



Dziś w numerze;

Wywiad z Ministrem Żeglugi i Handlu Zagranicznego D-rem Stefanem Jędrzychowskim

E. HORAK

## Jak uregulowano drogę wodną Odry?

Dwie rzeki stanowią główną oś gospodarczą współczesnej Polski: Wisła i Odra. Znaczenie gospodarcze tych rzek można określić trzema punktami, jakie każda z nich wiąże wzajemnie, a którymi dla Wisły są: Kraków, Warszawa i Gdańsk, a dla Odry: Opole, Wrocław i Szczecin. W środku zaś między ich górnymi biegami, gdzie obie najbardziej zbliżają się do siebie leży wielkie zagłębienie przemysłowe Polski.

Położenie zagłębienia tego jest rodzaju, że tak Wisła, jak i Odra mogą być, szlakami komunikacyjnymi, łączącymi morze nasze z jednym z największych ośrodków przemysłu w Europie środkowej. Obie rzeki mogą stanowić punkt kluczowy europejskich dróg wodnych, mimo, że są trudne do ujarznienia z uwagi na wahanía wodostanów i sypkość materiału, przez który przepływają, co sprzyja załamaniu łozyska i przerzucaniu nurtu.

A teraz pytanie: która z tych rzek jest najważniejsza jako droga wodna? W tej chwili daleko ważniejszą drogą wodną jest Odra, przeobrażona w drugiej już połowie ubiegłego wieku na drogę wodną od ujścia do Koźła dla statków do 780 ton pojemności. Kanał Kłodnicki przedłuża tą drogę do samego zagłębienia węglowego.

Wisła jako rzeka większa i zasobniejsza w wodę od Odry musi być uważana za drogę wodną potencjalnie równie ważną. Niestety jest ona na wielu odcinkach do dziś nieuregulowana wskutek czego znaczenie komunikacyjne Wisły jest obecnie nieproporcjonalne do jej rozmiarów. Dopiero

regulacja Wisły, połączenie górnej Wisły z Kanałem Kłodnickim i Odry, oraz wykończenie projektowanego kanału Odra — Dunaj podniesie ją do rang dróg wodnych europejskiego znaczenia. Przy rozbudowie Odry zastosowano wszystkie nowoczesne środki techn. Nagie stoki górnych partii dorzecza zostały zalesione dzięki czemu nasilenie odpływu w czasie gwałtownych ulew znacznie się zmniejszyło. Potoki otrzymały twarde koryta z progami niszczącymi energię spadającej wody, wskutek czego również i transport żwiru i kamieni w dół został ograniczony. Niższe brzoży dopływów uregulowano i uniemożliwiono im ustawiczne zmiany koryta, powodujące niszczenie tysięcy hektarów urodzajnych gruntów nadbrzeżnych. Tam, gdzie te środki zawodziły, wobec wyjątkowej dzikości dopływu budowano zbiorniki powodziowe, zamykające całe doliny wysokimi murami lub ziemnymi wałami zaporowymi. W takich sztucznych jeziorach magazynuje się wody powodziowe, które następnie odprowadzone są w ilościach nieszkodliwych dla niżej położonych terenów. W ten sposób żywioł został okiełznany w granicach możliwości. W samym dorzeczu Odry znajduje się 27 zbiorników, przy których zbudowano zakłady hydroelektryczne. Zbiorniki w Bystrzycy i Bobrawie dostarczają prądu do Wałbrzycha i Jeleniej Góry. Trzy największe zbiorniki w Odmuchowie, Turawie i Dzierżnie zasilają Odrę w czasie niskich stanów wody. Ich pojemność użyteczna wynosi 250 mil. m<sup>3</sup> wody. Nawet te olbrzymie ilości wód nie wystarczają na utrzymanie głębokości dla żeglugi, dlatego

skanalizowano Odrę między Koźlem a Wrocławem przez zbudowanie w poprzek koryta szeregu jazów, spiętrzających wodę do głębokości niezbędnej dla żeglugi. Żeby statki mogły przepłynąć z górnego poziomu jazu do dolnego, wykonano przy każdym jazie kanały boczne ze śluzami komorowymi. Do śluz takiej płyńie statek z dolnego stanowiska przy zamkniętych wrotach górnych, poczem zamyka się wrota dolne i wpuszcza do komory wodę z górnego stanowiska skutkiem czego statek podnosi się do górnego poziomu i po otwarciu wrot górnych wpływa na górne stanowisko. Komplet takich urządzeń nazywa się stopniem kanalizacyjnym. Stopni takich jest 22.

Dzięki najróżnorodniejszym urządzeniom kanalizacyjnym mogą kursować po Odrze statki o ładowności ca 600 ton. Od Wrocławia w dół zamiast skanalizowania przedsięwzięto regulację środkowego biegu przy pomocy tam poprzecznych, które nie są jeszcze ukończone.

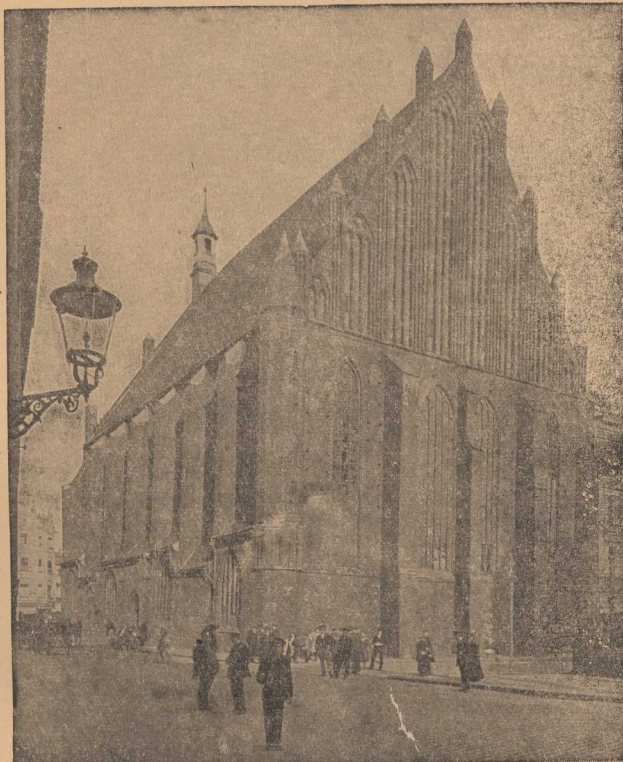
Od Kostrzyna (ujście Warty) do Bałtyku posiada Odra głębokości dostępną dla statków do 1000 ton ładowności.

W systemie komunikacyjnym Odry dużą rolę odgrywa Kanał Kłodnicki (Gliwicki). Odgłębia się od Odry w porcie kozielskim, biegnie dolina Kłodnicy i kończy się pod Gliwicami. Długość kanału wynosi 40 km, szerokości 37,5 m. Dla pokonania spadów zbudowano 6 śluz bliźniaczych. Kanał ten przystosowany jest do ruchu statków o nośności 750 ton (barka 750 tonowa odpowiada ładunkowi pociągu kolejowego, złożonego z 50 wagonów.)

Głównym składnikiem obrotu towarowego na Odrze jest węgiel. Obrót towarowy na Odrze koncentruje się w Gliwicach, Koźlu, Wrocławiu, Małoszynie, Nowej Soli, Głogowie, Kostrzynie, Przebiegu i Szczecinie, stanowiącym wrota na morze. Przed wojną kursowało na Odrze 600 statków o nośności 40.000 ton i 2700 barek o ładowności ponad 1.000.000 ton. Barki te (wrocławski 600 tonowe i berliński 300 tonowe) przewoziły w roku 11 milionów ton towarów z czego 2,7 mil. przechodziło przez port w Szczecinie. Obrót w Koźlu sięgał 4 mil. ton.

Obecnie Odra nie rozwiąże trudności w transporcie węgla. W okresie najlepszego rozwoju komunikacji w 1942 roku i 1943 roku przewieziono tą rzeką 3,8 mil. ton węgla a więc tyle, ile wynosi nasza obecna produkcja miesięczna. Odra mimo wielkiego znaczenia jest tylko małym odcinkiem w ogólnych potrzebach transportu (co najjaśkrawiej przedstawia fakt, że na wszystkich rzekach i kanałach niemieckich przewieziono w 1942/43 roku 39 milionów ton węgla).

W 1901 roku zaczęto budować kanał Odra—Wisła, lecz wojna światowa przerwała pracę. Ostatnio znów lansuje się projekt kanału Odra—Dunaj. W artykule „Wybudujemy kanał odersko-dunajski”, zamieszczonym w czeskim „Pravie Lidu” J. Tomčík wspomina, że budowa tego kanału połączy Bałtyk z morzem Czarnym poprzez Mierawską Ostrawę, Przerów, dolinę Morawy, Theben, i Bratysławę, a nawet i Wiedeń. Przy tym kanale Koźle urośnie do roli punktu rozrządowego na kontynentalnej magistrali Bałtyk — Morze Czarne, którego znaczenie będzie można porównać jedynie z bogumińskim węzłem kolejowym, a Szczecin stanie się największym portem na Bałtyku, z ekspansywną siłą eksportowo-importową.



### UROK STAREGO MIASTA

Przy ulicy św. Krzysztofa w Szczecinie znajduje się jeden z najstarszych kościołów Pomorza Zachodniego pod wezwaniem św. Jana. Piękny ten gotycki zabytek został ostatnio odremontowany przez Szczecińską Dyрекcję Odbudowy

# Pierwszy rok pracy portu szczecińskiego

Warto sobie przypomnieć pewne daty i szczegóły dotyczące rozwoju portu szczecińskiego i uprzytomnić sobie stan, w jakim został przez nas przejęty. Niemcy opuszczając Szczecin starali się zniszczyć wszystko, co tylko mogłoby w przyszłości przynieść nowym właścicielom miasta. Stalki przeto, których nie zdolali wyprzedać wysadzili w powietrze, dźwigi zwałili do wody, nabrzeża poniszczili, tak by port nie był zdolny do użytku. A ponieważ był zniszczony przez naloży alianckie, przeto przedstawiał on obraz ogromnego zniszczenia.

