

SZCZECIN

TYGODNIK MIASTA MORSKIEGO



ROK II.

20 KWIETNIA 1947 R.

NR 15-16

Witamy w polskim Szczecinie

Poraz pierwszy gościć będziemy u siebie Wicepremiera i Ministra Ziem Odzyskanych, Władysława Gomułkę — Wiesława. Pomorze Zachodnie i jego nadodrzańska stolica Szczecin, czekały od dawna na tę chwilę. Wizyta Ministra Ziem Odzyskanych zbiega się z wystąpieniami anglosaskich mężów stanu, wypowiadających się przeciwko naszym granicom zachodnim, ustalonym definitywnie przez trzy wielkie mocarstwa w Jałcie i Poczdamie.

Dwa lata temu powróciliśmy na tę ziemię, odzyskaną krwią polskiego i radzieckiego żołnierza. Nie ulękliśmy się trudności. Nie odstraszyły nas dymiące zgłiszcza i opustoszałe wsie, zniszczona komunikacja i zdewastowany przemysł. Rozumieliśmy doskonale, że od naszej energii, wytrwałości w pracy i zdolności organizacyjnych zależy zagospodarowanie tej ziemi, faktyczne wzięcie jej w posiadanie. Z nienawiścią patrzyli na nas Niemcy i ich protektorzy, a z sympatią narody tych państw demokratycznych, które rozumieją, że bezpieczeństwo i pokój świata związane są nierozdzielnie z trwałością naszej granicy na Odrze i Nissey.

Dzisiaj, mieszkańcy zachodniego Pomorza, z dumą mogą stwierdzić, że nie zawiedli zaufania narodu, niezmarnowali krwi żołnierskiej.

Podleczyliśmy rany ziemi, uruchomiliśmy w znacznej części przemysł, sprawnie pracuje kolejnictwo, sieć szkół polskich pokryła cały kraj. Były dla nas bodźcem w pracy nie tylko słowa zachęty ze strony przyjaciół, lecz również i wrogie napaści. Zwiększyliśmy tempo pracy i zjednoczyliśmy się wokół naszego rządu w odpowiedzi na antypolską mowę Byrnasa. Nie wywrą oczekiwanego skutku wystąpienia anglosaskich ministrów. Przeciwnie odpowiednio na nie zwielokrotnieniem naszego wysiłku.

Przyjazd Ministra Ziem Odzyskanych, Gomułki — Wiesława pozwoli społeczeństwu Pomorza Zachodniego i Szczecina pokazać nie tylko jego dotychczasowe sukcesy lecz stanie się ogromną manifestacją niezłomnej woli doprowadzenia pracy nad całokształtem zagospodarowania piastowskiego dziedzictwa i scalenia go z Macierzą jaknajszybciej do końca.

AGENCJA REKLAMY „P. P. K.”
Szczecin, Al. Wojska Polskiego 41

załatwi każdą reklamę ku twemu zadowoleniu

JAN GRZYWIŃSKI

Dyrektor Izby Przem. i Handlowej w Szczecinie

Targi Tranzytowe w Szczecinie

Szczecin, który stanowi jedną z najgłówniejszych arterii Polski, z uwagi na charakter portu i dróg komunikacyjnych zapleczca (Odra, kolej) powinien pierwszy stanąć w szeregu odbudowy i zagospodarowania Ziem Odzyskanych.

Znaczenia wagi tranzytu dla gospodarki narodowej nie ma potrzeby udawać, dewiza naszą na terenie portu szczecińskiego w przeciwstawieniu do innych portów polskich, powinno być „tranzyt przed eksportem”.

Wierzymy, że rozwój tranzytu przez Szczecin stanie się punktem zwrotnym w rozbudowie gospodarki tych ziem, toteż postanowiliśmy powołać do życia stałe międzynarodowe TARGI TOWARÓW TRANZYTOWYCH, których celem będzie systematyczne wiązanie gospodarcze krajów Europy Środkowo-Wschodniej z polskim systemem handlowo-komunikacyjnym.

Nie bez znaczenia będzie fakt, że w obliczu konferencji moskiewskiej Polska w planach swoich przydziela Szczecinowi większą rolę, niż to miało miejsce, gdy był on w rękach niemieckich.

Targi na terenie Szczecina będą miały wiele zadań.

Importerzy i eksporterzy krajów basenu naddunajskiego spotkają się w Szczecinie z importerami kilku krajów Skandynawskich, Rosji Anglii, Francji, Ameryki i wielu innych.

Tutaj nastąpi obejrzenie próbek tych towarów złożonych w wolnocłowych składach. Tutaj będzie przeprowadzona cała kalkulacja transakcji.

Składy warrantowe, konsynacyjne, wolnocłowe i aukcje towarowe oraz inicjowanie i powstawanie zakładów przemysłu uszlachetniającego w obrocie tranzytowym, usprawnienie warunków tranzytu, wprężenie do współpracy polskich banków, stworzy z Targów ważny instrument gospodarki narodowej.

Pragniemy nadmienić, że akcja TTT nie wchodzi w zakres działania innych towarów na terenie Polski — obejmuje bowiem wyłącznie tranzyt.

Tranzyt nie rozwinię się jednak w Szczecinie automatycznie. Skierowanie go przez nasz port wymagać będzie dobrze opracowanej i nieustannej akwizycji ładunków. Z chwilą rozwoju ruchu w portach niemieckich — Szczecin spotka się z ich konkurencją, której musi stawić czoło, aby nie stracić swego poważnego stanowiska, jakie zajął i jakie w powojennej

rzeczywistości w demokratycznej Polsce, winien zajmować.

Korzyści z portu wypływające z działalności TTT nie ograniczą się jedynie do zwiększenia ładunków, co będzie zadaniem naczelnym, lecz wyraża się w korzyściach pochodnych, z których wymieniamy najważniejsze:

port — zwiększenie wpływu z opłat i usług, usługi portowe dzięki specjalnym studiom i stosowaniu wyników tychże w praktyce w dziedzinie taryf-stawek, opłat, połączeń komunikacyjnych, metod przeładunku, spedycji, składowania, pakowania, chłodnictwa i manipulacji ogólnej, nastąpi usprawnienie tranzytu,

praca — zwiększenie zarobków i podniesienie stopy życiowej,

przemysł — ruch budowlany, przemysł uszlachetniający, stocznie, wyrób opakowań (beczki — skrzynie),

warszaty — remonty taboru śródlądowego wzdłuż całej Odry, wykonywanie sprzętu pokładowego dla mniejszych jednostek — drobniejsze remonty maszyn i mechanizmów,

handel — zwiększenie obrotów, wpływających z dostaw shiphandlerskich, również ożywienie w handlu produktami żywnościowymi tak w Szczecinie jak i wzdłuż Odry. Wzrost obrotów handlowych w mieście z okazji zjazdów zagranicznych, większej ilości załóg okrętowych. Hotele i pensjonaty.

banki i tow. asekuracyjne, dochody z udzielonych kredytów, warrantów, kaucji, trat i t. d. Dochody z asekuracji,

skarb państwa — zwiększenie wpływów z opłat telefonicznych, telegraficznych, pocztowych i kolejowych. Podatki.

Powyższa lista nie wyczerpuje wszystkich możliwości podniesienia dochodowości obszaru i zapleczca Szczecina — jest tylko ilustracją zadań, jakie mają do spełnienia sfery gospodarcze tak sektora państwowego, spółdzielczego jak i prywatnego.

Wychodząc ze swoją inicjatywą na zewnątrz zdajemy sobie sprawę z dużych trudności, jakie musimy pokonać. Przede wszystkim to sprawa niekonkurencyjnych stawek kolejowych. Poza tym brak strefy wolnocłowej i trudności rozrachunków z naszymi klientami z uwagi na niekorzystny dla nich sposób przeliczania dewiz na złoto. Wierzymy jednak, że zanim targi w 1948 r. zostaną otwarte, trudności będą na tyle złagodzone, że podjęte przez nas zadanie dadzą się zrealizować.

Nasi rybacy
rozpoczęli
już połowy



J. LEGUT

Wybrzeże Morskie zaludnia się

Zaludnienie wybrzeża rybakami nie jest tylko kwestią przesiedlenia. Polskiej ludności rybackiej z okręgu gdyńskiego nie starczy na całe wybrzeże. Rybacy gdyńscy są elementem pionierskim, dlatego dąży się do równomiernego rozsiadlenia ich nad morzem. Oni jednak są dopiero zaczątkiem ludności morskiej, którą trzeba stworzyć.

Władze rybackie ujęły osadnictwo w formę zorganizowanej akcji. W 3 kilometrowym pasie morskiego wybrzeża wytypowano i zarezerwowano osady rybackie. Są to najczęściej małe domki z gospodarskimi zabudowaniami, do których należy ogród lub niewielki obszar gruntu. Zabezpieczono także poniemieckie narzędzia połowu — tabor i sprzęt rybacki.

Morskie Urzędy Rybackie współpracujące z wydziałami osiedleńczymi i PUR-em starają się wylawiać spośród repatriantów i przesiedleńców wszystkich rybaków. W ten sposób na wybrzeżu zachodnio - pomorskim osiedlono w roku ubiegłym blisko 600 rodzin rybackich. W większości są to repatrianci z jezior wileńskich i rybacy śródlądowi osiedlający się najchętniej nad Zalewem. Wielu jednak osadników, szczególnie spośród demobilizowanych to nowicjusze w rybakim rzemiośle. Mimo to, nad morzem prędko się zaklimatyzowali i doskonale sobie dają radę. Rybaków ze Starego Wybrzeża jest niewiele, bowiem akcja przesiedlania ich zaczęła się pod koniec roku.

Wyjątkowo ciężka zima zahamowała ruch osadniczy. Okres zimowy wykorzystano na szkolenie rybaków. W marcu kursy rybackie w Świnoujściu, Międzyzdrojach, Kasiborzu, Przytorzu, w Dziwniej, Wolinie i Trzebieży ukończyło 140 rybaków. W wiosną rozpoczął się także ruch osadniczy. W ciągu marca Morski Urząd Rybacki w Szczecinie osiedlił nad morzem i Zalewem blisko 100 rybaków, w tym 24 z okręgu gdyńskiego.

Możliwości osadnicze na Wybrzeżu Szczecińskim są jednak na wyczerpaniu. Niemal

wszystkie osady rybackie nadające się do zamieszkania zostały zajęte. Pozostałe wymagają remontu. Największą jednak trudność stanowi brak narzędzi połowu, ponieważ Morski Urząd Rybacki rozdzielił już wszystkie tabor nadający się do użytku.

Władze rybackie nie chcą dopuścić do zahamowania akcji osadniczej, jeszcze w roku ubiegłym podjęły starania o rewindykację taboru i sprzętu rybackiego od oddziałów Wojska Polskiego i Armii Czerwonej.

W wyniku tych starań Wojsko Ochrony Pogranicza przekazało kilka jednostek rybackich, zaś Marynarka Radziecka gospodarstwo rybackie w Lubinie.

Obecnie toczą się rozmowy nad sposobem stopniowego przejścia przez władze polskie wszystkich jednostek rybackich będących w posiadaniu Armii Czerwonej. W ten sposób dla celów osadniczych zyskamy ponad 100 łodzi i kutrów i tyleż osad zajętych doniedawna przez rybaków niemieckich.

W pierwszym rzucie zostanie przekazana miejscowość Narwik na Zatokę Dębską i gospodarstwa rybackie w Gołędzinie i Stołżycynie.

Niezależnie od starań o rewindykację narzędzi połowu i osad rybackich, dąży się do odbudowy zniszczonych osad i budowy nowego taboru.

