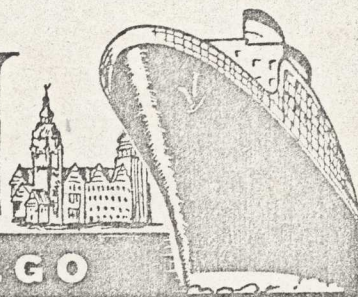


SZCZECIN

TYGODNIK MIASTA MORSKIEGO



ROK I.

SZCZECIN, DNIA 1 SIERPNIA 1946 R.

NR. 7-8

Rejon Portowy Dolnej Odry

Przekazany nam w marcu b. r. obszar lewego brzegu rzeki Odry na północ od byłego zakładu Gollnow i Syn został przez Administrację Portu nazwany „Rejonem Portowym Dolnej Odry” i podzielony na szereg niezależnych nabrzeży.

Rejon ten będąc organizacyjnie portem, — portem w ścisłym tego słowa znaczeniu nie był, gdyż istniejące tam urządzenia, nabrzeża, magazyny, dźwigi i t. d. były przeznaczone do obsługi znajdujących się na tym terenie zakładów przemysłowych. Zakłady te — prawie wszystkie — są prawie doszczętnie zniszczone i tylko pozostałe budynki oraz niektóre urządzenia kwalifikują te obiekty jako port, a nie jako zakłady wytwórcze, czy przetwórcze.

Wobec konieczności przeładunku w Szczecinie powstała również konieczność adaptacji tych zakładów przemysłowych do potrzeb portowych, lecz tylko w bardzo skromnym zakresie prac portu. Prace portu można rozdzielić na następujące odrębne i niezależne od siebie zadania:

- a) bezpieczne miejsce postoiu statków morskich i żeglugi śródlądowej,
- b) miejsce przeładunku towarów ze statków na ląd lub berlinki,
- c) miejsce przeład. z lądu lub berlinki na statek,



Sieci nad Zatoką Szczecińską

- d) miejsce krótkotrwałego składowania towarów,
- e) miejsce długotrwałego składowania towarów,

- f) miejsce odpowiedniego przechowania towarów wymagających specjalnej opieki (chłodnie silosy elewatory),

- g) miejsce przeróbki surowców importowanych dla rynku wewnętrznego i eksportu,

- h) miejsce przeróbki surowców własnych dla eksportu,

- i) miejsce magazynowania towarów na aukcje danej części świata.

- j) miejsce posiadające strefy wolnocłowe dla handlu i przetworów,

- k) miejsce postoiu floty rybackiej, handlu i przemysłu rybnego,

- l) miejsce początkowe, końcowe lub przesiadkowe regularnych linii żeglugi regularnej pasażerskiej, pocztowej i pospieszno drobniowej,

Dzis w numerze: Zagadnienia polskiego wybrzeża

- m) miejsce zaopatrzenia statków w paliwa, wodę i żywność,
- n) miejsce reparacji, remontów i budowy statków.

Z powyższych prac Rejon Portowy Dolnej Odry może jedynie podjąć wymienione pod literą a, b, c, d, k, l, m, i to w bardzo nieznacznym stopniu, gdyż brak urządzeń przeładunkowych i słabo rozwinięta sieć bocznic kolejowych na tym terenie ogranicza w znacznym stopniu możliwości pracy na właściwym poziomie.

Rejon Portowy Dolnej Odry składa się z następujących nabrzeży (wymieniam tylko już przystosowane do przyjęcia statków morskich):

- Oko** — 260 m nabrzeża, brak bocznic kolejowej, magazyn 1.200 m²; przystosowane jako przystań pasażerska.
- Mak** — 250 m nabrzeża, brak bocznic kolejowej, przystosowane do przyjęcia bydła (obory, zagrody, wodopój, szopy na paszę i t. p.).
- Huk** — 255 m nabrzeża, bocznic kolejowa, przystosowane do przeładunku węgla, 2 dźwigi czepakowe w remoncie.
- Snop** — 300 m nabrzeża, bocznic kolejowa, magazyn w odbudowie, zamierzony przeładunek drobnicy.
- Ucho** — 400 m nabrzeża bocznic kolejowa, magazyn 7.000 m², przeładunek drobnicy.
- Kra** — 375 m nabrzeża, bocznic kolejowa w przebudowie, dźwig 7,5 ton chwytakowy, przewidziany na ładunki masowe.
- Fant** — 260 m nabrzeża, bocznic kolejowa, magazyn 12.000 m² przewidziany na przeładunek drobnicy i drzewa.

Pozatym — poza Rejonem Portowym Dolnej Odry — na terenie właściwego portu — władze polskiej administracji morskiej posiadają nabrzeża i urządzenia:

- Reja** — 110 m nabrzeża, urządzenia rzeźni miejskiej, bocznic kolejowa, przeładunek bydła.
- Ewa** — 200 m nabrzeża, elewator zbożowy, budynek o pojemności 45.000 ton (w remoncie, 19 pięter) z bocznicą kolejową, przewidziany przeładunek drobnicy.

Port Naftowy składa się z 3-ch składnic o łącznej pojemności około 30.000 ton.

- Skład nr. 1 — pojemność 4.227 ton, gotowy do przeładunku od 1.VII.
- Skład nr. 2 — pojemność 3.000 ton, gotowy do przeładunku od 1.VIII.
- Skład nr. 3 — pojemność 22.000 ton (w remoncie).

Wyżej wymienione nabrzeża i urządzenia po zakończeniu przewidzianych robót remontowych będą mogły wykonywać przeładunek około 150.000 ton miesięcznie.

Poza urządzeniami portowymi życie portowe wymaga jeszcze odpowiednio rozbudowanego aparatu usług portowych, które można podzielić następująco:

- pilotaż,
- holowanie (zakres prac wykonywanych w Szczecinie przez Kapitana Portu),
- klarowanie statku (prace maklera okrętowego),
- spedycja (przeładunek z i na statek — prace firm spedycyjnych),
- zaopatrzenie statku w paliwo — bunkier (wę-

giel lub ropa przez firmy bunkrowe i centrale produktów naftowych),

— zaopatrzenie statków w wodę przez Kapitanat Portu,

— zaopatrzenie statków w żywność przez firmy shiphand'leskie.

Do tego dochodzi jeszcze czynnik kontroli granicznej, celnej, porządkowo-milicyjnej, zdrowotnej, sanitarnej (odszczurzenie) itp.

Wszystkie wymienione wyżej instytucje mają swe placówki w Szczecinie tak, że możemy śmiało powiedzieć, że Szczecin już jest portem — portem polskim z obsługą polską, zorganizowany nie dla tego, że statki były i ktoś musiał to zrobić, lecz dla tego, że wszyscy pracujący w organizmie portowym Szczecina wiedzieli, że muszą przygotować wszystko na przyjęcie statków, które muszą przyjść. Port szczeciński czeka gotów do pracy narazie skromnej, nie na skalę przedwojennych możliwości Szczecina, lecz tem nie mniej pracy intensywnej, twórczej, zmierzającej do szybkiej odbudowy kraju.

Dwanaście miesięcy administracji polskiej w Szczecinie — a w porcie trzy miesiące — nie poszło na marne.

KAZIMIERZ BARTOSZYŃSKI
Kapitan Marynarki

ZWRÓĆ OCZY NA ZACHÓD...

— DLA ROBOTNIKÓW NIEMIECKICH ZORGANIZOWANE ZOSTAŁY LICZNE DOMY WYPOCZYNKOWE, W KTÓRYCH MOGĄ ONI ZA NIEWIELKĄ OPŁATĄ SPĘDZIĆ W DOBRYCH WARUNKACH URLOPY.

— W MIASTACH HESJI KAŻDA RODZINA OTRZYMA NA ZIMĘ PO 20 CENTNARÓW WĘGLA. PO WSIACH PRZYDZIELONE ZOSTANĄ ODPOWIEDNIE ILOŚCI DRZEWA.

— W KOLONII ODBYŁO SIĘ ZGROMADZENIE, W KTÓRYM WZIĘŁO UDZIAŁ 20 TYSIĘCY NIEMCÓW. JEDEN Z MÓWCÓW OŚWIADCZYŁ, ŻE „70 MILIONOWY NARÓD MUSI MIEĆ GRUNT POD NOGAMI“. MÓWCA WYPOWIEDZIAŁ SIĘ ZA UTWORZENIEM WIELKICH, NIEPODZIELNYCH NIEMIEC.

— W MONACHIUM ODBYŁ SIĘ ZJAZD BURMISTRZÓW AMERYKAŃSKIEJ I BRYTYJSKIEJ STREFY OKUPACYJNEJ, PODCZAS KTÓREGO DOMAGANO SIĘ ZNIESIENIA GRANIC POMIĘDZY POSZCZEGÓLNYMI OKUPACJAMI.

— NIEMIECKIE DROGI WODNE ZOSTAŁY JUŻ W WIEKSZOŚCI WYPADKÓW DOPROWADZONE DO STANU UŻYWANIA. SZEREK KANAŁÓW JEST NAPRAWIONYCH, URUCHOMIONO LICZNE PORTY A W NICH DŹWIGI I ELEWATORY ZBOŻOWE. WYREMONTOWANO RÓWNIEŻ DROGI PROWADZĄCE DO PORTÓW RZECZNYCH.

— KAMIENICA, MIASTO W SAKSONII, ODBUDOWUJE SIĘ BARDZO SZYBKO. W CIAGU 3 MIESIĘCY WYREMONTOWANO MIESZKANIA DLA 14 TYSIĘCY RODZIN. ODBUDOWANO RÓWNIEŻ MUZEUM I SZEREŻ HOTELI.

... I BĄDZ CZUJNY



O Ziemi Perzyckiej słów kilkoro

List do mieszkańców w
Perzyc

Na południowy — wschód od Szczecina znajduje się stary gród pomorski Perzycy. Miasto w tej chwili leży prawie że zupełnie w gruzach, mimo to przeszłość ma tak wspinała, że poznając grody zachodnio-pomorskie nie można go ominąć. Bowiemy miasto to budzi zainteresowanie u każdego; historyka i rolnika, urbanisty, czy też kupca.

Wiadomości o Perzycach pojawiają się już w b. starych kronikach, ale szczególną rolę odgrywają Perzycy w okresie Bolesława Krzywoustego. Tutaj bowiem król osadził jednego ze swoich kasztelanów, któremu powierzył specjalną misję: opieki politycznej z ramienia króla nad poczynaniami książąt Zachodniego Pomorza. Gdy w roku 1124 misja św. Ottona wyruszyła z Gniezna na Pomorze Zachodnie, by tu budować polski kościół, jako pierwsze miejsce, do którego misja przybyła i gdzie ochrzczeni zostali pierwsi Pomorzanie wymieniana kroniki właśnie gród Perzycy.

W Perzycach misja króla Bolesława Krzywoustego zatrzymała się na dłuższy czas. Nie ulega zresztą wątpliwości, że już przed przybyciem misji znajdowała się tu poważniejsza grupa chrześcijan, którzy jednakże obawiali się jawnie wyznawać wiarę Chrystusową. Przecież już od czasów Bolesława Chrobrego działali na tym terenie misjonarze - eremici, którzy przygotowywali teren pracy dla misji, jaka nastąpiła później. Gdy do grodu przybyła misja polska, którą opiekował się król polski i której towarzyszyło liczne rycerstwo, chrześcijanie nie obawiając się już konsekwencji wyszli z ukrycia i rozpoczęli jawnie wyznawać wiarę w jednego Boga.

Perzycy musiały być więc już wówczas poważnym grodem, bowiem misja zatrzymywała się tylko w ważniejszych ośrodkach i tylko takie wymienione są przez kroniki. Gród był w tym okresie niewątpliwie drewniany, był jednakże siedzibą kasztelana, przy którym mieszkala drużyna rycerska i ich słudzy.

