

SZCZECIN

TYGODNIK MIASTA MORSKIEGO



ROK II.

15 CZERWCA 1947 R.

NR 23-24

DZIŚ W NUMERZE:

Spółdzielnia

czynnikami

postępu wsi

M. KOREYWO

Hydrę spekulacji możemy zwalczyć tylko wspólnymi siłami

Rozpętana ostatnio drożyzna jest nie tylko groźbą dla gospodarki państwowej, ale i w pierwszym rzędzie boleśnie uderza w świat pracy. Dlatego też świat pracy powinien stanąć w pierwszym szeregu do walki ze spekulacją.

Przez cały nasz kraj idzie obecnie fala przygotowań do tej walki. Ostatnia ustawa sejmowa o szerokich pełnomocnictwach dla Rządu w sprawach zwalczania spekulacji angażuje rozległy aparat państwowy. Nadzór nad całą akcją będzie miał premier Cyrankiewicz.

Tu musimy sobie przypomnieć okres okupacji, kiedy najsurowsze kary, do kary śmierci włącznie stosowane przez Niemców za nielegalny handel niewiele im pomogły, bo handel taki nie tylko istniał, ale nawet znakomicie prosperował i rozwijał się. Żadne bowiem administracyjne zarządzenia, czy policyjne nakazy nie potrafiły zdusić pokątnego handlu. Spryt spekulantów będzie zawsze większy.

Tak może być i w obecnej akcji spekulacji. Jeżeli ciężar walki będzie spoczywał tylko na Komisji Specjalnej i na organach administracji państwowej, czy samorządowej, to szanse zwycięstwa będą minimalne. Jeżeli całe społeczeństwo nie poprze wysiłków władz, spekulacja będzie się nadal rozwijała i zaostrzała sytuację.

Idąc po linii wciągnięcia do akcji szerokich warstw społeczeństwa, na ostatnim posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie, powołano do życia Wojewódzką Komisję do walki ze spekulacją, w skład której wchodzi oprócz 2-ech przedstawicieli prezydium WRN — przedstawicieli partii politycznych, Związków Zawodowych i Ligi Kobiet. Podobne Komisje tworzone są obecnie przy Powiatowych i Miejskich Radach Narodowych na terenie całego naszego województwa.

Komisje te mają prawo upoważnienia obywateli do przeprowadzania kontroli w sklepach, magazynach i składach. W związku z tym Komisja Specjalna w Szczecinie przygotowuje plan szkolenia kontrolerów, aby cała akcja była przeprowadzona planowo i fachowo.

Mimo jednak udziału przedstawicieli społeczeństwa w Komisjach, walka ze spekulacją nie da oczekiwanych wyników, jeżeli każdy z nas, każda kobieta, każda gospodyni będzie się uchylać od akcji. Szerokie bowiem rzesze kupujących często nawet świadomie popierają spekulację, płacąc znacznie więcej za jakiś towar wyciągnięty z pod lady, czy też towar niepewnego pochodzenia, — byle tylko nie zadać sobie trudu poszukiwania bardziej właściwego źródła zakupu.

Również w akcji zwrócić musimy uwagę na zagadnienie pierwszorzędnej wagi. Nie wolno, ugiając się za drobnymi przekroczeniami, zapomnieć o przestępstwach spekulacyjnych na wielką skalę, tam bowiem tkwi główne źródło drożyzny.

Nie jest więc spekulantem kobiecina ze wsi, która nieświadomie policzy za jajeczko 11 złotych zamiast 10 — i nie ona przynosi szkody społeczeństwu. Nie sklepikarz, ledwo zarabiający na utrzymanie, który policzy 10 zł więcej na kilogramie za masło. Ale hurtownik, który większe zapasy towaru ukrywa w magazynach,

rozpuszcza złośliwe plotki o braku towaru i w ten sposób podbija ceny.

Takich hurtowników i jemu podobnych rekinów znamy dobrze. Ale pamiętajmy, że sprciarze ci potrafią się dobrze maskować i ukrywać. Dla zwalczenia ich trzeba więc zorganizowanej akcji i współdziałania wszystkich obywateli.

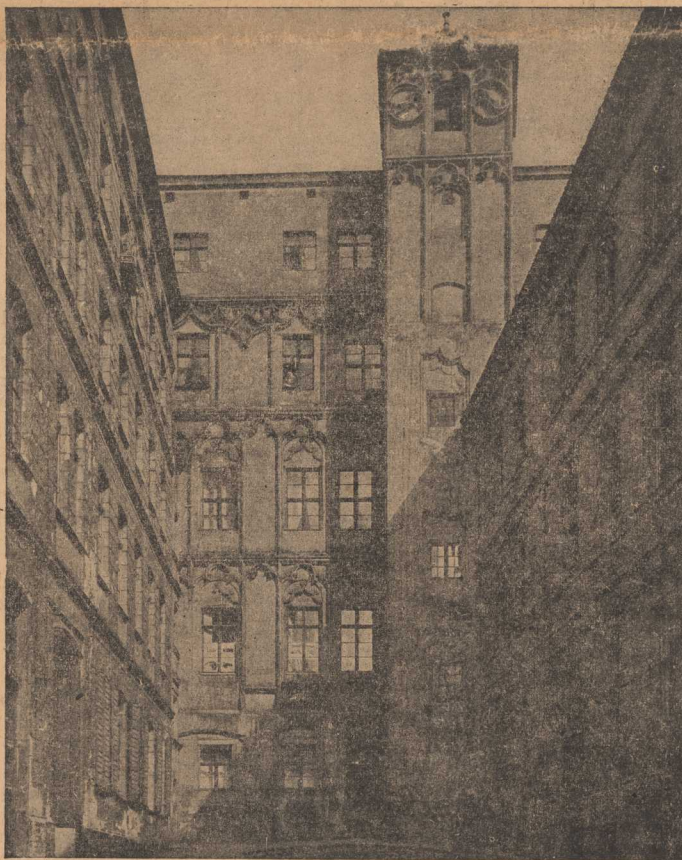
Musimy wytworzyć specjalną atmosferę psychiczną, w której każdy czyn spekulacyjny będzie uważany za zbrodnię wobec społeczeństwa, a nie za objaw sprytu. Spekulanci muszą czuć, że podbijając ceny, popełniają czyn haniebny, i że będą karani z całą surowością.

Szczególne uwagę należy zwrócić na kategorię „niebieskich ptaków“, nie mających stałego zajęcia, a znakomicie prosperujących z nielegalnego handlu. Ludzie ci, stosując t. zw. „handel łańcuskowy“ posługują się towarami

niewiadomego pochodzenia, popierają więc główne źródło spekulacji — „podziemie gospodarcze“.