Na ten cel Bank Rybaków Morskich w marcu udzielił rybakom Szczecińskim kredytów na sumę blisko pół miliona złotych.

Ciężka zima przysporzyła niezagospodarowanym rybakom wiele kłopotów finansowych. Ostatnie dni marca, w których rozpoczęto połowy przyniosły już jednak osadnikom pewną ulgę.

Za połowy marcowe rybacy uzyskali przeszło 2 miliony złotych.

Dobrze zapowiadający się sezon pozwoli rybakom na budowę nowego taboru i zakup sprzętu i niewątpliwie przyniesie duży postęp w zaludnieniu wybrzeża zachodnio — pomorskiego.

Przegląd prasy morskiej

W okresie 20-lecia do ubiegłej wojny, Polska w handlu tranzytowym nie odegrała większej roli. Brak stosunków handlowych z naszym wschodnim sąsiadem wyłączały niemal ze całkowitego transport towaru z zachodu na wschód i odwrotnie. Inne drogi tranzytu ograniczała w wielkim stopniu konkurencja niemiecka.

ROZBUDOWAĆ WODNE DROGI TRANZYTOWE

„Przemiany polityczne” — pisze Rzeczpospolita — „oraz eliminacja groźnego współzawodnika niemieckiego, ściśle stosunki polityczne i gospodarcze ze Związkiem Radzieckim i z Czechosłowacją stwarzają bardzo pomyślne warunki tranzytowe.

Możemy rozwinąć przede wszystkim, tranzyt w kierunku poziomym, tj. na linii zachód—wschód. Nieograniczona chłonność rynku, bogactwa naturalne i stale zwiększająca się rola Związku Radzieckiego w międzynarodowych stosunkach gospodarczych wskazują na wielkie znaczenie tego tranzytu i na otwierające się stąd perspektywy.

Rozwój tranzytu po linii poziomej nie może pomniejszyć jego rozwoju po linii pionowej, tzn. z północy na południe i odwrotnie. Polska stanowi naturalny pomost do Morza Bałtyckiego dla krajów południowo-wschodniej Europy. Tą drogą powinien iść tranzyt Czechosłowacji, Węgry, Bulgarii w ich stosunkach handlowych z krajami Europy północnej, a także w wymianie z Anglią i Ameryką północną. Musimy jednak pamiętać, że na to, aby Polska stała się krajem wielkiego tranzytu, nie wystarczy tylko dogodne warunki gospodarcze i polityczne. Trzeba odpowiedniej polityki tranzytowej, trzeba wysiłku i pracy, aby możliwości przemieniać w rzeczywistość i pozyskać nie tylko klientów, ale utrzymać ich na stałe.”

Możemy tego dokonać pod warunkiem, że nasze drogi zarówno wodne jak i lądowe będą postawione na wysokim stopniu sprawności. — „To też — pisze Dziennik Bałtycki — zarówno postęp techniki w zakresie budownictwa statków morsko-rzecznych, jak i przejście na Ziemiach Zachodnich dobrze rozbudowanej sieci dróg wodnych dążność przenikania transportu morskiego jak najdalej w głąb lądu, uzasadniają potrzebę związania zagadnień żeglugi śródlądowej z zagadnieniami morskimi. Dysponując taką arterią wodną jaką stanowi Odra z uregulowaną częścią Warty i z całą prawie Notecią oraz ze znajdującą się w względnie dobrym stanie dolną Wisłą, możemy pomyśleć o rozbudowie transportu drogą wodną naszego największego bogactwa narodowego, jakim jest węgiel. Barki morsko-rzeczne mogą docierać Odrą do Koźła, a stamtąd bez potrzeby przeladunku w portach mogą wychodzić w sprzyjających warunkach na morze i pod osłoną wysp przybrzeżnych być holowane np. do Danii jak również pod osłoną szkunerów szwedzkich do Szwecji i innych zagranicznych portów.”

Nasuwa się tutaj zagadnienie czy nie należałoby przyłączyć żeglugi śródlądowej do Ministerstwa Żeglugi. Oto co czytamy na ten temat w tym samym artykule Dziennika Bałtyckiego.

„Ubolewać należy, że w sprawach reorganizacji resortów gospodarczych, zrobiono tylko jeden krok naprzód, a nie zdecydowano się na przyłączenie do zakresu działania Min. Żeglugi spraw żeglugi śródlądowej, która dotychczas wchodziła przy Ministerstwie Komunikacji. Żegluga i koleje mają przecież więcej interesów przeciwstawnych niż zbliżonych. W normalnych warunkach tani transport rzeczny był groźnym konkurentem transportu kolejowego. Poza tym koleje stanowią u nas olbrzymi aparat, który przytłacza mało rozwiniętą dotychczas żeglugę śródlądową.

Stwarza to realne podstawy do zajęcia się przez Ministerstwo Żeglugi naszą żeglugą śródlądową.

Trudno wymagać, aby Ministerstwo Komunikacji mogło się zająć uporządkowaniem dróg wodnych i rozbudową na nich żeglugi rzeczno-morskiej.

„To też przyłączenie żeglugi śródlądowej do Ministerstwa Żeglugi — kończy artykuł Dziennik Bałtycki — nie tylko powiększyłoby ciężar gatunkowy tego Ministerstwa, ale wyszłoby niewątpliwie na dobro samej żegludze śródlądowej. Dlatego ta sprawa winna się zainteresować w jaknajszerszym czasie miarodajne czynniki, celem uczynienia dalszego kroku na drodze uporządkowania zagadnień gospodarczych w Polsce.”

BUDOWA KANAŁU ODRA—DUNAJ

W najbliższym czasie ma przyjechać do Polski delegacja czechosłowacka, celem omówienia projektu budowy kanału Odra—Dunaj. Kanał ten przyczyni się w wielkiej mierze do ożywienia ruchu handlowego na linii Odry i przyniesie nam niewątpliwie wielkie korzyści gospodarcze. Cześć natomiast otrzymają bezpośrednie połączenie z szwajcarskim portem, skąd będą mogli przesyłać swe towary zagranicę.

„Koszt budowy odcinka polskiego Odry—Dunaj, łącznie z budową śluz, przełożeń i mostów kolejowych i drogowych oraz przekroczeń rzek i potoków — pisze Dziennik Zachodni w artykule pt. „Kanał Odra—Dunaj i jego znaczenie dla Polski” — bez kosztów przekroczenia Odry na granicy i bez kosztów zbiorników zasilających, wynosi ponad 4 miliardy złotych. Przy budowie kanału zatrudnionych byłoby, przy przyjęciu 6-letniego okresu trwania budowy ok. 5.700 robotników, w tym ponad 5.000 robotników niewykwalifikowanych ok. 570 rzemieślników i ok. 140 nadzorców, którzy przeprowadziliby łącznie ponad 8,5 ml. dniówek. Obliczenie to nie uwzględnia robotników zajętych w hutach i fabrykach maszyn wykonujących zamówienia dla kanału.”

Pierwsza Konferencja Gospodarstwa Związku Miast Morskich

Ostatnio w Kołobrzegu odbyła się przy udziale Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża Kwiatkowskiego Pierwsza Konferencja Gospodarstwa Związku Miast Morskich.

W czasie obrad podkreślano rolę m. Kołobrzegu, jaką odegra on w trzyletnim planie gospodarczym.

Kołobrzeg wypełniać będzie:

1. funkcje morskie — port handlowy i wojenny,
2. uzdrowiskowe,
3. i służył jako ośrodek powszechny, kulturalno-oświatowy i usługowy.

Olbrzymie znaczenie dla Kołobrzegu mieć będzie rozbudowa linii kolejowych. Kołobrzeg uzyska bezpośrednie połączenie z Poznaniem, Gdańskiem i Szczecinem.

Wykonanie rozwoju rybołówstwa morskiego w okręgu kołobrzesckim, uzależnione jest od działań administracji rybołówstwa morskiego w dziedzinie: osadnictwa, wyszkolenia fachowego, budowy taboru i inwestycji o charakterze rybackim w portach. Natomiast inwestycje w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego, usprawnienia sieci kolejowej, budowy dróg itp. zależą od innych resortów administracji państwowej. Plan przewiduje, że w oparciu o wymienione inwestycje nastąpi uruchomienie dalszych ogniw gospodarczych, przede wszystkim z inicjatywą spółdzielczą.

Niezbędnym warunkiem racjonalnej gospodarki i rozwoju miasta jest uruchomienie przemysłu rybnego, który ma zasadnicze znaczenie dla obrotu.

Przedsiębiorstwa nowopowstające mają do dyspozycji w Kołobrzegu niezajęte dotąd 4 wędzarnie o łącznej ilości 14 pieców, które zapewniają możliwość przewędzenia ca 90 ton ryby miesięcznie.

Rozpoczęcie połowów kutrowych spowoduje uruchomienie 2-ch większych wędzarni, będących w posiadaniu spółdzielni „Pomorski Przemysł Rybny” oraz „Spółem” o łącznej ilości 15 pieców i zdolności przetwórczej przeszło 100 ton surowca miesięcznie.

Poza tym „Spółem” zamierza w najbliższej przyszłości dokonać remontu dwóch wytwórni konserw i przetworów rybnych, co pozwoli na produkcję około 100 ton konserw i przetworów miesięcznie.

Spółdzielczość w porozumieniu z pozostałymi dwoma sektorami powinna wyłącznie zająć się obrotami rybą.

Rybołówstwo przybrzeżne otrzyma w ciągu bieżącego roku 20 łodzi, w tym co najmniej 12 motorowych. Powstająca stocznia, zapewni rybakom w przeciągu trzech lat zaopatrzenie się w łodzie wiosłowe. Okręg kołobrzescki w okresie pięcioletnim otrzyma 120 kutrów, w większości pełnomorskich.

Inż. Stanisław Rożański, omówił szczegółowo plan rozbudowy Kołobrzegu, nowelizujący całkowicie dotychczasowy stan rozmieszczenia, Dzielnica biurowo - handlową przesunięta zostanie — ze względu na bezpośrednie połączenie z portem — koło dworca kolejowego. Dotychczasowy dworzec handlowy znajdujący się przy dworcu pasażerskim przesunięty zostanie w kierunku południowo-wschodnim.

Minister Kwiatkowski kończąc konferencję podkreślił znaczenie jej w historii Pomorza Zachodniego, wyrażając nadzieję, lepszego jutra m. Kołobrzegu, a tym samym realizując hasło osiągnięcia maksymalnej pozycji gospodarczej tego rejonu.

Stranc Zbigniew

LENA PODLASKA

Kołobrzeg miasto kwiatów

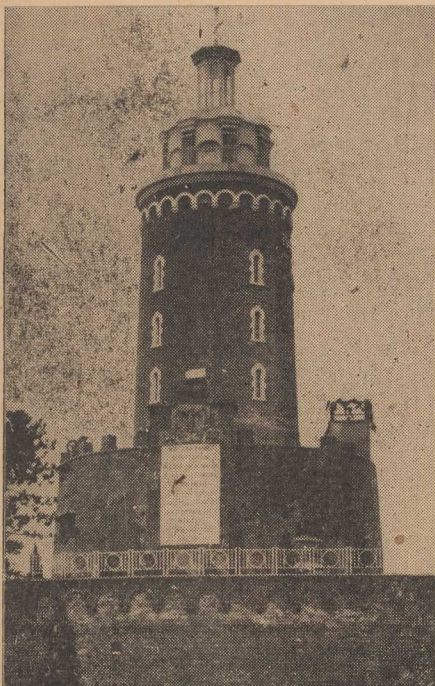
Każde miasto ma swój swoisty wygląd, odznacza się jakąś cechą charakterystyczną. Trudno może byłoby powiedzieć coś konkretnego o Kołobrzegu, który jest w przeszło 90% zniszczony. Niejednokrotnie słyszy się, że trzeba dużej odwagi cywilnej, aby zamieszkać w „takim” mieście.