Kroniki poraz wtóry wspominają Perzycy w roku 1128. Wówczas św. Otton ponownie podążył do Szczecina, by ostatecznie rozprawić się z pogaństwem. Św. Otton jedzie wówczas nie z Gniezna, lecz wprost z zachodu Europy. I dąży najpierw do Perzyc, tutaj bowiem czeka na niego kasztelan santocki Pawlik, któremu król Bolesław Krzywousty powierzył opiekę wojskową nad misją św.

Ottona. W Perzycach formuje się nowa misja i rusza do Szczecina, gdzie następuje ostateczne zlikwidowanie Trzygłowa, a książę pomorski Warcisław VII znowu przez Perzycy udaje się do Gniezna, by tutaj u grobu św. Wojciecha patrona Polski zadecydować ostatecznie o oddaniu Polsce całego Pomorza Zachodniego.

Perzycy leżą na najwęższym obszarze Pomorza Zachodniego. Nic więc dziwnego, że ziemia perzycka miała zasobnych rolników, miała również bogatą stolicę i bogate mieszczaństwo. Perzycy należały później do związku miast weleckich, prowadzi handel z licznymi odległymi ośrodkami. Gród jest naturalnie w tym okresie otoczony silnymi murami i potężnymi basztami. Miasto samo posiada liczne piękne budowle, które w dużej mierze zachowały się do ostatniej wojny. Dopiero ostatnia wojna zmiotła miasto i dzisiaj zaledwiegruzy pozostały.

Jeszcze przed wojną można było w Perzycach oglądać krzyż wystawiony na miejscu, gdzie kiedyś misja króla Bolesława Krzywoustego chrzciła pierwszych Pomorzań. Co się z tym krzyżem stało? Może któryś z mieszkańców Perzyc (a przecież pomimo zniszczeń wojennych mieszka w mieście około 1100 Polaków) nam o tym doniesie? Bylibyśmy wdzięczni, gdybyśmy otrzymali wiadomość, że przecież krzyż stoi i że znalazła się w Perzycach mała grupa ludzi, którzy miejscem się zaopiekowali.

Mieszkańcy Perzyc! Do Was bowiem pisze ten list, i będę bardzo wdzięczny, gdy kto z Was do następnego numeru naszego pisma nadesłże korespondencję, w której opowie nam, jak w tej chwili wygląda życie miasta. Ja tylko, jeden raz przejechałem przez miasto samochodem nie mając czasu na zatrzymanie się. Kilka powyższych wspomnień napisałem by Was zapoznać z polską przeszłością miasta, nad którego odbudową obecnie pracujecie. Wierzmy, że praca Wasza jest owocną i pożyteczną, ale tak chcielibyśmy podzielić się z czytelnikami wiadomościami o odbudowie miasta, o życiu gospodarczym, szkolnictwie, handlu, rzemiośle, spółdzielczości itp. Wierzmy, że wszystkie te szczegóły zostaną dostarczone nam i że w jednym z następnych numerów będziemy mogli przedstawić obraz dzisiejszych Perzyc.

Akademia Handlowa w Szczecinie

Dowiadujemy się od czynników poinformowanych, że z nowym rokiem akademickim powstanie w Szczecinie Akademia Handlowa. Jej założenie jest wynikiem inicjatywy miejscowych czynników i to po długich i żmudnych staraniach. Powstanie tej uczelni należy powitać z głębokim i wielostronnym zadowoleniem. Widać w tem bowiem objaw przemyślanej polityki gospodarczej na Ziemiach Odzyskanych, dbałość o rozwój Szczecina i umożliwienie wyższych studiów mieszkańcom Pomorza Zachodniego. Pozatym odczuwamy wielką satysfakcję narodową, iż tam, gdzie przez długie lata panowania Niemcy nie byli w stanie rozbudować wyższego szkolnictwa na terenie Szczecina, Polska w tak krótkim przeciągu czasu zdołała zapewnić zdobywanie fachowej wiedzy na odzyskanym odcinku swego wybrzeża. Dla zainteresowanych podaje się poniżej szereg bliższych danych:

Akademia Handlowa w Szczecinie zostanie nastawiona szczególnie na handel zagraniczny i morski. Uczelni leży na sercu osiągnięcie jaknajwyższego poziomu naukowego a jednocześnie możliwie jaknajwiększe ułatwienie studiów słuchaczom. Dlatego m. i. wykłady będą odbywały się po południu, co jest nowością na wyższych studiach, aby słuchacze mogli przedpołudniem pracować na utrzymanie. Pozatym są możliwości praktyk w miejscowych instytucjach gospodarczych. Dla zamiejscowych, nie mających możliwości zamieszkać w Szczecinie, zostanie otwarty Dom Akademicki wraz z Bratnią Pomocą. Uczelnia będzie miała prawa akademickie a jej absolwentom będzie przyśługiwał tytuł magistra nauk handlowych.

Chwilowo zostanie otwarty tylko I rok, a — w razie dostatecznych zgłoszeń kandydatów —

ewnt. także i III rok, jako końcowy. Przy Akademii będą otwarte lektoraty języków obcych a później także wyższe kursy specjalne.

Wymogi formalne będą następujące:

na I rok — matura lub równorzędne świadectwo,

na III rok — zaświadczenie wysłuchania 2 lat akademii handlowej (krajowej lub zagranicznej) albo ekonomii na uniwersytecie.

Nie mający matur będą mogli zapisać się chwilowo jako wolni słuchacze, z tem, że do końca I roku akademickiego uzyskają maturę. Ograniczeń wieku niema. I rok będzie podstawowym, wymagany i zaliczany na wszystkich akademiach handlowych. Ze względu na ograniczoną ilość miejsc dokonywuje się już obecnie bieżącej rejestracji kandydatów (bez przedkładania dokumentów), a to pod adresem:

ZARZĄD MIEJSKI w Szczecinie, Wydział Oświaty, II p., pok. 85. Wszelkie inne dane co do uczelni i programu jej studiów zostaną później podane urzędowo.

Należy wyrazić nadzieję, że powstanie wyższej uczelni w Szczecinie odpowie gorącym życzeniom szerokich mas maturzystów tak po — jak i przedwojennych, którym przecież dotychczas brakowało sposobności do nabywania wyższej wiedzy na terenie Pomorza Zachodniego. Czyto w sferach kupieckich i spółdzielczych i wogóle gospodarczych, czy wśród urzędników tutejszych (zwłaszcza z urzędów morskich) znajdzie się napewno wielu, pragnących osiągnąć wyższe wykształcenie gospodarcze na tej Akademii.

Mgr Alfred Ziętowski

Z pamiętnika Guzenowca

Rok temu zorganizowana została w Szczecinie Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka”. Myśl utworzenia tej spółdzielni powstała już szereg lat temu wśród więźniów politycznych niemieckiego obozu koncentracyjnego w Gusen (rejon Linzu-Górna Austria). Grupa Polaków, która plany swe dawno już dokładnie przygotowała, natychmiast po powrocie do ojczyzny ruszyła na ziemie Odzyskane — do Szczecina — by tu realizować swe dawne zamierzenia i budować nową kulturę polską na prastawiańskich terenach ujścia Odry. Po roku pracy w Szczecinie wspomnienia dawnych lat i minionej niedoli wprost cisną się do głowy i proszą, by przelać je na papier. Oto kilka drobnych obrazków z minionych lat.

1940: Na wydłużonym stoku góry Kastenhof dokonuje odkrywki około 2000 Polaków. Słońce praży w południe, z rana i nad wieczorem przejmują wygłodniałe ciała chłód, lub też zaczyna deszcz i gołe ciała pokryte zdartymi łachmanami w pasy, drżą a serca marzą o wolności. W kamie-

niolomie Gusen pracują naszych również tysiące; ponadto pracą dalszych 3.000 Polaków wyrasta obóz z dnia na dzień coraz większy, by pomieścić nowe krocie aresztowanych w kraju. Jestem w grupie znoszących nieprzerwanym łańcuchem kamienie z gór do obozu. W łańcuchu popędzani krążymy, zawracając 38 razy dziennie. Wśród noszących kamienie spotykam znajomego listonosza, inspektora szkolnego, artystę malarza, księdza prefekta i innych. W chwili dobrze upatrzonej (praca oczami)! rozmawiamy ze wzruszeniem: „Macie nadzieję?... tylko przetrwać, a życie się do nas jeszcze uśmiechnie”.

1941: W szopie obrabiaczy kamieni Niemiec-ka-po obił strasznie kolegę. I właśnie odszedł do innej budy bić drugiego. Podchodzę do Franka (zecera polskiego z Gdańska) — „Wyjaśnij mi proszę miarę typograficzną i formaty papieru. A czy Twoja biblioteka w domu rodziców ocalała?”.

SZCZECINEK — MIASTO BROWARÓW

Stary gród pomorski słynął od wieków ze swego piwa. Wina węgierskie czy kręśkie dochodziły wprawdzie aż na wybrzeże, ale były raczej przedmiotem handlu niż konsumpcji. Na użytek mieszkańców pozostawało piwo. Dlatego też miasto zazdrośnie strzeże swego rynku zbytu na ten artykuł i nawet specjalny przywilej z roku 1568 gwarantuje mu wyłączność warzenia i handlu piwem w promieniu dwóch mil. Pito go widać nie mało, skoro 71 piwowarów było za mało na 17 wsi powiatu. Musiało też piwo szczecinieckie być drogie, a przy ówczesnym stanie dróg i bezpieczeństwie na nich nie łatwe do sprowadzenia. Tu i ówdzie więc zaczęto otwierać konkurencyjne browary. Rozpoczęły się spory i bijatyki.

Dochował się opis sporu Szczecinka z wsią Łączno. Powołując się na przywilej, Szczecinek zaliczał Łączno do swych przymusowych odbiorców z tej racji, że było odległe o jedną zaledwie milę. Natomiast mieszkańcy Łączna trwali uparcie przy twierdzeniu, że odległość mierzona z Łączna do Szczecinka wynosi dwie i pół mili i to jeszcze bardzo zły drogą. Skończyło się na tym, że Szczecinek zmobilizował gromadę z dwustu

zbrojnych złożoną i urządził w roku 1613 regularny najazd na Łączno. W czasie bijatyki, choć nie obeszło się bez rozlewu krwi, konkurencyjny browar został zniszczony.

Gorzej, bo dłużej, choć mniej krwawo, szło Szczecinkowi w piwnym procesie z Wierchowem. Przez 158 lat trwania sporu w żaden sposób nie można było ustalić

tak prostej wydawałoby się sprawy czy Wierchow jest odległe od Szczecinka o dwie mile czy więcej.

Jeszcze w XVIII wieku rada miasta w pełni poczucia długowiecznych w tej dziedzinie tradycji z dumą przyznaje, że „piwowarstwo jest duszą Szczecinka”.

REPRYWATYZACJA

RZECZY PRYWATNYCH

Zapowiadamy ciekawe wydarzenia. Według informacji, które zdobyliśmy wydobyć z niezmiernie cennego Dziennika Urzędowego Ministerstwa Ziemi Odzyskanych nr. 3, w najkrótszym czasie oczekiwania możemy przekazywania na własność, ściślej sprzedaży ruchomości należących do prywatnego gospodarstwa mieszkańców Ziemi Odzyskanych, a więc mebli, urządzeń i t.p. Przepisy te nakazują sprzedawanie tych wszystkich rzeczy (za małymi wyjątkami drobnych rzeczy), które nie zostały przywiezione przez repatriantów, przy szczególnym wymienieniu tych rzeczy w kartach repatriacyjnych. Ponieważ karty repatriacyjne z reguły

żadnych rzeczy nie wymieniają, przeto wszystko prawie co się da pomyśleć i zobaczyć będzie znów kupowane i sprzedawane, w czym udział będą brały niewątpliwie liczne komisje, rady, instancje odwoławcze i t.p. zespoły ludzi, co do których istnieje obawa, że bez tego zajęcia nudziliby się.