Z drugiej strony należy pamiętać o tym, aby w tępieniu spekulacji — szczególnie tej groźowej — nie wpaść w skrajność, która mogłaby spowodować zahamowanie drobnego handlu i zdusić zdrową inicjatywę prywatną. Drobne kupiectwo na terenach naszych często niedostatecznie jeszcze zorganizowanych gra ważną rolę gospodarczą, a zbyt formalne przesładowanie bez uwzględnienia życiowych konieczności mogłoby spowodować poważne szkody.

Na Komisji Specjalnej, która z tytułu swojej działalności i posiadanego doświadczenia kierować będzie akcją, — ciąży poważna odpowiedzialność, aby akcja zwalczania drożyzny była przeprowadzona nie tylko szybko i skutecznie, ale również rozsądnie.



Dom bankowy Łojów w Szczecinie

Przy szczecińskim rynku staromiejskim znajduje się późnogotycki dom bankowy Łojów. Bankierzy ci w XVI w. udzielali pożyczek również Jagiellonom. W czasie ostatniej wojny dom został niestety wypalony. O ile naszych Czytelników interesuje historia tego domu to polecamy im broszurę Czesława Piskorskiego pt. „Zabytki piastowskiego Szczecina“. Można ją nabyć w każdej księgarni, a przecież obowiązkiem każdego Szczecinianina jest poznanie przeszłości miasta, w którym mieszka.

Odra płynie węgiel

Od najdawniejszych czasów transport wodny był znacznie tańszy, niż lądowy. I to nie tylko na morzach, ale i na wodach śródlądowych. Dlatego też na rozbudowę ich w państwach rozwiniętych gospodarczołożono ogromne sumy. Każda rzeka to naturalna arteria komunikacyjna, stworzona przez naturę, a wymagająca jedynie uregulowania koryta i przystosowania do celów gospodarczych. Jak uczy doświadczenie, nawet ogromne sumy, włożone w inwestycje żeglowności rzek zwracają pieniądze w krótkim czasie. Zwłaszcza, jeżeli położenie geograficzne rzeki jest gospodarczo korzystne.

Taką jest właśnie rzeka Odra w ramach naszego państwa. Łączy ona bezpośrednio bogate tereny Górnego i Dolnego Śląska z morzem. Jest najkrótszą drogą wodną między bogatymi okręgami przemysłowymi, a portem szczecińskim. Jest arterią, którą w komunikacji towarowej korzystnie może eksploatować również nasz sąsiad południowy — Czechosłowacja, a po przekopaniu kanału, który łączy Odrę z Dunajem — stanie się ogromnej wagi drogą wodną, przecinającą kontynent europejski i łączącą morze Bałtyckie z morzem Czarnym i z basenem Morza Śródziemnego.

Po za tym prąd na Odrze jest słaby, a więc przystosowanie jej do żeglugi nie stawia większych przeszkód.

Niemcy w zrozumieniu tych wielkich korzyści, jakimi natura obdarzyła Odrę, zainwestowały w uszlachetnienie rzeki dziesiątki miliardów marek, mianowicie w regulację brzegów i dna, budowę portów i urządzeń nabrzeżnych.

Na przestrzeni całego biegu Odry wybudowano szereg portów, które były przystosowane do właściwości geograficznych swego terenu. Najważniejszym z nich był port gliwicki, który jakkolwiek nie leży nad rzeką, miał dogodne połączenie przez specjalnie wybudowany kanał. Port ten pozwalał na skierowanie dużej części transportów węglowych i przemysłowych tą drogą wodną do Wrocławia, Kostrzyna i Szczecina. W Opolu urządzenia portowe były przystosowane do ładowania cementu, we Wrocławiu, przeładowywano liczne ładunki drobnicowe. Głógów miał nie tylko urządzenia przeładunkowe, ale i duże stocznie, na których montowano nawet części do łodzi podwodnych. W Nowej Soli był port drobnicowy do obsługi bliskiego zaplecza przemysłu dolnośląskiego. Kostrzyn rozbudowywał się jako ważny punkt węzłowy kolejowo-rzeczny. Wreszcie Szczecin jako port rzeczno-morski. z przeładunkiem rocznym 4 milionów towarów nadawał Odrze szczególnie korzystne znaczenie.

Obecnie znaczenie Odry jako szlaku komunikacyjnego wzrosło jeszcze bardziej. Za Niemców rzeka ta była przede wszystkim drogą wewnętrzną, dziś w ramach naszego państwa otwierają się przed nią ogromne perspektywy. Odra powinna w najbliższym czasie awansować do rangi wielkiej arterii komunikacyjnej, która łączy Morze Bałtyckie z basenem państw naddunajskich.

Narazie jednak do czasu wybudowania kanału Odra — Dunaj znaczenie jej dla naszej gospodarki opiera się głównie o węgiel. Nasze bogate złoża węglowe Górnego Śląska są znakomitym artykułem eksportowym i zasilają wydatnie skarb państwa, gdyż Europa obecnie cierpi na głód węgla i oczy wielu państw skierowane są na Polskę.

Niestety jednak, do czasu usunięcia zniszczeń wojennych wartość komunikacyjna Odry jest jeszcze nie wielka. Niemcy w odwrocie starannie niszczyli wszelkie urządzenia portowe, stocznie, magazyny, — wysadzali mosty, które spadając do wody, zagrażały przejazd, — robili wszystko, aby rzekę i jej porty uczynić niezdatnymi do użytku.

Przed tym jeszcze w okresie wojny zaprzestali ciągłej pracy nad utrzymaniem spławności, zaniedbali urządzenia regulacyjne brze-

gów co znowu spowodowało duże zamulenie koryta a przez to zmniejszenie żeglowności.

Tak więc obecnie Odra wymaga ogromnych wkładów, aby sprostać wielkim zadaniom, jakie przed nią stoją.

Mimo jednak tych trudności barki załadowane węglem płyną z Górnego Śląska do Szczecina i tu oddają swój ładunek statkom zagranicznym. W drodze powrotnej na Śląsk wiozą ładunki drobnicowe, albo rudę szwedzką dla naszego przemysłu hutniczego.

Jest to ruch narazie nie wielki w porównaniu z okresem przedwojennym. Kursowało wówczas po Odrze 2500 barek i 670 holowników. Na całej długości spławnej — od Gliwicy i Koźła — do Szczecina czoły na przestrzni blisko 700 kilometrowej szły całe pociągi barek, holowanych przez pracowite holowniki.

Jedna barka zabiera przeciętnie 600 ton towaru, to znaczy tyle, co cały pociąg towarowy, złożony z 40 wagonów. Berek takich ciągnie holownik zwykle po kilka sztuk, tak że jednorazowo transportuje ładunek kilku pociągów.