„Przecież to same ruiny, tylko patrzeć jak diabeł z nich wyskoczy” powiedział ktoś mądry serca.

A jednak Kołobrzeg jest piękny i wcale nie straszny. Niewiele można powiedzieć o ulicach, niewiele o domach, które stały się zwaliskiem cegieł, ale spośród tych ruin wylania się swoisty Kołobrzeg — miasto kwiatów. Po zrujnowanych ścianach domów pną się róże, które w czerwcu, niby ukarminowanych ust pocałunki przylgną do murów w pełnym oddaniu. Tymczasem już złocą się żonkile, nieśmiało wykwitają tulipany, dzwonią konwale i hiacenty... Rynek z zachowanym zabytkowym ratuszem, którego podmurówka pamięta czasy piastowskie jest zupełnie zniszczony. W czworoboku, otaczającym ratusz ocalał tylko jeden dom, nieco dalej sterczą mury katedry. I dalej znowu ruiny, ruiny, spośród których wylaniają się jakieś szczęśliwie ocalałe kamienice. Ulica jak strzeżeni prowadzą do portu. Poco jednak iść ulicą, która właściwie nią być przestała. Wystarczy skrócić trochę w lewo i można już w piękny wiosenny poranek przejść się brzegiem Prošnicy aż do portu.

Miasto jest podzielone na trzy części. Z jednej strony całkowicie zrujnowane śródmieście rzeka oddziela od dzielnicy willowej, z drugiej przebiegający tor kolejowy jest granicą pomiędzy Kołobrzegiem — ruin i Kołobrzegiem — niespodzianek.

Wystarczy przejść przez tor, aby znaleźć się w innym świecie. To pas nadmorski Kołobrzegu — rozkwiecony, zazieleniony. Nie widzi się pożyrywanych dachów, nie spostrzega się zniszczenia budynków. Wśród spadłych, przez czas, wbitych w ziemię dachówek, rozkwitają żółte i lilowe krokusy. Już hiacenty i tulipany idą o lepsze z jakimiś swoistymi storczykami. A wyżej kołyszą się na wietrze czarodziejskie krzewy osypane złotym kwiatem. Trudno opisać bogactwo i różnorodność barw. Dalej znów całe pola konwalii wydzwaniają pieśń wiosny. Idziesz i myślisz, jaki piękny jest Kołobrzeg. A do uszu dolatuje monotony szum



LATARNIA MORSKA W KOŁOBRZEGU

morza. Trzeba przejść przez park, aby je zobaczyć.

Zdala na wzgórzu rzuca się w oczy latarnia morska. Dążysz do niej, jak do jakiegoś wytkniętego celu. A nie jest to zwyczajna latarnia, której zadaniem jest mrugać okrętom Latarnia kołobrzewska jest równocześnie pomnikiem, poświęconym tym, którzy życie złożyli w walkach o zdobycie tego miasta. U stóp latarni rozciąga się cmentarz. Złożono na nim poległych żołnierzy polskich i radzieckich. Na grobach pierwszych kute w kamieniu proste krzyże, na grobach drugich pięcioramienne gwiazdy. A niżej, niżej, fale morskie, szemrzące jednostajnie gwarem niekończących się modlitw, szepcanych tysiącami ustami.

Latarnia — pomnik i cmentarz, i otaczający je park to niezapomniany fragment dzisiejszego Kołobrzegu, w którym raz jeszcze historia złożyła w ziemi szczątki tych, co prawa swoje do tych ziem zadokumentowali krwią.

Jest jeszcze jeden pomnik w Kołobrzegu. A raczej został po nim już tylko postument, który dla nas jest również kartą historii acz-

kolwiek zapisaną niemieckimi rękami — to pomnik wzniesiony przez Niemców dla uczczenia żołnierzy dywizji pomorskiej walczącej we Francji w obronie Niemiec. Dwie trzecie napisów wyrzniętych w granitowej tablicy — to napisy rdzennie polskie. Jest tam i Jankowski, i Modzelewski i Piotrowski i — szereg innych. Zaciągani przymusowo do armii niemieckiej Polacy jak Bartek-zwycięzca, walczyli w obronie tych ziem, lecz nie dla siebie.

A morze szumi. Idziesz brzegiem i czujesz, że ten zrujnowany Kołobrzeg wchodzi ci w krew, że chciałbyś aby to miasto zaczęło żyć pełnią, aby czarodziejskie ręce fortuny otoczyły je czułą opieką. Jakiż, piękny zakątek można by tu stworzyć! Trochę wiary, trochę dobrej woli i... pieniądze, a kilkanaście tysięcy turystów w sezonie letnim szybko wróci poczynione wkłady, nie mówiąc już o tym, że wyzyskanie istniejących tu źródeł solankowych mogłoby stworzyć zeń uzdrowisko.

Zrujnowany Kołobrzeg — miasto kwiatów — może stać się miastem ludzi kochających morze i kwiaty.

JÓZEF BARSKI

Byrnesowska recepta

Wystąpienie ministra spraw zagranicznych USA Marshalla na konferencji moskiewskiej w sprawie granicy polsko-niemieckiej nie mogło właściwie nas zadziwić. Jaskółek zwiastujących, że takie zajmie stanowisko było już do tej pory niemało. Ale jeżeli dotychczas Byrnes i Marshall nie wysuwali konkretnych propozycji, to tym razem wysłuchaliśmy planu już opracowanego w szczegółach. Amerykański minister gotów jest zostawić Polsce południową część Prus Wschodnich i Górny Śląsk. W trosce jednak o odbudowę gospodarczą Niemiec i pozostałych krajów Europy, proponuje poddanie potencjału gospodarczego Ziemi Odzyskanych pod zarząd państw europejskich. Amerykański minister wyraził się, że chce budować pokój pomalą, lecz pewnie. Czyżby sądził, że jego projekty przyczynią się do budowania trwałego pokoju i zwiększą zaufanie do podpisów amerykańskich dyplomatów? Propozycje jego pozostają w jaskrawej sprzeczności z postanowieniami krymskiej i berlińskiej konferencji, pod którymi widnieją przecież podpisy i amerykańskiej delegacji.

Nie minęły jeszcze dwa lata od zakończenia wojny. Nie zdążyły zagoić się rany narodów, zadane przez niemieckich imperialistów, a już pojawiają się głosy, biorące ich w obronę, zmierzające do zapewnienia Niemcom „lebensraumu”. Nad polami Oświęcimia i Treblinka unosi się jeszcze zapach spalonych ciał, nie obeschły lzy matek, oplakujących śmierć swoich dzieci i już na arenę występują „monarchijczycy”, rozdierają szaty nad losem „biednych” Niemiec.

Ideologia dolara wypiera ideę braterstwa i sojuszu, pokoju i sprawiedliwości. Sprzeczną jest z honorem narodu i jego zobowiązaniami Rycerze złotego cielca uganiają się za zyskiem. Niechaj na papierze pozostaną postanowienia narodów, przypieczętowane krwią, bo tego wymaga ich interes. Zapach nafty i prochu trzeba zneutralizować. Prez. Truman wzruszył się losem greckiego narodu. Zamierza mu posłać... broń i amunicję. Pan Marshall troszczy się bardziej o dobrobyt Niemiec, niż o dobro i bezpieczeństwo ich ofiar. Amerykański minister w drodze do Moskwy ominął Warszawę, p. Bevin zabawił w niej tylko godzinę. Lepiej nie oglądać ruin, krzyczących o brudnym barbarzyństwie. My znamy rozmiar naszych strat i dlatego chcemy trwałego pokoju, a nie papierowych gwarancji.

Gorzkie doświadczenia narodów zrodziły poczdamskie uchwały. Tylko dokładne przestrzeżenie ich przyniesie demokratyzację Niemiec i zabezpieczy pokój na stałe.

Nie brak zwolenników zastosowania nowej kuracji świata. Gen. Marshall wypowiedział się w praktyce za rewizją postanowień poczdamskich. Czy nie mylą się anglosascy ministrowie sądząc, że bez trudu można przekreślić międzynarodową umowę, konsekwencje których wybiegają daleko poza formalną procedurę podpisu? Dla nas, Polaków, osiedlenie przastarych Ziemi Słowiańskich 5-ciu milionami i wysiedlenie blisko 6-ciu milionów Niemców — to fakty nieodwracalne.

Czy wierzy p. Marshall w możliwość powrotu milionów Niemców i w nasz exodus? Dla nas każda puszczona w ruch fabryka i każdy hektar ziemi, zasiany na Pomorzu Zachodnim — to fakty nieodwracalne, każda tona węgla, wydobyta z kopalni Wąbrzycha i Starej Huty — to fakt, którego nie zmieni taki lub inny sąd Marshalla czy Bevina. Dla nas uchwały krymskie i berlińskie, wieńczące zwycięstwo narodów nad faszyzmem i stowięce trwałe fundamenty pokoju nie były nigdy i nie będą pustym dźwiękiem. Daliśmy sobie dotychczas radę z trudnościami, jakie piętrzyły się na drodze zagospodarowania Ziemi Odzyskanych. Wierzmy w swoje siły i na przyszłość. Już dzisiaj nasz węgiel zaspakaja głód wielu krajów Europy. U nas nie strajkuje wielu górników z powodu urągających bezpieczeństwu warunków pracy, jak to ma miejsce w niektórych krajach.

Wystąpienia anglosaskich mężów stanu uradują Niemców i ich patronów, lecz wywołują jednocześnie falę protestu i niezadowolonia ich własnych narodów i narodów miłujących pokój na całym świecie. Rewizjonistyczne propozycje Marshalla i Bevina odnośnie naszych granic na Zachodzie napotkały na przeciwnika przedstawiciela Francji na konferencji moskiewskiej, min. Bideault. Stanowisku Zw. Radzieckiego dał wyraz M. Mołotow, stwierdziwszy stanowczo jeszcze raz, że ZSRR uważa postanowienia o granicy polsko - niemieckiej, przyjęte w Jaltie i Poczdanie przez trzech wielkich sojuszników są niezmiennie i nieodwracalne. Takie jest i nasze zdanie. Naród polski wyteżoną pracą, dalszym zagospodarowaniem Ziemi Odzyskanych i całkowitym scaleniem ich z Macierzą przejdzie do porządku dziennego nad byrnesowską receptą.

Niewyzyskany argument

Nasza rzeczowa i zdecydowana argumentacja sprawiła, że opinia zagraniczna coraz rzadziej kwestionuje nasze prawo do Ziemi Zachodnich. Najwymowniejszym argumentem okazał się wkład nasz w zaludnienie, zagospodarowanie i zrepolonizowanie tych ziem. Nauka nasza rozwinęła cały swój aparat, przedstawiając niezbite dowody historyczne i geopolityczne, uzasadniające granice na Odrze i Nysie.

Ale nie dość udowodnić przeciwnikowi naszemu bezsporność tych prawd. Trzeba mu jeszcze wykazać, jak graczowi, że miał w rękę kartę, która przesądzała grę na jego niekorzyść i kartę tę ukrył! Są bowiem, przeciw wrogom naszym mówiące, silne a niewyzyskane argumenty. Leżą one dosłownie pod nogami. Ziemia Pomorza Zachodniego przechowywał w swym wnętrzu nie jeden dokument, stwierdzający kto, jakie i od jak dawna ma do nich prawa.