Krótką tę informację podajemy wszystkim, którzy przywieźli ze sobą wiele rzeczy z głębi kraju, a jeszcze więcej rzeczy pokupili w sklepach po normalnych cenach, ze szczerą radą, by już od dziś rozpoczęli kurację bromem dla uniknięcia zbyt nagłego zdenerwowania w niedalekiej przyszłości. (r.)

W innym narożniku pracuje znajomy polonista i nadspodziewanie zajadle obrabia kamień (na pomnik stadion-olbrzym w Norymberdze). „Stach nie zapominaj się — zostaw siły dla Polski! — A jak to było opowiedz mi, z polskimi wydawcami? Czy Reymont to twój ulubiony pisarz?”

1942: Znow na odkrywce w Kastenhof. Odszukałem okrwawionego naczelnika Wydziału Planowania jednego z polskich miast. „Oczyść się z krwi i głowa do góry! Słuchaj, naprawdę to Edingburg, Paryż i Lipsk są miastami książki? Ideałem twoim jest — za jednego złotego wydać całego Mickiewicza.... No, to jest możliwe, tylko w milionowych nakładach. Trzeba nauczyć rodaków kupować książki. Zresztą ty dobrze myślisz. Koordynujesz bowiem prace pisarzy, fachowców-drukarzy i handlowców, a to napewno da tanie pismo i książkę”.

1943: „Wiesz Leōnie, że wśród „zugańów” znajduje się dziennikarz”. Wieczorem po pracy odszukałem go na kwarantannie. Za co w Gusen? Wiadomo! Polityczny! „Więty, jak dożyjesz chciałbyś koniecznie w

Gdańsku lub w Wrocławiu pracować? Mnie najbardziej odpowiada Szczecin”.

1944: W obozie wśród nielicznych przyjaciół: „Nie kombinujcie za dużo, oglądajcie się za siebie, gdzie są wasi koledzy, którzy z wami planowali? Chcecie koniecznie kominem pójść za nimi?”

1945: W tunelu podziemnej zbrojowni: „Wytrwaliśmy tyle lat, a teraz przychodzi nam zadusić się w tym tunelu śmierci i być wysadzonym w powietrze na rozkaz znieprawionego Seidlera, czy też Zierysa — a tak już bliscy jesteśmy wolności!”

5-ty maj godz. 17-ta. Amerykanie otwierają bramy wolności! W uwolnionym obozie umiera jeszcze wśród nas ponad jeden tysiąc. Chorych leczą w zaimprovizowanych szpitalach amerykańskich.

15 lipca, jako silniejsi z powracających do zdrowia stanęliśmy pierwsi w Szczecinie.

Jest za nami 6 lat obozu koncentracyjnego. Przeszliśmy ciężką szkołę życia. Poznaliśmy, co to praca — i wiemy, co to są Niemcy. I dlatego zdecydowaliśmy pracować w Szczecinie. Dopiero 1 rok. Z wyników jesteśmy zadowoleni, ale do pracy jest jeszcze dużo.

L. K.

Związek Gospodarczy Miast Morskich

W dniach 12 do 13 lipca w historycznym gdańskim ratuszu Staromiejskim odbył się Pierwszy Walny Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich. Zjazd odbył się przy udziale najwyższych przedstawicieli Państwa, przedstawicieli świata naukowego, zawodowego i prasy. Fakt, że Związkowi patronuje, jest niejako ojcem jego, — Delegat Rządu dla spraw Wybrzeża Min. inż. E. Kwiatkowski, twórca Gdyni, twórca naszego małego przedwojennego wybrzeża, jest dostateczną podstawą do pełnej wiary w pomyślny rozwój Związku.

Na jeździe zostały wygłoszone trzy referaty.

- 1) Referat Vice-Prezydenta m. Gdyni St. Modlińskiego p. t. „Miasta Morskie Rzeczypospolitej od zakończenia działań wojennych po dzień dzisiejszy“.
- 2) Referat Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża inż. Kwiatkowskiego p. t. „O historycznej roli miast Wybrzeża“.
- 3) Referat Prezydenta m. Szczecina inż. P. Zaremby p. t. „Cele i zadania Z.G.M.M.“

Najbardziej istotne wypowiedzi na temat przyszłości naszego Wybrzeża i Z. G. M. M. zawarte są w referatach Min. inż. Kwiatkowskiego i Prezydenta inż. Zaremby. Vice-Prezydent Modliński przedstawił dotychczasowe osiągnięcia Gdańska i Gdyni, zadowalający rozwój dwóch portów, których tonaż dochodzi do 60 % stanu przedwojennego.

Min. inż. Kwiatkowski mówił o roli jaką nowe wybrzeże winno odegrać w życiu Polski. W naszej nowej rzeczywistości posiadamy dwa nowe o znaczeniu kapitalnym elementy: Śląsk i Szczecin z Odrą i Nisą Łużycką. Te walory są tak olbrzymie, że trudno je w tej chwili ocenić. Fakt ten daje naszemu państwu nie tylko możliwość egzystencji, ale i możliwość szerokiego rozwoju lepszej, jaśniejszej przyszłości. Przed wojną posiadaliśmy dwa porty, Gdynię i Puck, — dziś mamy ich 18. Tak zwany stopień morski (jest to stosunek długości granicy morskiej do lądowej) przed wojną wynosił 1,4% — obecnie 15%, — A więc taki jaki Niemcy posiadali przed wojną. Do wykorzystania posiadamy olbrzymie źródło energetyczne. Powiększyły się nasze złoża węglowe. Mamy narzucającą się do rozbudowy sieć komunikacyjną. Mamy jedyne korzystne w Europie połączenie Północy z Południem. Bałtyk — Dunaj — Morze Czarne. — W tej sytuacji nie wykorzystanie narzucających się możliwości byłoby dowodem zupełnej inercji społeczeństwa.

Pamiętać należy, że morze jest tylko źródłem bogactwa. O bogactwie samym zadecyduje opłukanie morza. Do realizacji tych zadań potrzeba pewnych elementów.

- 1) wyposażenie portów w najnowsze konstrukcje techniczne,
- 2) flota handlowa i rybacka,
- 3) rozwinięty aparat usług portowych,
- 4) odpowiednio rozwinięta sieć komunikacyjna
- 5) rozwinięty przemysł i handel na zapleczu.

Wiemy jednak, że o powodzeniu przedsięwzięcia decyduje człowiek. Od niego, od jego charakteru zależna jest treść czynu. Tu więc występuje

zagadnienie wytworzenia zespołu ludzi, którzy pracę i życie swoje zwiążą z morzem. Jest rzeczą oczywistą, że Miasta Morskie mogą bliżej wniknąć w zagadnienia morskie, w treść tych zagadnień i lepiej rozumieć istotne potrzeby terenu. Stąd udział Miast Morskich w tworzeniu programu morskiego, w rozbudowie życia morskiego Nowej Polski będzie decydujący.

O celach i zadaniach samego Związku mówił Prezydent Szczecina inż. Zaremba.

Związek Gospodarczy Miast Morskich łączy wszystkie miasta morskie Rzeczypospolitej, winien więc dążyć do wytworzenia wspólnoty tych miast między sobą. Typ ludności Wybrzeża niejednorodny, przesiedlony z różnych stron Polski, o różnym poziomie cywilizacyjnym i kulturalnym, czyni to zadanie trudnym. Powiązanie więc tych miast w pewną całość kulturalno - gospodarczą ułatwi to zadanie. Odpowiednio rozwinięte linie komunikacyjne — żegluga przybrzeżna, jaknajśrodszerzej pocięte powiązanie komunikacji lądowej, międzymiastowej to pierwszy warunek.

Z. G. M. M. musi dążyć do starań w kierunku zapewnienia egzystencji mieszkańcom wybrzeża. Wyłania się tu zagadnienie wyrównania braków aprowizacyjnych, — tworzenia miejscowych ośrodków przemysłowych. Szczególną uwagę należy zwrócić na rozwój przemysłu i rzemiosła charakterystycznego, regionalnego. Stworzenie ludności odpowiednich warunków pracy dla pomnożenia dorobku narodowego.

Program Związku winien objąć również całość zagadnień związanych z turystyką. Prowadzenie odpowiedniej akcji propagandowej, — dbałość o wartości regionalne, które są ważnym momentem, wiążącym silnie ludność z środowiskiem morskim. Współdziałanie w pracy nad związaniem całego społeczeństwa polskiego z morzem, nad zrozumieniem znaczenia morza dla całości bytu Rzeczypospolitej nad przestawieniem psychiki polskiej z lądowo - agrarnej na przemysłowo-morską.

Akcja ta musi być akcją kierowaną. Nie mogą tu działać różne instytucje w sposób nieuzgodniony i nie skoordynowany. Inicjatywa działających już instytucji winna skupiać się w Z.G.M.M.

Związek może nabrać również charakteru po-

Życie Polski

— W Bydgoszczy odbył się IV kongres rzemiosła polskiego. Polska potrzebuje milion rzemieślników, których trzeba wyszkolić w najbliższych 5 latach w tym 250.000 na mistrzów.

— Rada Ministrów wyznaczyła ministra spraw zagranicznych Wincentego Rzymowskiego przewodniczącym delegacji polskiej na konferencję pokojową w Paryżu.

— 22 lipca nastąpiło otwarcie mostu Poniatowskiego w Warszawie.

— Podpisana została w Warszawie polsko-finska umowa handlowa.

— W sierpniu przybędzie do Polski dyrektor UNRRA Fiorello La Guardia.

— W Instytucie Szybownictwa w Bielsku wybudowano nowy typ szybowca wyczynowego.

średnika i rzecznika między poszczególnymi miastami, a władzami centralnymi. Dzięki temu, że będzie znać całokształt zagadnień Wybrzeża, może być czynnikiem opiniotwórczym w zagadnieniach odbudowy i rozbudowy wybrzeża. Może być inicjatorem nowych planów zamierzeń gospodarczych.

„Jestem optymistą, mówił Prezydent Zaremba, co do przyszłości Z. G. M. M., którego powstanie jest logicznym wynikiem potrzeb naszego powiększonego wybrzeża. Już nie trzeba propagować konieczności stworzenia Związku, — trzeba teraz, zdawszy sobie sprawę z trudności, realizować cele według ustalonego programu.

Samy jeszcze nie zdajemy sobie sprawy z tego, jak wielkie, na historyczną miarę zakrojone dzieło, danym jest nam tworzyć. Ale o tym przekonamy się dopiero później“.

W dyskusji podnoszono zarzuty, a nawet obawy, że Z. G. M. M. może stać się drugą Hanzą, może stać się niejako państwem w państwie. Podkreślano przeszłość historyczną Gdańska i miast morskich innych państw, dążących stale do se-

paracji, ich samolubną politykę gospodarczą w stosunku do reszty organizmu państwowego. Nie słuszne jest tu przeprowadzenie analogii. Samodzielność i egoistyczna polityka Gdańska wynikała z słabości ustrojowej państwa. Również znaczną rolę odegrał obcy nam element narodowościowy. — Hansa była instytucją o charakterze międzynarodowym, skupiała w sobie nie tylko miasta morskie. Powstała z gildyj kupieckich, była związkiem wyłącznie gospodarczym i dla swych celów gospodarczych wykorzystywała momenty polityczne. Nie miała ambicji służenia narodowi i państwu. Potęgą wyrosła również na słabości ustojów państwowych. — Dziś w dobie idei gospodarki centralnego planowania te zastrzeżenia i obawy są bez znaczenia.