Pod koniec lutego 1946 roku rozpoczęliśmy przyjmowanie poszczególnych odcinków portu od morskich władz radzieckich. Jako pierwszy przejęty został tak zwany Rejon Portowy Dolnej Odry, odcinek oddległy od centrum miasta o szereg kilometrów, dawne nabrzeże służące szeregowi znajdujących się tu fabryk do przyjmowania transportów surowców.

Gdy tylko odcinek ten uzyskali natychmiast nasze władze morskie zabrały się do pracy. W szybkim tempie rozpoczęło oczyszczanie terenu i przygotowywanie — do przyjmowania statków. Przeprowadzono do portu kilka kilometrów długą linię tramwajową, zaczęto montować dźwigi, oczyszczać nabrzeże itp.

## Pierwszy statek

Pierwszym wielkim dniem polskiego odcinka portowego, a tym samym i całego polskiego Szczecina było przybycie pierwszego przyjmowanego przez władze polskie statku pasażerskiego, który przywiózł z zagranicy polskich repatriantów. Były to pierwsze dni kwietnia, gdy Szczecinianie poraz pierwszy witali w polskim Szczecinie przybywających z zachodu Polaków. W ciągu 1946 roku przybyło do ojczyzny przez port szczeciński około 50 tys. rodaków. Przybywały oddziały wojska, szkoły, cywile z prac, reemigranci z Westfalii i Nadrenii itp. Wszystkich witano z sercem bo em przybywali przecież ludzie, którzy dołączyli do odbudowy zniszczonego kraju. W drodze powrotnej statki zabierają ze sobą Niemców repatriowanych z Pomorza Zachodniego. W pierwszym roku pracy portu szczecińskiego wyjechało ich przez ten port przeszło 43 tysiące (niezależnie od transportów kolejowych).

## Baza polskiej marynarki wojennej

W ciągu miesięcy tereny polskiego portu stale się rozszerzają. I to nie tylko w samym Szczecinie, ale również i w porcie wypadowym Szczecina Świnoujściu. W dniu 3 kwietnia komandor Steyer, obecny kontradmirał na czele polskich jednostek wojennych zamierza bazę morską w Świnoujściu. Powstaje druga polska baza wojenna, strzegąca zachodnich obszarów Bałtyku. Kilka dni później polskie okręty wojenne „Rybitywa” i „Żuraw” odwiedziły poraz pierwszy port szczeciński.

## Morskie składy naftowe

W tym samym dniu Centrala Przemysłu Naftowego przejmując w porcie centralnym w Szczecinie 3 wielkie kompleksy zbiorników dla płynnego paliwa. Natychmiast przystępuje się do remontu zniszczonych zbiorników, które kosztem licznych dziesiątek milionów złotych zostały doprowadzone do stanu nadającego się do wykorzystania dla magazynowania benzyny syntetycznej, którą w ramach reparacji wojennych otrzymujemy z Niemiec. Stworzone zostały 3 składy benzynowe, w których magazynowano miliony kg. benzyny. We wrześniu znajdowała się dawniej wielka fabryka benzyny syntetycznej, po której jednakże pozostały i załadunek zbiorniki. I te zbiorniki przejęła Centrala Produktów Naftowych, by je wyremontować i przygotować do przyjęcia transportów benzyny, jakie przybyć mają z zachodu do portu szczecińskiego.

## Pierwsze obroty towarowe

Równocześnie powstają w Szczecinie instytucje, które organizują żeglugę zarówno na Odrze jak i na Bałtyku. Najpierw założoną została spółka „Polska Żegluga na Odrze”, później zorganizowany został cały szereg przedsiębiorstw maklerskich i usług portowych, wreszcie w listopadzie 1946 roku zawieszane zostało przedsiębiorstwo żegluga na Bałtyku „Gryf”. Port szczeciński coraz to więcej się ożywia. W sierpniu administracja polska przejmując zarząd drogi wodnej na Odrze, we wrześniu witamy pierwsze statki z kołami i kurami, w październiku przejmujemy służbę pilotażową, w listopadzie otrzymujemy z zachodu nowe dźwigi pływające, a później holowniki itp. Równocześnie ze Szwecji przybývają statki po węgiel a z Holandii po sól potasową. W porcie szczecińskim wyładuje się celulozę i rudę a nawet nieco drobnicy.

## 440 statków

Wyniki pierwszego roku pracy portu szczecińskiego nie są wielkie, a jednakże możemy być z nich dumni. W ciągu niecałego roku wpłynęło do portu 440 statków, w tym 226 rzecznych i 214 morskich. Jednostki morskie, były to z zasady niewielkie szkunery szwedzkie, przybývające po węgiel. Jednakże od takich niewielkich jednostek rozpoczyna każdy port pracę.

Port szczeciński wyeksportował w tym czasie 39.677 ton towarów. Na pierwszym miejscu naturalnie znaj-

duje się węgiel. Wysłaliśmy zagranicę 28.510 ton węgla eksportowego a 2050 ton węgla bunkrowego zabrały ze sobą statki obce. Na statki holenderskie przesyłało wszystkim załadowano 9107 ton nawozów sztucznych, które Polska otrzymała z Niemiec w ramach akcji odszkodowań wojennych.

## 10 tys. koni

W imporcie najpoważniejsze pozycje zajmują konie, jakie w ramach dostaw UNRRA otrzymają Polska. Przyjeśliśmy 9370 koni i 18.636 kur. Konie te zostały rozdzielone pomiędzy osadników zachodnio-pomorskich a część została przeznaczona dla Wielkopolski i Ziemi Lubuskiej.

Wreszcie port przyjął około 50 tysięcy pasażerów Polaków wracających do kraju i wysłał 43 tysiące Niemców.

## Odbudowa przemysłu portowego

Oto cyfry, które mówią o pracy, jaką wykonaliśmy w porcie szczecińskim. Są to dopiero początki. Obok odbudowy portu rozpoczęło również odbudowę przemysłu portowego. Odbudowę portu przeprowadza z wielkim nakładem pracy i kapitałów Biuro Odbudowy Portów — Oddział w Szczecinie, natomiast różne zjednoczenia uruchamiają wielkie przedsiębiorstwa, jakie dawniej znajdowały się w rejonie Dolnej Odry, a które nie zostały zupełnie zniszczone. Na czoło odbudowywanych fabryk wysuwa się wielka huta w Stołżynie. Potężne wielkie piece po remoncie już wkrótce rozpoczną pracę. W porcie znajduje się również silos zbożowy, fabryka superfosfatów, młyn mineralny, cementownia i szereg innych wielkich przedsiębiorstw.

## Uruchomienie stoczni

Obok tych fabryk posiadał Szczecin przed wojną również kilka stoczni okrętowych. Najważniejszym przedsiębiorstwem była stocznia „Wulkan”. Budowała ona wielkie transatlantyczne jednostki i zatrudniała kilka tysięcy ludzi. Niestety na skutek wojny poniosła ona potężne szkody. Po przejęciu stoczni przez władze polskie przystąpiono do jej odbudowy. W roku 1946 uruchomiono na ten cel sumę 9 milionów złotych. W pierwszym stadium odbudowy chodzi o to, by na stoczni można przeprowadzać remonty statków i mniejsze naprawy. W doku stoczni „Wulkan” znajduje się jedna z jednostek, której budowy Niemcy nie zdolali ukończyć. Jednostka ta w myśl umowy polsko-radzieckiej przypadła Polsce i obecnie przeprowadza się prace nad jej wykończeniem.

Drugą znajdującą się w odbudowie stocznią jest stocznia „Bałtyk”, a prace porządkowe przeprowadza się na stoczni „Gryf”. Ta ostatnia niestety znajduje się w południowej części portu i na skutek zawalonych mostów od strony wody nie ma do niej dostępu. Gdy tylko zostaną odbudowane mosty, stocznię będzie można uruchomić.

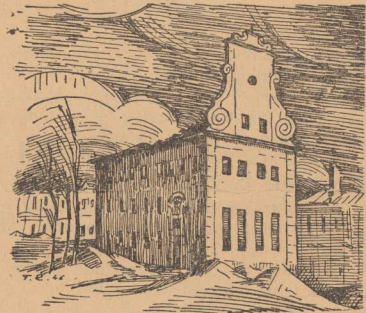
## Oczyszczenie portu

Powoli ale stale naprzód postępują prace nad rozwojem portu szczecińskiego. Ubiegły rok dał około 50 tysięcy ton obrotów, rok bieżący da obroty niewątpliwie kilkanaście razy większe. W tej chwili port w Szczecinie dysponuje już szeregiem kranów zarówno stałych, jak i pływających. Przy pomocy przybłyłych z Francji wielkich dźwigów pływających oczyszcza się z wraków port szczeciński, usuwa się wraki statków i mostów; trzy dźwigi pływające otrzymały już nasz port i to nawet niektóre poważnej wielkości. Jeden z nich jest nośności 60 ton, a dwa po 30 ton. Oczyszczony z przeszkód port będzie mógł spokojnie przyjmować coraz to większe jednostki morskie. Równocześnie z oczyszczaniem portu postępuje i odbudowa drogi wodnej Szczecin — Świnoujście. Wszelkiego rodzaju znaki wodne, latarnie itp. uruchamia się, by znowu służyły żeglugie. Port posiada już dwa holowniki — „Ursus” i „Korsarz”, — które służą potrzebom portowym.

Ma port szczeciński jeszcze i swoje braki. Przede wszystkim brak lodolamaczy, który daje się odczuć tak poważnie w czasie obecnej zimy. Na skutek braku lodolamaczy małe i słabe statki, które same nie łamią warstwy lodu, nie mogły wypłynąć do portu szczecińskiego. Brak jest również w dalszym ciągu odpowiedniej ilości holowników i to zarówno w porcie, jak i na Odrze. Nieodbudowane mosty poważnie utrudniają rozwój życia gospodarczego. Ale tak, jak zostały przezwyciężone inne trudności, tak należy również wierzyć, że i te kłopoty zostaną pomyślnie rozwiązane.