Kronika portowa

Obecnie planowana jest odbudowa portów śródlądowych Ziemi Lubuskiej w Słubicach, Kostrzynie i Gorzowie. Porty te są ściśle związane ze Szczecinem i odgrywają dużą rolę w ruchu między uprzemysłowionymi częściami Polski a morzem. Odpowiednie plany mają być prowadzone w koordynacji z planami odbudowy wybrzeża.

Na osadnictwo rybackie i na zakup sprzętu dla rybaków w okręgu szczecińskim przeznaczone są kredyty w wysokości 20 milionów złotych. Kredyty będą rozprawdzone w formie pożyczek za pośrednictwem Banku Rybaków Morskich.

Poza Czechami wyrazili swe zainteresowanie szczecińskim portem również Włosi i Francuzi. Francuskie statki już przychodzą po węgiel. Obecnie spodziewany jest dalszy napływ francuskich statków. Statki włoskie będą przybywać do portu z chwilą przekazania nam kanału Kaszubskiego, którego nabrzeża są wyposażone w dźwigi.

Wobec zwiększonego w Szczecinie ruchu statków przychodzących po węgiel, prowadzone są prace remontu dźwigów i torów kolejowych na nabrzeżach. Ostatnio został uruchomiony dziesięcio-tonowy dźwig na nabrzeżu „Odra”, który ładuje węgiel z barek na statki.

Do najpilniejszych zadań, które mają być wykonane przy odbudowie portu szczecińskiego, należy odbudowa nabrzeża „Arsenal” oraz torów kolejowych na tutejszej stoczni. Celem zwiększenia wydajności przeładunkowej portu, nabrzeża wymagają sprowadzenia dziesięciu dźwigów.

W ostatnim czasie ekipa Wydziału Ratowniczo-Handlowego GAL-u w Szczecinie podniosła z dna Odry przy Walach Chrobrego wrak kutra, który został następnie odtworzony na stocznii do remontu.

Do Szczecina przybywają dalsze barki z węglem śląskim. Ogółem przyszło ich dotychczas 13. Ponadto rozpoczął się w Szczecinie eksport koksu.

Dla odbudowy rybnych chłodni portowych zostało utworzone przy Morskich Zakładach Rybnych specjalne biuro. Zadaniem jego jest sprawowanie nadzoru oraz projektowanie chłodni i urządzeń chłodniczych w portach.

W najbliższym czasie będzie uruchomiona regularna obsługa żeglugaowa pomiędzy Szczecinem a portami Holandii i Belgii. Obsługiwać ją będą statki polskie. Statki wychodzić będą z Gdyni, poczym zatrzymają się w Szczecinie, a następnie wyruszą w dalszą drogę do Rotterdamu i Antwerpii.

gów towarowych. Ma to ogromne znaczenie w naszych warunkach komunikacyjnych, gdyż pozwala na odciążenie linii kolejowych a przez to na zaoszczędzenie taboru kolejowego, który w obecnych czasach jest wyszyskiwany do maksimum.

Trzyletni plan inwestycyjny przewiduje, że w bieżącym roku przez port szczeciński przejdzie 1.300.000 ton węgla eksportowego. Z sumy tej milion ton przewiezie kolej, natomiast 300.000 ton przetransportują barki rzeczne. Nie jest to więc ilość duża, ale zważywszy, że narazie wskutek ogromnych zniszczeń i przeszkód w żeglowności komunikacja wymaga dopiero zorganizowania, trzeba będzie dużego wysiłku, aby plan ten wykonać.

Na jakie trudności napotyka żegluga, wystarczy przytoczyć fakt, że holownik, ciągnący kilka załadowanych barek musi stracić nieraz kilka godzin na pokonanie wąskiego przejazdu wśród zatopionych prześle mostu. Aby uniknąć zderzenia z wystającymi z wody konstrukcjami żelaznymi, holownik musi rozszczepiać cały ciągniony za sobą komplet barek, a następnie w kilku nawrotach przez zagrożone miejsce przeciągać barki pojedynczo. Po drugiej stronie musi znowu barki zbierać i umocowywać. A trzeba pamiętać, że takich niebezpiecznych miejsc, powstałych głównie przez wraki i zniszczone mosty — jest jeszcze na Odrze dużo.

Drugą ważną przeszkodą w wykorzystywaniu Odry jako arterii komunikacyjnej jest narazie dotkliwy brak barek. Obecnie tabor rzeczny składa się zaledwie z kilkudziesięciu barek i kilku holowników. Ilość ta jest znikomą w zestawieniu ze stanem przedwojennym i zadaniami naszej gospodarki. Dużą poprawę w sytuacji przyniesie wkrótce już wyremontowanie specjalnej stoczni w Kostrzynie, która będzie remontowała uszkodzone, — i budowała nowe barki. Pewna ilość barek ma być również dostarczona z zagranicy. Według planów żeglugowych przewiduje się, że w końcu bieżącego roku po Odrze będzie kursowało 270 barek, a więc przeszło cztery razy więcej niż obecnie.

Dużą również przeszkodą w transporcie węgla jest niedostateczna ilość przeładunkowych urządzeń portowych w Szczecinie.

Barki węglowe tymczasem przybijają w porcie do prowizorycznie przygotowanego nabrzeża koło Dolnej wyspy okrętowej, gdzie węgiel wędruje na ląd, skąd następnie zabierany jest przez barki zagraniczne.

Mimo jednak tych wszystkich trudności ładowne barki stale już kursują po Odrze. Na przystani węglowej skrzypią cały dzień dźwigi, setki ton węgla wędruje na czekające już statki szwedzkie, duńskie czy norweskie.

**Jesli interesują Cię zagadnienia
Pomorza Zachodniego**

wpłać natychmiast prenumeratę

na

Tygodnik „SZCZECIN”

prenumerata kwartalna 60—zł.
„ półroczna 115—zł.
„ roczna 220—zł.

Konto P.K.O. — Szczecin, nr X-4177

Kasa przyjmuje codziennie od 8⁰⁰ — 16⁰⁰

Szczecin, Al. Wojska Polskiego 41

Z województwa szczecińskiego**Pierwszy zjazd geografów polskich w Szczecinie**

W dniu 28 i 29 maja odbyła się w Szczecinie druga część zjazdu geografów polskich, poświęconego ziemiom pomorskim (część pierwsza odbyła się w Toruniu). Z Torunia przybył specjalny pociąg, który przywiózł 450 uczestników zjazdu.