Idea Związku jest związanie naszego wybrzeża z całym zapleczem, jest praca nad pomnożeniem majątku narodowego poprzez odbudowę i rozbudowę wybrzeża. Czeką nas długotrwałe twarde wysiłki, którego podjąć się musi nowe społeczeństwo morskie Polski.

Maksymilian Górny

PROBLEM ODBUDOWY SZCZECINA

W wydanym ostatnio 5-tym numerze „Przeglądu Budowlanego”, prezydent m. Szczecina inż. Piotr Zaremba ogłosił artykuł na temat problemu odbudowy Szczecina. Artykuł ilustrowany kilkoma mapami i fotografiami pozwala zorientować się w dotychczasowej strukturze urbanistycznej Szczecina i jego przyszłości.

Autor artykułu w konkluzji wysunął między innymi następujące postulaty w zakresie odbudowy:

1. Miasto ma być szarmonizowane z przestrzeniami zieleni i wód, przy czym strefy te mają przecinać miasto z zachodu na wschód, tworząc naturalny ciąg między lewym i prawym brzegiem Odry poprzez wielkie przestrzenie wodne.

2. Bardziej związane z miastem ma być jezioro Dąb.

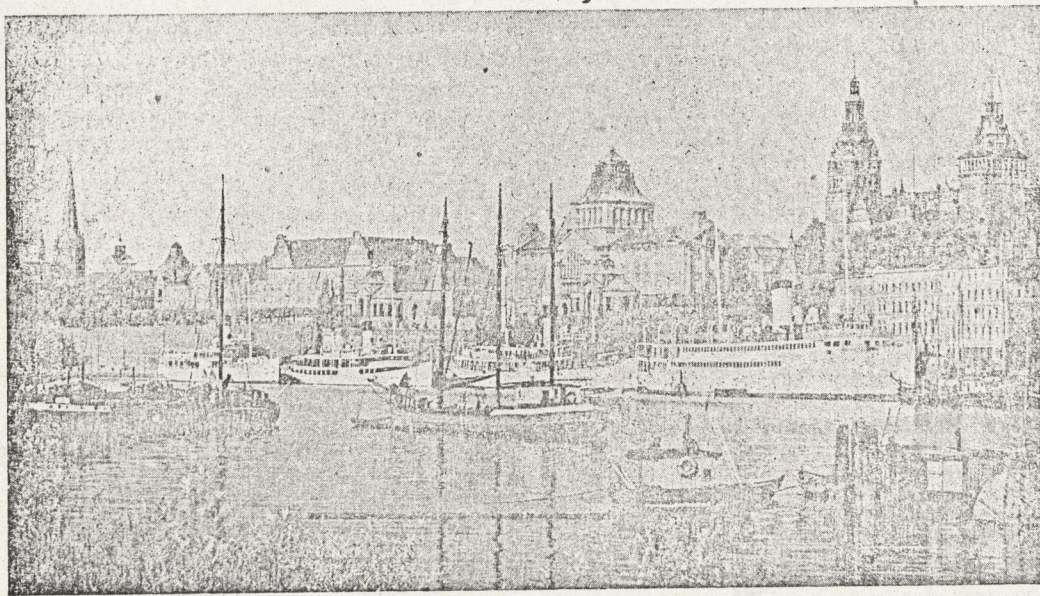
3. Tereny wysp i mokradeł w strefie pomiędzy zachodnią i wschodnią Odram przewidziane będą na przyszły rozwój portu szczecińskiego.

4. Rozbudowa miasta ma pójść głównie w kierunku wzgórz ciągnących się nad rzeką od Szczecina na północ, oraz odbudowane mają być, głównie jako teren zamieszkania dla pracowników portowych, prawobrzeżne dzielnice Szczecina, leżące między portem i lasami bukowymi na wzgórzach nadodrzańskich. Dotąd tereny te nie zostały włączone spowrotem do miasta.

5. Silnie zalesione mają zostać tereny na zachód od miasta, między granicą Państwa a Pogodnem. Po obu stronach Odry rozlokować ma się przemysł portowy, oparty o żeglugę morską i śródlądową.

6. Na nowo planowana ma być budowa nowoczesnej dzielnicy handlowej wzdłuż nadbrzeży Odry, w miejsce uprzedniej dzielnicy całkowicie zniszczonej.

(st.)



Wały Chrobrego w Szczecinie
Nad Odram wznosi się gmach województwa i muzeum morskiego.

Zagadnienia polskiego wybrzeża

Pod względem politycznym dzisiejsze wybrzeże polskie przedstawia zdecydowanie niejednolite tradycje. Wyszczególnić w nim można co najmniej 4 różne dawnej regiony polityczne. Pierwszym z nich jest część dawnego wybrzeża Prus Wschodnich z punktem centralnym w Elblągu. Drugą częścią jest wybrzeże dawnego miasta Gdańska, trzecią wybrzeże polskie w granicach 1939 r., czwartą wybrzeże dawne niemieckie, położone dzisiaj w granicach częściowo województwa gdańskiego, a w głównej mierze województwa szczecińskiego.

Odmienność tradycji politycznych każdego z tych regionów wywarła wpływ na rozwój gospodarczy, na ukształtowanie sieci komunikacyjnej itp. Zasadniczo i przede wszystkim stwierdzić trzeba, że te odcinki wybrzeża, które przypadły dziś Polsce jako sukcesorcy państwa niemieckiego, a więc odcinki wschodnio-pruski, gdański po części zachodnio-pomorski będą miały w nowym układzie politycznym zgoła odmienne znaczenie państwowe - gospodarcze, niż miały je w systemie państwowym niemieckim.

Przyczyn tego stanu rzeczy jest cały szereg. Najistotniejsza niewątpliwie jest ta, że dopiero teraz w ramach państwa polskiego, w nowych jego granicach, tereny wybrzeża uzyskały normalny kontakt z naturalnym swym zapleczem. Do roku 1939 granice odcinające Prusy Wschodnie nieprzekraczalnym murem od Polski centralnej, a Szczecin od większości zagłębia śląskiego, stworzyły prawdziwe curiosum gospodarcze.

Dalszą przyczyną było związanie wszystkich żywotnych w Niemczech ośrodków gospodarczych raczej z portami Niemiec Zachodnich i centralnych, a w szczególności z Hamburgiem, niż ze Szczecinem, przy całkowitej niemal martwocie Królewca i Elbląga. Dopiero w ostatnich latach przed drugą wojną światową, z przyczyn najsilniej imperialistycznych - politycznych zaczęli Niemcy rozbudowywać obroty gospodarcze portów wschodnich, a w szczególności Szczecina.

Zgoła odmiennie przedstawiać się będzie naturalna sytuacja portów w nowych granicach Polski i ich wykorzystanie.

Zasadnicze porty zgrupowały się dokoła ujścia dwóch podstawowych rzek, stanowiących niejako kregosłup państwa polskiego. Są to porty Gdańsk i w pewnej mierze Gdynia, związane z ujściem Wisły oraz z poważniejszych Szczecin i Swinoujście, leżące u ujścia Odry. Niewątpliwie teraz odpaść będą musiały w krótkim czasie te czynniki natury politycznej, które wbrew normalnym tendencjom i kalkulacjom gospodarczym, stworzyły kierunek rozwojowy portów. Przed wojną tego rodzaju sztuczne związanie miały ponad wszelką wątpliwość miejsce po obu stronach

granicy. Dość spojrzeć na poniższą statystykę:

Cyfry ogólnych obrotów towarowych w r. 1938 w milionach ton

przywóz	wywóz	łączny obrót
Gdynia 1,52	7,6	9,1
Gdańsk 1,60	5,5	8,2
Szczecin 5,1	3,1	8,2

Wynika z tej statystyki w sposób bardzo jasny, że obroty Gdyni i Gdańska były robione drogą dużych przesyłek wywozowych. Brakowało jakiegokolwiek równowagi obrotowej między przywozem a wywozem. W odniesieniu do Szczecina sytuacja przedstawiała się niemal odwrotnie. Przeważał zdecydowanie przywóz, chociaż i wywóz wynosił co do wagi ponad 60 proc. przywozu. Obroty wywozowe to przede wszystkim wywóz węgla i w mniejszym stopniu wywóz rudy. Pomijając obrót tymi drugimi artykułami, pozostały obrót w portach wynosił będzie dla:

Gdańska — 2,1 miliony ton
Gdyni — 2,5 miliony ton
Szczecina — około 4,5 mil. ton

Wynika z tego, dodatkowo, że wbrew naturalnym tendencjom obrót węgla i rudy skupił się głównie dokoła Szczecina. Z natury rzeczy powinny się mieć raczej odwrotnie i taki też będzie niez-

wodnie dalszy rozwój obrotów portowych.

Porty delty Wisły, a w szczególności Gdańsk, przy nowoczesnych urządzeniach i dobrej sieci dróg żelaznych łączących je z centrum kraju, będą mogły niewątpliwie skupić znaczną część obrotów drobnicowych, które korzystają z transportu kolejowego. Nie będzie natomiast mogła Gdynia i Gdańsk na dłuższą metę zachować w swoich portach wielkich mas obrotu węgla i rudy. Korzystanie z transportu kolejowego jest niezmiernie trudne i bardzo kosztowne oraz kłopotliwe przy ogólnych brakach na tym odcinku. Te obroty przejdą więc do portów w poważnej mierze do Szczecina, który korzysta z nieocenionej i niemal nieograniczonej co do możliwości transportowych żegluga na Odrze, łączącej morsko - rzeczny port w Szczecinie z ośrodkami górniczymi i hutniczymi na Śląsku.

Dotychczasowe dysproporcje na tym odcinku obrazuje również statystyka poniższa, określająca stosunek tonażu statków do ładunku:

port	na wejściu	na wyjściu
Gdynia	0,234	1,175
Gdańsk	0,328	1,178
Szczecin	1,508	0,938

Statystyka ta wskazuje na to, że statki wchodziły prawie puste do portów Gdańska i Gdyni, skąd wyjeżdżały cztery - względnie pięciokrotnie bardziej załadowane węglem. Naodwrot statki (i to w dużej mierze te same szwedzkie) wpływały mocno załadowane do Szczecina, który opuszczały znacznie mniej załadowane. Niegospodarczość spowodowana przez szkodliwe granice daje możliwość nadania poszczególnym portom ich naturalnego charakteru gospodarczego.

Niezdrowe stosunki gospodarcze i polityczne odbijały się bardzo wyraźnie na zagadnieniach ludnościowych strefy przybrzeżnej. Gęstość zaludnienia na niewspółmiernie wąskim wybrzeżu polskim wzrastała stale, podczas gdy tereny pobraża niemieckiego sąsiadującego naówczas z Polską, a dzisiaj do Polski włączone miały najwyraźniej skłonność do wyludnienia. Cztery piąte naturalnego przyrostu u ludności niemieckiej na obszarach pogranicza przymorskiego z rejonów Prus Wschodnich i Pomorza Zachodniego opuszczało swe miejsce urodzenia, udając się do właściwych Niemiec na zachód. Nadawało to

jeszcze silniejszy wyraz przemianom gęstości zaludnienia, która kształtowała się również i na podstawach większego przyrostu naturalnego u ludności polskiej.

Nie kto inny jak Niemcy wyliczyli dokładnie, że przybytek ludnościowy na terenie Pomorza polskiego i Pomorza Zachodniego kształtował się analogicznie do cyfr 18:1. Stosownie do tego i gęstość zaludnienia w pomorskich powiatach polskich i niemieckich wyglądała naogół jak 1:2. Dziś dopiero zaistniały warunki, w których połączyły się dwa terytoria i działać może sprawa wyrównania stosunków ludnościowych, co też może nie za długo będzie miało miejsce.