Szczecin — trzeci port Rzeczypospolitej, port Nadodrza i Ziemi Odzyskanych zajmie wkrótce tak wielką rolę w życiu gospodarczym Polski, że w podziw wszystkich wprawi. Boć przecież Szczecin to port u ujścia Odry, a kto panuje u ujścia Odry, ten rządzi całym jej dorzeczem.

Leon Cieszyński.



Szczeciński stary ratusz remontowany przez S. D. O.

## Żydzi na Pomorzu Zachodnim

Mineło 10 miesięcy od czasu, gdy pierwsze transporty żydowskie przybyły na teren naszego województwa. Po pierwszych tygodniach zamieszania i haosu z właściwą temu narodowi rzutkością i bystrością natychmiast zaczęli organizować Wojewódzki Komitet Żydów Polskich, komórkę Centralnego Komitetu w Warszawie.

Powołali do życia znany już dzisiaj TOZ (Towarzystwo Ochrony Zdrowia) i ORT (Organizacja Twórczości), która szkoli fachowców, przystąpiła do twórczości szkół, przedszkoli, zak adów opiekuńczych, licznych spółdzielni pracy i t. zw. kibuców (czyli zespołów mieszkalnych, połączonych z ośrodkami pracy), przystąpiła nawet do pracy na roli (w rejonie Stargardu).

Dziś, gdy widzi się obroty i wytwory tych spółdzielni, gdy widzi się te lokale własnym wysiłkiem odbudowane i wyremontowane w ruin, tętniące życiem szkoły i organizacje żydowskie, podziw i głębokie uznanie ogarnia dla tego tak żywotnego i zdolnego narodu.

Rzeczywistość zadaje stanowczy kłam rozpowszechnionemu legendom o Żydzie spekulancie, handlarzu i lichwiarzu. Biję wprost w oczy, że naród ten wszedł na drogę nową — ery odrodzenia moralnego i społecznego, że chce oprzeć (i już zaczął) na Ziemiach Odzyskanych opierać swą egzystencję na zdrowych, naturalnych podstawach, czy to pracując w przedsiębiorstwach i urzędach państwowych, czy to na pracy spółdzielczej, przede wszystkim i oświatowo-wychowawczej mas.

Stosunek społeczeństwa żydowskiego do państwowości polskiej jest jak najbardziej pozytywny, niezależnie nawet od bardzo różniczkowanego zabarwienia politycznego poszczególnych grup.

Żydzi czują wdzięczność do Polski za to, że rozumie i popiera ich dążności narodowe i daje im swobodę organizowania ich życia. Toteż stanowisko ogółu żydowskiego jest rzetelnie obywatelskie.

Spółeczeństwo polskie w Szczecinie zbyt mało wie o życiu żydowskim, które tu wśród nas wyasta.

Być może dzieje się tak dlatego, że w stosunku do nas, Żydów, cechuje pewna rezerwa. To co przeżyli podczas wojny wywołuje u nich pewien chłód i nieufność. Część winy leży jednak po naszej stronie, bo za mało interesujemy się losem i pracą tej grupy naszych współobywateli.

A jednak właśnie tu w naszym województwie, gdzie tak bardzo potrzebna nam ręk i mózógów do pracy, tak bardzo potrzebna nam wszelkiego rodzaju fachowców, inicjatywy, rzutkości i przedsiębiorczości powinniśmy zrozumieć, że Żyd jest elementem potrzebnym.

Irena Szydłowska.

Już ukazał się album

**CZEŚŁAWA PIKORSKIEGO**

**„Zabytki  
Piastowskiego  
Szczecina“**

WYDANIE DRUGIE UZUPEŁNIŁO

17 ilustracji

Cena 80 zł.

Do nabycia w Księgarni „Polskie Pismo i Książka”  
Al. Wojska Polskiego, oraz we wszystkich innych  
księgarniach

# Minister Jędrzychowski o porcie szczecińskim

## Wywiad przeprowadzony przez Marka Koreywę

W tych dniach przybył z Warszawy do Szczecina minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego Stefan Jędrzychowski w towarzystwie wiceministra Petruszewicza, wiceministra Przemysłu Henryka Różańskiego, wiceministra Komunikacji Balickiego i dyrektora departamentu w Ministerstwie Komunikacji Askanazego.

Jednocześnie przybyli do Szczecina przedstawiciel sztabu generalnego Armii Czerwonej z Moskwy generał Bajukow oraz szef komunikacji wojskowej radzieckiej generał Rumiancew.

W ciągu 3 dni przeprowadzili oni szereg konferencji w sprawach portu szczecińskiego, w których również wzięli udział wojewoda Borkowicz, prezydent Zaremba, dyrektor Bartoszyński i inni. Przedmiotem obrad były głównie kwestie, związane z przekazaniem całego portu szczecińskiego w ręce polskie. Korzystając z bytności Ministra Jędrzychowskiego, zwróciliśmy się do niego z prośbą o wywiad w sprawie naszego portu.

**Pytanie:** Jakie możliwości rozwoju widzi Pan Minister przed Szczecinem jako portem i miastem?

**Odpowiedź:** Szczecin jako port i jako miasto

ma przed sobą niewątpliwie duże widoki rozwoju w nowych warunkach. Za czasów niemieckich konkurencja faworyzowanych przez władze nie-

mieckie portów w Hamburgu i Bremie nie pozwałała na większy rozwój Szczecina. Obecnie Szczecin będzie mógł odegrać zgodną ze swymi naturalnymi warunkami rolę portu całego dorzecza Odry, jak również portu tranzytowego.

**Pytanie:** W jakim stadium są obecnie prace organizacyjne nad przekazaniem portu szczecińskiego władzom polskim?

**Odpowiedź:** W chwili obecnej przedstawiciele Rządu Polskiego i Radzieckiego opracowują konkretny plan przekazania pozostałych części portu w ręce polskich władz portowych. **Przekazanie to nastąpi w najbliższym czasie.**

**Pytanie:** Port szczeciński jako port u ujścia Odry może dać duże korzyści przy wyzyskaniu tranzytu, szczególnie z Czechosłowacją, a dalej z Węgier, Rumunii i Bułgarii. Umowy w tej sprawie z Czechosłowacją zostały częściowo już zawarte. Jak przedstawiają się możliwości podobnych umów z pozostałymi państwami?

**Odpowiedź:** Realizacja możliwości tranzytowych nie wymaga umów międzypaństwowych, odnoszących się specjalnie do Szczecina. Tranzyt ładunków masowych przez Szczecin zależy głównie od zdolności przeładunkowej posiadanych przez nas urządzeń. Trazyt drobnicowy zaś od stopnia regularności żeglugi w porcie szczecińskim, a więc w dużej mierze rozmiarów naszego własnego obrotu. Należy uważać, że w roku 1947 waga tych obu czynników znacznie zwiększy się i tranzyt do krajów naddunajskich rozpocznie się na większą skalę. Po za tym przewidziane są już w krótkim czasie **duże ładunki tranzytowe z Niemiec, przechodzące na zasadach handlowych przez port szczeciński.**

**Pytanie:** Ostatnio ładunki soli potasowych skierowano do Gdańska, jakkolwiek droga przez Szczecin byłaby korzystniejszą. Wprowadziło to pewne zaniepokojenie w Szczecinie. Czy zarządzenie to nastąpiło tylko ze względów technicznych?

**Odpowiedź:** Transport soli potasowych przeznaczonych na eksport, przewidziany jest tylko przez Szczecin, a jedynie ze względu na ograniczone możliwości przeładunkowe portu szczecińskiego, pewne stosunkowo małe zresztą ilości zostały ostatnio skierowane do Gdańska.

**Pytanie:** Port szczeciński jest przewidziany na wielką bazę połowów dalekomorskich. Jaki to ma wyraz w planie trzyletnim?

**Odpowiedź:** Plan trzyletni przewiduje budowę bazy połowów dalekomorskich w Szczecinie. Jest to jedyna baza, którą będziemy budować jako nową w okresie trzyletnim. Druga — gdyńska ulegnie tylko pewnej rozbudowie. Przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich przygotowane są już do skierowania na Szczecin w roku 1947 część swoich jednostek. Wymaga to oczywiście dokończenia odbudowy chłodni, fabryki lodu, zaistnienia warsztatów reparacyjnych, budowy magazynów śledziowych i tak dalej. Wykonanie tych prac przewidziane jest w okresie trzyletnim.

**Pytanie:** W jakim stopniu stocznie szczecińskie mają brać udział w rozbudowie naszej floty handlowej i rybackiej?

**Odpowiedź:** W pierwszym okresie stocznie szczecińskie z konieczności będą musiały ograniczyć się do prac remontowych. Dopiero po zakończeniu odbudowy stoczni gdyńskich przyjdzie kolej na planowy rozwój w pełnym rozmiarze przemysłu okrętowego w Szczecinie. Szerok małych stoczni rybackich w okręgu szczecińskim, już teraz, pracuje na rzecz rozbudowy naszej floty rybackiej.

## Aktywni u siebie i wobec obcych

Minęły dwa tygodnie o szczególnej dla państwa doniosłości. Dwa tygodnie rozpoczęte wyborami do sejmiku ustawodawczego, a zakończone wyborem Prezydenta Rzeczypospolitej i desygnowaniem nowego rządu.

Zmiany te niewątpliwie nie stworzyły dla kraju nowych założeń w znaczeniu programowym. Nic z uprzedniego programu działania naczelnych władz państwa nie uległo przez te fakty zrewolucjonizowaniu. Raczej wręcz przeciwnie — nowa legitymacja prawna, z jaką w dużej mierze ci sami co dotąd ludzie, przejęli ster władzy politycznej, dała właśnie okazję do uznania i potwierdzenia słuszności tego wszystkiego, co uczyniono dotąd. Znalazło to swój symboliczny wyraz i w zachowaniu ciągłości personalnej na stanowisku Prezydenta Rzeczypospolitej, Naczelnego Dowódcy i większości prawie członków rządu z jednej strony, a w uchwale nowego sejmiku, że „Krajowa Rada Narodowa dobrze się zasłużyła Narodowi” — z drugiej strony.