Przed południem pierwszego dnia wygłoszone zostały zasadnicze referaty omawiające sprawy rejonu ujścia Odry. Na temat morfologii okolic Szczecina mówił prezes szczecińskiego oddziału Polskiego Towarzystwa Geograficznego mgr. Brinken, morfologię wyspy Wolin przedstawił prof. Mikołajski, sprawy odbudo-

wy prezydent m. Szczecina inż. Zaremba, zagadnienia geograficzno - polityczne Szczecina mgr. Piskorski, a sprawy portowe dr Terebucha.

Wśród uczestników obrad znajdowali się wybitni geografowie wszystkich polskich uniwersytetów i innych szkół wyższych. Udział brali również geografowie wojskowi z dyrektorem Wojskowego Instytutu Geograficznego płk. Naumienko, delegaci instytutów naukowych itp. W czasie zjazdu uczestnicy zwiedzili port i okolicę miasta, jak również wyspy Uznam i Wolin.

Odbudowa Swinoujścia

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy opracowała plan odbudowy Swinoujścia. Wydatki na ten cel miałyby wg. planu SDO wynosić w roku bieżącym 14 milionów złotych. Niestety dotychczas na ten cel nie otrzymano poważniejszych kredytów.

Na odbudowę Swinoujścia przeznaczyła Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża 4 miliony złotych. Za sumę tą odbudowane zostaną dwie szkoły, a mianowicie: szkoła powszechna kosztem 1.724 tys. zł, oraz gimnazjum i liceum kosztem 2,7 mil. zł. Niezależnie od powyższych sum Ministerstwo Odbudowy przyznało 900 tysięcy zł na zabezpieczenie gmachu sądu okręgowego.

W okresie letnim przeprowadzone będą również prace związane z uporządkowaniem ulic

i placów. Na ten cel otrzyma miasto 1,5 mil. zł.

Za pieniądze te między innymi ma być rozebrana pewna ilość zniszczonych domów w śródmieściu i na tym miejscu stworzony zostanie plac targowy z odpowiednią halą targową.

Na dalszym planie znajduje się odbudowa gmachu zarządu miejskiego. Obecnie magistrat zajmuje dom należący do Dowództwa Marynarki Wojennej. Gmach ten musi być zwrócony do dnia 1 września. Dawny ratusz miejski jest zdewastowany i dla jego remontu potrzeba 9 mil. zł. Po wyremontowaniu gmachu ratusza można by w nim pomieścić również dom turystyczny, którego wielki brak miasto w chwili obecnej odczuwa.

Największe w Polsce**warsztaty kolejowe**

W Stargardzie przeprowadza się odbudowę największych w Polsce warsztatów kolejowych. Potężne te obiekty zostały w czasie wojny zniszczone i zdewastowane, ale Dyrekcja Odbudowy Kolej uzyskała wielomilionowe kredyty, które umożliwiają przeprowadzenie odbudowy.

Prace w warsztatach kolejowych będą przeprowadzone jeszcze na przestrzeni wielu miesięcy, jednakże już w roku 1948 placówka będzie mogła remontować około 2 tysięcy jednostek taboru kolejowego rocznie.

Odbudowa warsztatów przyczyniła się do znacznego ożywienia życia w mieście. W związku z tym rozpoczęto już remont licznych bloków, w których mieszkania będą przydzielone pracownikom kolejowym.

Wzorowa osada

Regionalna Dyrekcja Planowania Przestrzennego w Szczecinie, która planuje akcję odbudowy osiedli wiejskich oraz budowę nowych osad opracowała osadę wzorową. Osady takie będą stawiane na terenie całego Pomorza Zachodniego na nowych działkach osadniczych.

Rozplanowanie osad jest tak pomyślane, by poszczególne zabudowania zarówno mieszkalne jak i gospodarcze były jak najdogodniej rozmieszczone w stosunku do potrzeb rolników.

O rozwiązaniu problemu mieszkaniowego

W Szczecinie notuje się ciekawe zjawisko braku mieszkań dla przybywających reemigrantów, gdy równocześnie stwierdzić można, że całe wielkie bloki, często nawet tylko w niewielkim stopniu zniszczone, stoją puste. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest z jednej strony fakt rezerwowowania sobie gmachów przez najróżnorodniejsze instytucje państwowe i społeczne, a z drugiej strony niebывale nisko kredyty, jakie przeznaczają się na odbudowę domów.

Zagadnienie powyższe ma zasadnicze znaczenie dla akcji osadniczej na terenie miasta. Stan obecny wybitnie nie sprzyja osadnictwu i koniecznym jest rozwiązanie jak najprędzej we właściwy sposób tego problemu. Polski Związek Zachodni, który opiekuje się osadnikami i reemigrantami z Niemiec postanowił

O zwiększenie kredytów dla SDO

Zwyżka cen materiałów budowlanych jaka nastąpiła w ciągu ostatniego półroczia, przekreśliła w dużej mierze plany odbudowy opracowane przez poszczególne instytucje. Sfery budowlane określają zwyżkę cen materiałów budowlanych w okresie od października 1946 r. do maja bieżącego roku na co najmniej 100% (zwyżka cen szkła jest jeszcze większa).

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy opracowała preliminarz budżetowy na rok 1947 w wysokości 327 milionów złotych. Preliminarz ten wobec zwyżki cen nie jest już realny i koniecznym jest zwiększenie kredytów, by można wykonać zamierzone prace.

Miasto Szczecin, którego ludność tak szybko wzrasta musi przeprowadzać remonty licznych domów; na odbudowę czekają szkoły, zakłady użyteczności publicznej itp. Na te cele muszą się szybko znaleźć kredyty, o ile osadnictwo ma się rozwijać we właściwej formie i w odpowiednich warunkach.

ZAPOTRZEBOWANIE NA SIŁY TECHNICZNE

Wydział Odbudowy szczecińskiego urzędu wojewódzkiego poszukuje wykwalifikowanych sił technicznych na stanowiska architektów powiatowych i techników w powiatowych referatach odbudowy. Dla wyżej wymienionych sił technicznych mieszkania stoją do dyspozycji.

zwołać w tym celu specjalną konferencję zainteresowanych władz i urzędów, aby obecnemu stanowi zaradzić. Koniecznym jest bowiem najpierw przygotować mieszkania, a później dopiero będzie można kontynuować akcję sprowadzania reemigrantów, by nie powtarzały się więcej takie fakty, jakie miały miejsce ostatnio, że przybywającym przydzielano domy bez dachów, okien i szyb.

PRZYBYWAJĄ NOWI OSADNICY

Na teren Pomorza Zachodniego przybyli w ostatnich tygodniach liczne grupy repatriantów-osadników z województwa rzeszowskiego. Osadnicy przybywają naogół z inwentarzem, co ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju rolnictwa. Osadnicy są rolnikami z okolic Przeworska, Krosna i Rymanowa. Rozdziela się ich po kilka rodzin na każdą wieś.

