowskiej. My wiemy z całkowitą pewnością, że nie w „nazich”, lecz w narodzie niemieckim leży zło i niebezpieczeństwo. Wiemy, że diagnozę jedynie trafną postawił już po I-szej wojnie światowej Clemenceau, twierdząc, że nie będzie w Europie spokoju, dopóki nie będzie w niej o 20 milionów mniej Niemców.

Zwycięstwo nad Niemcami może się łatwo okazać zwycięstwem pyrusowym. Zasadniczo pokonane Niemcy łatwo stosunkowo mogłyby w wyniku strat wojennych wyjść mniej poszkodowane niż państwa je zwyciężające, a w szczególności Polska. Dotyczyć to będzie przede wszystkim dwóch podstawowych elementów siły: człowieka i majątku. Zarówno w pierwszym, jak i w drugim — wojna dała Niemcom ster ich własnych losów i losów naszych. Z możliwości tych zrobili oni najstraszniejszy użytek podważając substancję biologiczną narodu polskiego i niszcząc jakiegokolwiek podstawy jego bytu materialnego. Równocześnie całą Europę zmobilizowano dla wzmocnienia niemieczyny.

Stworzyło to dysproporcje, których dziś nie wyrównuje. O ile na koncie naszych strat są setki tysięcy i miliony ludzi zmarłych, lub fizycznie zniszczonych obozami koncentracyjnymi — to po stronie strat niemieckich za ostatni okres wojenny jest 500 (!) wyroków skazujących za zbrodnie wojenne. Tysiące dalszych zbrodniarzy wojennych aklimatyzuje się w nowych warunkach. Wiemy, że te tysiące stanowią stale gotowy re-

Dziś w numerze: **SZCZECIN — PORT MORSKI**

zerwoar ludzi dla nowych garniturów personalnych oczekiwanej czwartej rzeszy.

Nic innego nie będzie mogło częściowo uspokoić naszych obaw i nic innego nie będzie mogło zaspokoić naszych żądań, jako zwycięzów we wojnie — jak tylko taka sytuacja, w której będziemy pewni, że czas działa na naszą korzyść, jeżeli chodzi o wzajemny układ sił Polski i Niemiec, a więc po wieczną czasy narodów wrogich i walczących ze sobą.

Pod względem rozwoju sytuacji ludnościowej musimy dążyć do tego, by w najkrótszym czasie wyprzedzić Niemcy nie tylko w cyfrach względnych, ale i w cyfrach bezwzględnych. Trzeba domagać się tego i dopilnować, by standard życia

wy ludności niemieckiej ukształtował się wyraźnie i na długi czas poniżej standardu ludności polskiej. Tak samo, jak ewolucja struktury gospodarczej w Polsce przesuwa Polskę z grupy państw o przeważająco rolniczym charakterze, do grupy państw o typie rolniczo-przemysłowym, tak samo i w tym samym czasie w Niemczech musi następować szeroko zakrojona akcja przemysłowego rozbrojenia kraju. Tylko takie elementy dawać nam będą względne przeświadczenie, że czas „jest po naszej stronie”. Realizacji tych przesłanek rozliczenia politycznego z Niemcami strzec musi nasza polityka wewnętrzna i zagraniczna wszelkimi stojącymi jej do dyspozycji środkami.

Roman Łyczywek

„ROXY”

Teatr Polski pod kierownictwem Br. Skąpskiego dał czwartą z kolei premierę. Wystawiono „Roxy”, amerykańską komedię w reżyserii i tłumaczeniu Teof. Trzecińskiego. Udział wzięli aktorzy wrocławscy i szczecińscy z p. Zaklicką Jadwigą w roli głównej. „Roxy” jest wprawdzie komedią pozbawioną głębszych problemów, ale doskonały humor i zabawna akcja tej komedii a przede wszystkim świetna gra wrocławskich aktorów każą zapomnieć o tym i oddać się całkowicie beztróskiemu nastrojowi tej popularnej sztuki. Już przed wojną stanowiła „Roxy” przy dobrej reżyserii trwałą pozycję repertuarową i dziś cieszy się powodzeniem w wielu miastach Polski.

I tym bowiem razem p. Zaklicka potrafiła z postaci „Roxy” wyczarować urok i wdzięk dziewczęcia - kopcieszka, które pewnego dnia zaczyna się buntować przeciwko przytłaczającemu ją autorytetowi szczęśliwej siostry i szukać dróg, mogących jej zapewnić powodzenie w miłości. Doskonała gra p. Zaklickiej, subtelne wycieniowanie każdego nastroju, a nawet pamięciowe opanowanie tekstu dały wyrazistą kreację, jakiej nie widzieliśmy jeszcze na scenie szczecińskiej.

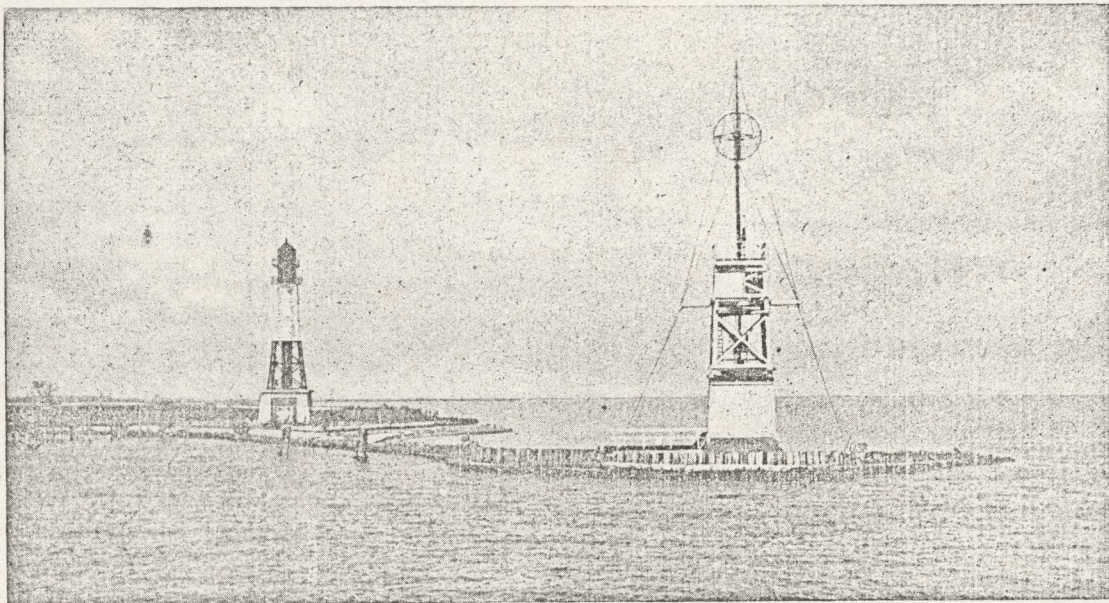
Aktorem o nieprzeciętnych zdolnościach okazał się też p. Possart, jako Tonny Anderson. Młody ten aktor doskonale wczuł się w rolę młodzieńca, który pewną marzycielkość i gapiowatość łączy z typowo amerykańskim sprytem do interesu i szczęśliwym w końcu pechem w miłości. Aktorem w każdym calu był też Al. Łodziński jako papa Harrington. Potrafił on nawet z banalnej sytuacji wykrzesać iskry prawdziwego humoru, choć dawał się nieraz ponieść z łatwością z jaką panował nad każdą sytuacją (np. powtórzenie jednego z „aforyzmów” „Roxy” nie w sposób bezwiedny, ale świadomy) P. Bracka jako mama Harrington, słabsza w I akcie, wykazała jednak w następnych, że jest wyraźną indywidualnością aktorską. W ogóle aktorzy wrocławscy zaprezentowali się jak najlepiej. Na tym tle gorzej wypadli artyści szczecińscy. Radwańska Kr. jako zazdrosna i złośliwa Grace włożyła dużo wysiłku w swoją rolę, jednakże nie dysponuje jeszcze taką skalą głosu i doświadczenia, które by jej umożliwiły wyjście poza przeciętną poprawność. Zawód sprawiła też p. Karvna Waśkiewicz w epizodycznej roli Mary z trudem pokrywając treść i niepewność. To samo można powiedzieć o p. Alwinie, nie umiejacej się jeszcze poruszać na scenie. Aktorzy szczecińscy powinni więcej pracować nad sobą i nie poprzestawać na tzw. talencie. Piękne kostiumy podkreślały wrażenie tej miłej i pogodnej sztuki. W całości biorąc przedstawienie było na

poziomie naprawdę nieprzeciętnym. Panu dyr. Skąpskiemu, kierownikowi Teatru Polskiego należy się dlatego szczególne uznanie, że wykorzystując swoją popularność w świecie aktorskim zdołał sprowadzić do Szczecina tak dobry zespół. Przedstawieniem „Roxy” przysłużył się p. Skąpski dobrze spopularyzowaniu Teatru Polskiego wśród publiczności szczecińskiej.

Na marginesie „Manewrów miłosnych”

Wystawiając „Manewry miłosne”, bezpretensjonalną trzyaktową komedię muzyczną Turskiego, zrobił dyr. Skąpski duże ustępstwo na rzecz tzw. szerokiej publiczności. Sztuka ta bowiem, pozbawiona większych ambicji artystycznych, przypadła bardzo do smaku publiczności szczecińskiej, która tłumnie zapełniła salę Teatru Polskiego. Nie należy z tego powodu załamywać rąk, gdyż procent tego rodzaju sztuk jest w programie Teatru Polskiego bardzo mały, poza tym chodzi o związaną jak najszerzej rzeszę publiczności z teatrem. Amator „Manewrów miłosnych” pójdzie na pewno na „Roxy”, a zobaczywszy „Roxy” zawędruje na poważniejszą sztukę. Ale nawet dla bardziej wybrednych zwolenników Melpomeny stanowią „Manewry miłosne” miłe urozmaicenie repertuarowe, dając możliwość zobaczenia — po farsie i komedii satyrycznej — komedii muzycznej. Z aktorów „rasowa” gre pokazał właściwie tylko p. Michelski W., doskonały, pełen scenicznego temperamentu aktor. Inni, z wyjątkiem p. Grota, który na scenę dostał się przedwcześnie, poprawni. Niewątpliwie, że gdyby ta komedia uzyskała odpowiednią oprawę muzyczną oraz wyższy poziom gry u niektórych aktorów, byłaby naprawdę miłym spektaklem. Trudno jednak winić o to Dyрекcję, która na razie nie posiada własnej orkiestry, aktorów zaś powoli, ale stale uzupełnia nowymi siłami. I tu właśnie tkwi zagadnienie, które należy otworzyć i odważnie poruszyć. Szczecin rozwiła się coraz bardziej. Tego pechu do rozwoju, szczególnie na polu kulturalnym, nie wolno nam zanurzać. Czynniki kierownicze powinny wszelkimi siłami ściągać do Szczecina każdą wartościowszą jednostkę, tępić natomiast uniwersalistycznych nieuków. Na pocieszenie można tylko jedno stwierdzić. O ile dzisiejszy Szczecin znosi jeszcze pewne zera umysłowe, to Szczecin jutrzejszy zmiecie je z powierzchni kulturalnej. Po prostu siła rozwoju duchowego wyrzuci ich za burzę życia kulturalnego. Takie jest bowiem prawo rozwoju, na które nie pomoże biednym zrom żadna protekcja!

Stanisław Telega



Wjazd do Zatoki Szczecińskiej.

W tym roku nadchodzi okres regeneracji Szczecina

W numerze trzecim „Morskiego Przeglądu Gospodarczego” jaki się ukazuje w Gdyni znajduje się artykuł Delegata Rządu Dla Spraw Wybrzeża inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego p.t. „Miasta Morskie Rzeczypospolitej” w którym twórca Gdyni przedstawia zagadnienie roli miast morskich w państwie. Inż. Kwiatkowski pisze: „Były i są narody doskonale usytuowane nad morzem, a mimo to psychika ich pozostała lądowa. Współcześnie do takich narodów należą Niemcy. Naród polski jest uzdolniony do ewolucji psychicznej i w ciągu ostatnich lat pięćdziesięciu przebył olbrzymią drogę naprzód”. Autor artykułu stwierdza, że prace wykonaną należy uwielokrotnić i w tym zakresie niezastąpioną rolę mogą odegrać miasta morskie Polski, bowiem one „mogą szybko wytworzyć całe zespoły obywateli wiążących swój byt, swoje życie, swój światopogląd z morzem.” A dalej inż. Kwiatkowski stwierdza, że „siła narodowej ekspansji leży w miastach. Ekspansji zarówno kulturalnej, jak i materialnej”. Rola miasta morskiego jest specyficzna. „Żadne miasto na zapleczu nie przechodzi współcześnie tak głębokiej zmiany u samych podstaw swego bytu, jak to ma miejsce w miastach nadmorskich... Miasta wybrzeża związane są tysiącem nierozzerwalnych więzów z morzem i dziś więzy te należy wzmocnić nie rozluźniać”.