Żądania nasze zachowały ostrożną (może za ostrożną, jak na dostatecznie chyba znane dowody zachłanności i złej woli naszych przeciwników), minimalistyczną politykę argumentacji. Niewiele wszak mówiło się zarówno całemu światu, jak i naszemu własnemu społeczeństwu o najdawniejszym zasięgu Słowiańszczyzny, sięgającym aż poza Lubekę. Zbyt mało zwracano uwagi na ogromnej wartości materiał zebrany przez Kisielewskiego w książce „Ziemia gromadzi prochy”. Krzątając się wokół budowy gospodarczego życia, prawie całkiem zapomniano o tym, że ziemia — szczególnie tu na Pomorzu Zachodnim — jest nie tylko żywicielką ale i skarbnicą, safesem historii, odpornym na ogień i miecz, czas i zniszczenie, na eksterminacyjną i germanizacyjną politykę. W schowku tym liczne dowody czekają na wydobycie ich na światło dzienne i okazanie światu.

Niedawno znalazłem w prasie entuzjastyczną notatkę, zapowiadającą kontynuację badań wykopaliskowych prehistorycznych osady w Biskupinie. Ogarnęło mnie zdumienie. Czemu zapatrzyliśmy się, jak sroka w kość, w niewątpliwie zresztą wartości naukowej Biskupin, a nie pomyśleliśmy o porastających darnią pagórkach, kryjących słowiańskie grodziska Pomorza?!

ZWRÓĆ OCZY NA ZACHÓD...

— KOMISJA GOSPODARCZO-POLITYCZNA PARLAMENTU MIEJSKIEGO W BERLINIE PRZEDSTAWIŁA PROJEKT USTAWY O PRZEJĘCIE ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH BĘDĄCYCH WŁASNOŚCIĄ HITLEROWCÓW NA RZECZ NARODU.

— OKOŁO 1000 JEŃCÓW NIEMIECKICH ZNAJDĄCYCH SIĘ W WIELKIEJ BRYTANII WYRAZIŁO DOBROWOLNIE ŻYCZENIE POZOSTANIA NA STAŁE W ANGLII PO ZWOLNIENIU ICH Z OBOZÓW JENIECKICH.

— NA OSTATNIE TATRGI LIPSKIE PRZYBYŁO DO LIPSKA PRZESZŁO 150 TYSIĘCY OSÓB, A WIĘC JESZCZE RAZ TYLE CO W ROKU UBIEGŁYM.

— OSADNICY NIEMIECCY W AFRYCE ZŁOŻYLI DO ORGANIZACJI NARODÓW ZJEDNOCZONYCH PISMO, W KTÓRYM PROTESTUJĄ PRZECIWKO PRZYMUSOWEJ REPATRIACJI DO NIEMIEC.

— ANGLICY PLANUJĄ ZWIĘKSZENIE EKSPORTU WĘGLA Z NIEMIEC, GDY TYLKO POZWOLĄ NA TO WARUNKI ATMOSFERYCZNE I KOMUNIKACYJNE. DĄŻENIEM WŁADZ ANGIELSKICH JEST PRZEPROWADZENIE RACJONALNEGO PODZIAŁU WĘGLA W EUROPIE.

— TEGOROCZNE ZASIEWY ZBOŻA CHLEBOWEGO W SAKSONI BĘDĄ O 12% WIĘKSZE NIŻ W UBIEGŁYCH LATACH.

...I BĄDŹ CZUJNY

Sami Niemcy, mistrze w wygodnym dla nich, tendencyjnym interpretowaniu faktów, bywali tak oszołomieni ich wymową, że nie usiłowali nawet zaprzeczać ich istnienia. Nauka niemiecka jak najcichszym głosem stwierdzała zdumiewające podobieństwo znalezisk pomorskich z wykopaliskami z np. Murowanej Gośliny pod Poznaniem. Daleko częściej jednak bywało inaczej. Oto przed wojną prowadzili Niemcy prace wykopaliskowe na rynku w Wolinie. Prace te nagle przerwano a odkrywki pod jakimś pozorem zasypano. Domyślamy się dziś dobrze dlaczego! Rezultaty, nawet powierzchniowe, były tego rodzaju, że to co nie uległo zniszczeniu, co rychlej skazano na zapomnienie.

Do dziś grodziska w okolicach Kalisza (na granicy powiatów drawskiego i choszczeńskiego), w Brodowie, Oleśnie, Sadowej czy Krępej — czekają na badaczy. Nie takich jak ci, co dotąd zajmowali się nimi. A jak zajmowali się dostatecznie wymownie świadczyć może fakt, że w roku 1883 przy budowie szosy z Derłowa do Czanowa zniszczono pod wsią Porzecze przeszło setkę prehistorycznych grobów! Dlaczego? Łatwo zgadnąć!

Naszym obowiązkiem jest **podjąć niezwłocznie** prace wykopaliskowe na Pomorzu Zachod-

nim. Ich rezultaty staną się nie tylko jeszcze jednym argumentem, przemawiającym za polskością tych ziem, ale zarazem jeszcze jednym dowodem tendencyjności nauki niemieckiej. Tej samej, która tak zbrodniczo „praktykowała” w obozach koncentracyjnych. Naród który wydał lekarzy-morderców, wydał również archeologów, którzy wściekłymi uderzeniami łopat zasypywali ślady tego, czego powrotu tak bardzo obawiali się.

Jasną jest rzeczą, że oni o tych skarbach, we wnętrznościach ziemi ukrytych, milczeli — ale naszym obowiązkiem jest **milczenie to przerwać**

Nie jestem fachowcem. Specjaliści ustalą kolejność prac. Wiem, że czeka Drogie, Kazimierz, Gozd, Wojencin, Worowo (w powiecie szczecińskim), Gorawino, Zadzko, Wolin, Bobolice, Sławno, Bytów, Słonino i dziesiątki innych miejscowości. Asystent prof. Kostrzewskiego, uczestnik badań w Biskupinie, mgr. Tadeusz Wieczorowski, prowadzący dział prehistoryczny Muzeum Miejskiego w Szczecinie, ma już przygotowaną dokładną mapę Pomorza z oznaczeniem miejsc, w których należałoby podjąć poszukiwania.

Zainteresowania archeologów powinny być skierowane na Pomorze! Biskupin poczeka, a sprawa wykopalisk pomorskich urasta do rozmiarów pilnego i pod wieloma względami, naukowymi, politycznymi i propagandowymi, pierwszorzędного zagadnienia! Ekipy badaczy i fundusze Polskiej Akademii Umiejętności, uniwersytetów, Ministerstwa Kultury i Sztuki, Ministerstwa Ziemi Odzyskanych powinny być skierowane na Pomorze, celem umożliwienia rozpoczęcia prac natychmiast, gdy tylko warunki atmosferyczne na to pozwolą.

Będą pewne trudności ze znalezieniem sił roboczych do prowadzenia robót ziemnych. Ale rzucam myśl: Na te tereny przybędą w okresie wakacyjnym tysiące młodzieży z całego kraju. Uczestnicy obozów harcerskich, szkolnych, akademickich, organizacji sportowych i społecznych — napewno nie poskapią wysiłku dla wydobycia z łona ziemi, ukrytego w nim depozytu naszych przodków.

Prochy nagromadzone w ziemi pomorskiej, trzeba wydobyć na jaw i uczynić z nich ładunek prawdy, któryby rozbił resztę zastrzeżeń nieprzyjanych nam kół politycznych, co do wielowiekowej słowiańskiej przeszłości Pomorza Zachodniego!



WALERIAN LACHNITT

Chrzest Szczecina

Obraz historyczny w 3 odsłonach

Osoby: Pawlik — rycerz z drużyny Bolesława Krzywoustego, kasztelan santocki.
Zyrko — giermek Pawlika
Otto — biskup Bambergu
Domasław — mieszczanin szczeciński
Domroka — jego żona
Jaromir, Tetysław — synowie Domasława
Kaplan pogański, mieszczanie, rycerze polscy, zakonnicy.

(Rzecz dzieje się w 1124 roku)

Odsłona I. W rozlewiskach Dziwnej.

Scena przedstawia fragment nocnego obozowiska apostołskiej wyprawy św. Ottona z Bambergu. Róg szopy na siano. Przy dogasającym ognisku siedzą Pawlik i Zyrko. W dali majaczą w ciemnościach nocy rozlewiska Dziwnej. Od czasu do czasu słychać głos puszczyka.

Pawlik: (przeciągając się): Utrudzon jestem i sen mnie morzy...

Zyrko: (zalekniony): Nie dajcie się, panie, zmóc boć nie wiedzieć azali już bezpieczni jesteście. A tamci śpią...

Pawlik: Nie strachaj się, Zyrku. I moczary przebyte z wieczora nas bronią a i święta osoba bisku-

pa Ottona... Któżby tu w onych spichlerzach nas szukał? Tamci niech odpoczywają...

Zyrko: A wy, panie, nie spoczniecie? Zdejmcie choć szlom i miecz odpasście. Jeszcze kęs czasu do dnia. Puszczyk wola...

Pawlik: (wstrzymując ruchem ręki, chcącego mu pomóc Zyrka): Ostaw. Na służbim, Mnie król Bolko pieczę nad onymi tam klechami i świętym powierzył. Jako wiesz, słowu pańskiemu trza dochować wiary...

Zyrko: Dyc wiem! Ino mi was żal... (Po chwili) A powiedzcie, panie, ile my to już niedziel wędrujem przez to pogaństwo?

Pawlik: Ot mi! Głowa lepsza do rady niż kronik. Ale chyba to było w Zofiję Świętą, jakośmy ruszyli od Gniezna...

Zyrko: Ku Noteci rzecze! Co my to sześć dni przez srogie bagna a bory dzięki przebierali się ino po wyciosach króla Bolka wojów zawždy...

Pawlik: Oj młody, młody! Nachodzisz ty się jeszcze... A dorucę drew do ognia, bo wrześnieowe noce chłodne już.

SZKOŁA I NAUCZYCIEL

Dola młodzieży prywatnych kursów dokształcających

Zeszłoroczne starania starszej młodzieży Szczecinka o stworzenie wieczorowych maturalnych kursów dokształcających — uwieczono zostały powodzeniem: Z początkiem roku szkolnego 1946/47 kursy zostały wreszcie utworzone.

Starsza młodzież, a nawet ludzie po 30-tce, ludzie nietylko żadni wiedzy, ale potrzebujący jej do właściwego pełnienia obowiązków na służbie państwowej i społecznej, roczniki młodsze, które, jakkolwiek z konieczności pracują zarobkowo, nie wyzbyły się szlachetnych ambicji do kończenia studiów gimnazjalnych i pójścia po dalszą wiedzę na politechniki i uniwersytety — wszystko to rzuciło się hurmem na kursa, stwarzając zespół prawie dwustu-osobowy, ci wszyscy spodziewali się słusznie iż w myśl demokratycznych zasad, obowiązujących w państwie — naukę otrzymają bezpłatnie, czyli, że kursa będą państwowe.

Stanowisko słuszne, tymbardziej, iż młodzież ta, czy to walcząc z okupantem w szeregach armii jawnej, czy podziemnej, przechodząc gehenny obozów koncentracyjnych, czy choćby pracując dla kraju na różnych odcinkach — wniosła pewien realny wkład do wartości narodowych — nie mniejszy w żadnej mierze od wkładu roczników gimnazjów czy szkół powszechnych, otrzymujących od państwa naukę bezpłatnie.

Tymczasem — nadzieje na upaństwowienie kursów poczęły maleć. Wprowadzono wpisowe i takse miesięczną 300 złotych.