Taka sama decyzja kontynuowania poprzednio ustalonych zasad przebiega z wypowiedzi programowych. Wyrazem tej ciągłości jest przejęcie przez nowy rząd jako naczelnego drogowskazu gospodarczego Planu Trzyletniego, oraz zachowanie ciągłości stanowiska wicepremiera Gomińskiego jako Ministra Ziemi Odzyskanych.

Te wszystkie momenty odbierają ostatnim wydarzeniom w Polsce wszelki charakter niezdrowej sensacji. Władza nie leży na ulicy, ani też nie wynika z prowizorycznych czy chwicznych kompromisów. Jest to stan stabilizacji podstaw organizacyjnych państwa — stan, który jest niezbędnym warunkiem ciągłości i konsekwencji w pracy, — stan który stwarza podstawowe ramy dla dorobku w pracy. Niema dziś chyba dla Polski ważniejszych zagadnień, niż właśnie wytworzenie i zachowanie takiego klimatu twórczej pracy.

Jeżeli społeczeństwo z tak dużą uwagą śledziło bieg aktów państwowych, z dnia na dzień realizujących ostatnie przesła organizacyjne państwa — to przyczyną bezspornie nie było to, by społeczeństwo chciało lub mogło oczekiwać jakichkolwiek niespodzianek w tym okresie.

Przyczyna wagi ostatnich wydarzeń — przyczyna przez społeczeństwo doceniana — leży w zgola innej płaszczyźnie. Nad wszystkim co poprzednio w uwolnionej Polsce czyniono ciężki nieuchronnie cień improwizacji, cień „tymczasowości”. Choćby improwizacja taka była cenna, chociażby była najlepszą, jaką można było w tych warunkach osiągnąć — zawsze jednak „tymczasowość” nie jest dobrym uniformem dla władzy państwowej.

I dlatego przede wszystkim wprowadzenie integralnych zasad konstytucyjnych w życie państwowe nie ma tylko formalnego, ale jest doniosłym wydarzeniem historycznym. Wprowadzając normalną drogą zasadę zwierzchnictwa narodowego nad państwem, odcina się Polska ostatecznie od form ustrojowych kadłubowych czy syste-

mu improwizowanego spowodowanego wojną i okupacją. Mówiąc obrazowo: niewątpliwie wybór ob. Bierut na stanowisko Prezydenta Rzeczypospolitej nie pomnożył tych kwalifikacji osobistych i politycznych, jakie wykazał on już w całej pełni na stanowisku Prezydenta Krajowej Rady Narodowej. Więcej — wybór ten formalnie nie zwiększył nawet w istotny sposób zakresu jego bieżących prerogatyw. A jednak właśnie ten wybór stał się symbolem bliskości i powszechności więzi, jaka łączy musi Głowę Państwa z Narodem. Stąd właśnie płynie szczególny i niedający się zastąpić autorytet. Tu leży początek tego silnego rezonansu, jaki wywołały i wywołają musiały pierwsze decyzje Prezydenta. Z tego wynika waga pierwszego orędzia. **Dlatego cały naród dopatruje się takiego znaczenia i takiej siły jedzącej w ulaskawieniu skazanych ze sprawy Rzepeckiego, czy też w wezwanach emigracji do powrotu.**

Niewątpliwie dobro narodu leży w tym, by akty te nie pozostały symboliką, by zostały przyjęte, zrozumiane i docenione przez tych, dla których stanowią wyciągnięcie ręki. Doniosłość chwili, w której to wyciągnięcie ręki następuje i autorytet, który musi otaczać osobę pierwszego po wojnie Prezydenta, pozwalają mieć nadzieję, że padną mury rozdzielające naród polski — mury tak szkodliwe, wybudowane w znacznej mierze w mrokach konspiracji i tak często w czystych patriotycznych intencjach.

Najpiękniejszą perspektywą, jaką w znacznej części odsłoniły ostatnie wydarzenia — jest perspektywa zgody wszystkich Polaków wybudowanej na płaszczyźnie istniejącej i nieodwracalnej rzeczywistości, przy nieograniczonych możliwościach poprawy organizacyjnej i gospodarczej. Poprawa taka w istocie rzeczy zależeć będzie tylko od lojalności i aktywności w pracy dla kraju. Nikt na tę mobilizację powszechną najlepszych sił polskich do pracy nie czeka z większym zrozumieniem niż my na ziemiach zachodnich, gdzie długo jeszcze przyjdzie się nam truć w pracy, by jej podolać.

W tej samej, a może nawet w większej mierze, co dla zagadnień wewnętrznych kraju, — ustalenie się konstytucyjnych władz naczelnych Polski — ma pozytywne znaczenie dla rozwoju najżywiej interesujących Polskę wydarzeń natury międzynarodowej.

Konstytucyjny rząd, poparty tu jednolitym frontem narodu, nie tylko w pełni będzie moralnie i politycznie legitymowanym do tego, by na zawsze i zupełnie jasno ustabilizować nasz terytorialny stan posłania nad Odrą i Nysą, ale znaleźć też musi dosyć impulsu i siły na to, by zapewnić Polsce też pozycję i te korzyści międzynarodowe, jakie mogą stać się konsekwencją powrotu ziem zachodnich do kraju.

Dlatego wykładnikiem rozpoczętego okresu będzie: aktywność w kraju i zagranicą.

Roman Lyczewski

Długo, długo czekał Szczecin na swój awans do rzędu miast uniwersyteckich. Mijały wieki a Niemcy nie czuli się na siłach, aby stworzyć tu jakikolwiek ośrodek naukowy. Mimo istnienia portu i pewnego — wprawdzie raczej pozornego — ożywienia gospodarczego, **Szczecin był w ramach gospodarki niemieckiej stale anemicznym**, gdy chodziło o jego życie kulturalne. Szczecin nie miał ani jednej uczelni akademickiej!

Żywiołowy powrót na przastare ziemie piastowskie wzbudził u nas szlachetny zapał do pracy twórczej — do pracy nad odbudową naszego życia politycznego, kulturalnego i gospodarczego. Odwiedzający Polskę cudzoziemcy — bezstronni obserwatorzy naszej rzeczywistości — są pełni podziwu dla naszej pracy, odbywającej się w nadzwyczaj ciężkich warunkach powojennych.

Każdy przyzna, że stworzenie nowego ośrodka naukowego po tak olbrzymich zniszczeniach zarówno w dziedzinie gospodarczej jak kulturalnej nie należy do przedsięwzięć łatwych. Powstanie uczelni akademickiej jest związane z możliwością, uzyskania odpowiednich budynków na audytoria i pracownie, z posiadaniem wszelkich urządzeń technicznych, służących do nauczania, bibliotek naukowych, a wreszcie z wyszukiwaniem sił profesorskich.

Ale kto przetrwał lata okupacji, nie obawia się żadnych trudności. Przyzwyczailiśmy się do działania z uporem i poświęceniem, z wiarą w słuszność naszych poczynań. Gdy zjawili się pierwsi osadnicy-pionierzy na bruku szczecińskim, już myśleli o stworzeniu ze Szczecina wielkiego ośrodka kultury polskiej. Tę myśl spontanicznie podchwytował każdy, kto przybywał do tego najdalej wysuniętego na zachód bastionu polskości. Z czasem zaczęto mówić zupełnie wyraźnie o otwarciu w Szczecinie uczelni akademickiej. Posypały się projekty wyższych szkół jak z rogu obfitości. Uniwersytet, politechnika, szkoła nauk politycznych, akademia handlu morskiego i cały szereg innych uczelni wymieniano, jako możliwych do założenia w Szczecinie. Dla pewnej grupy zapalonych bojowników o wyższą szkołę w Szczecinie była to prawdziwa idea fixe, która spędzała im sen z powiek. Może kiedy kronikarz wyłożył nazwiska tych wszystkich, którzy poświęcili tyle energii i pracy nad podniesieniem Szczecina do godności miasta akademickiego.

Historia okresu, poprzedzającego faktyczną „akademizację“ Szczecina, obfitowała w najróżnorodniejsze, nieraz dramatyczne chwile.

Proces powstawania wyższej uczelni napotykał na tak wiele trudności, że niektórzy, mniej silni, zwątpili w owocność swoich wysiłków. Próbowano nawet tworzyć jakiś surogat wyższej uczelni pod postacią wyższych kursów etc. Cały rok upłynął na staraniach o wyższą szkołę dla Szczecina.

Na realne tory wkroczyła ta akcja dopiero wtedy, gdy przejęła ją jedna z najstarszych uczelni handlowych w kraju — poznańska Akademia Handlowa. Po parokrotnych odwiedzinach Szczecina przez rektora Akademii prof. dr. Górskiego zapadła uchwała otwarcia w bieżącym roku akademickim oddziału tejże uczelni w Szczecinie. Woli całego społeczeństwa miasta Szczecina i Pomorza Zachodniego stało się zadość! **Czego Niemcy nie mogli uczynić w ciągu wieków zrobiliśmy w ciągu jednego roku.**

Dzisiaj studiuje w Szczecińskiej Ekspozyturze Akademii Handlowej ponad 2500 studentów, co jest liczbą rekordową dla tego rodzaju uczelni nie tylko w kraju ale nawet zagranicą. Jest to chyba najlepszy dowód tego, jak po-

Eufemiusz Terebucha

# Szczecin miastem akademickim

trzebną była wyższa uczelnia dla Szczecina. Jest to równocześnie największa nagroda dla tych, którzy o jej powstanie walczyli.