W dalszym ciągu swych rozważań min. Kwiatkowski omawia cele Związku Gospodarczego Miast Morskich i podkreśla wyniki osiągnięte przez Gdańsk i Gdynię. Porty te „pobiły już obecnie wszystkie dawne rekordy, w szybkości swej regeneracji. **W tym roku nadchodzi okres regeneracji Szczecina. Oczy całej Polski zwrócone są obecnie na to miasto i ten port. Nowa Polska podejmie wszelki trud, wszelkie wysiłki, by Szczecin zrepolonizowany aż do najgłębszych fundamentów społecznych, uwolniony od wrogich elementów napływowego prusactwa, wszedł w orbitę pracy dla gospodarstwa polskiego, a następnie, by doszedł do pełni rozwoju swoich sił, służąc swą pracą, swą organizacją, swymi urządze-**

niami, swą magistralą odrzańską nie tylko Polsce, ale i innym narodom, które z tej współpracy gospodarczej zechcą korzystać”.

Następnie autor omawia stosunek miasta do portu i stwierdza, że po włożeniu tak wielkiego wysiłku w odbudowę portów, trzeba obecnie przeprowadzić również rekonstrukcję życia w naszych miastach nadmorskich. **„Celem naszym jest, by całe wybrzeże polskie, miasto za miastem, osiedle za osiedlem, uzdrowisko za uzdrowiskiem, wieś za wsią zabiło najwyższym pulsem, największym dynamizmem, tak by cała przeszłość tego wybrzeża wydawała się tylko słabą wegetacją w porównaniu z wizją naszej przyszłości, nad naszym wybrzeżem Bałtyku”.** (gs)

SPRAWY MORSKIE

-- Otwarty został kanał sowiecki Bałtyk Morze Białe.

-- Stany Zjednoczone przeznaczyły 56 okrętów do przewożenia żywności dla Polski.

-- Statek szkolny „Dar Pomorza” ruszył w pierwszą po wojnie podróż z uczniami Państwowej Szkoły Morskiej.

-- Stocznia nr. 4 w Gdańsku wykończyła remont największego statku żeglugi przybrzeżnej na 560 pasażerów pod nazwą „Aleksandria”.

-- Lina „Gdynia — Ameryka” zakupiła 2 transportowce amerykańskie o wyporności 7440 ton.

-- W Szczecinie gotowe są do pracy w porcie 4 firmy maklerskie.

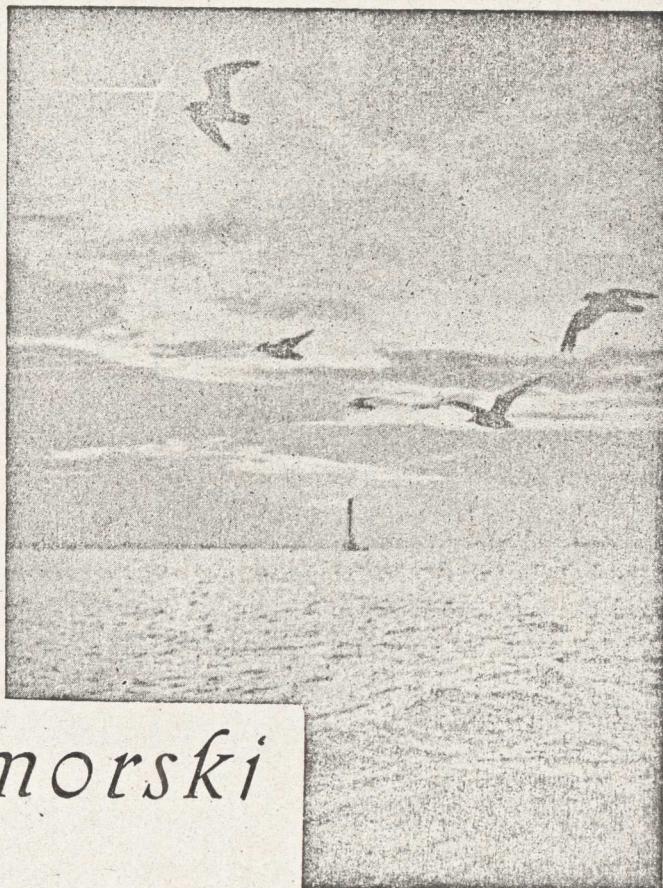
-- W Szczecinie powstało towarzystwo żeglugi przybrzeżnej „Dłoń robotnicza”.

-- Związek Radziecki ofiarował Polsce 5 dźwigów, które zostaną zmontowane w porcie szczecińskim.

-- Polskie władze morskie w Szczecinie przejęły trzy nowe odcinki portowe od władz sowieckich, a mianowicie wyspę Okrętową Dolną, chłodnię i jeden z basenów w porcie centralnym.

Szczecin —

port morski



Naogół społeczeństwo polskie jest przekonania, że Szczecin, jako port leży nad morzem. Ci, co poraz pierwszy przyjeżdżają do Szczecina, są głęboko rozczarowani przekonawszy się, że jest inaczej, że od Szczecina do morza jest jeszcze 65 kilometrów.

A właśnie te 65 km dzielące Szczecin od morza są jednym z największych atutów Szczecina, jako portu, gdyż zaletą dobrego portu jest skrócenie drogi lądowej do lub od miejsca przeznaczenia ładunku, a każdy kilometr drogi kolejowej lub kołowej podraża kosztą przesyłki, podczas gdy mila morska więcej jest bez znaczenia na cenę frachtu.

Przy wyborze miejsca na budowę portu — poza momentem gospodarczo - ekonomicznym, decydującym o powstaniu portu — decyduje również moment techniczny — możliwości budowy bezpiecznego portu i w tym naogół decydują czynniki geograficzne, wynikające z konfiguracji wybrzeża.

Szuka się zawsze przede wszystkim portu zbudowanego przez naturę — a więc wód zamkniętych naturalnymi cyplami, wyspami, względnie głębokich zatok wrzynających się w ląd — jak na przykład fiordy lub stare koryta rzeki.

Najlepsze z pośród naturalnych portów są porty leżące na rzece. Niedogodność wynikająca z płytkości koryta jest w niektórych wypadkach rozwiązana przez naturę. Zjawisko pływów — zmiana poziomu wód wskutek siły przyciągania księżyca i słońca i siły ośrodkowej obrotu ziemi — powoduje niekiedy znaczne podnoszenie się poziomu wód dwa razy w ciągu doby. Naprzykład porty: Londyn na Tamizie, Rouen na Sekwanie, Hamburg na Łabie — są dostępne dla statków morskich dzięki pływom, które spiętrzają wodę na rzecę 5 — 7 m. powyżej poziomu normalnego, u-

możliwiając w okresie wysokiej wody (dwa razy na dobę) dojście od morza do tych portów.

Bałtyk, jako morze zamknięte, niema pływów i tym samym rzeki wpadające do Bałtyku ulegają zmianie poziomu wód jedynie z powodów przyboru wody wskutek opadów atmosferycznych (wiosenny przybór wskutek topnienia śniegów i je sienia z powodu deszczów) oraz w ujściach z powodu wiatrów (zjawisko lokalne, niekiedy bardzo groźne dla otaczającego lądu.)

W odniesieniu do Odry, to aby udostępnić wejście do Szczecina statkom morskim, należało pogłębić nurt rzeki Świny, przekopać kanał skracający drogę pomiędzy wyspami, przekopać rynne przez Zalew, pogłębić koryto dolnej Odry oraz pogłębić wody naturalne we właściwym porcie Szczecina.

Prace rozpoczęte przez rząd pruski w XVIII. stuleciu skierowane były w pierwszym rzędzie do usunięcia piaszczystej ławicy przy ujściu Świny, zmniejszającej głębokość w dwóch rynnach do 2 m. Dzięki tym pracom, prowadzonym z dużymi przerwami i początkowo bardzo nieudolnie — doprowadzono wreszcie do tego, że w roku 1823 usunięto ławicę i uzyskano przez nią rynnę o głębokości 6 m., która w ciągu lat następnych pogębiona została do 8 m.

Głębokość nurtu na Odrze do roku 1840 dzięki bagrowaniu została doprowadzona do 4 m. W następnych latach dzięki przekopaniu kanału skracającego i bezustannemu bagrowaniu (do 1862 r.) doprowadzono głębokość na dolnej Odrze do 5 m., a do roku 1873 nurt poszerzono i usprawniono. Jednocześnie pracowano nad zabezpieczeniem Świnoujścia od zapiaszczenia i utrzymania głębokości 6 m. na całym torze wodnym od morza do Szczecina. W latach 1875—1880 przekopano kanał skracający drogę przez Świnie.

To umożliwiło pracę nad dalszym pogłębianiem toru wodnego i już w następnych 10 latach, dzięki nowoczesnym bagrom pozwoliło doprowadzić głębokość do 6 m. na wszystkich odcinkach.

Od roku 1892 następuje regulacja Świny przy Świnoujściu, poszerzenie nurtu, pogłębienie rzeki przy ujściu do 9,5 m., a całego toru wodnego do 7 m., poszerzenie dna toru wodnego w Zalewie do 50 m. — w nurcie dolnej Odry do 100 m., a w szczecińskiej Odrze do 70 m. Złagodzone zakręty do promienia krzywizny 1000 m. na Odrze i 2000 m. w kanale powyżej dolnej Świny. Poszerzono wejście do wód dolnej Odry, stworzono i zalesiono sztuczną wyspą przy ujściu rzeki do Zalewu, ułatwiająca wejście na i z Zalewu.

Jednocześnie z polepszeniem toru wodnego przystąpiono do prac nad oznakowaniem i oświetleniem toru. Usunięto stare oświetlenie naftowe — przeznaczone tylko dla małej żeglugi i lokalnego ruchu i ustawiono nowe, dostosowane do potrzeb nawigacji morskiej i wytyczono światła kierunkowe, rozbijające krzywe na odcinki proste, zainstalowano nabieżniki i światła bramowe.

Zamierzone w 1913 powiększenie głębokości toru wodnego do 8,7 m. zostało z powodu pierwszej wojny światowej zaniechane i dopiero w latach dwudziestych bieżącego stulecia dokonane.

Dalsze plany niezrealizowane — przewidywały pogłębienie nawet do głębokości 10 m. tak, że prace dokonane w porcie w latach późniejszych, jak np. nowy przekop, były głębsze niż ryzna przez Zalew.

Jednak ostatnia wojna spowodowała znowu zaniedbanie toru wodnego i głębokość portu szczecińskiego, wskutek zamulenia, spadła do 7 m. Osady na dolnej Odrze wynoszą około 5 — 15 cm. rocznie i zasadniczo prace pogłębiarskie winny być dokonywane co dwa lata, celem utrzymania drogi wodnej w należytej głębokości.

Obecnie port szczeciński, ze względu na głębokość w rynnę przez Zalew, jest dostępny dla statków o zanurzeniu 7 m. w wodzie słodkiej, lecz dzięki Świnoujściu — przedporciu Szczecina — mającemu głębokość dla statków o 8 m. zanurzenia, można rozładowywać częściowo tam statki morskie do wymaganego zanurzenia 7 m. na berlinki, i następnie doprowadzić statek do Szczecina dla właściwego rozładunku.

Świnoujście w obecnym czasie jest również zamulone i będzie tak jak cały tor wodny i port szczeciński, wymagało intensywnej pracy bagrowniczej. Naogół prace te są w tych wodach łatwe gdyż pod torfem i mułem znajduje się drobny piasek, bardzo dogodny dla prac pogłębiarskich.

Szczecin więc, po kilku latach pracy pogłębiarskiej stanie się naprawdę pełnowartościowym portem morskim o głębokościach zezwalających na ruch statków wszelkiego tonażu towarowego, a leżąc na zachód od Gdańska i Gdyni, czyli bliżej portów wysyłkowych lub przysyłkowych, oraz mając o 65 km. dłuższą drogę morską, a o tyleż przeto krótszą lądową, stanie się głównym portem polskim dla przeladunków masowych.

OBSERWACJE

Obowiązkiem naszych — tu w Szczecinie szczególnie — jest nawiązywania wszędzie do polskiej przeszłości rejonu ujścia Odry. To musimy czynić, by miejscowe społeczeństwo wychować już na „szczecinian“, by ze zlepku osadników, utworzyć jednolite, oparte o tradycje społeczeństwa zachodnio-pomorskiego.