Wprawdzie Kierownik kursów (równocześnie Dyrektor Państwowego Gimnazjum) obiecywał młodzieży kilkakrotnie, iż przy jakiejś „herbatkowej” okazji przeprowadzi z delegatem Kuratorium sprawę upaństwowienia, wprawdzie, młodzież sama dwukrotnie wypisy-

wała petycje do „odnośnych Władz Szkolnych — ani okazyna herbatka, ani podania — nie rozjaśniły horyzontu tych spraw.

Odwrotnie — pod koniec półroczu zjawily się wersje, że Kursy państwowe muszą mieć pełne cztery semestry (inaczej nie wytrzymują kalkulacji) a potem — pierwszy semestr od półroczka nie został zmontowany, (pomimo, wielu „drugoroczników” i innych nowych kandydatów) a jeszcze trochę potem — kursy otrzymały oficjalny tytuł: **Prywatne Kursy Dokształcające Z. Z. K.** (Związek Związków Kolejarzy) i opłatę miesięczną — 500 złotych.

Na zapytania słuchaczy, co im taki papierek daje — padła odpowiedź: prawo składania egzaminu przed państwową komisją egzaminacyjną, z tych wszystkich przedmiotów, które są przewidziane w programie egzaminów.

I tu następują dwa bolesne aspekty: Pierwszy, polegający na tym, iż wiele osób, zarabiając po 2—3 tysiące miesięcznie na siebie, a często i na młodsze rodzeństwo, nie mogąc budżetowo wytrzymać obciążenia opłatami szkolnymi (opłata plus nowe wpisowe — każdego, kto przeszedł na następny semestr, plus różne składki, żarówki, książki, zeszyty itp.) — musiało zrezygnować z dalszej nauki. I drugi, iż młodzież, porównyując zakres wysłuchiwanym przedmiotów i ich poziom — z zakresem i poziomem potrzebnym do egzaminów państwowych — doszła do smutnego wniosku, iż jej ambicje naturalne są tylko żalosną fata-morgana na mózgową pustyni.

Młodzież jest rozgoryczoną i zdeprimowaną. Podaliśmy stan faktyczny, bez wyciągania jakichkolwiek wniosków, czy sugerowania środków zaradczych, w słusznym przedświadczeniu, iż wyciągnięcie tych wniosków należy do kompetencji właściwych władz. **E.C.**

Kronika portowa

— Lodołamacz „Bryderen”, który został przez Polskę zakupiony w Danii, przybył do Szczecina.

— Na odbudowę wewnętrznych dróg żeglujących, zostają przeznaczona na rok bieżący w ramach planu inwestycyjnego kwota 375 milionów złotych. Większa część tej sumy będzie użyta na uszlachnienie Odry, która w ruchu między Śląskiem a Szczecinem, ma osiągnąć z czasem zdolność przepustową 5 milionów ton rocznie.

— Wydział Holowniczo-Rachunkowy Linii Gdyńska—Ameryka wydzierżawił w Szczecinie znaczne obszary poniżej stoczni „Odra” gdzie znajdują się dwa baseny i urządzenia przeladunkowe do wyciągania statków. GAL urządzi tutaj bazę ratowniczo-holowniczą.

— Szczecin otrzymuje radiostację, której zadaniem będzie utrzymanie łączności ze statkami na morzu i z kutrami rybackimi w czasie powojów. Uruchomienie jej ma nastąpić do czerwca br.

— W Szczecinie powstaje nowa firma maklerska, której specjalnym zadaniem będzie obsługa ruchu tranzytowego dla Czechosłowacji. Ma tu być założona również firma dla ekspedycji i przeladunku towarów tranzytowych.

— Na podstawie umowy zawartej między władzami polskimi i radzieckimi, transporty benzyny syntetycznej z Niemiec do Związku Radzieckiego będą kierowane przez port szczeciński. Najbliższy zapowiadzany transport ma wynosić 25 tysięcy ton. Zawarta umowa przyniesie Szczecinowi poważne korzyści.

— W pierwszym okresie przejęcia portu szczecińskiego ustalono prowizoryczne nazwy basenów, kanałów, nadbrzeży i całego szeregu ważniejszych obiektów portowych. Celem ostatecznego ustalenia nazw zostają powołana w Urzędzie Morskim w Szczecinie czterosobowa komisja, która ma przedstawić do zatwierdzenia proponowane nazwy.

— We Władysławowie zbudowany będzie magazyn śledziowy oraz rozszerzona chłodnia rybna. W Postominie zostanie zbudowana chłodnia rybna i fabryka sztucznego lodu. Podobne inwestycje będą dokonane również w Kołobrzegu i Świnoujściu.

— W porcie szczecińskim znajduje się obecnie w odbudowie wielki elewator zbożowy „Ewa” o pojemności 42 tysięcy ton. W swej środkowej części posiada on 16 pięter, boczne części są 12-to piętrowe.

Budowlany remont kosztem 9-ciu milionów złotych będzie ukończony w czerwcu br.

— W centralnym porcie w Szczecinie znajduje się szereg wielkich składów naftowych, które zostały zaliczone do najlepiej urządzonej w północnej Europie. Wszystkie składy są zaopatrzone w nowoczesne urządzenia do przepompowywania produktów naftowych z wagonów-cystern, ze statków i odwrotnie.

— Na terenie szczecińskiego portu władze kolejowe rozpoczęły rozbudowę sieci kolejowej. Przeprowadzane są naprawy kilku bocznic i przebudowa torów przy stoczni „Odra”.



WYDAWNICTWO KSIĄŻKI I PISMO

KSIĄŻKI

WYDAWNICTWA ZACHODNIEGO

do nabycia
w KSIĘGARNI
„POLSKIE PISMO I KSIĄŻKA”
SZCZECIN, ALEJA WOJSKA POLSKIEGO 41



Czy wiesz co przedstawia ta ilustracja?
To pożar kościoła św. Mikołaja w Szczecinie
O ile chcesz poznać historię miasta, w którym mieszkasz
przeczytaj
CZESŁAWA PIKORSKIEGO
„Zabytki piastowskiego Szczecina”
Do nabycia w każdej księgarni

Zyrko: (dorzucając do ognia) Toć mi pierwszyżna ta wyprawa! Nie dziwujcie się, że taki lasy wszystko najrzeć. I onże kasztel knezia Warcisława w Kamieniu, co my to w nim sobótki świącili...

Pawlik: (karcząco) Cichej! Na pobożnej służbie a jako pogany jesteś...

Zyrko: Darujcie, panie, że w tedy odbieżał, ale mi takie wszystko cudne!

Pawlik: I one białogłowy w Pyrzycach po równi?! Biskup Otto srodze był na ciebie zagniewan...

Zyrko: (pokornie) Gorliwą służbą naprawię... A że w gród chodził i na obrządkach świętych nie był, kajam się...

Pawlik: No, młodyś to i pedziwiatr.

Zyrko: A jako tam było, opowiedzcie, witeziu!

Pawlik: Opowiedzieć! Trza było być! Toć pierwsze dusze świętobliwy Otto do wiary świętej przygarniał, a ty w gród...

Zyrko: (prosząc) Winnym, ale darujcie, panie! Powiadajcie!

Pawlik: No, dobrze już. Opowiem. Kazał biskup trzy kadzie w ziemię zagrześć, a wokół na palach tkaninę po stronach zawiesić. Potem kazał...

Zyrko: Jako zwykle...

Pawlik: Iście. O krzcie świętym i wierze w Pana Jezusa Krysta...

Zyrko: (chląc słowa opowiadającego): I co dalej? Powiadajcie!

Pawlik: Do kadzi tedy onych szli osobno chłopięta niedorosłe, mężowie i niewiasty, a z każdym ojce krzstne, dla szat trzymania... Przed licem

— by skromności weźrzeniem na rozdżanego nie obrazić. A ojce Wojciech, Udalryk i Wacław po trzykróć głowę krzconego zanurzeni.

Zyrko: Panie! a jako — że to ninie tak nas z Wolina przegnali? Toć jeszcze dobrze, żeście świętego meża z bezedni wyrwali, gdy go ów pacholek kijem z kładki strącił! (słychać pokrzykiwania i stapanie koni)

Pawlik: Nie sumuj się! Zobaczym, co Bóg da. Ot i świt. Koniuchowie konie do wodopoju wiodą.

Zyrko: Co nam ze dnem zaświta?

Pawlik: Przyjdą jeszcze, przyjdą, zobaczysz, przedniejsi z Wolina o łaskę świętego prosić. Boć za nim miecze i szczyty naszego Bolka. A drogi ku Pomorzanom przetarte i mocna ręka naszego straszne i luno znane mówią... Po dobraowali dziedziny te wierze świętej i władaniu Bolkowemu uszczem...

Zyrko: (wątpiąco): Myślicie panie?...

Pawlik: Pewno jest. Toć biskup nie jak on Bernard bosno a biednie między Pomorzany idzie, a z ludem i wozami. Jemuć nie rzeka, by rybom kazał, skoro Bóg jego nie mocen posłańca ślać, co by ciżmy na nogi oból...

Zyrko: I słowo biskupa wielkie i poważne...

Pawlik: A maloli — toć i one woje Bolkowe Pomorzanom straszne i luno znane mówią... Po dobraowali dziedziny te wierze świętej i władaniu Bolkowemu uszczem...

Zyrko: (Radośnie): Uzyszczem, jako żywo!

Pawlik: Musim — (z mocą) i osiędzim!...
Koniec I. odsłony

WIESŁAW KOTOWSKI

Polska flota handlowa odbudowuje się

Warunkiem zasadniczym w naszej gospodarce morskiej jest szybka odbudowa floty handlowej. 500 km. pas wybrzeża z portami w Gdyni, Gdańsku, Kołobrzegu i Szczecinie wymaga licznych statków do celowego obsłużenia linii żeglugowych.

Przed wojną posiadaliśmy 28 parowców, 10 motorowców i 1 żaglowiec szkolny o łącznym tonażu 120.000 ton. Natomiast przewóz towarów na polskich statkach wynosił rocznie około 2 mil. ton, czyli 10 proc. ogólnego obrotu. 90 proc. obrotu przypadało na statki zagraniczne, przez to byliśmy pozbawieni wielkich zysków, które pobierały obce towarzystwa żeglugowe, zaś skarby naszego Państwa ponosił milionowe straty.

W chwili wybuchu wojny w ręce niemieckie dostał się cały tonaż portowy, przybrzeżny oraz znajdujące się w budowie jednostki na stocznich krajowych, belgijskich i holenderskich w liczbie 8. Na szczęście przeważająca część polskich statków w ilości 37 znajdowała się wówczas zagranicą w strefach bezpiecznych, a następnie pełniła chlubną służbę w alianckiej flocie.

Ogółem straty polskiej floty handlowej w czasie wojny wyrażają się cyfrą 90.000 ton. Po zakończeniu działań wojennych, statki nasze znajdowały się pod zarządem międzynarodowej organizacji UMA, do której należało administrowanie wszystkim ocalałymi alianckimi statkami handlowymi.

W roku 1945 Rząd Polski wystąpił do Londynu misję morską celem przejęcia wszystkich morskich jednostek polskich spod administracji UMA. Do dnia 1 października ubiegłego roku 92 proc. ocalałych z pogromu wojny statków przeszło pod wyłączny zarządek krajowych towarzystw żeglugowych, dając początek naszej powojennej flocie.

W tej chwili nasza dalekomorska flota liczy 22 parowce i 8 motorowców. Składają się na nią: motorowiec M. S. „Batory” (14,287 t.), M. S. „Sobieski” (11,030 ton), S. S. „Białystok” (7,142 ton), S. S. „Tobruk” (7,047 ton), S. S. „Narwik” (7,031 ton) i „Bałtyk” (7,001 t.), oraz szereg innych jednostek o łącznym tonażu 100.000 ton.