W bieżącym roku akademickim otwarto pierwszy rok studiów Akademii Handlowej, rozpoczynając wykłady w obcym, niedostosanym do tego celu, gmachu. Słusznie wyraził się rektor prof. dr Górski, że Akademia znajduje się jeszcze ciągle przed drzwiami swego gmachu — „na słomiance“. To nie zraziło jednakże ani profesorów ani młodzieży akade-

mickiej. Wykłady odbywają się normalnie, prowadzone przez przyjeżdżających regularnie z Poznania profesorów, w wypełnionej stale po brzegi olbrzymiej sali.

Oprócz działalności pedagogicznej oddział poznańskiej Akademii Handlowej podejmie prace naukowo-badawcze Pomorza Zachodniego, związując teren z uczelnia. W stadium organizacji znajdują się zakłady badawcze — geografii gospodarczej, towaroznawstwa i wszelkie seminaria. W związku z powstaniem Akademii założono już w Szczecinie oddział Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Prace badawcze wspólnie z Akademią podejmie też szczecińskie Muzeum Morskie. Zgłosiły chęć otwarcia swoich agend w Szczecinie również inne towarzystwa naukowe — Instytut Zachodni, Instytut Bałtycki etc. Poza tym istnieje projekt powołania do życia Towarzystwa Ekonomicznego w Szczecinie.

Po założeniu oddziału Akademii Handlowej w Szczecinie przystąpiono do realizacji projektu utworzenia wyższej uczelni technicznej w Szczecinie. W wyniku przeprowadzonych rozmów z dyrektorem Szkoły Inżynierskiej w Poznaniu prof. Olgerbrandem uruchomiono w bieżącym roku akademickim oddział tejże uczelni. Mając na uwadze ogromne zapotrzebowanie na fachowców z wyższym wykształceniem technicznym, należy stwierdzić, że spotkała się ona z nadzwyczaj miłym przyjęciem ze strony społeczeństwa szczecińskiego.

Szczecin nabiera rozmachu. Staje się coraz wyraźniej ośrodkiem myśli naukowej, jako jedno z uniwersyteckich miast Rzeczypospolitej.



Płyta grobowa ks. Barnima III w kościele św. Jakuba w Szczecinie

T. Karpowicz

## Wróżąca tarcza

Legenda ziemi łęborskiej

Od kilku dni ciężkie chmury przewalały się nad zamkiem Rodryga. Ciągnęły one od głębokiej północy, podbite jakimś krwawym blaskiem, jakgdyby ich wydeje brzuchy wytarzały się gdzieś we krwi. Rozdzierał je wysoki, szary ostrokoł, broniący dostępu do zamku komukolwiek, kto by nie był przyjacielem gospodarza. Kiedy w krąg nad borem zapadała noc — luna zachodu trwała nieprzerwanie. W grodzisku podawano z ust do ust jakieś niepokojące wieści. Ludzie chodzili na palcach. Coś wisiało w powietrzu.

— Każ natychmiast sprowadzić wieszca. Niech wywróży w księżycowym stawie co porabia mój wróg — zaczął szczęki Rodryg.

— Niemożliwe Najjaśniejszy Panie — odrzekł sluga.

— Niemożliwe? Dlaczego? Co za przyczyna?

— Odkąd utopiłem w nim branki Borwinowe, uprzednio obciążwszy im piersi, woda stała się czerwona — nic w niej nie widać.

— Małoż mam slug? Garściami ją musicie wyczerpać...

— Tak też uczyniliśmy. Nic nie pomogło. Księżycowy staw nie chce wieścić.

— Milcz nędzny! — zaciął go batem władca i ruszył szybko w stronę skórzanego namiotu. Na widok Rodryga zbrojni ludzie poderwali się z ziemi.

— Jakie są ostatnie wiadomości?

— Złe, Najjaśniejszy Panie. Borwin wie o każdym naszym kroku. Zginął bez wieści oddział Adlera. W pień wyrżnięto podjazd Rudogo.

I co? — wpił się wzrokiem w wojowników Rodryg — poginiemy jak trutnie?

Pospuszczali wszyscy głowy, patrząc uparcie w ziemię... Tylko młody, o czerwonej twarzy chłopak, wysunął się naprzód.

— Tak! Borwin wie o wszystkich naszych krokach — powtórzył — wie dlatego, gdyż ma tarczę wróżącą.

— Tarczę wróżącą? — rozwarli wszyscy usta szeroko — Tarczę wróżącą?

Tak! Widziałem ją kiedyś. Brązowa tarcza z złotym paskiem po środku.

Rodrygowi zadrgały usta.

— Będziesz najbogatszym z moich slug gdy do tej wiadomości dodasz inną — gdzie widziałeś Borwina?

— Widziałem go tylko raz. Jechał na Górę Łęborską.

W tej chwili do bramy ostrokołu przycwalał jeździec. Chwila — i był przy nich...

— Najjaśniejszy Panie! Widziałem Borwina! — wyrzucił ze zdyszanego piersi — Był sam. Jechał w stronę Góry Łęborskiej.

Na twarzy Rodryga ukazał się triumfujący uśmiech.

— Już wiem. Możecie iść spać. Wróżąca tarcza będzie moja. Zastąpi mi staw księżycowy, zohydzony krwią borwinowskich dziewczek.

Nazajutrz, dziką ścieżyną, zatrzęsioną próchnem starej kory, porośnię mchem wilgotnym, wędrował starzec. Co chwila przystawał, spoglądał w niebo, nad słuchiwał i ruszał dalej. Widać droga go coraz bardziej męczyła, gdyż przysiadł często. Opierał o zwalone drzewo swój kostur, poprawiał łapcie lykowe, sięgał pod siermięgę, za pas i chrząkał. Czasem zdawało się że starzec usnął. Lecz nie. Lada szmer podrywał go na nogi. Płynęły godziny. Zmierzch zaczynał już przuszyć, gdy rozległ się tętent galopującego konia. Starzec dźwignął swą postać, podniósł kij i powłócił się w górę. Za chwilę dogonił go jeździec.

— Dokąd to ojczyste? — napiął cugle — nocą, wśród boru...

— W świat — mruknął stary postukując kosturem.

— Dopóty po drodze — odstąpię wam konia. Siadajcie.

Pielgrzym ociągał się nieco lecz uległ namiętności.

GRY TOWARZYSKIE

Hurt — — — — — Detal

poleca

KSIĘGARNIA „P. P. K.”

# Spółdzielczość mleczarska na Pomorzu Zachodnim

Najważniejszym źródłem dochodu społecznego na Pomorzu Zachodnim jest rolnictwo wraz ze swoim przemysłem rolniczym. Rolnictwo na Pomorzu Zachodnim ma nieco inny charakter, aniżeli w innych częściach Polski. Gleba tutejsza, w przeważnej mierze piaszczysta, od dawna zmusiła rolnika do prowadzenia gospodarstwa hodowlanego. Nic więc dziwnego, że na Pomorzu Zachodnim rozwinęło się mleczarstwo. Świadczy o tym ilość i jakość zakładów mleczarskich pomieckich w liczbie około 250.

Jak się przedstawia nasz stan mleczarstwa po półtora rocznej gospodarce?

Na ogólną liczbę 244 zinwentaryzowanych przez „Społem” mleczarzy pomieckich, uruchomionych zostało 70 zakładów, nie licząc zakładów czynnych, będących w użytkowaniu Armii Czerwonej. W tej liczbie mieści się: 46 okręgowych mleczarzy spółdzielczych, 2 mleczarnie Zw. Samopomocy Chłopskiej, 7 mleczarni gminnych i prywatnych, 14 zakładów pomocniczych — filii, 1 mleczarnia „Społem”.

Pozostałe zakłady mleczarskie pomieckie można by podzielić następująco:

69 mleczarni jest zdalnych do uruchomienia, 17 mleczarni, których uszkodzenia wahają się od 10—50%, 17 mleczarni, które posiadają dobre budynki, a maszyny zostały wymontowane, 23 mleczarni, zburzonych wzgl. spalonych, a maszyny mleczarskie częściowo znajdują się w gruzach.

Oprócz zakładów mleczarskich, w których przerabia się mleko na masło i sery, znajduje się na Pomorzu Zachodnim poważne fabryki, jak np. fabryka mleka sproszkowanego w Stargardzie, fa-

bryka kazeiny oraz odżywki dla dzieci w Płotach, pow. Ławiczka. Te dwie ostatnie fabryki w Płotach są zdewastowane w 50 proc., natomiast fabryka w Stargardzie jest zupełnie kompletna.

Nadto Okr. Oddział Mleczarski „Społem” urządził topialnię serów w Koszalinie.

Dla zobrazowania rozwoju i działalności spółdzielczości mleczarskiej, podam kilka danych liczbowych. Od około 60 tys. krów, co stanowi około 12% stanu krów z czasów niemieckich, przeszło przez spółdzielnie mleczarskie w czasie od stycznia do października br. ponad 8 milionów litrów mleka wyprodukowano przeszło 267.000 kg masła. Trzeba zaznaczyć, że produkcja mleka w miesiącu styczniu 1946 r. wynosiła zaledwie 287 tys. litr. mleka, a w miesiącu październiku przekroczyła 1.138 tys. Licząc przeciętnie 20 zł. za 1 litr mleka, to w tym okresie obrót gotówkowy gospodarstw rolnych wyniósł 160 milionów złotych.

W dzisiejszym układzie stosunków gospodarczych rozbudowa mleczarstwa spółdzielczego leży u podstaw zdrowej i dobrej organizacji gospodarstw chłopskich.

A jak jest ustosunkowany rolnik, właściciel krów do spółdzielczości?

Jak wynika ze zestawień statystycznych Związku Rewizyjnego Spółdz. R. P. w Szczecinie, to z każdym miesiącem wzrasta liczba członków w spółdzielniach. To najlepiej świadczy, że nastawienie tutejszych osadników do spółdzielczości jest pozytywne.