Sprawa odbudowy mostów na Odrze

Przy mostach kolejowych na Odrze pod Szczecinem prace trwają w dalszym ciągu. Są one hamowane małymi kredytami, jakie na ten cel przyznają władze centralne. Mimo tych trudności mosty mają być ukończone późną jesienią i od stycznia 1948 roku będą oddane do użytku. Również odbudowa hali głównej dworca pasażerskiego w Szczecinie posuwa się naprzód i wkrótce rozpocznie się już krycie dachu.

Obok mostów na Odrze ważnym jest również zagadnienie mostu na Dziwniej. Most ten połączy wyspę Wolin ze stałym lądem i pozwoli na uruchomienie komunikacji kolejowej na trasie Sztokholm — Warszawa — Poznań, a dalej do Warszawy i Pragi Czeskiej. Prace związane z odpowiednim przygotowaniem przystani na przylądku warszewskim na wyspie Wolin są w toku, natomiast kredyty na budowę mostu jeszcze nie zostały wydzielone. Projekt mostu jest opracowany i można by przystąpić do jego budowy, gdyby przedzostała załatwiona sprawa przydziału kredytów. Według ścisłych obliczeń most zostanie w tym roku wybudowany, tak, że jesienią prom szwedzki będzie mógł przybijać do Warszawy, a nie jak dotychczas do Gdyni.

O linię lotniczą Szczecin - Katowice

Od chwili, gdy Szczecin rozpoczął przelatywać węglem, polskie sfery węglowe są w dużej mierze zainteresowane portem. Niestety Szczecin nie posiada dotychczas bardzo potrzebnego połączenia lotniczego z Katowicami. Pożądany byłoby, by linia taka została jak najprędzej otwarta. Zagadnienie jest ważne, ponieważ obroty portu szczecińskiego stale wzrastają i to przede wszystkim obrotu ślaskim węglem.

Nasze troski**DLACZEGO TO TRWA TYGODNIE?**

W ostatnim czasie dało się zauważyć szereg wypadków, że przybyli na teren Pomorza Zachodniego, a szczególnie Szczecina przesiedleńcy wrócili do Polski centralnej lub odjechali na inne tereny Ziemi Zachodnich, ponieważ miejscowy wydział kwaterunkowy pomimo wielokrotnych starań, nie dał odpowiedzi na wniosek o przyznanie żądanych obiektów (często ruin, które przybywający chcieli odbudować).

Zagadnienie przyspieszenia decyzji właściwych urzędów jest sprawą niebывale pilną, ponieważ dotychczasowa praktyka załatwiania wniosków po tygodniach zniechęca osadników.

LIKWIDACJA GARBARNI NA POMORZU ZACHODNIM

W Białogardzie czynna jest państwowa garbarnia, która zatrudnia 47 pracowników. Miesięczna produkcja skóry twardej w tej garbarni wynosiła ostatnio 1793 kg o wartości 145 tysięcy złotych, a juchotów różnego rodzaju 306 kg, wartości 32 tysięcy złotych.

Dwie inne znajdujące się na terenie Pomorza Zachodniego garbarnie mają ulec likwidacji; znajdują się one w Grwfinie i Trzebiatowie.

PRZYBYWAJĄ POLACY Z BERLINA

Do Szczecina przybył nowy transport polskich reemigrantów z Berlina. Wśród przybyłych znajdowały się również jednostki, które dopiero niedawno wróciły z Kanady do Berlina. Są to Polacy, którzy służyli w armii niemieckiej i dostali się do niewoli alianckiej. Na skutek starań naszej misji wojskowej zostali oni zwolnieni z obozów jenieckich, a po przybyciu do Berlina zabrali oni swoje rodziny i przybyli do Polski.

Transport liczył 47 rodzin. Po większej części byli to rzemieślnicy, którzy przywieźli ze sobą własne, dobrze wyposażone warsztaty, a często nawet pewne ilości surowca.

Stwierdzić trzeba, że niestety miejskie władze kwaterunkowe znowu nie były przygotowane na przyjęcie transportu reemigrantów. Z powodu braku mieszkań reemigrantów wysłano do innych miast Pomorza Zachodniego.

SPRAWY ODRY

Odbudowujemy drogę wodną Śląsk-Szczecin

RUCH NA KANALE GLIWICKIM

Sezon żeglugowy na Kanale Gliwickim, łączącym śląskie zagłębie przemysłowe z Odrą i Szczecinem — rozpoczął się w tym roku bardzo późno, bo dopiero w końcu kwietnia zamiast — jak zazwyczaj — w marcu. Spowodowała to długa tegoroczna zima, w następstwie której woda w kanale zamrzła do głębokości 80 cm.

Obecnie ruch żeglugowy na kanale jest bardzo żywy. Sługuje się od godz. 6 rano do 10 wieczór. O ile w roku ub. przez kanał przechodziło 2—3 barki dziennie, to obecnie 30—35 barek. Wzrost jest więc bardzo znaczny i kanał jest wykorzystywany niemal do granic swych obecnych możliwości. Jedna komora służy w Łąbędziach jest bowiem zepsuta, w niektórych komorach są też uszkodzone elektryczne wrota.

ROBOTY INWESTYCYJNE W REJONIE KANAŁU GLIWICKIEGO

Państwowy Zarząd Wodny w Gliwicach dysponuje dwójkami kredytami, a mianowicie stosunkowo niewielkimi kredytami bieżącymi z normalnego budżetu, przeznaczonymi na zwykłą konserwację kanału, płace obsługi itp. — oraz kredytami inwestycyjnymi, dziesięciokrotnie większymi.

Rozpoczynające się obecnie roboty inwestycyjne mają na celu przede wszystkim odbudowę zniszczonych w czasie działań wojennych budynków przy śluzach, w których zamieszkiwali miejscowi pracownicy. Na każdej śluzie zatrudnionych jest 10—12 ludzi, którzy muszą mieć na miejscu mieszkania. Przyśpiesza się również do odbudowy hal maszynowych na śluzach. Przy pracach tych zatrudnionych jest 180 ludzi. Przyznane kredyty inwestycyjne wynoszą na razie 3 miliony zł, co jest sumą stosunkowo niewielką. Prawdopodobnie jednak kredyty te zostaną podwyższone.