Oto refleksje, które nasuwają się na myśl, gdy dowiadujemy się, że w Szczecinie ma być już w krótkim czasie odbudowany kościół przy placu Zwycięstwa. Jest to świątynia poewangelicka, bez jakiegokolwiek wezwania. Otóż patronem jej powinien być polski święty i to związany z naszym terenem.

Z kronik wiemy, że misja króla Bolesława Krzywoustego, gdy przybyła do Szczecina, wybu-

dowała tu na starym rynku kościół św. Wojciecha. Misja wyszła zresztą od grobu św. Wojciecha (z Gniezna) i pod jego opieką udała się na Pomorze Zachodnie. I dlatego misja pierwszego kościoła wzniosła pod wezwaniem tego patrona.

Kościół św. Wojciecha uległ już dawno zniszczeniu. Czyż jednakże tej najstarszej polskiej parafii nie należałoby odbudować? W ten sposób znowu nawiązałibyśmy do polskiej przeszłości. A właśnie jest do tego okazja.

Wierzmy, że odpowiednie władze kościelne projekt nasz rozważą. Chyba warto wskrzesić pamięć pierwszego polskiego kościoła. A na odbudowę świątyni pod tym wezwaniem niewątpliwie nie będzie szczędziło pomocy społeczeństwo, jak również i Dyrekcja Odbudowy Szczecina. L.B.

Na solnym szlaku

Rzeki w dawnych czasach stanowiły jedyne gościnnie, łączące osiedla Pomorza Zachodniego — i nie tylko Pomorza, bo tak było wszędzie wówczas — wśród jezior, bagien i puszczy nieprzebranych. Kiedy przetarto drogi lądowe, drogi wodne pozostały do dziś jeszcze najtańszym środkiem przewozu. Jedną z takich dróg łączących Polskę z Pomorzem i Bałtykiem, był prastary szlak solny na Kołobrzeg, doliną Prośnicy. Od niepamiętnych czasów tą drogą szły wozy i szkaty ładowne solą aż w głąb Polski do samego Poznania. Szlak ten miał Szczecinek od zachodu i południa, biegł bowiem brzegiem jeziora Przysieka, na Żół-

nicę i dalej doliną Gwdy. Liczne wykopaliska monet rzymskich dowodzą starożytności tego solnego szlaku. Do tej linii handlowej względami geograficznymi podyktowanej nawiązywał plan budowy wieloszluzowego kanału, łączącego Prośnicę poprzez jeziora Przysieka i Wielim z Gwdą a przez nią z Notecią.

Po dawnym solnym szlaku miast ładownych kupieckich karawan z trzaskaniem biczów i skrzypieniem kół ciągnących z Polski ku Kołobrzegowi, biegnie dziś żelazny szlak kolejowy łączący Poznań przez Piłę, Szczecinek, Białogród z Kołobrzegiem.

Wydawałoby się, że tyle nowego stało się przez wieki na świecie, a to tylko wracamy na dawne szlaki.

DROGERIA

Mydła toaletowe, pudry
i wody kolońskie.

K. Grządzielski

Al. Wojska Polskiego 50.

Dzieje powiatu drawskiego

Miasto Drawsko, od którego powiat wzięło swoją nazwę, powstało już w roku 1297. Nazywało się początkowo Drawenborch (rzeki Drawy, przepływającej przez miasto). Pod koniec XII wieku margrafowie brandenburscy wtargnęli na teren Pomorza Zachodniego, wypierając mieszkających tam Słowian i rozpoczęli osadnictwo, zapomocą napływowej ludności niemieckiej. Około r. 1290 utworzyli oni z tych terenów prowincję tzw. Kurmark, która obejmowała obszar późniejszego powiatu drawskiego i powiatu świebodzińskiego.

W roku 1303 zostało założone miasto Calis na terenie dawnej osady pomorskiej, a w r. 1303 miasto Złociniec. Ziemie te sprzedał margrabia brandenburski, Zygmunt Luksemburczyk (późniejszy cesarz niemiecki) w roku 1400 Zakonowi Krzyżackiemu. Zakon zmienił nazwę prowincji z Kurmark na „Neumark” i wzmógł akcję niemieczenia, zmieniając m. i. nazwy np. „Drawe” na „Drage”, z „Drawenberck” na „Drawenberg”, z „Falkenborck” na „Falkenberg”, z „Calis” na „Kalles”. Panowanie krzyżackiego trwało przeszło pół wieku, t. j. do roku 1455. Wówczas margrabia, Fryderyk II Hohenzollern, odkupił te ziemie od Krzyżaków.

W 1565 został utworzony odrębny powiat drawski, czego dokonał Jan z Kostrzyna. Co prawda powiat miał wówczas inne granice, obejmując też części obecnego powiatu starogrodzkiego i wałęckiego, a nie obejmował Kalisza Nowego i 3 majątków w pobliżu samego Drawska.

Pod koniec XVI wieku powiat ponownie powiększono przez wcielenie Kalisza Nowego i miejscowości: Bogdaniec, Janikowo i Kościuszkowo. Taki stan przetrwał aż do roku 1816, kiedy nastąpiła zmiana granic powiatu. Wskutek tego kilka wsi przyłączono do powiatów: Wałcz, Starogród i Białogród, które w międzyczasie powsta-

ły. Ta zmiana utrzymała się do 1932 r. Ponieważ zniesiono samodzielny powiat świebodziński przyłączono z niego do powiatu gromady: Łobez, Piaski i Rydzewo. Podczas ostatniej wojny przez powiat przewałała się lawina północnego frontu (zimą 1945 r.), dokonując oczywiście poważnych zniszczeń wojennych.

Obecnie powiat ma powierzchnię 1209,97 km², 3 miasta (Drawsko, Złociniec, i Kalisz Nowy) oraz 9 gmin (Drawsko, Rydzewo, Ostrowiec, Swierczyna, Złociniec Wirzchowo, Strudnica, Pożrzadło, Nowy Kalisz) o 141 gromadach. Jest to powiat o ładnym krajobrazie (liczne jeziora, teren pagórkowaty najniższej 80 m a najwyższej 166 m).

ZWROC OCZY NA ZACHÓD...

— W NAJBLIŻSZYM CZASIE ZOSTANIE URUCHOMIONA KOMUNIKACJA WODNA POMIĘDZY HAMBURGIEM I CZECHOSŁOWACJĄ.

— WIĘKSZOŚĆ DZIECI NIEMIECKICH PRZEBYWA W OBECNYM OKRESIE WAKACYJNYM W DOMACH WYPOCZYNKOWYCH I OBOZACH. DZIECI OTRZYMUJĄ TAM WYŻSZE PRZYDZIAŁY ŻYWNOŚCIOWE.

— W NORYMBERDZE, POMIMO WIELKICH TRUDNOŚCI SUROWCOWYCH, W MIEJSCOWEJ FABRYCE PRODUKCJA SAMOCHODÓW STAŁE WZRASTA. OBECNIE OSIĄGNIĘTO JUŻ TAKI POZIOM PRODUKCJI, ŻE FABRYKA WYPUSZCZA CODZIENNIE 1 SAMOCHÓD CIĘŻAROWY.

— W GÓRACH KRUSZCOWYCH URUCHOMIONYCH ZOSTAŁO JUŻ 40 PIECÓW KOKSOWYCH (NA 100 CZYNNYCH PRZED WOJNĄ).

— W STALOWNI KRENTHAIM URUCHOMIONO PIEC MARTENOWSKI.

...I BĄDZ CZUJNY

Szczecin „dawniej” a dziś

Oprawdając po naszym mieście gości „ministrałnych” jeden starszy z nowożytnych szczecinian tak opowiada:

— Tadziku, narzekasz na pociąg pędzący że aż tak długo wioził Cię do nas, do Szczecina. A wiesz, jak to dawniej było, właśnie rok temu? Bezpośrednio po powrocie do kraju z obozu koncentracyjnego, przeczytałem notatkę w „Głosie Wielkopolskim” że w dniu 5 lipca wreszcie Szczecin przypadł Polsce. Prezydent Zaremba urządził w Poznaniu na Pl. Wolności „meeting pionierów zachodu”, naopowiadał wiele o mieście i w dniu 13 lipca 1945 r. o godz. 11-tej zabrał nas wraz z licznymi entuzjastami, porwanymi przez inż. Zarembę „specjalny” pociąg do Szczecina. Jadę znanym sobie szlakiem na Drawski Młyn, gdzieś kiedyś tyle razy siedzi do Noteci i patrzył na niemieckich urzędników granicznych. Jadę i o dziwo, nie zatrzymujemy się ani chwili na danym punkcie granicznym. Pociąg unosił mnie poprzez Notec „graniczną” na nowe Polskie włości.

— Ale, ale jedziemy dalej tym „specjalnym” pociągiem. Niektórzy z pośród osiedlających się na Zachodzie, trwożyli się jego tempem. Jak pociąg stanął w Choszczynie tak ani rusz dalej; a przy tym

kłopotów „dzikiego zachodu” co nie miara. Przyszło nam nocować w wagonie, a drugiego dnia „truchcikiem” jechać wreszcie dalej. Starogród, często na ustach pasażerów wymieniany, zbliża się jako ważny punkt etapowy przed Szczecinem z dużym znakiem zapytania. Bo tutaj utykał każdy pociąg i nie jednokrotnie zapaleni „Szczecinianie” ztąd zawracali. Nasz „specjalny” pociąg jest konwojowany przez P. Z. Z. z Poznania i napewno nie zawróci! Przetacza się tylko na boczny tor i stoi.. dzień .. i noc całą i ma.. powrócić do Poznania — Małe ogniska przy wagonach grzeją ciało i ducha. Zamyśleni o ostatecznym celu podróży to jest Szczecinie, nie zniechęceni pionierzy przenikają powoli do sowieckich pociągów wojskowych, towarowych i ostatecznie też do wyjątkowo jednego z następnych — osobowego pociągu, by dotrzeć do Szczecina. Odcinek Starogród - Gumieńce miał znów swoją odrębną kartę. Trzeciego dnia podróży stajemy wreszcie na przedpolu Szczecina. Coś nie coś, niektórzy z podróżnych wiedzieli już o Gumieńcach, że z tej miejscowości trzeba iść pieszo do miasta 6 klm, że droga bardzo „uciążliwa” i płaci się myto jak na drogach i mostach w średniowieczu.

— Ostatecznie w niedzielę dnia 15 lipca o godz. 13-tej wylądowaliśmy szczęśliwie w Gumieńcach.

Wiesci z Niemiec

— Pisma amerykańskie w sprawozdaniach swych stwierdzają że całe życie Berlina rozwija się coraz pomyślniej. Odbudowa i porządkowanie miasta postępuje szybko naprzód.

— We wszystkich strefach okupacyjnych Niemiec czynne są szkoły różnych typów, a także szkoły akademickie. Na uniwersytety niemieckie uczęszczają dziesiątki tysięcy studentów.

— Rolnictwo niemieckie już w pierwszym roku po wojnie użyło poważnej ilości nawozów sztucznych, by zwiększyć plony. We-

dlug ostatnich doniesień zbiory płodów rolnych w Niemczech z powiadają się dobrze.

— Niemiecki przemysł chemiczny szybko się podnosi; fabryki strefy francuskiej Berlina rozpoczęły produkcję penicyliny.

— Odbudowa mieszkań w strefach zachodnich Niemiec dobrze się przedstawia; dziesiątki tysięcy rodzin niemieckich uzyskały już odremontowane mieszkania.

— Niemcy w strefach zachodnich domagają się od władz okupacyjnych, by rodzinom które na skutek bombardowań alianckich

straciły meble i urządzenia domowe, zostały dostarczone nowe meble przez władze okupacyjne.

— Dbając o rozwój fizyczny młodzieży niemieckiej, władze aprowizacyjne niemieckie przyznały młodzieży specjalne dodatki żywnościowe.

— W zakładach Kruppa w Essen pracuje 14 tysięcy robotników przy naprawie lokomotyw kolejowych i porządkowaniu fabryki. Zakłady mają być częściowo odbudowane, by — zdaniem władz brytyjskich — pracować dla celów pokojowych.

Originalny rachunek elektrowni

Niedawne to czasy, gdy zostaliśmy uszczęśliwieni wysokim protektoratem władztwa Zjednoczenia Energetycznego nad Elektrownią, która od urodzenia była Elektrownią miasta. Działo się to oczywiście tylko w interesie najszerzych warstw ludności. Tylko to nowe Zjednoczenie Energetyczne mogło dać tani prąd, tylko ono mogło dać fachowców, tylko ono mogło dać węgiel.