Świadomość, że spółdzielczość jest najdemokratyczniejszą formą zorganizowanego przemysłu i handlu nieodzowna w dzisiejszych warunkach życia powojennego jest bodźcem do zakładania i powstawania nowych spółdzielni mleczarskich na Pomorzu Zachodnim.

Cieplak Jan

## OLBRZYMI WYBÓR

wszelkiego rodzaju  
**KSIĄŻEK**  
znajdź w księgarni  
„Polskie Pismo i Książka”  
Szczecin, Aleja Wojska Polskiego 41

## ZWRÓĆ OCZY NA ZACHÓD...

— W WIESBADENIE ODBĘDZIE SIĘ WIOSNĄ MIĘDZYNARODOWY KONGRES KOBIEŃ NIEMIECKICH. NA KONGRES ZOSTAŁY ZAPROSZONE RÓWNIEŻ DELEGACJE ZAGRANICZNE.

— W MYŚL ZARZĄDZENIA AMERYKAŃSKICH WŁADZ OKUPACYJNYCH BREMA WRAZ Z PORTEM I OKOLICĄ ZOSTAŁY UZNANE JAKO WOLNY OKRĘG. BREMA BĘDZIE MIAŁA WŁASNY RZĄD.

— W STREFIE BRYTYJSKIEJ PRZEBYWA JUŻ 1.260.000 UCHODZCÓW NIEMIECKICH Z PAŃSTW SŁOWIAŃSKICH.

— W WYNIKU MROZÓW UNIERUCHOMIONO W HAMBURGU Z POWODU BRAKU WĘGLA 10 TYSIĘCY PRZEDSIĘBIORSTW, ZATRUDNIAJĄCYCH OKOŁO 40 TYSIĘCY LUDZI.

— LIPSK PRZYSTĄPIŁ JUŻ DO ORGANIZOWANIA WIOSENNYCH TARGÓW.

— WESTFALIA LICZY OBECNIE 6 MILIONÓW LUDNOŚCI.

— W ROKU 1946 NIEMCY WYEKSPORTOWALI DO DANII WĘGLA ZA JEDEN MILION KORON DUNSKICH.

— SĄD AUSTRIACKI UWOLNIŁ RYSZARDA STRAUSSA OD ZARZUTU WSPÓŁPRACY Z HITLEROWCAMI.

— ANGLICY WYWIEZLI W CIĄGU ROKU 1946 Z NIEMIEC 300 TYSIĘCY TON DREWNA WARTOŚCI 1.500.000 FUNTÓW SZTERLINGÓW. EKSPORT TEN NIE STANOWI NIEMCOM POLICZONY NA KONTO REPARACJI WOJENNYCH, LECZ ZOSTAŁ NIE ZAPŁACONY.

...I BĄDZ CZUJNY



Portal starej katedry w Kamieniu

— Dalbys mi synu swoja tarcze. Ciężko ci dźwigać tego olbrzyma...

— Rozstać się z tą tarczą chociaż na jedno kraknięcie wrony — śmierć oznaczałoby dla mnie...

— Prawdę mówisz rozbójniku — wspiął konia starzec i błyskawicznie dostawszy spod siermięgi miecza, straszliwym ciosem rozplątał Borwinowi głowę. — Zakraczą ci teraz wrony! Wrony ci wywróżą zwycięstwo! A mnie — tarcza twoja!

Upadł na kolana rycerz, przegiął się, upadł na twarz przepołowioną. Koń wyprysnął szarym słupem w górę a obłudny starzec — Rodryg, runął na ziemię. Zanim poderwał się, brą zowa tarcza z złotym nasem po środku, potoczyła się po pochyłości w dół.

Trzymaj — krzyknął w rozpacz — ach, trzymaj!

Rodryg usłyszał tylko, jak gdzieś daleko w głębi zadźwięczało coś cicho, raz i jeszcze raz a potem wszystko umilkło. Próbował opuścić się — nadaremnie. Poplecione konary zasłaniały mu drogę, ciemność nie pozwalała niczego dojrzeć — pohukiwały tylko puszczałki. Cofnął się. Z piekielnej wściekłości w duszy, w padartych szatach o północy doznał do swego grodu.

— Hej tam — ryknął z pianą na ustach — brać mi natychmiast pochodnie! Siadać na konie i za mną!

Zawrzało na zamku. Rozległ się tupot, gwar, rozbił się ogień. Za chwilę długa kolumna jeźdźców parła w mrok nocy. Zapach płonącej smoły i potu zwierzęcego pozostawał za nimi.

— Tarcze musimy odnaleźć — zaciskał zęby — chociażby las przyszło wygryzać zębami... chociażby ziemię przeryć na wylot. Tarcza musi być moja! Gdy czoło kolumny dotarło do trupa Borwina — Rodryg zakrzyknął

— W dół wszyscy! Mieciami ucinąć konary. Nikt z was nie ma prawa wrócić dopóty jej nie znajdziecie.

Knieja i noc napelnili się chrzęstem złowrogim. Setki mieczy dzwoniło o konary dębowe, o pnie akacji, kalin i buków... Wyglądało to na pracę szatanów. Migotliwy, czerwony blask pochodni przysparzał niesamowitości. Kolumna schodziła coraz niżej i niżej — bez skutku...

— Iść dalej! Dalej! — wrzeszczał Rodryg, wymachując olbrzymim mieczem. — Bez tarczy nie wrócimy...

Najjaśniejszy panie... trzęsawisko!.. — rozległy się przerażone głosy.

Najjaśniejszy panie! Trzęsawisko — powtórzyle nad czarną toń. Nozdrza miały rozdeptane, oczy białe. U konskich szyj wieszali się przerażeni jeźdźcy. Chwilami strząsnięci, oderwani od grzywy, ginęli w błocie. Równocześnie Rodryg spostrzegł tarczę. Leżała lekka jak piórko na ruchomym bagnie. Niepomny na niebezpieczeństwo smagał konia i runął naprzód. Trzy kroki dzieliły go od niej kiedy zaczęli tonąć. Rodryg wspiął się i skoczył ku przodowi. Dosięgnął celu. Zakolebała się pod nim czarna otchłań, ścisnęła boki, chwyciła za szyję...

— Iść dalej! zazgrzytał zębami Rodryg i przeciął pacholka na dwoje. Jedna pochodnia upadła w błoto. — Tak wszyscy zginiecie, jeżeli zechcecie się cofnąć!

— Najjaśniejszy panie! Toniemy!..

— Tarcza! Tarcza na środku topieli...

— Iść naprzód — bryzgał pianą wściekłości Rodryg — iść naprzód!

— Toniemy... toniemy!..

Oprócz ludzkich krzyków, podniósł się przeraźliwy kwik ginących koni. Rodryg dojrzał w świetle pochodni ich głowy ledwo wystające nad czarną toń. Nozdrza miały rozdeptane, oczy białe. U konskich szyj wieszali się przerażeni jeźdźcy. Chwilami strząsnięci, oderwani od grzywy, ginęli w błocie. Równocześnie Rodryg spostrzegł tarczę. Leżała lekka jak piórko na ruchomym bagnie. Niepomny na niebezpieczeństwo smagał konia i runął naprzód. Trzy kroki dzieliły go od niej kiedy zaczęli tonąć. Rodryg wspiął się i skoczył ku przodowi. Dosięgnął celu. Zakolebała się pod nim czarna otchłań, ścisnęła boki, chwyciła za szyję...

Co mi wywróżysz przekłeta? — wbił przerażone oczy w żółty, rozszerzający się pas. Grubiął on w środku i uformował się w trupa czaszkę, jaśniejącą w blasku dogasającej pochodni.

Śmierć — zacharzał — śmierć...

Gdzieś ponad odwiecznym borem zakrakały wrony. Wygasła wrzawa. Wygasły pochodnie. Przeszły nad tym miejscem tragicznym dnem, lata i wieki. Kto wie, może jeszcze po dzień dzisiejszy w którejś w podmokłych łąk otaczających obecnie Lębork, leży tarcza legendarnego Słowianina i wróży wszystkim podstępny wrogom — śmierć nieuchronną?

CZESŁAW SOBCZYK

# Na przestrzeni półtora roku

Budowanie życia polskiego na Ziemiach Odzyskanych nie było sprawą łatwą. Dziś, po niepełnych dwóch latach naszej pracy, kiedy patrzemy na wyniki, nie zawsze zdajemy sobie sprawę z tego, ile wysiłku i hartu trzeba było włożyć w ten ogrom pracy, jaki wykonaliśmy. Nie powiem, że zrobiliśmy wszystko, że całość zagadnień udało nam się rozwiązać, że mniej jednak trzeba stwierdzić, że zrobiliśmy dużo. Nasze osiągnięcia na odcinku gospodarczym, społecznym i kulturalnym są znaczne, stwierdzają to nie tylko nasi przyjaciele, ale nawet i wrogowie muszą przyznać, że tego co dokonali Polacy w ciągu półtora roku bagatelizować nie można.

Pomorze Zachodnie zaliczyć należy do jednego z terenów najbardziej zniszczonych przez działania wojenne. Jak wyglądała praca tych pierwszych szaleńczych jednostek, idących na Zachód budować polskie życie, pamiętamy doskonale. Dlatego też dziś wyniki tej pracy zasługują na szczególną uwagę.

Nie jest zdaniem tego artykułu omówić całością kształt zbudowanego życia na Pomorzu Zachodnim, mimo to jednak chciałbym na jedno zagadnienie zwrócić uwagę szczególnie. Zagadnieniem tym jest spółdzielczość.

Ruch spółdzielczy na Pomorzu Zachodnim w ciągu swojej zaledwie półtorarocznej działalności skupił w swoich szeregach prawie 40 tys. członków, osiągnął pod koniec 1946 roku 453 czynnych placówek spółdzielczych z 658 sklepami. **Obrót detalicznych placówek spółdzielczych za r. 1946 wynosi 2 i 1/2 mld. złotych.** Przeszło drugie tyle wynosi obrót placówek Związku Gospodarczego „Społem”. Oto są cyfry, które osiągnęła spółdzielczość polska na przestrzeni półtora roku.