ZBIORNIKI DLA REGULOWANIA WODY W KANALE GLIWICKIM

Miedzy Państwowym Zarządem Wodnym, a Rudzkim Zjednoczeniem Przemysłu Węglowego istnieje umowa, na mocy której Zjednoczenie wybiera w określonych miejscach potrzebne kopalniom wielkie ilości piasku, następnie zaś zakłada się tam zbiorniki, niezbędne do regulowania stanu wody w Kanale Gliwickim, łączącym zagłębie przemysłowe z Odrą. Umowa ta datuje się jeszcze z czasów przedwojennych, a choć obie umawiające się strony uległy w międzyczasie przeobrażeniom, przede wszystkim miejsce Niemców zajęli Polacy, to jednak umowa honorowana i wykonywana jest nadal, ponieważ jest korzystna dla obu stron. Kopalnie potrzebują piasku do zapełnienia pustych miejsc, powstających po wydobyciu węgla. Roboty, związane z wydobyciem piasku i budową zbiorników, prowadzone są w Rzeszycach i Pyskowicach, a są planowane na 12 lat.

SZKOŁA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Przy Dyrekcji Żeglugi na Odrze we Wrocławiu istnieje od lutego 1947 r. Szkoła Żeglugi Śródlądowej o typie zawodowym, do której przyjmuje się młodzież męską od 16 do 20-go roku życia po ukończeniu 7 klas szkoły po-

wszechnej. Nauka trwa 2 lata w 2 wydziałach: mechanicznym i nawigacyjnym. Nauka jest prowadzona w ten sposób, że przez 5 miesięcy wykłada się teorię, a następnie 5 miesięcy zdobyte wiadomości mają zastosowanie praktyczne.

Po ukończeniu szkoły wychowanek wydziału mechanicznego może być pomocnikiem maszynisty. Z nawigacyjnego wydziału wyjdzie jako wykwalifikowany marynarz, mogący szybciej od innych awansować na bosmana, sternika wreszcie kapitana.

Obecnie szkoła liczy 74 uczniów, którzy **pobierają naukę bezpłatnie**, a ponad to mają internat z całodziennym bezpłatnym wyżywieniem (4 razy dziennie), z którego korzysta 50 uczniów.

Szkoła Żeglugi Śródlądowej jest szkołą prywatną, którą całkowicie utrzymuje Żegluga na Odrze, dając na urządzenie szkoły, utrzymanie wraz z bursą 2.000.000 zł. Mimo wielu braków, które powoli znikają, szkoła prowadzona przez dyr. Gregorkiewicza utrzymana jest na wysokim poziomie, posiada dobrych wykładowców, a dla celów praktycznego szkolenia warsztaty mechaniczne oraz warsztaty reperacyjne, służące do pokazów.

ZAKUPILIŚMY NOWE HOŁOWNIKI W ANGLII I WE WŁOSZECH

Wrocławska Dyrekcja Żeglugi na Odrze zamówiła w Anglii 21 nowych holowników za sumę 13.000.000 guldenów holenderskich, co w przeliczeniu na naszą walutę wynosi około 1 miliarda złotych.

Poza tym zakupiono we Włoszech 6 używanych holowników w bardzo dobrym stanie. W tej chwili istnieje tylko duża trudność z dostarczeniem ich na miejsce. Trwają pertraktacje jaką drogą je przewieźć do miejsca przeznaczenia.

DUŻY RUCH NA ODRZE

Do portu szczecińskiego przybyło 5 barek z koksem.

Przesyłki koksu Odrą są nowością dla Szczecina. Dotychczas przez port w Szczecinie nie eksportowano jeszcze koksu.

Niezależnie od polskich barek przybywa stale duża ilość zestawów holowniczych do radzieckiej części portu. Ruch w porcie i na Odrze jest stosunkowo duży.

JAKIE TOWARY OTRZYMAMY PRZEZ SZCZECIN?

W najbliższym czasie ma nadejść do portu szczecińskiego transport około 20 barek, które przywiozą duże ilości nawozów sztucznych. Będą to sole potasowe, jakie otrzymujemy w ramach reparacji niemieckich.

Organizacje rolnicze zakupiły zagranicą również dla potrzeb naszego rolnictwa, które bardzo odczuwa brak nawozów sztucznych, 80 tysięcy ton tomasyny. Jedna czwarta tej ilości, a więc 20 tysięcy ton przejdzie przez Szczecin.

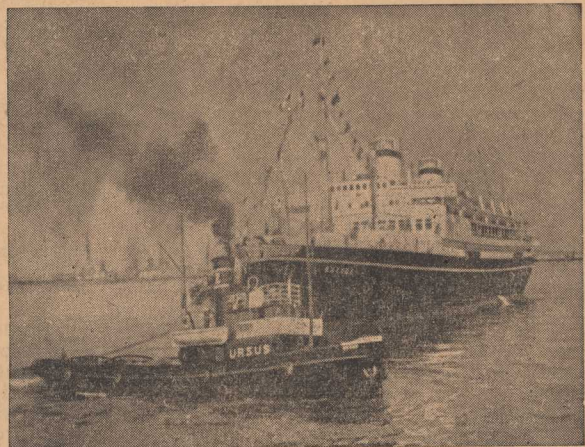
7 BAREK Z WĘGLEM

Do Szczecina przybył z Koźła zestaw 7 barek z węglem. Barki, które przywiozły łącznie 2185 tonn węgla. Holował holownik „Olawa”.

ŁADUNEK TOWARÓW DLA POZNANIA

Ruch barek na Odrze zwiększa się każdego dnia. Coraz więcej tych jednostek przybywa z węglem ze Śląska, a zaczynają już również odchodzić zestawy do Polski centralnej.

Ostatnio opuściła Szczecin barka „Warszawa”. Jest to jednostka motorowa, która zabrała na swój pokład 154 tonny parytów dla Poznania. Równocześnie dwie inne załadowały 404 tony chlorku magnezji dla Kostrzyna. Na przystani dalsze jednostki ładują nowe partie parytów dla Poznania.



Fragment z basenu pasażerskiego portu gdyńskiego

Na balii przez pustynię

POŻAR, GRAD I FOTOGRAFIE.

Jak wiemy ostatnio nawiedził nas istny dopust boży — klęska pożaru. Ta, która tam z plag polskich (nie egipskich) przyjęła zastraszające rozmiary. W wielu wypadkach przyczyną jej jest rozmyślne podpalenie, tak jak np. w wypadku podanym niemal przez wszystkie gazety codziennie łącznie z „Dziennikiem Zachodnim” z dnia 21 maja rb. Czytamy tam:

Próba sabotażu

Podpalenie mostu we Wrocławiu.

Ruch na linii Bazylea-Gdynia na kilka dni zatrzymany. WROCLAW (P.A.P.) — W nocy z dnia 18 na 19 bm. o godz. 2.00 — po przejeździe pociągu nieznanymi sprawcy podpalił most we Wrocławiu w dzielnicy Osobowice, przez który przebiega międzynarodowy pociąg Bazylea-Gdynia.