Skutki są imponujące. Wprawdzie światło nie świeci się jaśniej, ale zato dygnitarzy elektrycznych (koszta handlowe) jest w Szczecinie kilkakrotnie więcej niż było przed tym, a poza tym i przede wszyst-

kim ceny prądu w bardzo szybkim czasie udało się podnieść kilkakrotnie.

Szczególnie interesującym się techniką i tymi sprawami redakcja „Szczecina” gotowa jest okazać za drobną opłatą na Czerwony Krzyż, rachunek Elektrowni, w którym koszt zużycia prądu za miesiąc wynosi 1.- zł (słownie jeden złoty), opłata stała od dostarczenia tego 1 Kw wynosi złotych 5.00.- (pięćset), a rachunek miesięczny wynosi w sumie siedemsetkilkadziesiąt złotych.

Radzimy w tej podróży przestać zwrotnicę. (r.)

ZAKŁAD
Malarsko - Dekoracyjny
Szczecin, ul. Jagiellońska 91.
MISTRZOWIE
Cz. Adamski & J. Urbański
BIURO: Słowackiego 10.
Wykonuje wszelkie prace w zakresie malarstwa Szyldy, reklamy, godła, napisy oraz prace pokojowe szybko i solidnie
CENY PRZYSTĘPNE

Wkracząc w miasto wzdłuż Al. Piastów spotykaliśmy już liczne chorągiewki polskie i wymowne napisy „Zajęte przez Polaka”. W opustoszałym mieście, nieliczni Niemcy zajmowali się czarnym handlem; Polak przywoził biały chleb i tuszce a Niemiec oddawał za to co najcenniejsze swoje mienie. Podpadał widok zbiedzonych Niemców, jak licznych „muzułmanów” w obozie konc., tylko z tą zmianą, że obecnie Niemcy byli muzułmanami! Wzdłuż pięknych alei (obecnie Jedności Narodowej) kwitnęły lipy. Wodę pijemy z ulicznych pomp, obstatowanych przez czekających w ogonkach.

Po drodze mineliśmy jeszcze plac, pięknie unajony girlandami i barwami narodowymi. Na placu stała trybuna. Tutaj w sercu „urdeutsch” miasta obchodzono przedpołudniem manifestacyjnie pierwsze święto Grunwaldu. Przed gmachem Komendy Wojennej stał jeszcze ołtarz polowy. Napisy polskie kierują nas do pierwszego Etapu P. U. R.-u nad Odrę (tam przez trzy noce spaliśmy na pościłach, ściśle na drzwiach od szafy, zamiast na cemenecie).

Kapiela w Odrze, czyli „chrztem” i przechadzką po mieście zakończył się pierwszy dzień pobytu w nowym grodzie naszego osiedlenia. W poniedziałek rejestracja w Zarządzie Miejskim; trwała równych 5 godzin, bo taki był duży napływ osiedleńców. Otrzymałem numer rejestracyjny 2967.

Ot, widzisz Tadzio, tego przechodzącego obywatela. Toż, to „dawniej” była wielka i trudna figura w magistracie (jak wiele innych), a dziś pro-

wadzi elegancki sklep.

— Popatrz tutaj; miły przypadek każe nam spotykać przechodzącego znajomego z Twego resortu oświaty. To jest jeden z nielicznych, pełnych poświęcenia pierwszych organizatorów życia naukowego Szczecina. Ten skromny a tak na pierwszy rzut oka, niepozorny człowiek pozakładał wszystkie obecne szkoły, kursy, i siedzi wszędzie, gdzie się rozwija kultura i sztuka. Dziś święci ciche, jedno z dalszych zwycięstw, bowiem współorganizował Akademię Handlową dla Szczecina, która od nowego roku akademickiego rozpoczyna swą działalność. Takich jak on dobrało się tu szereg dzielnych ludzi, którzy jakby na złość wszelkim przeciwnościom tworzyli to, co dziś widzisz w Szczecinie, to co cieszy Ciebie i całą Polskę.

— Ty jechałeś z Warszawy tylko 15 godzin a my z Poznania trzy dni. Za to, ja z tej podróży już nigdy nie wróciłem i nie chcę wracać wogóle. Czy wiesz, że w pierwszą podróż i to prawdziwie służbową od chwili przybycia na los szczęścia do Szczecina udałem się dopiero po 10 miesiącach, chyba to przemawia do Ciebie (spotkałem już takiego pioniera co jednakowoż o 2 miesiące pobit już rekord i dosłownie po roku pobytu w Szczecinie odbył pierwszą podróż do Polski centralnej).

Myśmy dawniej tworzyli liczne grupy (warszawian, poznaniaków i t. p). Dziś stanowimy granitowy blok szczeciniań.

Inne ciekawoski z przed roku opowiemy przy czarnej kawie. L.K.

Pochmurny ranek. Auto mknie świetną szosą przez uroczę okolice nadnoteckie w stronę Piły. Już przejechało dawną granicę, po której ani śladu nie widać gdzie była. Tak sztucznie ją stworzono. Stać. Kontrola. Pierwsza w tej długiej drodze z Warszawy, a jedna z nieprzeliczonych później spotykanych. Żołnierz z marsem służbowym na chłopięcej twarzy sprawdza dokumenty wozu. Białoczerwona zapora podnosi się — droga wolna. I już pierwsze domki Piły wyskakują po bokach szosy, a dalej panorama ruin. Na skrzyżowaniach ulic drogowaskazy w języku polskim i rosyjskim. Jeszcze jedna kontrola przez posterunek radziecki i wjeżdżamy do miasta szukając drogi na Wałcz. Wśród ruin, naraz pusty plac a na nim strzelisty obelisk; wokół groby — to miejsce spoczynku żołnierzy polskich, poległych w walkach o Piłę. Tych, którzy przyszli tutaj przez całą Polskę i tych z niemieckiego obozu przymusowych robót, którzy oderwani od rodzin i kraju tu doczekali chwili odwetu i polegli w walce o starą ziemię polską. W ocalałych domach wszędzie już rozbrzmiewa mowa polska. Ludzie krzątają się, miny mają zadowolone.

Naraz — trudno przejechać. Co za ruch! Mnóstwo wozów; — to dzień targowy. Rynek zatłoczony. Nie brak niczego. Znać, że i okoliczne wsie już zagospodarowane, bo tłumie zjechali rolnicy ze swymi produktami. Ale czas nam w drogę. Do Wałcza około 20 km. a chcemy dzisiaj jeszcze być w Szczecinie.

Oddalamy się od doliny Noteci; — widać to po krajobrazie. — Przed nami wielkie przestrzenie, lekko faliste. Szosa świetna. Auto nabiera pędu. Coś jakby zmieniło się w kolorycie krajobrazu, czegoś brak. Po pewnym czasie już wiemy. Nie ma prawie wsi. Znać, że wjechaliśmy w kraj dawnych wielkich latyfundiów junkrów pruskich. I zaraz potem drugie olśnienie, — jakże proste! Nie ma związanych niepodzielnie ze wsią naszą równych prostokątów, czy kwadratów poletek uprawnych, gdzie wykorzystywano każdą skibę. Tutaj nieprzejrane obszary łąk, mieniących się rudo przekwitłym szczawiem, lub pól srebrzących się wiatł samosiejką zeszłorocznego żyta. Tyle trawy, tyle paszy! Wszystkie krowy z całego kraju możnaby tu przywieść na kolonie. Miałyby używanie.

Samochód pędzi i obrazy zmieniają się jak w kalejdoskopie. Już z obu stron szosy ciągną się pola uprawne takie jak tam pod Warszawą i Bydgoszczą, tylko o ileż większe, z jakimś rozmachem wymierzone. Na łąkach kręcą się dzieci, zaganiając krowy i kozy, na polach trzęsą dalej syczące traktory, a z lewej chłop z wyrostkiem orze zachwaszczony przez las ostów bujnie kwitnących pole jakąś przemyślnie do pluga dobudowaną maszyną. Przygotowuje już sobie zagon pod siew własnego ziarna, zebranego po raz pierwszy na swoim nowym, a przecież kiedyś może do jego przodków należącego polu.

Niespodziewanie z lewej strony szosy ukazuje się naszym ciekawie rozglądającym się oczom wieś. Piękna aleja drzew łączy ją z szosą. Wieś to prawdziwa czy taka z pudełka zabawek wyjęta i ustawiona? Prawdziwa, bo znać w niej życie. Ale domki jak zabawki białe bielone, nowusienkie i równe jak jechen. Czerwone dachy błyszczą w słońcu, które z za chmur wyjrzało. To jedna z wsi wybudowana tutaj dla osadników niemieckich, mających utwierdzać germanizm na ciągle widocznie niepewnych ziemiach. Teraz domy te wraz z ziemią na

Janina Bogusz-Pohl

Z Piły do Szczecina

której stoja wróciły do prawych właścicieli.

Ale oto i miasteczko. To Wałcz. Wjeżdżamy w ulicę. Domy schludne, sklepy, cukiernia z wielkimi oknami wystawowymi. Droga pnie się pod górę. Zapytany przechodzeń uprzejmie wskazuje siedzibę starostwa. Ulice szerokie i wszędzie pełno drzew. Miasto prawie nie zniszczone. Ruch osiedleńczy duży; przybyło wielu repatriantów ze Związku Radzieckiego.

Krótką konferencją z władzami powiatowymi i miejskimi — to przyjemność. Są to ludzie o szerokich umysłach, świetni administratorzy, więc konferencja toczy się gładko. Wszystko wiadomo, wszystko da się zrobić. Brak prezydenta miasta ale jedno słowo — Drzewo tłumaczy go. Drzewo to główny majątek miasta Wałcz. Jego źródło dochodów, jedynie jak dotychczas. Moi rozmówcy tym jedynym słowem tłumaczą jego nieobecność. Domyślałam się więc, że pewnie gdzieś pilnuje żywotnych interesów miasta. Starosta, uprzejmy gospodarz, prosi na obiad. Na dole otwarte gościnnie drzwi klubu urzędników zapraszają, ukazując szereg czyściutkich, miłych pokoi. A każdy ozdobiony innym

herbem, ale nie z tych dawno nam znanych. Gospodarz objaśnia: znalazł kronikę, z niej przemalować kazał wszystkie herby miasteczek powiatu Wałcz. Chciałoby się posłuchać tych ciekawych dziejów, szczególnie gdy słyszy się, że są tu miejscowości, które dopiero w 1807 r. przeszły pod panowanie Niemców.

Kierowca wozu trąbi. Chce byćmy ruszyli w drogę.

I znowu migają pola uprawne, świeżo zaorane i ugorem leżące, domki przydrożne puste, ziejące otworami okien i miasteczka wymarłe w ruinie kompletnej, i wsie w których widać świeżych przybyśców znośzących dopiero z wozów swój dobytek, krowy chude, łakome gryzące zieloną świeżą trawę, odorzone jeszcze długą jazdą koleją. Miasteczka, gdzie wśród ruin w ocalałych domkach wesoło łopoczą w oknach polskie flagi, znak zamieszkania przez Polaków. A na rynku skromny pomnik — grób żołnierza polskiego, przy którym troskliwie krząta się harcerz i staruszka. Może zdaje się jej, że to grób jej syna, który został gdzieś na szlaku walk.

Stanisław Ostrowski

Wiersze

Poezja

Serce świata! ...
Wieża Babel ludzkiej tęsknoty! ...
Myśl słowem się staje — gołębicą skrzydlata
Przebija niebo nagłym wzlotem! ...

Noc letnia

W szafir głęboki i bezdenny
Ogród zatacza się lipami;
Jak brzytwą czarne pruje wełny
Słowicza pieśń clarinettami.
Skwarnym powietrzem płyną miody,
Wiatr atlasami skórę głaszcze,
O srebrne lustra śpiącej wody
Pijany księżyc twarz rozplaszcza.
Liryczna miękkość, zwiewność, śpiewność
(Przymykam oczy, chyle skroń,
Przecucie szczęścia, prawdy pewność
(Tylko wyciągnąć senną dłoń)

Fraza liryczna

Na nieba tle błękitnym brunatne pnie ...
W ulewie słońca młoda zieleń liści ...
Patrzę, patrzę, uśmiecham się i wiem:
Że pod niebem jak w sercu — cieniście.
Słucham, słucham a każde źdźbło śpiewa
(Czyż mam mówić, że piękniej od słów.) —
Na gałęziach jak owoc dojrzewa
Fraza liryczna — — —
czy woń bzów ...