W ramach reparacji, z podziału pozostałej niemieckiej floty handlowej otrzymamy 15 proc. z części przypadającej Związkowi Radzieckiemu a mianowicie 19 statków, wśród których znajduje się turbinowy parowiec pasażerski, 2 nowoczesne liniowce frachtowe, 6 statków trampowych, 1 cysterne, 1 prom kolejowy oraz 3 holowniki, co wyniesie razem 54.000 ton.

Z rewindykacji otrzymaliśmy dotychczas 40 jednostek, w tym 1 dalekomorski frachtowiec „Toruń”, 8 holowników, 24 kutry rybackie oraz 2 statki byłego wolnego miasta Gdańska, „Rataj” i „Nysa”. Poza tym Polska flota handlowa zwiększy się jeszcze w bieżącym roku o 4 statki amerykańskie i 3 statki zamówio-

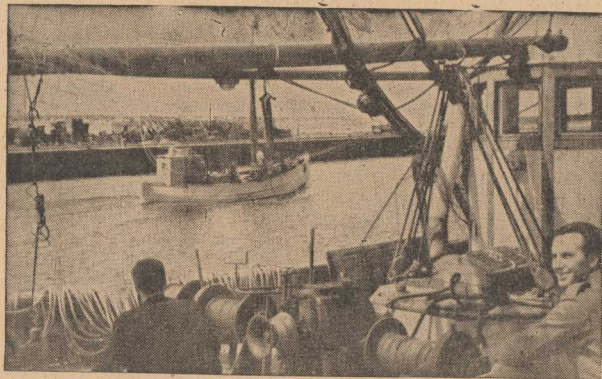
ne podczas wojny zagranicą. Poszukiwania rewindykacyjne trwają w dalszym ciągu i niewątpliwie przyniosą dalsze rezultaty.

W ramach trzyletniego planu gospodarczego przewiduje się wybudowanie na własnych stocznich do końca roku 1949, 14 statków pełnomorskich, w czym 6 statków służących do przewozu węgla i rud, 2 statki drobnicowe, 4 holowniki oraz 2 trampy parowe.

Dotychczas zdołaliśmy odbudować i uruchomić wielkie stocznie w Gdańsku i szeregiem mniejszych w innych portach. Zatrudniają one

w chwili obecnej ponad 7.000 robotników. Na rok bieżący przewidziane są wysokie kredyty, które zostaną przeznaczone na uzupełnienie wyposażenia technicznego stoczn. Po usunięciu istniejących jeszcze dotąd trudności stocznie nasze wykonywać będą prace związane nie tylko z budownictwem własnych okrętów, lecz zostaną nastawione na przyjmowanie zamówień z zagranicy.

Tak więc w stosunku do stanu przedwojennego nasza flota zwiększy się w roku 1949 dwukrotnie i będzie posiadać 256.000 ton.



W portach polskich panuje już ruch

Wielkie plany Ligi Morskiej

Wśród wielkich zadań, stojących w tym roku przed Ligą Morską jako całością, okręg szczeciński ma również swój poważny odcinek. Jako okręg morski — ma on — obok gdańskiego obowiązek przygotowania terenów nadmorskich do sezonu letniego, kiedy z całego kraju będą zjeżdżać rzesze młodzieży na szkolenie morskie i na wycieczki.

Na rok bieżący okręg szczeciński Ligi Morskiej przewiduje przede wszystkim rozrost organizacyjny, który ma wyrazić się osiągnięciem cyfry 30.000 członków. Jako najważniejsze zadania Okręg ma przed sobą zorganizowanie Święta Morza, które łącznie z Dniami Szczecina będą w tym roku atrakcją ogólnopolską. W związku z tym przewiduje się duży napływ turystów z całego kraju.

Na wybrzeżu morskim ma być ukończony remont schronisk Ligi Morskiej w Dziwniej, Świnoujściu, Międzyzdrojach i Derlowie. W Szczecinie przewiduje się założenie przystani kajakowej i żeglarskiej nad Odrą (w dzielnicy Żelechowo) wraz ze schroniskiem dla wycieczkowiczów. Druga przystań kajakowa ma być nad jeziorem Głębokim.

Ośrodkiem życia organizacyjnego będzie obszerny gmach Ligi przy Al. Wojska Polskiego — najpiękniejszy ze wszystkich gmachów Ligi Morskiej w Polsce. Został on już w 90% poważnym kosztem odremontowany. Dalsze prace są w toku, tak, że na Święto Morza oddać go będzie można całkowicie do użytku.

Część gmachu przeznaczona jest na schronisko dla wycieczek, gdzie znajdzie nocleg 100-150 osób. Już obecnie napłynęły zgłoszenia na pobyt w schronisku od Okręgów Ligi Morskiej w Zagłębiu Dąbrowskim, w Radomiu i Lublinie.

W dziedzinie szkolenia morskiego i wycieczek zarząd Okręgu przewiduje szereg wycieczek morskich do Szwecji, wzdłuż wybrzeża do Gdyni, a w dalszym planie na fiordy norweskie. Uruchomiona zostanie stała trasa spływu kajakowego — Warta i Odra oraz trasa wycieczek kajakowych Szczecin—Poznań—Gdynia.

Dzięki staraniom zarządu okręgu zdobyto 3 piękne jachty pełnomorskie, z których dwa mają po 50 metrów kwadratowych żagla, a jeden 30 metrów, oraz 10 kajaków żaglowych typu P. 7. H. Jachty są narazie mocno zdekompletowane i wymagają remontu. Ale już pracują nad tym ligowcy entuzjastycznie żeglarskiego i nie szcędzą czasu, ani wysiłków, aby jak najszybciej „wyjść” na szerokie wody.

Do remontowania we własnym zakresie taboru żeglarskiego okręg przewiduje założenie warsztatów szkoleniowych i kajakowych, które w dalszym okresie mogłyby również budować nowe jednostki.

W dziedzinie szkolenia żeglarskiego zakończono przed świętami kurs teoretyczny, który dał podstawowe wiadomości ze sportu żeglarskiego ponad 60 osobom.

W ciągu lata, a szczególnie w okresie Święta Morza ulice Szczecina nabiorą charakteru morskiego, gdyż masowo pojawią się efektywne mundury marynarskie i żeglarskie, jakie będą nosić liczni członkowie Ligi Morskiej. Sezon tegoroczny będzie właściwie startem szerokiego rzesz społeczeństwa ku morzu i należy mieć nadzieję, że pęd do morza, ukołowanie morza i zrozumienie jego wartości będzie silnie i szybko wzrastać w psychikę polską.

—O—

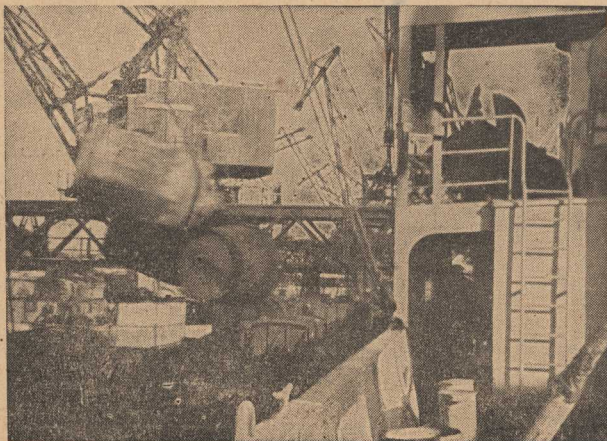
Zakupujemy holowniki

W związku z wielkim zniszczeniem taboru holowniczego na Odrze prowadzi się pertraktacje handlowe z Anglią, Holandią, Włochami i Ameryką w sprawie dostaw sił holowniczych.

W styczniu 1943 r. w żegludze odrzańskiej czynnych było 2500 barek bez napędu oraz 667 holowników. W chwili obecnej dysponujemy zaledwie 14 holownikami oraz przeszło 60 barkami.

Tabor taki jest stanowczo niedostateczny jeśli weźmie się pod uwagę program przewozów, przewidziany w 3-letnim planie gospodarczym. Przewóz samego tylko węgla Odrą z Górnego Śląska do Szczecina w roku bieżącym obliczony jest na 670.000 ton.

Jak więc z tego widać tabor nie stoi w żadnym stosunku do przewozu i dlatego też Dyr. Żegluga na Odrze i Min. Komunikacji czynią starania o nabycie pewnej części taboru zagranicą. Prowadzi się obecnie pertraktacje z Holandią o zakup większej ilości holowników z silnikami 250 i 300 koni. Pertraktacje z Anglią w sprawie zakupu 55 barek desantowych, które mogłyby zastępować holowniki, zostały już pozytywnie zakończone.



Przetadunek towaru

CZESŁAW SOB CZYK

O usprawnienie działalności sklepów spółdzielczych

Ruch spółdzielczy aczkolwiek osiągnął w Polsce w porównaniu do lat przedwojennych bardzo znaczny rozwój, niemniej jednak nie zdobył w dostatecznej mierze szerokich warstw społecznych. Osiągnięte wyniki szeregu placówek spółdzielczych mają charakter raczej natury gospodarczej niż cech społeczno-ideowych. Pewno, że ruch spółdzielczy mocno stoi dziś na stanowisku realnej roboty gospodarczej mimo to jednak gdyby nie wspólny ideał, wiara w słusność kooperacji wyniki w pracy byłyby bardziej trudno osiągalne. I dlatego będziemy zgodni jeżeli powiemy, że do rozbudowy ruchu spółdzielczego w Polsce przyczynili się przede wszystkim ludzie świadomi swoich zadań, ludzie związani z ideą kooperatywną.

Niewielki byłby jednakżytek z dokonanego wysiłku, gdyby ruch spółdzielczy nie próbował dokonywać osiągnięć rozbudowywać i umasowiać ich wśród szerokich rzesz członkowskich. Stałe rozszerzenie działalności i dążność do jaknajlepszego zaspokojenia potrzeb członków, daje poważną podnieję dla pracowników i działaczy spółdzielczych i stwarza warunki umasowienia ruchu.

Umasowienie ruchu spółdzielczego w Polsce dokonane być może jednak w takim stopniu w jakim potrafimy związać przeciętnego członka z całością jej gospodarki. Stąd prosty wniosek, jeżeli spółdzielczość posiada ambicję pełnego umasowienia ruchu, należy bardziej usprawnić działalność placówek spółdzielczych.

Powojenne społeczeństwo polskie jest mało wrażliwe na wszelkie idee zarażone okropnościami wojny, nie chce żyć wizją przyszłości, ocenia przeważnie życie na podstawie zachodzących codziennych faktów i dlatego najlepszą propagandą dla spółdzielni jest dobra jej działalność.

Dobra działalność sklepów spółdzielczych bezpośrednio związana jest z urabianiem opinii o ruchu spółdzielczym. Zanim przeciętny człowiek dowie się o działalności hurtowni spółdzielczej, zakładach wytwórczych, pozna pracę społeczno-oswiatową, przede wszystkim zetknie się z ruchem spółdzielczym w sklepie jako konsument. I tu leży zasadniczo sedno sprawy. Te najmniejsze komórki w ruchu spółdzielczym składają się na jego całość i decydują o jego wartości.

Działalność wielu naszych sklepów spółdzielczych posiada poważne jeszcze braki. Niedociągnięcia te mają przeważnie dwójaki charakter, natury gospodarczej i społeczno-organizacyjnej. Postarajmy się pokrótce braki te omówić i wyciągnąć odpowiednie wnioski.