Dzięki natychmiastowej pomocy, konstrukcja mostu nie została uszkodzona przez pożar. Spaliły się jedynie rusztowania użyte do przesuwania przęseł na Odrze, podkłady oraz szyny...”

Mimo, że opinia publiczna ma pełne zaufanie do wiadomości pochodzących ze źródeł P.A.P.-u, trudno jest uwierzyć, że konstrukcja mostu nie została uszkodzona, skoro spaliły się rusztowania, podkłady i szyny. Czy z szyn nawet popiół nie pozostał?

Z dalszych doniesień prasy wynika, że klęski zawsze chodzą w parze. Oto „Robotnik” z dnia 22 maja br. z lekkim sercem podaje wzmiankę o takiej klęsce:

Grad wielkości laskowego orzecha spadł w Boernerowie.

„Wczoraj o godz. 11.00 spadł w Boernerowie gwałtowny grad wielkości laskowego orzecha. Gradobicie, które trwało czas dłuższy, poczyniło dość znaczne uszkodzenie wśród roślinności. Liście drzew podziurawione zostały jak rzeszota”.

Coprawda nie wiemy jaka jest flora w Boernerowie, lecz z powyższej enuncjacji wynika, że liście tamtejszych drzew muszą mieć conajmniej wielkość parasoli kąpielowych, aby mogły być podziurawione orzechami laskowymi jak rzeszota. Skłonniśmy raczej

TYGODNIK

Miasta Morskiego „SZCZECIN”

PRZEDSTAWICIELSTWO

na OKRĘG MORSKI

S O P O T

ul. Grunwaldzka 36a Tel. 5-21-36

Stonka ziemniaczana może zniszczyć uprawę ziemniaków

Przed rolnictwem całego kraju, a w szczególności Pomorza Zachodniego stoi poważne niebezpieczeństwo.

Stonka ziemniaczana, żarłoczny mały chrząszcz w swojej wędrówce z Ameryki dostał się do Europy, przeszedł już Francję i Niemcy, a od paru lat usadowił się nad Odrą po stronie niemieckiej.

Na terenie Polski zanotowano już 2 ogniska tego owada: w powiecie kieleckim w centrum

kraju i w pow. Krosno n/Odrą w województwie poznańskim. Jest prawdopodobne, że stonka jest również na terenie Pomorza Zachodniego.

Obecnie więc przez cały kraj idzie fala poszukiwań i unieszkodliwiania stonki. Kraj został podzielony na 3 strefy A, B i C oraz tereny ognisk. Dokładne poszukiwania trwają już od paru tygodni. Bierzcie w nich udział przede wszystkim młodzież szkolna, następnie

organizacje społeczne oraz aparat administracyjny, stworzony przy Min. Rolnictwa.

Na terenie Pomorza Zachodniego działa wojewódzki Komisarz Ochrony Roślin, którego zadaniem jest zmobilizowanie całego społeczeństwa do unieszkodliwiania groźnego owada.

Jak wielkie jest niebezpieczeństwo, które grozi naszemu rolnictwu, dowodzą cyfry, ilustrujące szkody, jakie wyrządza stonka. Według wieloletnich obliczeń czynionych zagrażającą straty w ziemniakach wynoszą około 30 procent normalnego zbioru — przy średnim uszkodzeniu liści. W terenach całkowicie opornych przez stonkę zdarzają się nawet kilkudziesięcio-kilometrowe obszary, gdzie liście krzaków ziemniaczanych są zupełnie objedzone. W tym wypadku plon ziemniaków całkowicie przepada.

Jeżeli akcja przeciwko stonce nie będzie dość energicznie u nas prowadzona, owad ten może się szybko rozmnożyć i zniszczyć wszystkie ziemniaki.

Wdniu 2 czerwca na terenie naszego województwa była prowadzona szeroka akcja poszukiwania stonki. Dokładne omówienie wyników odkładamy do następnego numeru.

Obecnie apelujemy do całego naszego społeczeństwa, aby wszelkie informacje o stonce niezwłocznie przekazywać do Stacji Ochrony Roślin w Szczecinie, lub do placówek Zw. Samopomocy Chłopskiej.

Jak wygląda stonka?

Jest to chrząszcz długości około 1 cm barwy żółto-różowej, o połyskującej pokrywce.

Charakterystyczną jego oznaką jest 10 podłużnych czarnych pasków na grzbiecie. Samica stonki składa kilkaset jaj, ułożonych zwykle na dolnej stronie liścia ziemniaczanego, w regularnych szeregach po 20—30 szt. Z jaj tych wylęgają się drobne larwy, które w miarę wzrastania stają się coraz żarłoczniejsze, pożerając nieraz całkowicie liście, a nawet łodygi krzaków ziemniaczanych. Te właśnie larwy stanowią dla ziemniaków największą groźbę.

A więc uwaga!

Kto znajdzie na polu ziemniaczanym małego chrząszcza, który na grzbiecie ma 10 czarnych pasków na żółtym tle, — albo znajdzie na odwrotnej stronie liścia ziemniaczanych grupy drobnych jajeczek, — niech niezwłocznie melduje o tym w Stacji Ochrony Roślin, lub w najbliższym urzędzie.

STANISŁAW SZYDŁOWSKI

Wczasy

Pytają mnie wokół,
już może x razy:
A pan?... Pan w tym roku
to dokąd na wczasy?...

— Ach, wczasy? Tak, czasem,
i owszem, nie powiem,
że myślę, że marzę
o swoim wczasowym.

O wczasach
się mówi,
o wczasach
się pisze,
na wczasy
jest passa
i hausse'a
uprost dzisiaj.

I ja, cóż, nie przeciw
skorzystać z tych wczasów.
Lecz powiem w sekrecie:
nie mam na to czasu.

Więc wszyscy od razu
w krzyż, mocno zdziwieni:
— „Co? Czasu?!“ — Tak, czasu.
Gdyż czas to... to — pieniądź.
Stąd Morał
Jaki stan twej kasy,
takie twoje wczasy.

„GRYF POMORSKI” ODZNAKA PAMIĄTKOWA POMORZA ZACHODNIEGO

W czerwcu ubiegłego roku została zorganizowana Wojewódzka Rada Narodowa w Szczecinie. Z okazji przypadającej obecnie rocznicy WRN. uchwalila statut pamiątkowej odznaki „Gryf Pomorski”, która będzie nadawana za zasługi na polu repolonizacji, odbudowy i zagospodarowania Pomorza Zachodniego.

Odnaka przedstawia gryfa w kolorze czerwonym na niebieskim tle, umieszczoną na piastowskiej tarczy. Całość ma wymiary 33×33 mm. Klasa pierwsza odznaki nadawana będzie tylko dostojnikom państwowym, klasa druga — obywatelom szczególnie zasłużonym. W klasie pierwszej tarcza piastowska jest złota, a w klasie drugiej — srebrna.