Przed switem

W poruszonym stawie
Gwiazdy pływają, czy nenufary ...
Noc — fotografia prawie :
Kolor czarny i szary.
Ale gdy przyjdzie świt,
Ogród znowu różami
Będzie kwitł — — —
Oto pierwsza już wschodzi nad nami!

Słońce chyli się ku zachodowi. W mozaice pól jakaś nowa plama, nieduża ale taka jakaś swoja, dawno niewidziana. Naturalnie len! Już zaraz zakwitnie. Kto wie z jak dalekiego pola skrzętnie w woreczku przywiozła go zapobiegliwa gospodyni. Dzieci świątecznie czyste i uśmiechnięte biegną przed domami, ciekawie zerkając na samochód. Sprawdzają pewnie, czy widzimy ich nową obszerną i jasną chatę tak inną od tej która została poza wieloma dniami przebytej drogi. Sać pełen drzew owocowych—wiśni, takich samych, jak tam gdzie się urodzili. Samochód to także atrakcja. Nie wiele ich widza. Szosy puste, prawie nie spotyka się aut.

Mineliśmy Nowe, dojeżdżamy do Starogrodu. Miasto większe, widać to zaraz na wstępie po ogromie spustoszenia. W środku tylko dumnie sterczy miejska wieża i resztki murów. Nie ma czasu na dopytywanie się o ich pochodzenie czy historię. Dochodzi godzina 21.00 a przed nami owe szczecińskie mosty. Droga z lasu wybiega w ruiny Dębu — jeden i drugi objazd i wjeździemy na most. Niestety tylko w wyobraźni, bo przed nami znowu zapora i strażnik, tym razem kolejowy. Auto zatrzymuje się — strażnik podchodzi: „Zapózo, mosty zamyka się według nowego rozporządzenia o g. 22.30“. Dobrze — tłumaczymy — ale my z dalekiej drogi, nie wiedzieliśmy. Zresztą sanitarka z Ministerstwa Zdrowia zawsze ma prawo przejazdu takie samo jak wojsko. Strażnik jest stanowczy.

„Panie, tutaj wczoraj jechali z naszego ministerstwa i też my nie puścili“.

Ale jakoś widać, że twarz mu się wypogadza, staje się mniej urzędowa. Może dokonały tego służbowe delegacje z prośbą o ułatwienie podróży, może nasze zmęczone i zawiedzione miny. Zatelefonuję — mówi — i spytam. Po chwili wraca i zadowolony z siebie stwierdza, że za 5 minut będzie można jechać.

„A te mosty bezpieczne?“ — pada pytanie z samochodu.

Ten pierwszy gorszy, ale drugi dobry. Nie puszczamy wieczorem, bo już dwa razy zdarzyło się że auto przewróciło się łamiąc drewnianą poręcz i wpadło do wody“.

Och, słyhać pełen niepokoju okrzyk z auta.

„Ale nic im się nie stało — pociesza nasz rozmówca — teraz zresztą jasno jeszcze, ale dlatego jeździć po nocy nie wolno“.

I już podnosi zapórę. Powoli krok za krokiem pełni niepokoju, choć nie pokazujemy tego po sobie, przejeżdżamy pierwszy most, ten gorszy. Potem znowu twardy grunt pod kołami — i następny most. Przy wysadzonych szczątkach mostów widać zaczęte prace nad ich podniesieniem i równo ułożone nowe części składowe, dostarczone zapewne przez UNRRA. Niedługo pewnie do Szczecina będzie się wjeżdżało po nowych mostach.

A oto już Szczecin. — Z prawej trochę szkieletów domów; dalej malowniczo porozrzucane na wzgórzach wille i domki. Nie widać zwartej masy murów tak złączonych z pojęciem miasta. Ulica w którą wjeżdżamy, to szeroka wysadzana drzewami aleja; środkiem mknie tramwaj. Mimo zapadającego zmroku ruch na ulicach duży. Jesteśmy u celu podróży. Jutro przyjrzymy mu się bliżej, a na dzisiaj jedno życzenie: wyjść z auta i odpocząć.

Będziemy się ubierać w szczecińskie materiały

Przed wojną było Pomorze Zachodnie poważnym centrum przemysłu włókienniczego. Przemysł ten miał swoje podstawy surowcowe przede wszystkim w hodowli owiec, która dostarczała wełny w dużej stosunkowo ilości. Bowiem należy wiedzieć, że przed wojną na Pomorzu Zachodnim szczególnie na wielkich majątkach hodowano około 364 tys. owiec. Naturalnie, że cyfra ta należy do przeszłości. W chwili obecnej mamy zaledwie 22 tysiące owiec na terenie całego województwa szczecińskiego. Owce hodowane były przede wszystkim na wielkich majątkach, których na Pomorzu Zachodnim było tak wiele. Obecnie majątki jeszcze w większości nie są zorganizowane. Akcja spółdzielni osadniczo - parcelacyjnych jest dopiero w toku. Majątki przeznaczone na ośrodki kultury rolnej, a na cele te wyznaczono 42 obiektów też rozpoczęto dopiero organizować.

Przed wojną — niezależnie od przemysłu opartego o surowiec wełniany — były tutaj również fabryki sztucznego włókna, jednakże uległy one zniszczeniu na skutek działań wojennych lub dewastacji. W projekcie jest odbudowa pewnych obiektów; ze względu na wielkie zniszczenie nie jest to sprawa łatwa.

A mimo tych braków powstają już — i to w samym Szczecinie — załóżki przemysłu włókienniczego, i to przemysłu na wysokim poziomie artystycznym. Podstawy temu przemysłowi dałi repatrianci z za Bugu.

Wszyscy przecież wiemy, że na Wołyniu, w Tarnopolskim, Nowogródzkim, czy Wileńskim w każdej chacie wiejskiej znajdował się kołowrotek i chociażby mały warsztat tkacki. W okresie zimy i długich jesiennych wieczorów kobiety tamtejsze przędły i tkwały piękne tkaniny o miejscowych tak cenionych wzorach. Szły później na całą Polskę słynne ręczniki wileńskie, kilimy i inne materiały, tak poszukiwane przez nasze panie.

Kobiety z Wołynia i Wileńszczyzny mieszkają teraz na Pomorzu Zachodnim. Wiele z nich przywiozło nawet ze sobą kołowrotek i krosna (tj. warsztaty tkackie). Mało tego; są i takie, które przywiozły ze sobą woreczki z nasieniem słynnego wileńskiego lnu. Właściwie jest więc wszystko, by prace natychmiast rozpocząć.

Sprawą tą zainteresowała się szczecińska Izba Rzemieślnicza, która wysłuchała uwag doświadczonych instruktorki przemysłu ludowego i sztuki ludowej p. Anny Grudzińskiej i poparła w całej pełni jej inicjatywę. Postanowiono założyć spółdzielnię, która by zorganizowała kobiety mające pojęcie o pracy na kołowrotku czy krosnie, dostarczyła im surowca, służyła radą i pomocą we wszystkich sprawach fachowych, prowadziła kursy tkackie itp. Powstała więc placówka pod nazwą „Spółdzielnia Przemysłu i Sztuki Ludowej”, która mieści się na Aleji Wojska Polskiego w Szczecinie.

Warto się przejść do tej spółdzielni, przede wszystkim gdy się chce komu bliskiemu sprawić miłą i cenny podarunek, a zarazem zobaczyć załóżki przyszłego szczecińskiego przemysłu włókienniczego. W spółdzielni są kołowrotki i war-

sztaty tkackie. W tej chwili odbywa się właśnie kurs dla pań zainteresowanych tego rodzaju pracami. Na warsztatach widzimy piękne materiały wełniane i lniane „szczecińskiego wyrobu”. Na zamówienie spółdzielnia wytwarza materiały według wybranych wzorów, dla pań na sukienki, dla panów na ubrania, materiały na bluzeczki, koszule męskie, szaliki, kilimy, firanki itp.

Panie kierujące pracami spółdzielni objaśniają, że celem ich pracy jest nadanie domowi polskiemu w Szczecinie polskiego charakteru. W każdym polskim domu powinny znajdować się szczecińskie kilimy i obrusy, utkane polskimi pracownymi rękami. Oby one usunęły jaknajprędzej niemieckie masowe fabryczne wyroby „ersatzowe”, które jeszcze przepełniają nasze domy. A spółdzielnia wytwarza dosłownie wszystko, co jest potrzebne w gospodarstwie domowym z zakresu włókiennictwa. Kierownictwo spółdzielni ma tylko poważne kłopoty z surowcem, więc bardzo jest zadowolone, gdy klienci przynoszą własne włókno (na przykład wełnę, len, czy nawet włókno sztuczne jak wistre, czy coś podobnego).

Spółdzielnia jest w okresie organizacyjnym. W tej chwili chodzi przede wszystkim o to, by kobiety z za Bugu znając się na pracy tkackiej jaknajprędzej zorganizować i dostarczyć im surowca, by w czasie jesiennych wieczorów mogły już wykonywać swe prace. Pierwszy taki ośrodek powstał już na przedmieściu Pogodno w Szczecinie. Mieszka tam blisko 100 kobiet, które chcą pracować w włókiennictwie. Ale są pewne trudności, przede wszystkim brak warsztatów tkackich. Kłopot ten jest już jednakże przewyciężony. Według dostarczonych wzorów stolarze szczecińscy już rozpoczęli produkcję warsztatów tkackich. Będą również produkowane kołowrotki.

W przyszłości przewiduje się zorganizowanie powiatowych spółdzielni przemysłu ludowego. Zorganizowana zostanie również specjalna akcja propagandowa, zachęcająca rolników do siania lnu i do hodowania owiec. Wszystko w tym celu by dać podstawy surowcowe. Do spółdzielni przyjmuje się wszystkie panie, które są zainteresowane tego rodzaju pracą. Kurs trwa 1—2 miesiące, po czym dana osoba może już indywidualnie prowadzić swój warsztat.

Na Pomorzu Zachodnim powstaje przemysł włókienniczy. Poprzyjmy prace grupy ludzi, którzy dążą do stworzenia podstaw życiowych dla tysięcy i tysięcy repatriantów z za Bugu.

Czesław Piskorski

Z Polski

— W najbliższym czasie podpisana zostanie polsko - francuska umowa handlowa, określająca wysokość wymiany towarowej na 2,1 miliarda franków.

— Wiceminister przemysłu Ciszewski jest wiceprezydentem Europejskiej Organizacji Węglowej.

— W najbliższym czasie przystąpi Warszawa do odbudowy mostu Kierbedzia.

— W Kanadzie załadowano na okręt urządzenie fabryki penicyliny dla Polski.

— Fundacja Rockfeller'a przekazała 50 tysięcy dolarów za zakup książek dla polskich bibliotek.

O co chodzi?

Ruch spółdzielczy w ostatnich czasach stał się popularny. Popularność ta wywodzi się nie tylko z rozwoju i pracy placówek spółdzielczych, ale i jednocześnie z zainteresowań różnych czynników. Dziś, spółdzielczością interesują się na ogół wszyscy i każdy chce w niej widzieć ostoję własnej pracy i zysku. Stąd też tyle rozbieżności na temat pojęć spółdzielczych, niejednokrotnie wiele ataków itd. Większość tych rzeczy wywodzi się z zupełnej nieznamości ruchu spółdzielczego.

Spółdzielczość nie jest ani różdżka czarodziejka, ani żadnym systemem krepującym wole i pracę jednostki. Celem spółdzielczości nie jest również zysk poszczególnych jednostek, czy zamkniętych grup. Zadaniem spółdzielni jest natomiast przede wszystkim zaspokojenie potrzeb zorganizowanych członków, podniesienia poziomu życia w każdej dziedzinie zarówno gospodarczej jak i kultury jej. Każdy obywatel może być członkiem spółdzielni i brać czynny udział w jej pracy. Dlatego też z uwagi na powszechność nie może być mowy o żadnym monopolistycznym nastawieniu spółdzielczości.

Jeżeli chodzi o zarzuty to te, jak pisze „Głos Wielkopolski“ w nr. 212 w artykule „Właściwe za dani spółdzielczości“ można sprowadzić do dwóch zasadniczych:

1) „Społem“ nie jest organizacją spółdzielczą, a swojego rodzaju kartelem, monopolista, pracującym częstokroć źle;

2) Spółdzielczość cierpi na zbiurokratyzowanie co inaczej ujmując, oznacza brak w niej samorządności.

Zarzuty te są do pewnego stopnia słuszne. Warto je zatem rozpatrzyć wskazując na przyczyny ich, na sposoby odmienienia sytuacji.