Zdajemy sobie doskonale sprawę z tego, że po wyzwoleniu kraju z kajdan okupanta całość gospodarki kraju była kompletnie zdewastowana i musimy szybko przystąpić do jej odbudowy. W tym pierwszym okresie mało było czasu na dyskusje i przeprowadzanie form, nakazem chwili była szybka organizacja życia gospodarczego i politycznego. Spółdzielczość wzięła w tym czasie na swoje barki poważną odpowiedzialność, rozprawdzenia żywności dla szerokich warstw społecznych stających do odbudowy kraju. Spółdzielczość organizuje pośpieszenie placówki nie tylko hurtowe ale i detaliczne, aby zapewnić jaknajlepszy rozdział środków żywności dla ludności pracującej. Taką funkcję wykonywała spółdzielczość spozycywców. Z drugiej strony spółdzielczość rolnicza intensywnie zajęła się zbieraniem świadczeń rzeczowych i zaopatrzeniem rolnictwa.

I tu trzeba powiedzieć całkiem otwarcie, że z tego pierwszego okresu spółdzielczość zdała dobrze egzamin. Nikt inny nie potrafiłby zadań tych lepiej wykonać.

Jeżeli natomiast próbujemy rewidować naszą gospodarkę, zastanawiać się nad jej błędami, to przede wszystkim dlatego, że chcemy ją usprawnić, doprowadzić do tego, aby bezpośredni wpływ na jej bieg miały szerokie rzesze członków.

Najpoważniejszą bolączką naszych sklepów spółdzielczych jest brak odpowiedniego asortymentu towaru. Brak towarów w sklepach spółdzielczych wynika w pierwszym rzędzie ze skromnych kapitałów obrotowych, jakimi operuje większość spółdzielni. Poza tym bardzo często brak ten wynika z niskiej stonkowo podaży. W niekompletnie uregulowanym jeszcze życiu gospodarczym towar łatwiej przenika do inicjatywy prywatnej i bardziej mu odpowiadała lańcuszkowy system pośrednictwa. Stąd rezultat, że w sklepie prywatnym towar jest a w spółdzielni go niema.

Chcąc zwiększyć asortyment sklepów spółdzielczych należy podnieść środki obrotowe spółdzielni. Dotychczasowe kapitały udziałowe, wyrażające się w olbrzymiej większości spółdzielni udziałem członkowskim w wysokości stu złotych, stanowią raczej sumy symboliczne. Dlatego też podniesienie wysokości udziału przynajmniej do tysiąca złotych staje się dziś palącą koniecznością. Biorąc pod uwagę przedwojenną wysokość udziału 25 zł. — obecnie w spółdzielni spozycywców powinien wynosić minimum 2.500 złotych.

Zwiększając kapitały obrotowe nasze spółdzielnie muszą dokładać więcej wysiłku w należyte zaopatrzenie sklepów spółdzielczych. Sklepy spółdzielcze nie mogą świecić pustkami lub handlować tylko artykułami monopolowymi. Poza tym z chwilą likwidacji karteek żywnościowych, przechodzimy całkowicie na gospodarkę wolnorynkową i w gospodarce tej sklepy spółdzielcze muszą odegrać właściwą rolę, być stałym regulatorem na rynku cen.

Należyte zaopatrzenie przez sklepy spółdzielcze wiąże się ściśle z odpowiednią obsługą jak również z estetyką sklepową. Sklepy spółdzielcze muszą świe-

cić przykładem dobrej organizacji, czystości oraz posiadać uprzejmą i sprawną ekspedycję.

Dobry i sprawny personel sklepowy musi być szczególną troską zarządów spółdzielni. Nie jest zdaniem tego artykułu dawać wskazówki jak powinien pracować personel sklepowy, trzeba jednak powiedzieć otwarcie, że poważną część personelu sklepowego należy z siebie swego zadania się nie wywiązując.

Bardzo poważną bolączką w dalszym rozwoju sklepów spółdzielczych jest słaby ich kontakt z członkami. Członkiem spółdzielni nie jest właściwie ten kto podpisał deklarację, wpłacił udział i ewentualnie czasem w spółdzielni kupuje, ale ten kto się życiem tej spółdzielni interesuje i wszystkie swoje potrzeby za jej pośrednictwem załatwia. Na ten odcinek należy

zwracać specjalną uwagę. Przez dobry i tani towar, należyta obsługę zyskujemy nowe rzesze sympatyków, którzy przystąpią potem na członków i będą się życiem tej placówki interesować.

Personel sklepowy musi być więc we wszystkich sprawach jednania nowych członków i wiązania ich z pracą spółdzielni dokładnie obznajmiony i starać się obowiązki te dobrze wypełniać.

Trzeba także w sklepach spółdzielczych zaprowadzić kontrolę zakupów członkowskich i wprowadzić zwroty od zakupów. Należy także przy wszystkich spółdzielniach wielosklepowych powołać komitety sklepowe. Nawiazywanie żywego kontaktu spółdzielni z szeroką rzeszą członkowską pogłębi pracę spółdzielczości i usprawni jej działalność.

Reasumując te kilka wypowiedzi na temat usprawnienia działalności sklepów spółdzielczych, trzeba przyjąć zasadę, że spółdzielczość to my, zorganizowani członkowie. Naszym zadaniem jest nie tylko krytykować, ale jednocześnie pracować nad poprawieniem obecnego stanu. Między zarządami spółdzielni a zorganizowanymi członkami musi być ściśle współdziałanie, gdyż dopiero na tej platformie jesteśmy w stanie osiągnąć pełne dobrodziejstwa kooperacji.

Sprawa nabywania obiektów miejskich

W najbliższym czasie podjęte będą na obszarze Ziemi Odzyskanych czynności wstępne, polegające na klasyfikacji i szacunku obiektów nierolniczych, wyodrębnionych na masę majątkową, podlegającą prywatyzacji, po czym nastąpi przekazanie ich w formie sprzedaży lub dzierżawy w myśl dekretu z dnia 6. XII. 46 r. o przekazywaniu przez państwo mienia nierolniczego na obszarze Ziemi Odzyskanych i w b. W. M. Gdańsku (Dz. U. R. P. Nr 71 poz. 389).

Tendencja do uszanowania praw nabytych przez pionierów znalazła tu wyraz m. in. w postanowieniach art. 7 ust. 2 tego dekretu, który przyznaje bezwzględne prawo pierwszeństwa do nabycia względnie dzierżawy osobom wprowadzonym już w posiadanie mienia ponemieckiego przez władze państwowe lub samorządowe.

Minister Osóbka - Morawski opiekun harcerstwa wśród instruktorów harcerskich w Szczecinie

Z okazji pobytu Ministra Osóbki - Morawskiego w Szczecinie, instruktorzy i instruktorki obu komend naszego środowiska harcerskiego, mieli możliwość bezpośredniego zetknięcia się z opiekunem harcerstwa polskiego, na miłej gawędzie.

Wysoki opiekun żywo interesuje się przejawami życia organizacyjnego naszego terenu i jest świetnie zorientowany o wspaniałym duchu młodzieży harcerskiej i grona instruktor-skiego, budującego w nowej rzeczywistości polskiej, trwałe zręby demokratycznej Polski Ludowej na Ziemiach Zachodnich. Zebrani instruktorzy, świadomi swej przodowniczej roli wśród młodzieży harcerskiej, na zakończenie wizyty, zapewnili Ministra, że jako pierwsi pionierzy na tym terenie wytrwają na swych stanowiskach i poprowadzą młodzież najlepszą drogą dla Polski!

Ministrowi towarzyszył poseł Przetacznik, znany działacz społeczny i polityczny naszego terenu.

L. K.

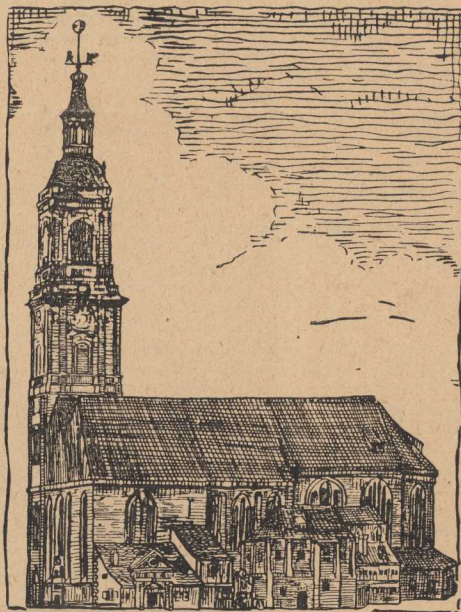
Z życia kulturalnego Szczecinka

Z inicjatywy młodzieży Koła Przyjaciół Liceum Spółdzielczego, przy współudziale Kierowników i Kół nauczycielskich wszystkich Szkół Średnich, Powszecznych i OMTUR, oraz władz państwowych i samorządowych powstało „Młodzieżowe Koło Literacko - Artystyczne”.

Koło zamierza przez dobór najlepszych talentów ze wszystkich ośrodków szkolnych przy pomocy ze strony Koła Przyjaciół — stworzyć zespół, któryby przez urządzanie wieczorów literacko-dyskusyjnych, teatralnych, czy muzycznych — dał godziwą i właściwą rozrywkę młodzieży — nazwanoż zaś podkreśliła polskość i poziom kultury duchowej pięknego, kilkunastotysięcznego miasta.

Pod względem pedagogicznym i społecznym — taki młodzieżowy ośrodek Kultury będzie doskonałą kuznią dostarczającą społeczeństwu wprost z ławy szkolnej — materiały ludzkiego — zdolnego, pod względem przede wszystkim — społecznym — do objęcia właściwych placówek

Nowej placówce należy życzyć „Szczęść Boże” w jej obywatelskich zamierzeniach.



Kościół N. M. Panny w Szczecinie
Wspaniała ta świątynia uległa zniszczeniu w XVIII w.

Więści ze Szczecinka

Kursy melioracyjne

W Urzędzie Wodno-Melioracyjnym w Szczecinie odbywają się, prowadzone przez kierownika urzędu ob. Cylwicha Edwarda kursy techniczno-administracyjne dla nadzorców melioracyjnych i strażników wawoływ.

Wykładowi słucha kilkunastu kandydatów, rekrutujących się przeważnie ze starszej młodzieży wiejskiej i zdembilizowanych żołnierzy WP.

W kwietniu młodzi pionierzy staną do odpowiedzialnej pracy dla odbudowy gospodarki rolnej. Ter. młody narybek wypełni luki w przetrzebionym wojną zespole pracowników służby wodno-melioracyjnej i, przez swój wkład pracy dla państwa — przyspieszy zalecenie ran, zadanych wojną rolnictwu Ziemi Odzyskanych.

(K)

SPÓŁDZIELCZOŚĆ POMORZA ZACHODNIEGO

KONFERENCJA KIEROWNIKÓW ODDZ. „SPOŁEM”
Związek Gospodarczy Spółdzielni R. P. „Społem” organizował w dniach 14 i 15 bm. konferencję kierowników Oddziałów woj. szczecińskiego.

Konferencja odbyła się w ośrodku szkoleniowym w Głębokim. W porządku obrad usłyszano sprawozdanie Delegata Zarządu oraz szereg referatów jak: wewnętrzna kontrola pracy w Oddziałach gospodarka magazynowa, oraz szereg referatów na powyższe tematy.

W drugim dniu obrad poruszane były sprawy Okręgowego Oddziału Spożywczego.

W konferencji tej wzięli udział także przedstawiciele Centrali „Społem”.

NOWE SPÓŁDZIELNIE W WOJ. SZCZECIŃSKIM

W miesiącu marcu Okręg Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. wydał oświadczenie o celowości 32 spółdzielniom, z czego:

- spółdzielniom spożywców — 10
- samopomocy chłopskiej — 6
- rybackim — 3
- oszczędnościowo-pożyczkow. — 2
- pracy — 11

Wiele z tych spółdzielni rozpoczęło już działalność gospodarczą.