Z tą samą chwilą powstaje też obowiązek przyswojenia tych ziem do państwa polskiego. Program ten musi objąć wszystkie dziedziny życia zbiorowego. Polityka osiedlenia dała wprawdzie na przestrzeni roku dotychczasowej pracy poważne cyfrowe wyniki 5 milionów mieszkańców na ziemiach odzyskanych, jednakże wiemy niestety dobrze, że ten cyfrowy rezultat osiedlenia nie odbył się w sposób dostatecznie uporządkowany, ani też przy należytej oszczędności środ-

ków, ani terenu ekspediującego, ani jeszcze bardziej terenu przyjmującego osiedleńców i że wreszcie odbył się naogół nadmiernie wysokim nakładem sił, kłopotów i zdrowia osiedleńców. Trzeba też zdawać sobie sprawę z tego, że wobec dalszej akcji osiedleńczej, na której półmetku dopiero się znajdujemy powstawać będą wzrastające trudności.

Trudności te dotyczą drugiej najważniejszej dziedziny programu polskiego na ziemiach odzyskanych. Ten zakres to kwestia ożywienia życia gospodarczego. Musimy stwierdzić, że pod tym względem na ziemiach odzyskanych właśnie tereny wybrzeża znajdują się w sytuacji najgorszej. O ile terytorium Śląska Górnego i Dolnego mogło w znacznym stopniu odtworzyć swą produkcję przemysłową i górniczą, o ile nie nastrożało wielkich trudności utrzymanie pewnej ciągłości gospodarki rolnej w części Opolszczyzny i Ziemi Lubuskiej — o tyle jednak pobraża, a w szczególności pobraże zachodnio-polskie ma tu trudności największe. Życie gospodarcze pobraża ma tu szczególne zakresy i szczególne możliwości. Dają się one dziś wykorzystywać naogół w małym lub nawet w bardzo małym stopniu.

Te szczególne zakresy działania, to zbliżone do rolnictwa rybołówstwo, które nie rozwija się dziś jeszcze należycie na skutek zasadniczego braku taboru, a częściowego braku sił fachowych, przemysłów pomocniczych (wędowni, fabryk maki rybnej, fabryk konserw itp.) i organizacji zbytu ryb wymagającego również szczególnych technicznych inwestycji.

Drugim i przeważającym działaniem gospodarki pobraża jest to, co wiąże się w sposób pośredni lub bezpośredni z ruchem statków. Będzie to w szerokiej mierze zaopatrywanie statków, ich reperacje, przemysł opakowań, usługi spedycyjne i organizowanie handlu zagranicznego. Z przyczyn, których usunięcie przekracza dziś jeszcze możliwości mieszkańców wybrzeża, te dziedziny gospodarcze dalekie są jeszcze od normalnych rozmiarów rozwojowych.

Obok tych elementów programu, który mają charakter przeważająco materialny i techniczny, dużą wagę posiada szereg dalszych elementów mniej pod względem materialnym wymiernych. Do takich zadań zaliczyć należy przede wszystkim to, co zmierzać będzie do wytworzenia na ziemiach odzyskanych — a specjalnie na ziemiach wybrzeża, które ma charakter specyficzny — społeczeństwa dysponującego wszelkimi elementami oddziaływania na człowieka i kształtowania typu człowieka. Wymagać to będzie poważnego wysiłku organizacyjnego, a centra życia i dyspozycji społecznej dla ludności ziem odzyskanych nie mogą się zrażdawać poza tymi terenami.

Mgr Roman Leczywek

Zofia Walicka - Neymanowa

OSADNIK

Pociąg szedł równym rytmem, — pośród pól się toczył...
Ludzie śmieli się, jedli. Przy oknie w przedziale siedział chłop... nie nie mówił, w szybę wlepił oczy,
oczy chciwe, błękitne, ogień w nich się palił...
Tam, za szybą leżała ziemia, ziemia porzucona,
— ziemia swym płodnym łonem tęskniąca za pługiem,
co błyskiem swego ostrza, skiby kraje długie,
gdzie siewca rzuca ziarna, ruchem uświęconym...
Zlekka drżały mu ręce... chłopskie, spracowane,
gdzie trud, żył wypukłością na wierzchu się znaczył...
twarde ręce rolnika, mocna dłoń oracza...
Skórę miały jak ziemia, szorstką i spękaną...
Na małej stacji wysiadł... tobolek zacieśnił,
i ruszył wąską miedzą w przestrzeń pól odkrytą.
Szedł długim, równym krokiem, nikogo nie pytał...
Nad głową mu dzwoniły skowronkowe pieśni...
Na wzgórzu stanął nagle... rozejrzał się wkoło,
i na jasnym tle nieba, sylwetą mocarną,
stał niby żywy symbol, nad tą ziemią czarną...
Zda się, że chmur dotykał podniesionym czołem...
Potem ukląkł i twarzą nad rolą się zniżył
i dłonią spracowaną, drżącą ze wzruszenia,
te pola... lasy... łąki... te skowroncze pieśni,
— brał w p o l s k i e posiadanie

— świętym znakiem krzyża...

Zdzisław Wróblewski

ZAMORDOWANEMU W GUZEN

Pamięci ś. p. Jurka Łukasiewicza

Myszę nieraz o Tobie idąc po przez planty
drzewa takie jak dawniej opowite śniegiem
i wtedy też pamiętam zamróz lśnił porankiem
kiedyś jeszcze o śmierci swojej nic nie wiedział.
Myszę o Twojej matce, pamiętam mówięś,
e czeka Ciebie sama w dalekim Krakowie —
po latach trzech już wszystkie nazwy zgubiłem,
już jej o Twojej śmierci w trosce nie opowiem.
Pamiętam każdy oddech którym umierałeś
w brudnej komórce, w cieniu kamiennego świata,
i Twoje martwe, złote, zbeszczeczone ciało,
nad którym niemy stojąc nie umiałem płakać.
Za młode miałeś ręce, by umiały dźwignąć
krzyż trzynastego bloku, krzyż kamienny Guzen —
nie nie zanieśli bracia z Ciebie do ojczyzny
któreś, aż do psiej śmierci po żołniersku służył.
Gdybyś poległ wśród bitwy, rozdarty granatem
miałbyś płytę kamienną i dębowe wieńce,
a tak dym krematorium nad Tobą zapłakał
i zakwitł na łąkach wiosenne kaczęce.
Ale ja Cię pamiętam, Twą śmierć i Twą młodość,
i Twoje martwe oczy, na którym kładł palce,
byś mnie Twym gorzkim ciałem z bólu wyswobodził
byś mnie osłonił sobą, zanim padnę w walce.
Ja tu przyniosłem z Ciebie całą Twoją siłę
i serce Twe, co żyje i co nie zapomni,
i dziś o Tobie myśląc wiem, że we mnie żyje
Twojego bohaterstwa nieśmiertelny pomnik.

Listopad 1945 r.

Zakazy wywozu ruchomości z Ziemi Odzyskanych

Zagadnienie zakazu wywozu mienia ruchomego z Ziemi Odzyskanych, które w znacznym stopniu interesuje zarówno ogół obywateli, jak również w szczególności handel i przemysł, unormowane zostało zarządzeniem Ministra Ziemi Odzyskanych z dnia 22 lutego 1946 r., zamieszczonym w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Ziemi Odzyskanych nr. 1 z dnia 20 marca 1946 r. pod poz. 2. Zarządzenie to ma charakter kodyfikacyjny, gdyż uchyla w tej mierze wszelkie uprzednie okólniki i instrukcje, bez względu na to, przez jaką władzę zostały one wydane.

Wywóz ruchomości z Ziemi Odzyskanych bez zezwolenia jest zakazany, bez względu na charakter tych ruchomości, o ile ruchomości te pochodzą z obszaru Ziemi Odzyskanych.

Zezwolenia nie potrzeba na wywóz:

- a) odzieży i bielizny osobistej,
- b) przedmiotów używanych w podróży,
- c) żywności,

— przy czym jednak wszystkie te rzeczy mogą być tylko zabierane w ilości i rodzaju, który uzasadniony jest potrzebami podróży. Odzież i bielizna oraz przedmioty używane w podróży nie mogą być wywożone bez zezwolenia nadto, jeżeli w sposób oczywisty starością lub stanowiącym mienie opuszczone lub porzucone.

Zezwolenia na wywóz udzielają:

a) Minister Ziemi Odzyskanych (Departament Likwidacyjny) — w odniesieniu do wszelkiego rodzaju ruchomości,

b) właściwe wojewódzkie Wydziały Aprowizacji i Handlu na Ziemiach Odzyskanych — w odniesieniu do zbóż i ich przetworów,

c) Minister Przemysłu lub wojewódzki delegat Ministerstwa Przemysłu na Ziemiach Odzyskanych — w odniesieniu do surowców, półfabrykatów, fabrykatów i narzędzi pracy objętych lub wyprodukowanych przez zakłady Ministerstwa,

d) Ministerstwo Lasów — w od-

niesieniu do surowców i przetworów zakładów tego Ministerstwa,

e) Ministerstwo Odbudowy — w odniesieniu do materiałów budowlanych, wyprodukowanych przez zakłady podległe temu Ministerstwu,

f) Ministerstwo Oświaty — w odniesieniu do księgozbiorów polonijnych,

g) Naczelnik Dyrekcji Monopoli Państwowych — w odniesieniu do wyrobów monopolowych,

h) Centralny Zarząd Państwowych Zakładów Graficznych — w odniesieniu do maszyn, aparatów i narzędzi drukarskich.

Kontrolę wywozu przeprowadzają organa Milicji Obywatelskiej i Straży Ochrony Kolei. Nadto mogą współdziałać przy kontroli przedstawiciele Rady Narodowej, Związków Zawodowych i Porozumień Międzypartyjnych, które działać w tym wypadku będą w porozumieniu z miejscowym starostą. Kontrolę tę przeprowadza się zasadniczo w obrębie Ziemi Odzyskanych.

Czynniki przeprowadzające kontrolę zobowiązane są przekazać za kwestionowane ruchomości do najbliższego posterunku Milicji Obywatelskiej, przy równoczesnym spisaniu protokołu. Odpis tego protokołu musi otrzymać osoba, u której zakwestionowano ruchomości. Posterunki M. O., których funkcjonariusze dokonali zajęcia, przekazują niezwłocznie ruchomości te organom likwidacyjnym. Jeżeli istnieje obawa zagubienia podlegającej zajęciu części zawartości paczki, walizki, kufru itp., to organy kontrolujące mogą zatrzymać również i opakowanie.

Wydanie zajętych rzeczy może nastąpić tylko na zarządzenie Ministerstwa Ziemi Odzyskanych.

Niezależnie od konfiskaty towaru, władze kontrolujące, według własnego uznania, mogą skierować przeciwko osobie winnej nielegalnego wywozu doniesienie do prokuratora, bądź też do Komisji Specjalnej do Walki z Nadużyciami.

Do organizacyjnego kierowania akcją ograniczeń wywozowych powołane są właściwe terytorialne województwa.

Zaostrzenie wyżej wskazanych przepisów przyniosła ostatnio instrukcja Ministerstwa Ziemi Odzyskanych z dnia 28 marca 1946 r. w sprawie wydawania zezwoleń na wywóz z Ziemi Odzyskanych (Dz. Urz. M. Z. O. nr 4, poz. 45).

Zgodnie z tą instrukcją wnioski muszą zawierać oprócz typowych danych:

a) dokładne wyszczególnienie przedmiotów, o których wywóz petent ubiega się,

b) wskazanie dokładnego adresu, pod którym przedmioty te znajdują się,

c) określenie stosunku petenta do tych przedmiotów (użytkownik z ramienia Urzędu Likwidacyjnego, właściciel, repatriant, który przywiózł te przedmioty do Polski; pracownik przeniesiony służbowo; fabryka, która pragnie skompletować maszyny i tp.).

Wnioski nie zawierające powyższych danych, powinny być zwracane petentowi bez rozpatrzenia celem uzupełnienia.