Przypatrmy się teraz jak wygląda dorobek spółdzielczości na poszczególnych częściach.

Pierwsze spółdzielnie poczęły powstawać z chwilą stałego osiedlenia się na tutejszych terenach ludności polskiej. Już w ciągu miesięcy: czerwca i lipca powstało na Pomorzu Zachodnim kilka spółdzielni. Początkowo praca tych pierwszych placówek była bardzo ciężka, bez pomocy instrukcyjnej, gospodarczej i finansowej nie mogła nabrać należytego rozmachu. Bo należy tutaj zaznaczyć jednocześnie, że spółdzielczość na tych terenach rozpoczynała swoją działalność od podstaw. Poza porozbijanymi magazynami, zdemolowanymi sklepami i urządzeniami biurowymi nie prawie nie było. Praca tych pierwszych pionierów nie poszła jednak na marne i wydała pożądane rezultaty.

Ciekawą jest rzeczą jak wygląda obecnie praca i działalność tych pierwszych placówek.

Do jednych z pierwszych zorganizowanych spółdzielni na Pomorzu Zachodnim, należy zaliczyć spółdzielnię spożywców „Robotnik” w Szczecinku i „Pionier” w Koszalinie.

Powszechna spółdzielnia „Pionier w Koszalinie” rozpoczęła swoją działalność w dniu 1 lipca 1945 r. Zaczęło się początkowo od jednego skromnego sklepu przy ul. Młyńskiej. Trudności wstępne były ogromne, mało członków; brak kapitałów obrotowych itd. Obecnie w wyniku kilkumiesięcznej pracy spółdzielnia posiada 15 sklepów spożywczych, 2 piekarnie, gdy jeszcze rok temu posiadała zaledwie 7 sklepów i zatrudniała 27 pracowników. Obroty tej spółdzielni na rok 1946 wynoszą 77.953 tys. zł.

Rozwój sp. sp. „Robotnik” w Szczecinku przedstawia się następująco: W miesiącu styczniu 1946 roku spółdzielnia posiadała ogólny obrót 966 tys. skupuła 157 członków, prowadziła 5 sklepów i zatrudniała 17 pracowników, w miesiącu październiku 1946 r. spółdzielnia „Robotnik” osiągnęła już obrót w sumie zł. 6.437 tys., prowadziła 7 sklepów, zatrudniała 32 pracowników i skupiała ponad 300 członków.

Wiele spółdzielni rozpoczęło swoją działalność od symbolicznych kapitałów i dziś doszło do pokaźnych rezultatów. Wszystkie prawie spółdzielnie powstały i powstają w bardzo ciężkich warunkach gospodarczych. Osiągnięcia jakich do-

konano w ubiegłym roku są zupełnie zadawalające i można wnioskować o jak najlepszych wynikach na przyszłość.

Na dzień 31 grudnia 1946 r. posiadaliśmy na Pomorzu Zachodnim 453 czynnych spółdzielni, z czego: sp. sp. 167, spółdz. roln. hardl. 26, mleczarskich 42, pomocniczo-rolnych 143 i różnych 75. Przeciętny obrót spółdzielni na jednego mieszkańca Polaka wynosi 3.109 zł. Przeciętnie na 1000 mieszkańców wypada 0,7 sklepu spółdzielczego, gdy prywatnych 5,3. Biorąc pod uwagę zasadę planowej działalności spółdzielczej — 1 sklep na 1000 mieszkańców, Pomorze Zachodnie zostało o 50% uspołdzielzone, oczywiście biorąc pod uwagę obecny stan ludności.

Obecnie na Pomorzu Zachodnim działają już wszystkie typy spółdzielni. Najbardziej rozbudowane pod względem ilości jak i stanu gospodarczego są spółdzielnie spożywców. Następnie pod względem gospodarczym wysuwają się na czoło spółdzielnie rolniczo-handlowe. Szczególny rozwój przede wszystkim pod względem ilościowym zaznacza się wśród samopomocy chłopskiej. Coraz lepiej zaczynają działać spółdzielnie mleczarskie. Do słabszych należą spółdzielnie pracy, ogrodnicze, rybackie, oszczędnościowe - pożyczkowe i ostatnio organizowane spółdzielnie parcelacyjne - osadnicze.

Największe nasilenie pracy spółdzielni widzimy w powiatach: Białogard, Koszalin, Słupsk, Szczecinek, Złotów. Do najsłabszych należą powiaty: Wolin, Szczecin, Gryfino. W Szczecinie działają ogółem 43 spółdzielnie z 63 sklepami, zatrudniając 918 pracowników. Liczba członków w tych spółdzielniach wynosi 6.156, a osiągnęły w r. 1946 obrót 299.509 tys. Ogółem detaliczne placówki spółdzielcze na Pomorzu Zachodnim posiadały pod koniec 1946 r. 48.272 członków, zatrudniały 4.543 pracowników i prowadziły 149 zakładów wytwórczych.

Analizując gospodarkę i dorobek spółdzielni, natrafiamy na szereg jeszcze niedociągnięć, które jednak, dzięki coraz lepszej działalności zarówno Związku Rewizyjnego jak i Związku Gospodarczego „Społem” zostają eliminowane. Wiele spółdzielni nie posiada jeszcze minimalnych środków obrotowych, nie ma dostatecznie przygotowanego personelu, skupia zbyt małą ilość członków, nie

zaopatruje w należytej mierze w towary itd. Niemniej jednak wkład inicjatywy spółdzielczej w ogólnym dorobku gospodarczym woj. szczecińskiego stanowi bardzo poważną pozycję, przede wszystkim gdy się weźmie pod uwagę stosunkowo krótki okres działalności. Poza tym trzeba brać pod uwagę środki obrotowe jakimi spółdzielnie dysponują. Przecież fundusze udziałowe wynoszą niewiele ponad 20 milionów, a pożyczek udzielono spółdzielniom zaledwie 115 milionów, a mimo to spółdzielnie dokonały tak stosunkowo wielkich obrotów.

Stosunkowo dużą dynamikę i dorobek widać w rozwoju central spółdzielczych.

Związek Gospodarczy spółdzielni R. P. „Społem”, który rozpoczął swoją pracę na Pomorzu Zachodnim w lipcu 1945 r., swoją działalnością pokrył już cały teren województwa. Placówki powiatowe pracują już we wszystkich powiatach z wyjątkiem tylko pow. Pyrzyce, który jest zaopatrywany przez placówkę z sąsiedniego powiatu. Działalność oddziałów okręgowych i zakładów wytwórczych osiągnęła poważne rozmiary.

Obroty oddziałów powiatowych „Społem” stale wzrastają. Gdy jeszcze w styczniu 1946 r. obrót wynosił 20.888 tys., to już za mies. lipiec 90.781 tys. zł. a w grudniu 190.599 tys. zł.

Znaczną działalność „Społem” obserwujemy również w rozwoju placówek branżowych. Okręgowy Oddział Spożywczy rozprzecznił w ciągu 3-ch kwartałów 1946 r. 1815 ton cukru, 458 ton kaszy, 11.209 ton maki. W grudniu placówka ta dostarczyła oddziałom powiatowym towarów za sumę 43.613 tys. zł. Szczególny wzrost obrotów nastąpił również w działalności Okręgowego Oddziału Rolniczego, a także Oddziału Mleczarskiego, którego obrót za rok 1946 wynosi 88.242 tys. zł. Wzrasta także działalność niedawno zorganizowanego oddziału przemysłowo-rolnego.

Na szczególną uwagę zasługują również działalność zakładów wytwórczych „Społem”, których ogółem na Pomorzu Zachodnim pracuje 10. Produkcja tych zakładów w roku 1946 wyniosła prawie 10 tys. różnych towarów.

Ogółem „Społem” zatrudniało na dzień 31 grudnia 1946 r. 1328 pracowników.

Biorąc pod uwagę całą działalność ruchu spółdzielczego na Pomorzu Zachodnim, trzeba bezstronnie stwierdzić, że ruch ten zdał egzamin.

## WIADOMOŚCI LIGI MORSKIEJ OKRĘGU SZCZECIŃSKIEGO

### Fachowcy zgłaszajcie się

Zarząd Okręgu Ligi Morskiej wzywa wszystkich ludzi morza: instruktorów, kwalifikowanych skutników, majstrów okrętowych, cieśli, żeglarczy, wykładowców itp. do składania swoich adresów celem stworzenia rejestrów oraz zaofiarowania pracy.

Tym samym zobowiązując się wszystkie ogniska Ligi Morskiej do nadsyłania wykazów osób o wyżej podanych kwalifikacjach.

### Modelarstwo szkatułkowe

Zarząd Ligi Morskiej posiada na składzie broszurę p. t. „Modelarstwo Szkatułkowe”. Książka ta ujmująca fachowo modelarstwo żaglowe winna się znaleźć w każdej szkole, gimnazjum, świetlicy w każdej pracowni robotów ręcznych oraz w harcerskiej drużynie żeglarskiej. Fachowy ten podręcznik rozbudzi niezawodne zainteresowanie wśród młodzieży samodzielnie konstruującymi modelami pływających.

### Program pracy

Zarząd Okręgu Ligi Morskiej przypomina wszystkim ogniom o ułożeniu i nadaniu się w podwójnym wykonaniu programu pracy ognia na rok 1947 Szczecin — Al. Wojska Polskiego 75/3.

### Szczecin

Organizacja kół L. M. postępuje wciąż naprzód. Powstały Oddziały i Kółka przy Zarządzie Miejskim, Społecznym Przedsiębiorstwie Budowlanym itp. Kółka L. M. nawiązują korespondencyjny kontakt z kółem L. M. na Śląsku. A może by tak wszystkie ognia naszego Okręgu rozpozyczyły się ściśle łącząc z zapleczem naszej szczecińskiej Ziemi - Śląskiem.

O adresy tamt. kół prosimy się zwracać bezpośrednio do zarządu Okręgowego L. M. Wojew. Śląsko-dąbrowskiego — Katowice, ul. Francuska 12.