W samym mieście Szczecinie powstało 13 spółdzielni, z czego spółdz. pracy — 10.

Z ŻYCIA ODDZIAŁU ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW SPÓŁDZIELCZYCH W SZCZECINIE

W dniu 10 kwietnia odbyła się w świetlicy Zw. Zaw. Prac. Sp. konferencja przewodniczących rad zakładowych placówek spółdzielczych.

Tematem konferencji było omówienie nowej taryfy plac, ostatnich redukcji w spółdzielczości oraz bieżących zagadnień, związanych z egzystencją i życiem pracowników spółdzielczych.

Na zakończenie omówiono sprawę wyboru delegatów na walne zebranie członków Oddziału Związku.

USPRAWNIENIE WYMIANY TOWAROWEJ

Zarządzeniem Ministra Przemysłu z dnia 8 marca br. powołane zostaną komisje kontroli społecznej akcji „Przemysł dla wsi”.

Zadaniem kontroli społecznej obejmuje Główna Komisja Wiejska „Społem”. Do obowiązków jej należeć będzie współpraca z odpowiednimi organami Ministerstwa Przemysłu „Społem” P. C. H. i B. G. S. przy sporządzaniu rozdziałników i kredytów na poszczególne województwa oraz kontrolowanie, czy otrzymane od Centrali Zbytu zgodnie z ustalonymi rozdziałnikami towary zostały wysłane do Okręgowych placówek „Społem”.

Na terenie województwa obowiązki komisji spełniać będzie Okręgowa Komisja Wiejska „Społem”.

W skali powiatu powołane zostaną powiatowe komisje, w skład których wejdą; przedstawiciele Rady Oddziałowej „Społem”, Związku Rewizyjnego Spółdzielni i Zw. Samopomocy Chłopskiej.

W najbliższym czasie komisja rozpocznie na Pomorzu Zachodnim swoją działalność.

WOJ. KONFERENCJA SPÓŁDZ. KSIĘGARSKICH

Okręg Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. zwołuje w dn. 25 i 26 kwietnia br. ogólną wojewódzką konferencję przedstawicieli spółdzielni księgarskich.

W konferencji wezmą udział członkowie zarządu oraz kierownicy spółdzielni księgarskich.

Tematem obrad konferencji będzie omówienie działalności spółdzielni w dziedzinie rozbudowy działów księgarskich, dobór książek w księgarniach, warunki i źródła zaopatrzenia, udział księgarń spółdzielczych w kolportażu wydawnictw treści spółdzielczej itd.

Niezależnie od tego omówiona zostanie działalność gospodarcza spółdzielni w dziale wyrobów papierniczych oraz warunki zaopatrzenia ich w te wyroby. Poza tym omówione zostaną sprawy organizacyjne.

W konferencji wezmą udział także przedstawiciele Centrali Związku Rewizyjnego.

Problem dowodów osobistych

Już w najbliższym czasie zostanie ustalony tekst aktu legislacyjnego, który rozwiąże ostatecznie dotychczasowy problem nowych dowodów osobistych. Ustawa o wprowadzeniu paszportyzacji jest obecnie przedmiotem rozmów zainteresowanych trzech ministerstw: Administracji Publicznej, Bezpieczeństwa i Ziem Odzyskanych.

Dotychczas wielu naszych obywateli legitymuje się jeszcze kartą rozpoznawczą, która nam pozostała z czasów niemieckiej okupacji. Władze administracyjne przy legitymowaniu mają utrudnioną pracę. Nie łatwo bowiem być pewnym czy okazująca karta rozpoznawcza nie jest fałszywa. Aby więc zapobiec temu należy w jaknajbliższym czasie wprowadzić nowe, jednolite i powszechne dowody osobiste. Nowe dowody osobiste przy stwierdzeniu tożsamości obywatela będą miały wielkie znaczenie, szczególnie na Ziemach Zachodnich w miejscowościach położonych w pobliżu niemieckiej granicy. W dużej mierze dotyczy to Szczecina, który jest narażony na „wizyty” Niemców trudniących się przemytem. Gdy dowód osobisty nie będzie zastępowała zniechęcająca karta rozpoznawcza, walka z elementami przestępczymi zostanie znacznie ułatwiona. Do dziś jeszcze bowiem ukrywają się gdzieś niedziedzi na ziemiach zachodnich „folksdojcz”, których jedynym dowodem jest właśnie często fałszywa, osławiona „kennkarta”.

Wydanie nowych dowodów osobistych łączy się jednak z pewnymi trudnościami. Musimy wziąć pod uwagę, że obywatelowi paszportyzacji będzie podlegać około piętnastu milionów ludzi, wyłączywszy młodzież do lat piętnastu. Tym samym więc potrzebne będzie złożenie najmniej dwóch fotografii przez każdego obywatela, co czyni razem sumę około trzydziestu milionów fotografii.

Nasuwa się pytanie ile zostanie zużytego materiału fotograficznego. W przybliżeniu sprawa ta wygląda następująco:

potrzebne jest osiemset tysięcy metrów taśmy filmowej, cztery miliony sztuk papieru odbitkowego, dziesięć tysięcy litrów wywoływacza i szereg innych składników chemicznych. Nie należy przy tym zapominać, że materiały fotograficzne są trudne do nabycia. Z tego powodu zachodzi obawa, czy zakłady fotograficzne nie podwyższą cen dziś już dość znacznych. W związku z tym zachodzi tu nowy problem. Jak udostępnić nabycie fotografii rolnikom, którzy niejednokrotnie mieszkają zdaleka od miast? Czy nie należałoby w tym wypadku zorganizować przenośnych zakładów fotograficznych, których utworzeniem mogłyby się zająć większe firmy? Nie trzeba jednakże zapominać, że fotografie nie powinny kosztować zbyt wiele. Trzeba dokładnie skalkulować cenę zdjęć, by nie obciążała ona zbytnio człowieka pracującego tak w miastach jak i po wsiach.

Uśmiechnij się !!!

Nasze pociechy w szkole

Nauczyciel: W którym roku była bitwa pod Grunwaldem?

Franus: Pan nie wie? Ja także nie wiem.

—o—

Nauczyciel: Przyroda wynagradza braki. Np. ślepy dobrze słyszy. Może przytoczysz mi jeszcze jakiś przykład?

Uczeń: Owszem. Pan profesor ma krótki wzrok ale za to długi nos.

—o—

— Powiedz mi, jak sobie poradzisz mój chłopce mając tylko pięć śliwek, a pragniesz obdzielić siedmiu chłopców?

— Bardzo proste, panie profesorze, zrobię powiada.

UCZCIWOŚĆ

Pamiętaj, mój synu, — poucza ojciec małego Janka, — że największą cnotą człowieka jest uczciwość. Dam ci przykład. Wczoraj przybłąkał się do mnie na ulicy jakiś pies. Chciałem przywlaszczyć go sobie i sprzedać. Nikt jednak nie chciał dać za niego ani 20 zł. Odprowadziłem go według ogłoszenia do właściciela i dostałem za to 100 zł.

—o—

Nauczycielka: Czyste utrapienie z tobą Franek, znów wszystko źle wyrachowałeś. Czyż nie masz siostry lub brata, któryby ci pomógł w ćwiczeniach?

Franek: Nie mam, proszę pani, ale mama mówiła, że za dwa miesiące będę miał.

Wiosenne bazy

Szczecin pilnie śledzi toczące się na konferencji moskiewskiej rozmowy. Śledzi ze spokojem, nawet wówczas, kiedy miałyby wszelkie prawo wyrażać swoje — delikatnie mówiąc — zdziwienie.

Na jednym z pierwszych posiedzeń kwietniowych padły słowa ministra Marshalla, we wzgardliwy nieco sposób mówiące o „sposobie zagospodarowania ziem okupowanych Niemiec a oddanych pod administrację Polsce”.

Minister Marshall oświadczył dalej, że nie wszystkie punkty układu poczdamskiego uważa za niewzruszone, a nadto zapewnił, że Stany Zjednoczone w swoim czasie wskażą, w jaki sposób ziemie nad Odrą i Nysą mają być zagospodarowane, aby mogły wnieść realny wkład w gospodarkę europejską. Wypowiedzi te — jak wszystkie dotychczas podobnie nadęte polityczne baloniki — spotkały się ze spokojną odprawą ministra Molotowa.

Po pierwszej fali oburzenia — ze spokojem opieramy się na oświadczeniu ministra Molotowa, który w odpowiedzi na rewizjonistyczne zapędy zachodnich dyplomatów oświadczył „Związek Radziecki nie uważa uchwał poczdamskich za świsstek papieru”.

Kto w inny sposób podchodzi do umów międzynarodowych, oddaje złą przysługę sprawie pokoju. Wywołuje nadto reminiscencje niedawnej jeszcze przeszłości, w której tak właśnie traktowano wzajemne zobowiązania.

Nie pojedziemy do Moskwy protestować, bo wiemy, że balonik polityczny pęknie. Natomiast wracających z konferencji, a nie zorientowanych dostatecznie polityków chętnie gościć będziemy, aby im udowodnić jak dobrze sami sobie radzimy.

Dnia 13 kwietnia rozpoczął się w całej Polsce Tydzień Ziem Odzyskanych. Zadaniem jego jest złożenie przed światem i narodem bilansu dotychczasowych wysiłków. Właściwie jednak nie będzie to bilans zamknięcia. Przeciwnie będzie to bilans otwarcia, zapoczątkujący nowy okres — OKRES ZIEM ZACHODNICH.

Zamykamy bowiem okres odzyskiwania tych ziem, a przystępujemy do intensywnej pracy nad ich odbudową. Szczecin i Pomorze Zachodnie to ważne forty graniczne Polski — nie nowa jakaś część organizmu państwowego, ale zrośnięta z nią historycznie, geopolitycznie i gospodarczo.

Na Ziemach Zachodnich rozkwitają takie same bazy wiosenne jak pod Warszawą, Krakowem czy Łodzią. Po ziemiach Zachodnich przechadza się wiosna, polska wiosna...

Tę polskość ziem i ludu przeciwstawiamy wszelkim zakusom. Nie grozimy, a tylko wskazujemy na wyniki naszego zagospodarowania.

JAN BOGUSZ

Sprawy morskie

— Porty polskie czynią przygotowania do przyjęcia 60 tysięcy koni.

— „Żegluga Polska na Odrze” posiada 100 barek i 15 holowników. Pod koniec roku na Odrze kursowało 270 barek. Czyni się również starania o zakup większej ilości holowników zagranicą.

— Nad Zatoką Szczecińską znajduje się jeszcze kilkaset osad rybackich, które czekają na rybaków.

— Towarzystwo Żeglugi Przybrzeżnej „Gryf” zakupiło statek „San”. Frachtowiec ten kursuje na linii Szczecin — Świnoujście.

— Port szczeciński ma przeladować w bieżącym roku około 200 tysięcy ton nawozów sztucznych i przeszło milion ton węgla.

— Zjednoczenie Stoczni Polskich zatrudnia blisko 8 tysięcy pracowników.

WYDAWCA: Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka” w Szczecinie, Aleja Wojska Polskiego 39. REDAGUJE KOMITET. REDAKCJA I ADMINISTRACJA czynne od godz. 8—14. OGŁOSZENIA przyjmuje Agencja Reklam P.P.K. Tel. 506. CENNIK OGŁOSZEŃ: 1 mm przez 1 łam poza tekstem 15 zł., w tekście 30 zł. PRENUMERATA: kwartalna 60, półroczna 115, roczna 220 zł.

Tłoczono czcionkami Drukarni Państwowej nr. 1 w Szczecinie

X - 04826