Z instrukcji tej wynika więc, że obowiązek uzyskania zezwoleń wywozowych w Departamencie Likwidacyjnym Ministerstwa Ziemi Odzyskanych, Wydział Ruchomości, dotyczy również własnych ruchomości wnioskodawcy przywiezionych na ziemię odzyskaną.

W tej samej instrukcji znajdujemy przepis bardzo szczególnie, że o każdym zezwoleniu decyduje minister ziem odzyskanych, wicepremier rządu.

*

Tak wyglądają obowiązujące przepisy. Praktyka nasuwa w tej mierze szereg trudności, których usunięcie jest coraz to wyraźniej formułowane jako postulat gospodarzy ziem odzyskanych. Centralizacja stosunkowo prostych zarządzeń, jak wydawanie zezwoleń, bądź też wydawanie zwolnień niewłaściwie zaję-

Co przyniósł tydzień?

— Senat Stanów Zjednoczonych wbrew dążeniom prezydenta Trumana zniósł kontrolę cen licznych artykułów spożywczych. Na skutek tej decyzji ceny zwyczajowo.

— We Frankfurcie nad Menem została otwarta pierwsza w Niemczech loża masonska.

— W Czechosłowacji wysiedla się dziennie 12 tys. Niemców. Wysiedlanie zostanie zakończone przed zimą.

— Prezydent Czechosłowacji Benes oświadczył, że nie wierzy w możliwości konfliktu pomiędzy Wschodem a Zachodem.

— Przywódca czetników serbskich Draža Mihajlović został skazany przed sąd jugosłowiański na karę śmierci za zdradę stanu.

— 25 lipca odbyło się drugie doświadczenie z bombą atomową.

— Stany Zjednoczone uchwaliły udzielenie Anglii wielkiej pożyczki.

— W papieskim obserwatorium astronomicznym w Castelgandolfo astronom jezuita odkrył nową kometa.

— Miasto Nowy Jork przeznaczyło tereny po wystawie światowej na miejsce dla siedziby organizacji Narodów Zjednoczonych i Rady Bezpieczeństwa.

— Banki amerykańskie otworzyły dla Francji kredyt w wysokości 650 milionów dolarów.

— W Londynie powstała Katolicka Rada Pomocy Polsce. Kardynał Griffin złożył na jej konto 1.000 funtów szterlingów.

tych ruchomości w władzach III instancji, w szczególności w Ministerstwie Ziemi Odzyskanych w Warszawie, powoduje dla życia codziennego mieszkańców Ziemi Odzyskanych, a specjalnie dla kupców i przemysłowców bardzo poważne trudności.

Jest prawdziwym paradoksem, że faktycznie, wbrew gospodarczemu uzasadnieniu zezwoleń wywozowych, zezwolenia takie stosunkowo łatwiej mogą uzyskać speculanci z centralnej Polski, którzy przyjeżdżają na tereny ziem zachodnich z gotowymi zezwoleniami, niż kupcy i przemysłowcy z ziem odzyskanych, dla których pewne minimum swobody obrotu towarowego jest gospodarczą koniecznością.

Niestety jest rzeczą oczywistą, że z kresów zachodnich drogą do Warszawy jest zbyt daleką i długą, by uzyskiwanie zezwoleń wywozowych nawet w wypadkach i gospodarczo i społecznie ponad wszelką wątpliwość jasnych, mogło nastąpić dość szybko i sprawnie. Zalenie ziem odzyskanych z krajem cierpi przez tą zawiłą procedurę niezmiernie.

W świetle przytoczonych przykładów np. ruchomości stanowiące własność mieszkańców ziem odzyskanych, którą przywieźli oni z innych terytoriów, bądź też nabyli nie

jako rzeczy poniemieckie i opuszczone, nie mogą przez nich zostać wywiezione (nawet w wypadku przeprowadzki) bez specjalnego zezwolenia Ministerstwa Ziemi Odzyskanych.

Podobnie rzecz się ma z przemysłem prywatnym, który na wywóz własnych produktów uzyskiwać musi w końcowym wypadku zgodę Ministerstwa Ziemi Odzyskanych.

Nie przewidziano skróconej procedury i ramowych zezwoleń wywozu choćby dla miejscowej pro-

dukcji ziem odzyskanych, przy współudziale samorządu gospodarczego.

Szttywność przepisów niewątpliwie częśc owo kępuje ożywienie gospodarcze na ziemiach odzyskanych i jak to często bywa, przepis zbyt trudny do wykonania, zbyt często też bywa omijany, a to powoduje dużo nadużyć, straty dla skarbu państwa i obniżenie moralności prawnej społeczeństwa.

Adw. R. Ł.

HURTOWNIA PAPIERU I ARTYKUŁÓW BIUROWYCH

Aleksander Jakubowski
Poznań

ODDZIAŁ W SZCZECINIE
ul. Małkowskiego 26 (wejście z ul. Bogusława)

Tel. 548

OBSERWACJE

Na Pomorzu Zachodnim mieszka już 600 tysięcy ludności polskiej. W ciągu drugiego kwartału przybyło na tereny województwa szczecińskiego przeszło 130 tysięcy ludzi. W trzecim kwartale spodziewamy się 300 tysięcy osadników, z których 170 tysięcy osiedlić się ma na roli, zajmując resztę wolnych gospodarstw. Tworzone są coraz to nowe spółdzielnie osadniczo-parcelacyjne, które parcelują majątki niemieckich junkrów i odpowiednio podzieloną ziemię wracają spowrotem w sło-
wiańskie ręce.

Wszystkie te fakty cieszą nas niebywale. Boć przecież Niemców jest coraz to mniej, a Polaków coraz to więcej. Zbliża się więc ten moment, że pożegnamy uroczystie ostatniego Niemca wracającego do swego „Heimatu”. Pozostaniemy sami, by budować polskie życie na polskiej ziemi.

A budowanie życia polskiego trzeba rozpocząć od szkoły powszechnej. I tu jest to załatwienia b. ważna sprawa. Chodzi o umieszczenie w szkołach wszystkich dzieci polskich. Mało! Chodzi o to, by przeszkolić również tych, którzy dotychczas pisać i czytać nie potrafia.

Taka sobie maleńka obserwacja. Często przechodząc ulicami Szczecina, zatrzymują mnie młodzi ludzie pytając o tą, czy inną ulicę. Wiadomo, że czasem określenie dokładne położenia ulicy nie jest łatwym szczególnie w Szczecinie, mieście o tak dużej ilości „okrągłych placów”. Z zasady przeto instrukcja kończy się słowami: „A gdy Pan przyjdzie do np. drugiej poprzecznej to tam już będzie wisiała tabliczka z nazwą ulicy, to Pan przeczyta sobie. I wówczas jakże często dana osoba oświadcza: „Ja nie umiem czytać”. Są to ludzie młodzi, więc tym jest dziwniejsze, gdy słyszy się taką odpowiedź.

Na Pomorzu Zachodnim trzeba więc nie tylko szkolić dzieci, lecz również tych dorosłych analfabetów. To jest ważne zadanie, jakie stoi przed całym społeczeństwem polskim Pomorza Zachodniego. A nawet zdaje się, że to jest zadanie najważniejsze.

B. L.

SPRAWY MORSKIE

— W lipcu wpłynął do Gdańska 1.000-ny statek.

Gdańsk, Gdynia i Sopot tworzą obecnie jedno miasto.

— Obrót, towarowy Gdańska i Gdyni w czerwcu b. wynosił 838 tys. ton. (import 334 tys. t., eksport 504 tys. ton.) W imporcie nastąpiła (w porównaniu z majem) zwyżka o 28 proc. Eksport nieco spadł.

— Do portu gdyńskiego wpłynął pierwszy statek pod flagą iryjską (Irlandia).

— 12 lipca na zjeździe w Gdańsku powołany został do życia Związek Gospodarczy Miast Morskich.

— Do portu w Marsylii wpłynął pierwszy po wojnie polski statek S/S „Borysław”.

— Port na Odrze w Koźlu jest już doprowadzony do stanu używalności; obroty hamuje mała ilość barek, których posiadamy na Odrze tylko 30 (Niemcy mieli 3 tysiące).

— Do Gdańska przybývają liczne statki szwedzkie z transportami rudy żelaznej i papierówki.

MORZE A SPÓŁDZIELCZOŚĆ

Trwały i powszechny rozwój spółdzielczości nie pomija dziedziny morskiej. Stopniowe przekształcanie się gospodarki polskiej z rolniczej na przemysłowo - rolną, wywiera poważny wpływ na charakter ruchu spółdzielczego. Sam rozwój ruchu spółdzielczego doszedł do tej miary że nie mogą mu być obce żadne gospodarcze zagadnienia kraju. Dlatego też spółdzielczość polska na problemy morskie zwraca coraz baczniejszą uwagę i stara się odpowiednio rozbudować handel morski, rozszerzyć spożywczy przemysł morski i t. d.

Dziś może jeszcze bezpośredniego udziału spółdzielczości w zagadnieniach morskich nie widać, nie wszystko udało się pomyślnie rozwiązać, niemniej jednak należy stwierdzić poważny jej wkład. Ruch spółdzielczy odbiera przecież całą dostawę artykułów spożywczych i przemysłowo-rolnych w ramach UNRRA, przeprowadza pertraktacje w sprawach dostawy i wymiany towarowej z zamorskimi instytucjami spółdzielczymi, odbudowuje i uruchamia spożywczy przemysł morski itd.

Na Pomorzu Zachodnim spółdzielczość może się poszczycić poważniejszymi osiągnięciami w dziedzinie spraw związanych z morzem. „Społem” Związek Gospodarczy Spółdzielni R. P. odbudował i puścił w ruch 3 duże zakłady fabryczne jak: Fabrykę Czekolady i Kakao, Palarnię Kawy nad Odrą, w Szczecinie oraz Przemysłowe Zakłady Rybne w Kołobrzegu. Na wybrzeżu powstało kilka spółdzielni rybackich a także spółdzielni maklersko - spedycyjnych. Wszystko to razem świadczy o dużej prężności ruchu spółdzielczego w kierunku spraw morskich.

Obecna praca spółdzielczości w dziedzinie spraw morskich idzie w trzech zasadniczych kierunkach — eksportu i importu, rozbudowy przemysłu związanego z morzem i organizacji transportu.

Jeśli idzie o pierwszy, najważniejszy odcinek pracy to „Społem” w sierpniu ub. r. powołało specjalny aparat w postaci Wydziału Handlu Zagranicznego. Zadaniem tej centrali handlu zagranicznego jest import i eksport tych towarów, których rozprowadzanie i skup odbywa się za pośrednictwem form spółdzielczych. „Społem” posiada więc uprawnienia do bezpośredniego importu artykułów spożywczych i rolniczych w ramach traktatów handlowych. W zakresie eksportu spółdzielczość stopniowo uzyskiwać będzie uprawnienia stosownie do tego, jakimi towarami będzie mogła dysponować. W pierwszym rzędzie w grę wchodzi zioła lecznicze, jagody suszone szczecina i włosie, jaja, pierze i tp. Jak widać z tego przez spółdzielczość organizujemy handel zagraniczny, najbardziej wyzyskujący szerokie masy w czasach przed wojennych.

Niemniej ważną jest sprawa rozbudowy przemysłu spożywczego związanego z krajami zamorskimi jak również stworzenia wielkiego przemysłu rybnego na wybrzeżu. Na odcinku rybnym „Społem” podjęło akcję w kierunku zorganizowa-

nia przemysłu rybnego na miejscu i transportu dla rozprowadzania ryb. W związku z tym konieczne jest tworzenie licznych placówek spółdzielczych, budowanie wagonów chłodni do przewożenia ryb itd. Wogóle odcinek rybny musimy szybko i należyście zorganizować. Jak doniosłe posiada on znaczenie gospodarcze w kraju, wystarczy wspomnieć, że w jednym tylko miesiącu złowiono więcej niż w przeciągu całego roku 1938, mimo, że posiadamy ubogi sprzęt i brak nam ludzi.