### Bytów:

— Już się zorganizowało kółko L. M. Przewodniczącym jest ob. Styp-Rekowski. Dotychczas ligową działalność reprezentowało Kółko L. M. przy gimnazjum miejskim.

### Stargard.

Kółko L. M. liczy ponad 3000 członków zrzeszonych w ponad 50 kół. Kółko posiada drużynę wodną oraz swoją świetlicę. Prezesem obwołu jest ob. Głowacz.

### Szczecin—powiat.

Prezes sędzia Moszyński mimo trudnych warunków nie szczędzi wysiłków dla spraw Ligi Morskiej. Obwód liczy już kilkuset członków i kilkanaście kół.



# Spółdzielczość Pomorza Zachodniego

## Spółdzielnie nie płacą podatku dochodowego od nadwyżek pochodzących z obrotów z członkami

W sprawie ulg w podatku dochodowym od obrotu z członkami otrzymaliśmy okólnik Min. Skarbu, który podajemy w pełnym brzmieniu (Okólnik Nr 538 z 7.12.1946 r. L. dz. V. 3—5/124/46 do Izby Skarbowych i Urzędów Rewizyjnych).

„Doceniając trudności spółdzielni w związku z organizowaniem w 1945 roku aparatu gospodarczego i uporządkowaniem rejestru członków, Ministerstwo Skarbu poleca przy wymiarze podatku za rok podatkowy 1946 (kalendarzowy 1945) Spółdzielniom należącym do Związku Rewizyjnego R. P. działającym faktycznie i statutowo wśród swoich członków, które dokonują obrotów wymienionych w art. 7 ust. (1) pkt. 1 lit. a (ustawy z dnia 4 maja 1938 r. o podatku obrotowym (Dz. U. R. P. Nr 34 poz. 292), w tych wypadkach, gdy rejestracja zakupów członkowskich nie mogła być należycie prowadzona, skutkiem czego księgi handlowe nie wykazują właściwych wysokości obrotów dokonanych z członkami, uznawać 1/3 część obrotów osiągniętych w 1945 r. za obroty dokonane z członkami spółdzielni i w konsekwencji wyznaczać z podstaw opodatkowania podatkiem dochodowym za rok podatkowy 1946 (kalendarzowy 1945) zgodnie z przepisami art. 10 punkt ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. z r. 1936 Nr 2 poz. 6) 1/3 nadwyżek bilanso-

wych (zysków bilansowych) jako pochodzących z obrotów z członkami, przy zachowaniu warunków przewidzianych w par. 17 pkt. 4 zdanie ostatnie rozporządzenia wykonawczego w brzmieniu rozporządzenia Min. Skarbu z dnia 13 stycznia 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 5 poz. 45). W wyjątkowych należycie uprawdopodobnionych wypadkach Dyrektorzy Izby Skarbowych mogą uznać za odliczalną połowę nadwyżek bilansowych.

„Jednak w tych spółdzielniach, w których księgi handlowe wykazują całkowitą wysokość obrotów z członkami należy zawsze przyjmować stan faktyczny wynikający z ksiąg handlowych i dokonywać obliczenia z podstawy opodatkowania zgodnie z przepisami art. 10 pkt. 6 Ustawy”.

Podsekretarz Stanu

(—) Dietrich.

## Spółdzielczość — dla nauczycielstwa

W okresie przedświątecznym został rozproszony i rozdzielony fundusz w wysokości półtora miliona złotych, składający się z dotacji Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. i Społem Zw. Gospodarcz. R. P. a przeznaczony na premie gwiazdkowe dla nauczycieli szkół spółdzielczych. Premie otrzymali nauczyciele etatowi w wysoko-

## Hymn spółdzielców

Oto staje nas wolna gromada  
budowniczych tworzących swój świat,  
w którym złoty cieciec już nie włada,  
a nowego w nim życia tkwią ład.

Niech się niesie ten nasz bratni śpiew  
do miast wszystkich, do siód i do gmin,  
I niech woła, jak zew, że kto zjemni tej syn,  
ten njech staje w nasz szereg jak brat  
z prochu dźwignąć ku słońcu ten świat!

Nam nie trzeba ni władzy, ni złota,  
bowiem duch nasz sprawuje nam rząd,  
Prawem naszym braterska wspólnota,  
wszelki wyzysk wyniszczym jak trąd.

Z dłońmi w dłoń, jak żywe ogniwa  
krzywdę miłość zagładzi prawdziwa,  
świat opleciem łańcuchem swych rąk,  
w radość pracy nam zmieni znój mąk.

K. A. Czyżowski

## Obchód 45-lecia Banku Ludowego

W niedzielę dnia 26 stycznia br. Bank Ludowy w Złotowie obchodził uroczyste 45-lecie swojej działalności.

Jubileusz Banku Ludowego rozpoczęto nabożeństwem w kościele parafialnym. Następnie w Domu Kultury odbyła się uroczysta akademii, którą zagal prez. rady nadzorczej Banku Szturbicki Wiktor a Kocik Jan, przedwojenny i obecny dyrektor Banku — przedstawił w referacie 45-letnią historię Banku. W dalszej kolejności przemawiali: kier. Spółdz. Roln.-Handl. Stepień, kier. reaktywowanej spółdzielni „Rolnik” Kokowski i przedstawiciel Okręgu Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. Kubiak. Mówcy podkreślali wielki wkład Banku Ludowego za czasów okupa-

cji niemieckiej, oraz składali życzenia dalszej rozbudowy placówki.

Z okazji obchodzonej uroczystości na ręce zarządu wpłynął szereg depesz gratulacyjnych, między innymi od wice woj. szczecińskiego Thomasa i Okręgu Związku Gospodarczego Spółdzielni R. P. „Społem”. Na zakończenie uroczystości odbyła się część artystyczna w wykonaniu chóru „Cecylia”. W akademii wzięło udział ponad 200 osób.

Zarząd Banku idąc śladami dawnej przeszłości służenia oświacie ludu polskiego, postanowił przeznaczyć ze skromnych swoich funduszy 5 tys. zł. na cele oświatowe dla biednej dziatwy szkolnej.

## Danina Narodowa

Zdarza się, że wymiar Daniny Narodowej jest tak wysoki, iż mimo wykorzystania wszelkich ulg przysługujących spółdzielniom, wpłacenie jej przekroczyłoby możliwości płatnicze spółdzielni, zmuszając ją do likwidacji swej działalności.

Spółdzielnia może wówczas wnieść umotywowane podanie do właściwej Izby Skarbowej o umożliwienie odpowiedniej sumy, obowiązana jednak jest wpłacić w terminie taką część Dani-

ny, która całkowicie leży w jej możliwościach. Jako wytyczną należy przyjąć sumę równą jej funduszowi społecznemu, łącznie z czystą nadwyżką na 1946 rok.

Ministerstwo skarbu wychodząc z założenia, że Danina Narodowa w żadnym razie nie może doprowadzić do likwidacji spółdzielni, chociaż pomyślana jest jako oddanie części substancji majątkowej na rzecz państwa, przygotowuje w tej sprawie odpowiedni okólnik.

## Niewłaściwa skromność

Przyjeźdźni z innych okolic kraju, a co gorsze cudzoziemcy odwiedzający Pomorze Zachodnie, zwracają uwagę, że przy zwiedzaniu naszego województwa zauważyli znikomą liczbę spółdzielni, i wyrażają zdumienie, gdy dowiadują się o ich faktycznej liczebności. Przyczyną jest tu dziwna skromność, a właściwie niedbalstwo i źle pojęta oszczędność spółdzielni, które bądź wcale nie

mają sztydów, lub też poprzestają na zbyt skromnych i niewidocznych napisach.

Sprawa nie jest błaha, gdyż przyczynia się do fałszywych wniosków o zagospodarowaniu naszych Ziemi Zachodnich i umniejsza niepotrzebnie rolę, jaką w tym zagospodarowaniu odegrała spółdzielczość.

## Ilustrowany kalendarz spółdzielczy

Nakładem Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. i „Społem” Związku Gospodarczego Spółdzielni R. P. ukazał się ilustrowany kalendarz spółdzielczy. Kalendarz spółdzielczy jest pierwszym tego rodzaju wydawnictwem spółdzielczym po wojnie, wydany na dobrym papierze, bogato ilustrowany i zawiera 208 stron druku.

Na szczególną uwagę zasługuje rozdział poświęcony kronice ruchu spółdzielczego na przestrzeni ostatnich 7 lat, oraz „spółdzielczość na

Ziemiach Odzyskanych”. Trzeba jednocześnie przy tym zaznaczyć, że w kalendarzu znajdujemy szereg fotografii z Ziemi Odzyskanych.

Ilustrowany Kalendarz Spółdzielczy jest doskonałym informatorem o ruchu spółdzielczym w Polsce

W Szczecinie kalendarz można nabyć w księgarzni spółdzielni „Polskie Pismo i Książka”, a na terenie województwa w innych księgarniach spółdzielczych. Cena egzemplarza zł. 50.—

## Z życia rzemiosła

W dniu 26 stycznia odbyło się roczne zgromadzenie członków Cechu Piekarzy i Cukierników w Walczu. Zebranie zagal Starszy Cechu Niemca Tadeusz a następnie złożył sprawozdanie roczne. W ciągu ubiegłego roku ufundowano sztandar cechowy, którego poświęcenie odbyło się w dniu 5 stycznia.

Z kolei przystąpiono do wyboru nowego zarządu, w skład którego weszli jednogłośnie: Giemza Tadeusz Starszy Cechu, Zast. Starszego Cechu kol. Frackiewicz Władysław oraz jako owi członkowie zarządu wybrani zostali Frackiewicz Wacław i Szymański Józef; do komisji rewizyjnej weszli: Wnuk Tadeusz, Piotrowski Stefan i Frackiewicz Antoni. Do sądu polubownego wybrano kol. Kłosa Maksymiliana i Frackiewicza Wład.