Dalej „Głos Wielkopolski“ stwierdza:

„jest dla każdego jasne, że na całokształt naszego życia gospodarczego składają się trzy elementy:

a) państwo, dzierżące przemysł kluczowy i decydujące o planie gospodarczym,

b) inicjatywa prywatna i między nimi

c) spółdzielczość.

Jak wywiązują się te trzy elementy ze swoich roli?

Wszystkie one mają poważne braki, wynikające z powojennego stanu rzeczy, ze zniszczenia materialnego i moralnego, jakim uległa Polska.

Jeżeli chodzi o pierwszy zarzut, to spółdzielczość nigdy nie miała i nie ma monopolistycznego nastawienia. Że do tej pory spółdzielczość prowadziła i prowadzi cały szereg akcji zleconych przez państwo, to tylko na skutek przejściowych warunków gospodarczych i koniecznej reglamentacji towarów. Spółdzielczość nie ma także nic wspólnego z kartelami, gdyż te krzywdziły i krepowały szerokie masy społeczne, a spółdzielczość występuje właśnie w ich obronie. Nie można przecież winić spółdzielczości za to, że rozprawia po tańszych cenach towary, ruguje nadmierne pośrednictwo i występuje często przeciwko nieuczciwej spekulacji.

Zarzut drugiego również nie można brać poważnie pod uwagę, gdyż pewne niedociągnięcia ruchu spółdzielczego wypływają raczej z niedomagań ogólnie - polskich.

Widzimy, że ilość spółdzielni stale wzrasta, wzrasta również liczba członków. Gdy przed wojną spółdzielczość liczyła zaledwie 800 tysięcy członków, to dziś liczy ponad 2 miliony. Poza tym spółdzielczość stale szkoli i doskonali swój aparat i stara się rozbudować szeroko pojęty samorząd spółdzielczy. Dlatego też należy przede wszystkim wciągnąć do aktywnej pracy wszystkich członków spółdzielni, rozszerzyć sieć działalności spółdzielni, usprawnić pracę zarządów i rad nadzorczych, powołać oddziałowe rady spółdzielcze. Spółdzielczość nie chce dziś ogarnąć wszystkich dziedzin życia. Aby stać się poważnym czynnikiem gospodarczym w kraju i realizować postulaty świata pracy, wystarczy, że swoją działalnością przyczyni się do usunięcia wyzysku szerokich warstw społeczeństwa.

Stanisław Piechota

Dzień Spółdzielczości

W tych dniach odbyła się konferencja przedstawicieli spółdzielni celem zorganizowania obchodu „Dnia Spółdzielczości“ na Pomorzu Zachodnim. Wyloniona Komisja złożona z przedstawicieli Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P., Związku Gospodarczego „Społem“ i Związku Zawodowego Pracowników Spółdzielczych zajmie się zorganizowaniem Wojewódzkiego Komitetu Obchodu „Dnia Spółdzielczości“ i komitetów powiatowych.

W ramach tegorocznego „Dnia Spółdzielczości“, który obchodzony będzie w Polsce pod hasłem „Spółdzielczość realizuje demokrację gospodarczą“ przewidziana

jest szereg imprez ilustrujących dorobek spółdzielczości. Miesiąc wrzesień ogłoszono miesiącem jedności członków do spółdzielni.

Rocznica »Społem«

Rok mija od czasu uruchomienia pierwszej placówki „Społem“ w Szczecinie. W ciągu tak niedługiej działalności oddział „Społem“ rozbudowany został do wielkiej placówki społeczno-gospodarczej i może się poszczycić poważnym dorobkiem.

Jak wielkie znaczenie odgrywa szczeciński oddział „Społem“ mogą najlepiej świadczyć cyfry. (Obroty „Społem“ rosły z miesiąca na miesiąc. W ciągu kwietnia b. r. oddział „Społem“ rozpro-

dził towarów za blisko 15 mil. zł. Równocześnie rosły kadry nowych pracowników, postępuje naprzód sprawność pracy, buduje się nowe magazyny i t. d. Bilans jednorocznej działalności jest imponujący.

Nowe spółdzielnie

W ciągu miesiąca lipca br. powstały na Pomorzu Zachodnim 34 spółdzielnie z czego 13 spółdzielni spożywców, 12 spółdzielni samopomocy chłopskiej, 2 mleczarskie, 5 spółdzielni pracy i 2 ogrodnicze. Ogółem na Pomorzu Zachodnim działa 500 spółdzielni różnych typów.

Czekamy na ryby morskie

W wyniku wojny posiadamy 500 km. wybrzeża morskiego od Zalewu Wiślanego do Świnoujścia. Przy takim dostępie do morza należy mieć nadzieję, że zaopatrzenie w ryby zajmie poważną pozycję w naszym odżywianiu. Szczególnie dotyczy to pasa przybrzeżnego miast i miasteczek.

W Polsce przedwojennej, mimo nikłego dostępu do morza rybołówstwo morskie miało już właściwy poziom techniczny i zdobyło uznanie zagranicznych fachowców. Rybacy nasi odbywali dalekie podróże na Morze Północne. Sprzęt rybacki stale się powiększał, rozrastał się przemysł rybny. Wartość połowu przekraczała rocznie 7 milionów przedwojennych złotych.

Dziś, kiedy wybrzeże nasze 5-krotnie się powiększyło, nasze rybołówstwo morskie uzyskało nowe, daleko lepsze widoki rozwoju. Obecne polskie wybrzeże było przed wojną bogato zaopatrzone w sprzęt rybacki. Było tu kilkadziesiąt większych statków (lugrów i trawlerów), 800 kutrów motorowych i ponad 4500 łodzi żaglowych i wiosłowych.

Sprzęt ten jest dziś zniszczony. Największego spustoszenia dokonali Niemcy w odwrocie, zatapiając i niszcząc statki i łodzie. Co nie zostało złośliwie zniszczone, zabrali Niemcy na Zachód. Zniszczono cały przemysł rybacki, wędzarnie, chłodnie fabryki konserw i przetworów rybnych, stocznie i wytwórnie sieci. Na polskim wybrzeżu pozostały pustki i rumowiska. Zrujnowane warsztaty, brak taboru, zrujnowane domy mieszkalne. Nie odstrasza to jednak tych wszystkich, którzy chcą w rybołówstwie morskim znaleźć zarobek. Kandydatów na rybaków jest już tak dużo, że przy obecnych możliwościach wyszkoleniowych niesposób ich wszystkich odpowiednio przygotować. Z głęboką satysfakcją obserwujemy, jak rzesze rybackich kandydatów, którzy nie mieli dotychczas nic wspólnego z morzem, teraz zgłaszają się do rybacstwa i nie zrażają się początkowymi — często poważnymi trudnościami.

Należy przypomnieć, że rybołówstwo morskie stanowiło poważną część budżetu Danii i Szwecji, a Niemcy przedwojenne uzyskiwały z rybołówstwa sumę równą wartości eksportu naszego węgla, t. zn. prawie 225 milionów złotych (przedwojennych).

W Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego jest Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego, który opiekuje się i troszczy o rozwój naszego rybacstwa. Dalej mamy Morskie Urzędy Rybackie, działające na poszczególnych odcinkach wybrzeża. Opiekę nad sprzętem rybackim i wyszkoleniem sprawuje Morski Instytut Rybacki, który obecnie przede wszystkim remontuje stocznie i naprawia sprzęt rybacki.

Rozporządzamy szeregiem portów rybackich, które jakkolwiek mniej ucierpiały niż nasze duże porty Gdańsk, Gdynia i Szczecin, to jednak również wymagają poważnych napraw i inwestycji. Oprócz przedwojennych mamy obecnie port Łeba,

Ustka, Derłowo, Kołobrzeg, Postomin, Kamień i Świnoujście. Największe to Kołobrzeg (przed wojną 38.000 mieszkańców) i Świnoujście (23.000).

Z portów tych najlepsze położenie geograficzne mają Świnoujście, Kamień i Kołobrzeg, gdyż leżą najbliższej Morza Północnego, które jest szczególnie obfitym terenem rybackim.

Szczeciński Morski Urząd Rybacki rozpoczął już pracę organizacyjną rybołówstwa, wyszkolenia i odbudowy; Morski Instytut Rybacki już wyremontował kilkanaście kutrów i łodzi; pracuje nad wydobyciem zatopionych statków, remontuje stocznie, aby jaknajszybciej przygotować je do budowy nowych kutrów i łodzi. Bardzo ważną rolę stanowi organizacja przemysłu i handlu rybnego. Nie można bowiem mówić o zdrowym rybołówstwie, nie mając chłodni, wędzarni, fabryk konserw i centrali handlowych, które rozprawałyby ryby na rynku. W dziedzinie tej liczymy na działalność naszych spółdzielni „Spółem“ i „Robotnik“, na Pomorski Przemysł Rybny, na Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego, na Centralny Obrót Przetworami Rybnymi, oraz na inicjatywę prywatnych przedsiębiorstw, którzyby we właściwy sposób przyczyniali się do rozwoju naszego rybołówstwa.

Co przyniósł tydzień?

— We Francji rząd uchwalił podwyżkę płac robotniczych.

— Rząd angielski zwołał konferencję Ligi Arabskiej w sprawie Palestyny.

— Proces przeciwko zbrodniarzom niemieckim w Norymberdze trwa już 200 dni.

— W Stanach Zjednoczonych wzwołano kontrolę cen na okres 1 roku.

— Z końcem bieżącego roku kończy swą działalność UNRRA.

— Z Władystoku wyruszyła sowiecka ekspedycja naukowa w celu zbadania możliwości zorganizowania normalnej komunikacji na morzach arktycznych.

— Lotnictwo amerykańskie czyni próby uruchomienia samolotów przy pomocy energii atomowej.

— Belgia, Holandia i Luksemburg mają zamiar zawrzeć unię celną.

— Wielka Brytania wróciła Jugosławii zaważ złota, jaki był na przechowanie w Anglii na okres wojny.

— Stany Zjednoczone przystąpiły do budowy trzech laboratoriów, które będą badały energię atomową.

— Wojska brytyjskie rozpoczęły wycofywanie się z Egiptu.

— Policja duńska wykryła wielką niemiecką organizację szpiegowską. Aresztowano 150 osób.

Foto

J. Andrzejewski

Szczecin, Aleja Pomorska 22
wykonuje wszelkie prace w zakresie
fotografii szybko, tanio i solidnie

Hurtowny zakup i sprzedaż artykułów spożywczych

przeprowadza Firma **PRODUKT I SKA**

Szczecin, 5 Lipca 10.

Minister Rzymowski konferuje z delegatami rzemiosła

Dnia 18 lipca br., Minister Spraw Zagranicznych i prezes zarządu głównego Stronnictwa Demokratycznego W. Rzymowski przyjął delegację rzemiosła polskiego w osobach: Juliusza Sadłowskiego, prezesa Izby W. Paczesnego, wiceprezesa, Mencia Jana dyrektora, oraz członka prez. Żochowskiego Piotra. Z ramienia Instytutu obecny był dyr. Sikorski. Cechy reprezentowali: Bronisław Chmielewski (prezes Cechu Cukierników), Orzechowski (prezes Cechu Krawców), Wolski (prezes Cechu Metalowców) i W. Wojciechowski (prezes Rzemiosł Drzewnych).

Była to konferencja poświęcona wynalezieniu środków, za pomocą których możnaby polepszyć położenie gospodarce rzemiosła, znajdującego się w nader trudnych warunkach. Na konferencji stwierdzono, że przemysł mechaniczny nie dorównuje wyrobom rzemiosła ani precyzją, ani też jakością wykonania. Jak słusznie podkreślił na Kongresie Rzemiosła w Bydgoszczy Minister Minc, życie gospodarce Polski opiera się na dwóch masywach ludzkich, z których jednym jest rzemiosło i to ono jest zarazem głównym społecznikiem życia gospodarczego, a co za tym idzie bogactwem kraju; — należy je otoczyć opieką wszechstronnie i dopomóc w realizacji jego postulatów, które są skromne i możli-

we do zrealizowania — jak słusznie zaznaczył Min. Rzymowski.

Z postulatów, wysuniętych przez delegatów rzemiosła na plan pierwszy wysuwa się sprawa długoterminowych kredytów inwestycyjnych, bez których trudno mówić o należy- tym i produktywnym rozwoju rzemiosła. A dalej oświata. Znaleźć fundusze na szkody, stypendia uczniowskie, muzea i świetlice rzemieślnicze, biblioteki i bursy. Chcąc zapewnić należyty rozwój rzemiosła trzeba rzemiosłu wskazać źródło nabycia surowca lub poprostu dostarczyć mu po przystępnych cenach, by w go-

nitwie za nim nie zaniedbywał się w pracy i trwoniał czasu.