W miarę jak podnosić się będzie życie gospodarcze kraju narastać będzie znaczenie spółdzielczości i zwiększać się będą zadania przed nią stojące. Dlatego też już dziś spółdzielczość zwraca szczególną uwagę na morze i czyni w kierunku odpowiednie wysiłki.

Czesław Sobczyk

DOSKONALENIE APARATU ROZDZIELCZEGO

W ośrodku szkoleniowym „Społem” w Głębokim k. Szczecina odbyła się dwudniowa konferencja referentów towarów zreglamentowanych powiatowych oddziałów „Społem”. Na konferencji omówiono usprawnienie techniki rozdziału oraz sprzedaży artykułów zreglamentowanych oraz sprawę rozprowadzenia artykułów monopolowych i sprawnego nasilenia rynku towarami, celem rugowania wszelkiego rodzaju spekulacji.

SPÓŁDZIELCY PIONIERAMI SPORTU MOTOROWEGO

W Szczecinie odbyło się organizacyjne zebranie klubu motocyklowego „Społem”. Zebranie zaigł przewodniczący komitetu organizacyjnego ob. Sobczyk, poczym zebrani wyrazili gotowość zorganizowania Klubu Motocyklowego i przyjęli statut opracowany przez Polski Związek Motocyklowy. Klub powołał 10-osobowy zarząd w osobach: ob. ob. prezes Warzykowski H., w-prezes Mojkowski M. Zadaniem klubu będzie rozwijanie sportu motorowego oraz organizacji turystyki. Klub posiada już 40 członków z pośród pracowników różnych instytucji spółdzielczych w Szczecinie.

ABONUJĄCIE

nasz tygoanik

FOTO ALMA

Zakład fotografii
artystycznej

Zdjęcia portretowe, wizytowe,
i wykazowe

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

ALOJZY MACIEJEWSKI

Szczecin

Ledóchowskiego 12

WARSZTATY malarские TADEUSZ ZWOŁIŃSKI

Szczecin, ul. Jagiellońska 93 biuro Śląska 7 tel. 865

wykonuje wszelkie prace w zakresie malarstwa

REKLAMY GODŁA NAPISY

ODNAWIANIE MIESZKAŃ TAPETOWANIE POKOI

szybko - solidnie - ceny - przystępne

RZEMIEŚLNIK POMORZA ZACHODNIEGO

Organ publikacyjny Izby Rzemieśniczej w Szczecinie

UBÓJ W DNI BEZMIĘSNE

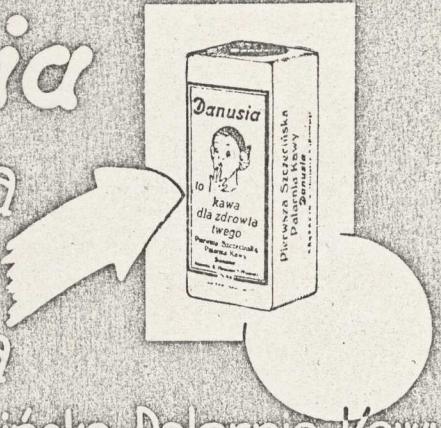
Zwraca się uwagę na to, że Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych wyjaśnia, że ubój jest dozwolony w ciągu całego tygodnia w rzeźniach posiadających chłodnię, gdzie mięso może być przechowywane przez okres dni bezmięsnych. W rzeźniach nie posiadających chłodni ubój w dni bezmięsne nie jest wskazany wobec zakazu obrotu mięsem w dni bezmięsne ze względu na warunki higieniczne (psucie się mięsa), chyba, że istnieją sprzyjające warunki lokalne, dające gwarancję, że mięso zostanie odpowiednio zabezpieczone i przechowane do chwili wydania do obrotu w dniach dozwolonych.

Ograniczenie obrotu wyrobami cukierniczymi

Zwraca się uwagę na to, że wobec licznych przekroczeń przepisów ograniczających spożycie wyrobów cukierniczych oraz obrót tymi wyrobami Ministerstwo Apowizacji i Handlu pismem z dnia 17. VI. 46 roku X Go 4956 wyjaśnia, że niedopuszczalne i karalne jest podawanie i sprzedawanie w dni bezciastkowe (wtorki, środy, czwartki, piątki każdego tygodnia) wszelkiego rodzaju wyrobów cukierniczych, a więc i takich jak waflle t. zw. „fedory”, bomby czekoladowe itp.

Wyłączone z powyższych ograniczeń jest jedynie sprzedawanie bułek wypieczonych z ciasta sporządzonego z maki pszennej nie niższej niż 80 procent domieszki tłuszczów, cukru i mleka.

Danusia
Doskonała
kawa
zastępcza
Pierwsza Szczecińska Palarnia Kawy
Danusia Szczecin, K. Hożusza 5



Pocztówki Telegramy ślubne

z motywami

zachodnio - pomorskimi

poleca

„POLSKIE PISMO
I KSIĄŻKA”

Spółdzielnia Wydawnicza
w Szczecinie

Ccet

do marynat
6%

Pierwsza Wytwórnia
i rozlewnia Octu

K. Kazimierczak

Szczecin, Wilsona 8

„SZCZECIN” TO PISMO
RZEMIEŚNIKÓW
WSZYSCY RZEMIEŚNICY JE ABONUJĄ

Dostarczanie wyprawek dla noworodków

Ministerstwo Przemysłu — Departament Ekonomiczny poleca pismem okólnym z dn. 18.IV.46 r. — II/S 5117, aby każde nowonarodzone dziecko na podstawie zaświadczenia lekarza urzędowego, otrzymywało na koszt zakładu pracy, w którym zatrudnione jest jedno z rodziców, wyprawkę złożoną z: 10 mtr. płótna pieluszkowego, 5 mtr. flaneli, 6 sztuk koszulek, 4 szt. kaftaników lub spiošzków, 2 szt. kołderki flanelowych (1 koc cieńki), 3 mtr. płótna prześcieradłowego.

Celem uzyskania zezwolenia na nabycie takich wyprawek po cenach sztywnych, zainteresowane zakłady pracy winny porozumiewać się z właściwymi terenowo Wojew. Urzędami Aprowizacji i Handlu. O wypadkach utrudniających wzgl. uniemożliwiających wprowadzenie w życie powyższego zarządzenia, zakłady pracy obowiązane są komunikować Wydziałowi Socjalnemu Dep. Ekonomicznego, Warszawa, ul. Poznańska 15. Zarządzenie wchodzi w życie z dn. 1.V.46 r.

MATERIAŁY BIELSKIE

Ubraniowe, płaszczowe i kostiumowe

POLECA „Bławaty, galanteria” **T. WESOŁOWSKI**

Szczecin, Jagiellońska 77

KUPIEC ZACHODNIO-POMORSKI

Dział Związku Zrzeszeń Kupieckich Województwa Szczecińskiego

OSWIADCZENIE

ZŁOŻONE PRZEZ PREZESA IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W WARSZAWIE MIECZY-
SŁAWA HARTWIGA W IMIENIU WSZYSTKICH IZB PRZEMYSŁOWO - HANDLOWYCH OB.
PREMIEROWI NA ZEBRANIU W PREZYDIUM RADY MINISTRÓW W DNIU 15. VI. 1946 roku.

Zasięg reform społeczno-gospodarczych, podjętych przez odrodzoną po drugiej wojnie światowej Polskę, jest ogromny. Polska, w porównaniu z innymi bogatszymi od niej państwami, odważyła się na reformy o wiele głębsze, o wiele szersze, a zatem i trudniejsze. Samorząd gospodarczy włączył się swoją pracą do przemian polityczno-gospodarczych i nikt poważnie myślący nie chce powrotu do roku 1939, do karteli i trustów, do wyzyskującego kapitału zagranicznego. Ale istnieją z jednej strony pełni zwolennicy dokonanych reform, jak z drugiej strony istnieją i zwolennicy ostrożnie patrzący na sposób ich przeprowadzenia. Zaliczam się do tych ostatnich.

I wcale nie uważam, bym — z ostrożnością do sprawy podchodząc — gorzej służył idei przebudowy społeczno-gospodarczej, niż bezkrytyczny entuzjasta. Lepiej bowiem przewidzieć grożące trudności i niebezpieczeństwa, aniżeli w entuzjaźmie żyć, nie martwiąc się o to, jakim będzie jutro. O co bowiem chodzi?

Chodzi o to, że na drodze przebudowy naszego ustroju społeczno-gospodarczego uczyniliśmy dopiero pierwsze kroki. I to kroki — mimo odmiennych pozorów — najłatwiejsze. Trudności dopiero są przed nami. Znajdziemy się wobec problemów, czy można jednocześnie, odbudowywać, rozbudowywać i przebudowywać.

Niema różnicy zdań odnośnie potrzeby upaństwowienia górnictwa, hutnictwa, energetyki i przemysłów kluczowych, zaś przedsiębiorstwa przemysłowe o zdolności zatrudnienia, wahającej się od 50 do 100 robotników — są drobnymi i dla państwa uciążliwymi. Czy tym samym zamknąć mamy inicjatywę prywatną w Polsce w ramach przemysłu niemal chałupniczego?

W każdym razie musimy liczyć się z poważnymi trudnościami okresu przejściowego, a trudności te musi usuwać całe społeczeństwo polskie, więc nie tylko czynniki państwowe, zrzeszenia spółdzielcze, ale i t. zw. inicjatywa prywatna. Nikomu nie należy odmawiać prawa uczestnictwa w dziele odbudowy kraju. W szczególności byłoby błędem, gdyby chciano zrezygnować z pomocy inicjatywy prywatnej, o której można dużo dyskutować, ale której nie można odmówić — zwłaszcza w Polsce — wielkiej fachowości, prężności i żywotności. Skazanie jej na bezczynność byłoby równoznaczne na zrezygnowanie z potężnego czynnika twórczego, jakimi są ambicje i dążenia fachowych jednostek, czynnych samodzielnie na polu gospodarczym.

Konkretyzuję czołowy postulat kół przemysłowo - handlowych, których jestem wyrazicielem, domagając się nieograniczenia nadal rozwoju inicjatywy prywatnej na tych wszystkich odcinkach życia gospodarczego, na których może ona i powinna rozwijać się dla odbudowy Państwa w ramach przeprowadzonych ustawowych zmian. Chodzi sektorowi prywatnemu o prawo życia i

rozwoju w codziennym kształtowaniu modelu gospodarczego Polski demokratycznej.

Obroncy nacjonalizacji twierdzą, iż odcinek życia gospodarczego, niepodlegający, upaństwowieniu, ma pełną swobodę rozwoju, chcielibyśmy by tak było. Upaństwowienie wielkiego i średniego przemysłu w połączeniu z poparciem drobnego, prywatnego przemysłu, ma wytworzyć system kompromisowy, łączący w sobie inicjatywę prywatną i państwową.

Deklaratywnie zapewnia się inicjatywie prywatnej swobodę rozwoju, ale w praktyce cały ciężar świadczeń skarbowych i socjalnych ponosi sektor prywatny — co mimo, że ma duże znaczenie dla budżetu państwa, nie daje nam dostępu do tanich surowców, półfabrykatów i innych środków produkcji i energii, wreszcie zaopatrzenia nas w odpowiedni kredyt — tak, iż możliwość rozwoju prywatnych przedsiębiorstw przemysłowych, na dłuższą metę jest więcej niż problematyczna.

Zmniejszenie obrotów — pomniejszy dochody skarbu państwa. W handlu zaś, dziedzina po dziedzinie, ruguje się przedsiębiorstwa hurtowe nie korzystając z usług prywatnego hurtu, nawet w tak poważnej dla państwa dziedzinie, jaką jest obrót towarowy z zagranicą, gdzie prywatny import i eksport, dzięki rozległym stosunkom, znajomości rynków zagranicznych, penetracji rynków dla dobra eksportu polskiego, mógłby państwu oddać rzeczywiście bardzo cenne usługi i dochody.

Jeśli dzisiaj, mimo ogromu trudności, inicjatywa prywatna działa w Polsce, dzieje się to w dużym stopniu dzięki niezłomnej pracy wszystkich 10 izb przemysłowo - handlowych w Polsce, które podjęły przede wszystkim obowiązek likwidacji w swoich okręgach niezrozumiałych pojęć o izbach przemysłowo - handlowych z jednej strony i zadanie, by zlikwidować nałogi pookupacyjne — z drugiej strony. Niewątpliwie te złe obyczaje należy wyplenić.

Reasumując: prywatne koła gospodarcze ponosząc także ciężary wobec Ojczyzny, jak inne sektory, domagają się swoich praw. Pragniemy zrealizować wszystkie postulaty życia gospodarczego i by sektor prywatny, tak w przemyśle, jak i w handlu, mógł być zsynchronizowany z postulatami sektorów państwowego i spółdzielczego, które są reprezentowane we wszystkich komórkach, począwszy od K. R. N. aż do instytucji kredytowych.

Dlatego to i sektor prywatny chcąc należycie wypełnić zadania, postanowione nam przez państwo — pragnąłby również w pewnej części być reprezentowany na szczeblach od K. R. N. począwszy — co dałoby niewątpliwie lepsze wyniki zrozumienia i współpracy.

Na to wszystko, gdy padło wezwanie Rządu — samorząd gospodarczy odpowiedział: tak, należy subwencjonować pożyczkę — i daliśmy chwałę

kwotę 3 miliardów. Na konieczność głosowania w referendum odpowiedzieliśmy: tak, jest to bowiem wytyczenie linii demokratycznej w Polsce. Do zagospodarowania ziem odzyskanych i obszarów granicznych na Odrze i Nisie stajemy gotowi.

W tym krótkim przemówieniu nie mogę mnożyć przykładów naszej pracy i realizacji zagadnień odcinkowych. To też ograniczam się do wysunięcia dwóch co dopiero omówionych postulatów, a mianowicie:

po 1-sze: niechaj państwo, budując nowy model naszego gospodarstwa, zapewni prywatnej

przedsiębiorczości aktywne miejsce jej przynależne w reprezentacji państwowej;

po 2-gie: niechaj państwo w praktyce dnia codziennego nie hamuje, a popiera rozwój tej inicjatywy prywatnej — zrównując jej prawa i obowiązki z prawami i obowiązkami państwa i spółdzielczości — bowiem mogę Pana Premiera zapewnić, że przede wszystkim polska racja stanu przyświeca pracom izb przemysłowo-handlowych, których radcowie są szczerymi demokratami z dużym wyrobieniem społeczno - obywatelskim.

Rejestracja lokali handlowych, przemysłowych i t. p.

Członkom Zrzeszenia Kupców w Szczecinie zwracamy uwagę na obwieszczenie Prezydenta Miasta z dnia 12. VI. 46, którego treść poniżej podajemy:

Na podstawie zarządzenia Ministra Ziem Odzyskanych z dnia 25. II. 1946 w sprawie przekazania w zarząd gmin nieruchomości typu miejskiego L. dz. 388/703/46 zarządzam:

I. Rejestrację pomieszczeń i obiektów nast. charakteru:

1. lokale handlowe (sklepy, biura handlowe, przemysłowe i inne),
2. warsztaty rzemieślnicze,
3. lokale przemysłowe prowadzone przez osoby prywatne na własny rachunek (jako pełnomocników),
4. składnice, magazyny (szopy, garaże) w pomieszczeniach krytych i na wolnej przestrzeni,
5. domy czynszowe na zbiorowe mieszkania dla pracowników jednej instytucji,
6. wszelkie inne pomieszczenia, za wyjątkiem lokali mieszkalnych prywatnych,
7. place niezabudowane i ogrody (za wyjątkiem przydomowych i kolonji ogródków działkowych) objęte przez osoby prawne lub fizyczne, — bez względu na to, czy na dany obiekt wydano nominację czy też nie.

II. Rejestrację przedsiębiorstw przeprowadzających akcję eksploatacyjną (zbiórka szmat, złomu, makulatury i t. p.) na terenie m. Szczecina, choćby nawet przedsiębiorstwa te nie posiadały kantorów, czy składnic na terenie miasta. Dotyczy to przedsiębiorstw państwowych, spółdzielczych i prywatnych.

III. Rejestrację firm budowlanych i przedsiębiorstw wszelkiego typu, które korzystają już względnie zamierzają korzystać dla celów dalszej odsprzedaży z materiałów budowlanych, oraz urządzeń i części armatury zniszczonych budowli.

Rejestracji dokonać należy w terminie do dnia 31 lipca 1946 r. w Zarządzie Nieruchomości m. Szczecina, Al. Wojska Polskiego Nr. 1, osobiście, lub przez osoby pisemnie do tego upoważnione i o przedmiocie rejestracji należycie poinformowane.

Placówki prywatne o charakterze handlowym przy rejestracji winny przedłożyć zaświadczenie stwierdzające przynależność do Zrzeszenia Kupców wzgl. wyjaśnienie o nieprzynależności do tego Zrzeszenia.

Rejestracja powyższa ma na celu sporządzenie kartoteki wszystkich przekazanych gminie m.

Szczecina nieruchomości wraz z lokalami oraz uregulowanie dzierżaw tych obiektów.

Winni niedokonania obowiązku rejestracji przewidzianej niniejszym obwieszczeniem karani będą w drodze karno-administracyjnej grzywną do 500 zł. lub aresztem do 14 dni albo obu tymi karami łącznie, zgodnie z upoważnieniem Pełnomocnika Rządu R. P. na Okręg Pomorze Zachodnie z dnia 1. X. 1945/L. 748/Og./Adm. Pr./45 o wydawaniu rozporządzeń porządkowych, — niezależnie od ew. kar wyższych, lub dodatkowych, wynikających z innych podstaw prawnych.

Dyrektor Zarządu Nieruchomości m. Szczecina. (—) inż. Piotr ZAREMBA
Prezydent miasta Szczecina
(—) KLIKS Marian

Ze względu na krótki termin prosimy członków zrzeszenia o szybkie załatwienie spraw rejestracyjnych.

Zrzeszenie Kupców Handlujących Trzodą, Bydłem i Końmi

W związku z organizacją zrzeszeń kupców handlujących trzodą, bydłem i końmi, na terenach każdego województwa, Naczelna Rada Zrzeszeń Kupieckich wskazuje na celowość organizowania się kupców wyżej wymienionej branży w organizacje branżowe.

W Warszawie istnieje już Związek Kupców Handlujących Trzodą, Bydłem i Końmi R. P., posiadający własny statut, zatwierdzony przez Ministerstwo Aproprowizacji i Handlu w dniu 26 marca b. r. W skład tego Związku wchodzi dotychczas zrzeszenia województw warszawskiego, poznańskiego i łódzkiego; pożądanym jednak jest wejście do Związku organizacji branżowych wszystkich województw, o ile na terenie tychże znajdzie się odpowiednia ilość kupców tej branży.

Zainteresowanych kupców prosimy o zgłoszenie się do biura Związku Zrzeszeń Kupieckich Województwa Szczecińskiego, w Szczecinie, ul. Bogurodzicy 1a m. 7, gdzie otrzymają wszelkie dalsze informacje i gdzie mogą przejrzeć statut ramowy Wojewódzkich Zrzeszeń Kupców Handlujących Trzodą, Bydłem i Końmi.

Zrzeszenie Kupców w Szczecinie, Bogurodzicy 1a-7
przyjmie **biegłą stenotypistkę** ze znajomością
wszelkich prac biurowych.

UŚMIECHNIJ SIĘ

NA WYWCZASACH

NA DWORCU

— Łaskawy panie, jeszcze, dziś nie jadłem.

— Jakto! Przecież odnosiliście mi dziś walizkę i dałem wam 40 zł. Czemu nie kupicie sobie czegoś do jedzenia?

— Aa, bo to były pieniądze na piwo.

NA PERONIE

On (ponuro) — Słuchaj, jest godzina 11,53. Jeżeli mnie nie wysłuchasz natychmiast, rzucę się pod pociąg, który za chwilę nadejdzie.

Ona. — Na miłość boską, Tadeusz, dajże mi chwilę czasu do namysłu. Przecież o 12,20 idzie jeszcze jeden pociąg.

W POCIĄGU

— Ależ to strasznie długi tunel.

— Istotnie, ale my też siedzimy w ostatnim wagonie.

NA RYBACH

Ojciec: — Gdzieś siedział, łobuzie zatracony?

Syn: — Byłem z wędka na rybach.

Ojciec: — Wiecznie siedzisz nad wodą. Utop się tylko utop, to ci takie łanie sprawię, że już ci się odechce na zawsze łowienie ryb.

RAKI

Pewien letnik wybrał się z psem na rynek rybaki. Pies zbliżył się zbyt do kosza, w którym były żywe raki. Jeden z raków uczeplił się psu u ogona. Pies w nogi. — Panie krzyczy przekupka. — Niechże pan gwizdnie na swego psa.

Letnik: — Ani mi się śni. Niech pani gwizdnie na swego raka.

W POCIĄGU



III



Zgłaszamy do opatentowania sposób wygodnej podróży.

z

W PENSJONACIE

Gość: — Jakżeż żałuję, że nie byłem stołownikiem pani już przed tygodniem.

Właścicielka pensjonatu: — Co za zaszczyt dla mnie.

Gość: — Chciałem powiedzieć, że ryba, którą właśnie spożywam, tydzień temu była dobrą.

W MIEDZYDZROJACH W RESTAURACJI

— Płacić!

— Do usług.

— Żona moja ma wątróbkę ciejącą, córka pierś nadziewaną, syn ożór wołowy, a ja świńskie ucho i pięć bomb.

W PORCIE RYBACKIM

— Więc pani się poleca jako pakier do pakowania śledzi; ma pan pod tym względem jakie doświadczenie?

— Owszem, byłem przez kilka lat konduktorem kolei elektrycznej.

ROZMOWY NA PŁAŻY

— Panno Haniu, moja miłość do pani możnaby porównać do wzburzonego morza.

— Teraz rozumiem dlaczego zawsze na widok pana tak mi się robi niedobrze.

—o—o—o—

— Pomyśl sobie kochany mężu, że wreszcie znalazłam wspinały letni kapeluszyk do sukni.

— Chwała Bogu dziecino, że znalazłaś, gdyż nie mógłbym ci w tym roku, kupić.

—o—o—o—

— Dlaczego właściwie w zawodach dla nurków bieżę udział tak mało kobiet?

— Czyż pan nie wie, że pod wodą nie można rozmawiać?

—o—o—o—

— Czy pani jest rodowitą warszawianką?

— Prawie tak, 90 procent.

— Jakto-

— Kiedy przyjechałam do Warszawy ważyłam 12 kilo, a teraz ważę sto dwadzieścia.

—o—o—o—

— Moja żona uczy się grać na fortepianie, córka na skrzypcach, a syn na saksofonie.

— A pan czego się uczy?

— Ja?... Cierpieć w milczeniu.

NA MORZU

Okręt płynie bardzo powoli, z powodu mgły. Do kapitana podchodzi jakaś starsza pasażerka.

— Panie kapitanie, dlaczego właściwie płynie tak powoli?

— Mgła — mruczy kapitan.

— Przecież widać gwiazdy.

— W tamtą stronę nie jedziemy

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

Tłoczono czcionkami Drukarni Państwowej nr 1 w Szczecinie

X-01987