Należy więc stworzyć Centralę Gospodarczą, która zajęłaby się zakupem surowca i równocześnie zbytem produktów. I wreszcie również ważne zagadnienie, które poruszono, to restytuowanie pełnego samorządu Izby Rzemieślniczych przez dokonanie wyborów.

Do postulatów powyższych Min. Rzymowski ustosunkował się bardzo przychylnie, stwierdzając raz jeszcze, możliwość ich realizacji w najbliższej przyszłości.

(jm)

HURTOWNIA PAPIERU I ARTYKUŁÓW BIUROWYCH

Aleksander Jakubowski

Poznań

ODDZIAŁ W SZCZECINIE

ul. Małkowskiego 26 (wejście z ul. Bogusława)

Tel. 548

Pierwsza Państwowa Szkoła Samochodowa w Szczecinie

Ostatnio odbyła się w Pierwszej Państwowej Szkole Samochodowej w Szczecinie uroczystość zakończenia kursu dla nowej grupy 60 kierowców. W związku z tą uroczystością pragniemy zapoznać czytelników z pożyteczną działalnością tej placówki. Szkoła powstała na początku kwietnia br. z inicjatywy ppułk. Wodeckiego naczelnika Okręgowego Urzędu Samochodowego w Szczecinie i posiada charakter zawodowy.

Trudne warunki urządzenia szkoły przewyciężyła energia i wytrwałość w pracy całego personelu z dyr. Podhorskim na czele. Obecnie szkoła posiada już dostateczną ilość modeli oraz kilka samochodów do nauki jazdy. Kurs dla niezawansowanych trwa 3 miesiące.

Byliśmy w dniu 9 sierpnia br. świadkami zakończenia takiego kursu egzaminem na t. zw. „prawo jazdy“. Oto na obszernym placu szkolnym ruch niezwykły. Cztery samochody osobowe i ciężarówki czekają na kandydatów do egzaminu. A kandydaci — jak to zwykle bywa mają tremę. Egzamin ustny wypadł wprawdzie bardzo dobrze i wykładowcy: inż. Degórski i ob. Kwaśniewski zbierali zasłużone owoce swojej pracy.

Najtrudniej jednak jest osiągnąć dobry wynik z jazdy. Tu nie można się ani pomylić ani czegośkolwiek zapomnieć, gdyż małe przeoczenie lub drobna omyłka może w każdej chwili mieć bardzo smutne następstwa. Nic więc dziwnego, że

egzaminatorzy z O. U. S. muszą być w swoich ocenach surowi i ostrożni.

Przygotowanie kandydatów stało na wysokim poziomie i większość z nich złożyła egzamin z wynikiem dobrym, a trzech nawet z bardzo dobrym. W tym wypadku uznanie należy się instruktorom jazdy ob. ob. Jaworowskiemu, Błazelowi i Pankowi, którzy przez długie tygodnie cierpliwie i z poświęceniem szkolili swoich uczniów.

Obok wiedzy koniecznej do wykonywania zawodu mechanika-kierowcy, specjalny nacisk położony jest także na dobre wychowanie obywatelskie kandydatów. Obowiązkowość, poczucie odpowiedzialności oraz wstrzemięźliwość od alkoholu — oto są podstawowe zasady tego wychowania.

Dotychczasowe wyniki pracy pozwalają sądzić, że rozwój szkoły idzie po właściwej linii. Młodzież, kończąca szkołę, przyczyni się niewątpliwie bardzo poważnie do oczyszczenia szeregów kierowców z elementu nieodpowiedzialnego i ze wszech miar niebezpiecznego dla społeczeństwa, który niestety do tej pory nie mógł być jeszcze całkowicie zastąpiony wobec ciągłego braku nowych sił.

To odpowiedzialne zadanie wychowawcze w obecnych czasach upadku dobrych obyczajów ma olbrzymie znaczenie i za to należy się kierownictwu szkoły serdeczne podziękowanie.

S—o

Do Zrzeszeń Kupieckich Województwa Szczecińskiego

Trudności finansowe Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupieckich R. P. i zwiększone wydatki związane z obroną najżywońszych interesów kupiectwa prywatnego były przedmiotem obrad ostatniego Zjazdu Delegatów Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupieckich w Łodzi. Zjazd stwierdził m. in., że Związek Zrzeszeń Kupieckich Województwa Szczecińskiego nie wypełnił dotychczas swych obowiązków statutowych i nie przekazał należnych składek na rzecz Naczelnej Rady. Celem niezwłocznego poprawienia funduszu Naczelnej Rady dla postawienia jej prac związanych z obroną kupiectwa i utrzymaniem dotychczasowych pozycji handlu prywatnego na najwyższym poziomie, gwarantujących osiągnięcie odpowiednich wyników, zjazd delegatów i zarząd główny powzięły uchwałę, mocą której wszystkie zrzeszenia kupieckie winny oprócz normalnych świadczeń przekazać Związkowi Wojewódzkim w jak najkrótszym terminie jednorazową wpłatę na rzecz Naczelnej Rady w wysokości 2 miesięcznej składki członkowskiej, jakie członkowie normalnie płacą, a od przedsiębiorstw hurtowych (na zorganizowanie obrony prywatnego handlu hurtowego) dwa tysiące do dziesięciu tysięcy złotych, zależnie od wielkości przedsiębiorstwa. Pozatym wskazano, że tylko odpowiednia wysokość składek i regularny ich dopływ może zapewnić Związkowi Zrzeszeń Kupieckich i Naczelnej Radzie możliwość pracy na odpowiednim poziomie i właściwe postawienie obrony i organizacji handlu prywatnego.

Dalsza uchwała postanawia, że od dnia 1. I. 1947 każdy szanujący się kupiec winien opłacać składkę na

rzecz organ zacji kupieckich w wysokości co najmniej 100 zł mies.

Zawiadamiając Zrzeszenia o powyższym stwierdzamy z ubolewaniem, że nasze kilkakrotne apele do Zrzeszeń Kupieckich o przekazywanie składek na rzecz Związku i Naczelnej Rady na nasze konto w KKO m. Szczecina nr 22/200 z małymi wyjątkami pozostały bez echa. Dotychczas wypełniły swój obowiązek statutowy w tym względzie Zrzeszenia w Szczecinie, Świnoujściu i Koszalinie za okres do 30. VI. 1946, co z uznaniem stwierdzamy, oraz Zrzeszenie w Myśliborzu, które przekazało zaliczkę na poczet składek członkowskich.

Związek nasz w skutek niedostatecznego personelu biurowego i braku pieniędzy na zaangażowanie dalszych sił i na najkonieczniejsze wydatki, nie może sprostać tym zadaniom, jakie dziś wobec trudnej sytuacji kupiectwa ma do spełnienia. Brak własnego wydawnictwa periodycznego uniemożliwia nam sprawne i aktualne informowanie członków zrzeszeń o wszystkich wydarzeniach gospodarczych i organizacyjnych, ważnych dla kupców. Tygodnik Szczecin, używający nam swych łamów, nie może — niestety — jako pismo społeczno-kulturalne i pomorzoznawcze umieszczać całego dostarczonego przez nas materiału. Wyłania się zatem konieczność wydawania własnego pisma, co jednak narazie, wobec braku funduszu na ten cel, odłożyć musimy na termin dalszy.

Zadłużenie nasze w Zrzeszeniu Kupców w Szczecinie, dzięki pomocy którego biuro Związku ma wogóle możliwość istnienia, zwiększyło się ostatnio o kwotę 25.000 zł, którą wraz ze składkami wyżej wymienionych

zrzeszeń przekazaliśmy na konto Naczelnej Rady na poczet składek członkowskich. Musimy sobie wszyscy jasno zdać sprawę z tego, że największy ciężar obrony interesów handlu prywatnego spoczywa na Naczelnej Radzie.

Wyrażamy przekonanie, że Zrzeszenia uznają w zupełności słuszność powyższych wywodów i we własnym dobrze zrozumianym interesie niezwłocznie przystąpią do:

a) przekazania zaległych składek członkowskich na rzecz Naczelnej Rady i Związku na nasze konto 22/200 w KKO m. Szczecina.

b) ściąganie jednorazowej wpłaty na rzecz Naczelnej Rady w myśl uchwały zjazdu delegatów i zarządu głównego w wysokości dwumiesięcznej składki jakie członkowie normalnie płacą.

Równocześnie stwierdzamy, że duża ilość Zrzeszeń nie odpowiedziała na nasze pismo z dnia 1 maja 1946 i nie nadesłała nam swych danych o stanie członków, wysokości składki, sekretariacie i t. d. Odpowiedzi wpłynęły tylko od Zrzeszeń w Szczecinie, Koszalinie, Myśliborzu, Świnoujściu, Wałczu, Kołobrzegu, Eiałogrodzie wraz z oddziałami w Polczyn-Zdroju i Świdwinie. Pozostałe Zrzeszenia odpowiedzi na powyższe pismo nie udzieliły. Prosimy niezwłocznie o dokonanie tego obowiązku.

Podajemy do wiadomości, że zjazd delegatów Naczelnej Rady ustalił wzór godła kupieckiego i jednolitej legitymacji kupieckiej dla całego obszaru państwa. Wzór godła jak i nowe legitymacje wysłamy tylko tym zrzeszeniom, które podadzą nam m. in. dokładny stan członków.

Zarząd Związku Zrzeszeń Kupieckich Województwa Szczecińskiego

Bardzo ważne!

Zwracamy uwagę członków, że Komisja Specjalna do Walki z Nadużyciami i Szkodnictwem Gospodarczym rozpoczęła przeprowadzenie dochodzeń przeciwko kupcom sprzedającym cukier powyżej ceny ustalonej t. zn. zł. 180. — Komisja Specjalna może orzec umieszczenie kupca za spekulację i przekroczenie przepisów w obozie pracy przymusowej, co w konsekwencji może spowodować odebranie przedsiębiorstwa.

Przypominamy ponownie o konieczności bezwzględnego przestrzegania wszelkich obowiązujących przepisów, a w szczególności:

a) rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24.IV.46 zakazującego sprzedaży i przechowywanie przetworów mięsnych i tłuszców zwierzęcych w środy, czwartki i piątki.

b) rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 1.II.46 zakazującego sprzedaż i przechowywanie wszelkich wyrobków cukierniczych

wtorki, środy, czwartki i piątki.

c) zarządzenia Prezydenta m. Szczecina z dnia 5.VI.46 o godzinach handlu i godzinach otwarcia zakładów handlowych.

d) zarządzenia Prezydenta m. Szczecina z dnia 5.II.46 o obowiązku prowadzenia księgi zakupów towarów powszedniego użytku przez kupców nie prowadzących ksiąg handlowych i przechowywania dowodów zakupów.

Zwracamy ponadto uwagę na bezwzględny zakaz sprzedawania papierosów, cygar i tytoniu pochodzenia zagranicznego oraz falsyfikatów Państw. Monopoli Tytoniowego.

Prosimy wszystkich członków Zrzeszenia Kupców o doniesienie do biura Zrzeszenia (Bogurodzicy 1a-7) o wszystkich wypadkach korfiskaty towarów, spisania protokołu za nieprzestrzeganie przepisów, przesłuchiwanie w charakterze podejrzanego i t. p.

W sprawie godzin handlu

Wobec licznych i coraz częściej na terenie miasta Szczecina spostrzeganych faktów przekraczania godzin otwarcia zakładów handlowych, ustalonych zarządzeniem prezydenta miasta Szczecina z dnia 5. VI. 1946 Miejski Wydział Aprowizacji i Handlu pismem z dnia 27. VI. 1946 r. L. dz. XIV/4104/46 upoważnił Zrzeszenie Kupców w Szczecinie do przeprowadzenia kontroli społecznej godzin otwarcia zakładów handlowych z tym, że wszystkie doniesienia na niestosujących się do wyżej wymienionego zarządzenia, będą kierowane do Miejskiego Wydziału Aprowizacji i Handlu. Chodzi tu w pierwszym rzędzie o sklepy spożywczo - kolonialne przekraczające ustaloną dla nich powyższym zarządzeniem godzinę otwarcia (19-tą) lub uprawiające handel w niedzielę i dni świąteczne oraz owocarnie, które korzystając z dłuższych godzin handlu (21) i z prawa uprawiania handlu w niedzielę i dni świąteczne sprzedają artykuły nie mające nic wspólnego z branżą owocarską.

Poniżej podajemy wykaz artykułów, które w myśl pisma Miejskiego Wydziału Aprowizacji i Handlu z dnia 27. VI. 1946 są dozwolone do sprzedaży w owocarniach: owoce świeże i suszone, jagody, słodycze, cukierki, czekolady, ciastka, torty, keksy, bonbonierki, soki owocowe, wina gronowe i owoce (sprzedaż butelkowa) piwo, lemoniada, woda sodowa i tymczasowo do dnia 31. VIII. 1946 — warzywa.

Sprzedaż w owocarniach wszelkich innych artykułów jak: kawa, herbata, budyń, przyprawy (proszki, olejki, pieprz, papryka, wanilia itp.) nabiał (ser, masło, jaja), wędliny, boczek, słonina, sardynki, szprotki, konserwy jest niedozwolony. Sklepy prowadzące te artykuły, a używające na oznaczenie przedsiębiorstwa nazwy „owocarnia” muszą być zamy-

kanę na równi ze sklepami spożywczymi tj. o godz. 19-tej i nie mogą być otwarte w niedzielę i święta.

Miejski Wydział Aprowizacji i Handlu zlecając Zrzeszeniu wyżej wymienioną akcję kontroli miał w pierwszym rzędzie na celu przestrzeżenie godzin handlu, ustalonych zarządzeniem prezydenta miasta i wprowadzenie ładu i porządku w niedostatecznie dotychczas na terenie naszego miasta uregulowaną dziedzinę handlu branż spożywczo - kolonialnej i owocarskiej. Liczne doniesienia wpływające do Zrzeszenia na członków branży spożywczo - kolonialnej oraz owocarskiej

uprawiających nieuczciwą konkurencję przez niestosowanie się do godzin handlu i nieprzestrzeganie zasady wyłączności branżowej, konieczność wyrugowania nieuczciwej konkurencji oraz potrzebą wypoczynku zarówno wieczornego jak i świątecznego, którego dużo kupców przez postępowanie swych sąsiadów z konieczności była pozbawiona skłoniły zarząd Zrzeszenia do zajęcia się powyższą sprawą. Przystępując do wykonania zleconej Zrzeszeniu kontroli społecznej godzin handlu zarząd apeluje do wszystkich członków, aby poddali rewizji swe dotychczasowe postępowanie w tym względzie i przez nieprzestrzeganie godzin handlu i zasady wyłączności branżowej nie narażali się na dotkliwie kary.

Kontrola społeczna godzin handlu rozpoczęła się z dniem 29 lipca 46 r. Regulamin kontroli oraz lista mężów zaufania wyłożone są do przeglądu w biurze Zrzeszenia przy ul. Bogurodzicy 1a m. 7. Mężowie zaufania, powołani przez zarząd są łącznikami między zarządem a członkami Zrzeszenia.

Każdy członek Zrzeszenia, który zauważył przekroczenie godziny otwarcia zakładu handlowego może zwrócić się do jednego z mężów zaufania, których nazwiska zostaną opublikowane, w którego obecności wypełnia znajdującej się w posiadaniu mężów zaufania formularz protokołu. Protokół ten wysłany zostanie następnie do biura Zrzeszenia. Zarząd nie wątpi, że obywatelskie stanowisko ogółu członków ułatwi mu należyte przeprowadzenie wyżej wymienionej kontroli społecznej i w rezultacie przyczyni się do wyrugowania nieuczciwej konkurencji w branży spożywczo - kolonialnej i owocarskiej oraz do ostatecznego u normowania stosunków odnośnie godzin handlu tych branż.

FOTO ALMA

Zakład fotografii
artystycznej

Zdjęcia portretowe, wizytowe,
i wykazowe

Uwaga foto-amatorzy
Służymy fachową poradnią
Wykonujemy solidnie każdą pracę
amatorską

ALOJZY MACIEJEWSKI

Szczecin

Ledóchowskiego 12

Lista mężów zaufania w związku z kontrolą społeczną godzin handlu

1. Sosenko Jan, ul. Bolesława Śmiałego 31 m. 1, 2. Kepiński Zygmunt, Jagiellońska 27 (miesz. Kard. Hozj. nr. 60 m. 5), 3. Szary Jan, ul. Bolesława Krzywoustego 51, 4. Filipiak Brunon, Aleja Piastów 66 (sklep nr. 65), 5. Gorzkiewicz Władysław, Al. Woj. Polskiego 12, 7. Pluciński Józef, Al. Pomorska 18, 7. Siedlec Andrzej, Armii Czerwonej 10, 8. Mielicki Marian, Pol. Zagranicznej 23-8, 9. Walkowiak Ludwik, Krasińskiego 104, 10. Słomiński Antoni, Baden Powella 3 m. 4, 11. Skorański Ignacy, Słowackiego 6 m. 7, 12. Makus Arno, Al. Wojska Polskiego 134, 13. Meller Tadeusz, Ks. Jaromira 13, 14. Klemensowicz Zofia, Gołęcino, Światowida 97.

Rejestracja lokali handlowych

W poprzednim numerze podaliśmy treść obwieszczenia Prezydenta Miasta Szczecina z 12. VI. 46 o obowiązku rejestrowania lokali handlowych, przemysłowych i tp. w Zarządzie Nieruchomości Miast Szczecina.

Zawiadamiamy członków, że na skutek naszych starań termin rejestracji został ostatecznie

przedłużony do dnia 15 sierpnia 1946. Prosimy wszystkich członków o bezwzględne dokonanie obowiązku rejestracji w powyższym terminie.

Sprawa samochodów z demobilu kanadyjskiego

Naczelna rada Zrzeszeń Kupieckich na polecenie Centralnego Urzędu Planowania wstrzymała wydawanie asygnat na przydział samochodów z demobilu kanadyjskiego. Asygnaty uprzednio wydane straciły swą ważność z dniem 1. sierpnia 1946 r. Odnośnie ewentualnych dalszych przydziałów poinformujemy członków Zrzeszeń po opracowaniu przez C.U.P. sygnalizowanych zmian.

Zakup węgla

Radzimy wszystkim członkom już obecnie zaopatrywać się w materiały opalowe, gdyż jak wiadomo z doświadczenia, w miesiącach zimowych nastąpić mogą trudności w zaopatrywaniu się w te materiały.

Zachodnio-Polski Syndykat Węglowy w Szczecinie, ul. Bohaterów Warszawy 37 (na przeciw stacji kolejowej Szczecin—Turzyn) posiada na składzie pewien zapas węgla wolnorynkowego, który sprzedaje po cenie 1.773.— zł. za 1 tonnę. Cena 1 tonny koksu w tej samej firmie wynosi 2.313.— zł.

Rynek targowy w Szczecinie

Z dniem 23 lipca został otwarty w Szczecinie rynek targowy przy placu Grodnickim w pobliżu Dworca Głównego. Czas sprzedaży ustalony został przez Miejski Wydział Apropozycji i Handlu od godz. 7 rano do godz. 16 po południu. Na rynku powyższym dopuszczona jest jedynie sprzedaż: warzyw, owoców, nabiału, żywego drobiu i kwiatów. Sprzedaż odbywać się może tylko na stołach lub wózkach. Stawianie stałych budek wzgl. stoisk jest wzbronione. Rynek będzie czynny codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt, do godz. 16-tej, przyczem handlujący zobowiązani są do godziny 16-tej usunąć z rynku stoły wzgl. wózki i oczyścić miejsce zajmowane przez nich pod handel.

Stoły będzie można przechowywać w magazynie Zakładu Oczyszczenia Miasta specjalnie oddanym na ten cel.

Przejęcia i miejsca pod stoły zostaną oznaczone. Handlowanie na chodniku i dwumetrowym pasie od chodnika jest niedozwolone, jak również handlowanie poza terenem rynku.

Dla handlujących z wozów, przewidziany jest dziedziniec Zakładu Oczyszczania Miasta, znajdujący się przy w/w rynku.

Od sprzedających pobierane będą przez upoważnionych inkasentów Zarządu Miejskiego następujące opłaty zazajmowane miejsce pod handel:

od luźnych sprzedawców 15.— zł.
„ sprzedających ze stołów 30.— zł.
„ „ z wozów 50.— zł.

Ustanowienie nowego placu targowego ma na celu zlikwidowanie ruchomego handlu wyżej wymienionymi artykułami na placu Wielkopolskim oraz na ulicach miasta i wyodrębnienie go na oddzielnym placu.

Rynek na placu Wielkopolskim zostaje przeznaczony wyłącznie dla kupców rynkowych posiadających stałe budki. Zostaną one przerobione według jednolitego wzoru i ustawione wg. planu zatwierdzonego przez prezydenta miasta, zaś sam plac Wielkopolski zostanie uporządkowany i odpowiednio przystosowany do celów sprzedaży rynkowej. Zarząd Miejski ustalił dzień 29 lipca 1946 jako termin zamknięcia rynku na placu Wielkopolskim. Ponowne otwarcie rynku nastąpi po uporządkowaniu placu i ustawieniu straganów (budek) według wyżej wspomnianego planu.

Ze Zrzeszenia Kupców w Szczecinie

W dniu 8. VII. 1946 odbyło się zebranie członków Zrzeszenia branży zbożowo - nasiennej, na którym utworzono sekcję zbożowo - nasiennej, uchwalono regulamin sekcji i dokonano wyboru zarządu w osobach: Florian Marchlewski, przewodniczący, Czesław Biziel i inż. Janusz Ihnatowicz zastępcy przewodniczącego, Helena Winczowa sekretarz. Dokonano też wyboru delegata do Wojew. Komisji i Notowań Cen. Drugie zebranie sekcji odbyło się w dniu 10. VII. 1946 r.

W dniu 12. VII. 1946 odbyło się podobne zebranie członków branży włókienniczo - galanteryjnej. Zebrani w liczbie 18 członków utworzyli sekcję branży włókienniczo - galanteryjnej i uchwalili regulamin sekcji. Do zarządu wybrano: Stanisława Złotogórskiego jako przewodniczącego, Tomasza Wesołowskiego jako zastępcę przewodniczącego i Witolda Kuźaja, jako sekretarza. Wybrano również delegata sekcji do Wojewódzkiej Komisji Cennikowej.

W dniu 14. VII. 1946 odbyło się pod przewodnictwem przewodniczącego Józefa Kurcwałda zebranie Koła Drobnych Kupców Rynkowych, na którym po wysłuchaniu sprawozdania Zarządu z działalności w sprawie reorganizacji placu sprzedaży rynkowej omówiono szczegółowo sprawę reorganizacji placu według planu zatwierdzonego przez prezydenta miasta.

Rada Zrzeszeń Kupców Podróżujących i Przedstawicieli Handlowych

Rada Zrzeszeń Kupców Podróżujących i Przedstawicieli Handlowych w Poznaniu wznowiła po 6-letniej przerwie swą działalność.

Rada wyraża przekonanie, że każdy kupiec podróżujący i przedstawiciel handlowy we własnym interesie nawiąże kontakt z Radą, tym więcej, że Zarząd Rady postanowił we wrześniu br. zwołać w Poznaniu Zjazd Delegatów. Adres Rady brzmi: Poznań, ul. Wrocławska 38.

PARADNIA PSYCHOGRAFOLOGICZNA

przepowiada z kart, rąk i pisma.

Gniedzińska Pelagia

Szczecin ul. 5-go Lipca 39 m. 23 I p.
Przyjmuje od godz. 15-cj.

Zakład Krawiecki

Zbigniew Woś

Szczecin, ul. Aleja Pomorska 20
wykonuje roboty męskie, damskie oraz wojskowe, szybko, tanio i solidnie.

Położna (Akuszerka)

B. SYPNIEWSKA

była położna Kliniki Ginekologiczno-Położniczej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. **Szczecin, ul. Jagiellońska 10**

Zakład Pogrzebowy

TRUMNY DO WYBORU
BOLESŁAWA ŚMIĄŁEGO 12

Cieślik Franciszek

STOLARNIA

„UNIWERSON”

Wykonuje meble stylowe, urządzenia sklepowe i biurowe.

LISIECKI STEFAN

mistrz stolarski

UL. KROLOWEJ JADWIGI Nr 10

Komitet Redakcyjny: Lyczywek Roman, Piśkorski Czesław, Telega Stanisław. **Wydawca:** Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka” w Szczecinie, Aleja Wojska Polskiego 39. **Redakcja i administracja** czynne od godz. 8—14. **Ogłoszenia** przyjmuje Agencja Reklamy P.P.K. Tel. 506. **Cennik ogłoszeń:** 1 mm przez 1 łam poza tekstem 15 zł. w tekście 30 zł. **Prenumerata:** za pierwsze 10 egz. na konto P. K. O. nr. X-4177 złotych 100.—

Tłoczono czcionkami Drukarni Państwowej nr 1 w Szczecinie

X 01250