Wojewódzka Rada Narodowa jednogłośnie i wśród burzliwych oklasków uchwaliła pierwszą odznakę nadać Prezydentowi Bierutowi, za jego działalność dla Pomorza Zachodniego. Będzie to odznaka specjalna — ze złotym wawrzynem.

Prezydent Bierut zostanie zaproszony przez delegację WRN na uroczyste posiedzenie w dniu 29 czerwca, na którym wręczona mu będzie odznaka.

Według uchwalonego przez WRN statutu odznaki będzie ona nadawana na wniosek Prezydium WRN, lub na wniosek 12 radnych WRN. Prezydium powiatowych i miejskich Rad Narodowych będą mogły wnioski takie przysłać do Prezydium WRN lub stać się o poparcie przynajmniej 12 radnych WRN.

Odnaki będą wręczane corocznie na uroczystym posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Narodowej w rocznicę jej zorganizowania.

Matki udekorowane srebrnymi Krzyżami Zasługi

Z okazji Święta Matki przewodniczący Wojew. Rady Narodowej dr. Patek w imieniu Prezydenta Bieruta udekorował srebrnym Krzyżem Zasługi 2 matki. Obie udekorowane kobiety pochodzą z powiatu koszalińskiego, gdzie pracują na własnych gospodarstwach rolnych.

Sobieraj Maria — lat 47. Przyjechała na Pomorze Zachodnie z Mszczonowa pod Warszawą. Urodziła ona 11 dzieci, z których 8 żyje. Najstarsze dziecko ma 27 lat, a najmłodsze 3 lata.

Okuniewicz Jadwiga — lat 45 — repatriantka z wileńszczyzny. Urodziła 10 dzieci, z których 8 żyje. Najstarsze ma lat 28, — a najmłodsze 7 lat.

Odnaczone matki mimo ciężkiej pracy w gospodarstwie wyglądają młodo i czują się dobrze.



Oto Okuniewicz Jadwiga jedna z odznaczonych matek

Pierwsze firmy zgłosiły swój udział w szczecińskim „Pokazie”

Wśród sfer gospodarczych Pomorza Zachodniego „Pokazem Wzorów Wytwórczości Pomorza Zachodniego”. Szereg różnego rodzaju firm wszystkich trzech sektorów, jak również liczne organizacje i instytucje społeczne i gospodarcze już zarezerwowały dla siebie odpowiednie miejsca w gmachu „Pokazu”.

Pokaz, jak wiadomo, odbędzie się w gmachu Muzeum Morskiego przy Wałach Chrobrego. Dzięki pomocy Delegatury Rządu dla Spraw Wyrzeża, Szczecińskiej Dyrekcji Odbudowy i Biura Odbudowy Portu sprawa odpowiedniego przygotowania gmachu posuwa się również szybko naprzód. Specjalna komisja już zajęła się wyznaczeniem odpowiednich miejsc dla poszczególnych branż i sektorów życia gospodarczego.

Dalsze zgłoszenia — w celu zarezerwowania miejsca dla firm — przyjmuje Dyrekcja „Pokazu” codziennie od godz. 9—13 w gmachu Zarządu Miejskiego przy

Pl. Niezłomnych, III piętro, pokój Nr. 32. Zgłoszenia można również dokonać telefonicznie (tel. 750).

Jury zatwierdziło projekt plakatu „Pokazu”

W dniu 20 maja 1947 r. odbyło się posiedzenie Komitetu Organizacyjnego „Pokazu Wzorów Wytwórczości Pomorza Zachodniego”, na którym rozpatrzone prace, jakie wpłynęły na konkurs plakatu. Ogółem wpłynęło 8 projektów.

W wyniku narady postanowiono zakupić za 10 tysięcy złotych pracę arch. J. Świdlińskiego i dwie nagrody pocieszenia po 3 tysiące złotych przyznano pp. Wróblowi Bolesławowi i Karbowskiej Janinie.

Nagrodzony projekt przedstawia fragment Wałów Chrobrego z gmachem Muzeum Morskiego i Urzędu Wojewódzkiego. Ponad zabudowaniami wznosi się szczeciński „Gryf”, a na Odrze płynie „Dar Pomorza”.

uwierzyć, że Boernerowska roślinność niczem się nie różni od roślinności pozostałych części kraju, natomiast autor tej wzmianki znajdował się zapewne na miejscu wypadku z nieosiągniętą głową.

Dziwnym zbiegiem okoliczności obok tych kłesk, wypadło omówić sprawę handlu. Po prostu przypadek. Tym razem chodzi o skromną matkę propagandy — reklamę. Otóż tętniące chaotycznym natłokiem wieści „Życie Warszawy” umieściło taką dowcipną reklamę:

Gdzie kupić najtaniej?
Wskazujemy
uczciwych
kupców
wewnątrz numeru.

Mimo, że z całą sumiennością zaglądałmsy do wnętrza „Życia Warszawy” nie znaleźliśmy tam ani jednego kupca, nawet porzuconej chusteczki do nosa. Zapytujemy przerażeni: Czyżby w Polsce nie było ani jednego uczciwego kupca? Redakcja „Życia Warszawy”! rozwijaj wzrastające w nas wątpliwości i przyslij nam wewnątrz waszego pisma chociaż jednego uczciwego kupca.

Oprócz zadziwiającej formy redagowania reklam „Życie Warszawy” zamieściło w tymże numerze bar-

dziej zadziwiającą fotografię z równie oryginalnym podpisem. Otóż widzimy tam piękną niewiastę, polewającą bliżej nieokreślony gatunek krzewów. Podpis pod zdjęciem jest następujący:

„Fragment ogrodu działkowego Towarzystwa Ogródków Rodzinnych na Żoliborzu, który decyzją BOS-u ma ulec likwidacji. Na działce należącej do ob. Mi-czyńskiej zajęta jest polewaniem kwiatów ob. Stanisława Pawlicka.

Pozwalamy sobie zauważyć, że nie warto chyba likwidować Żoliborza dla zwykłych zachcianek. Jeżeli jednak jest to pomyłka stylistyczna, a fragmentem tego ogródka jest ob. Stanisława Pawlicka to warszawskie BOS będzie miało prawdopodobnie duże trudności z tą zamierzaną likwidacją.

I jeszcze jedno: może redakcja „Życia Warszawy” zechce nam powiedzieć kogo spotkamy o święcie, patrząc na fotografię przedstawiającą kilka niezdecydowanych plam i zaopatrzoną wyraźnym napisem:

„Spotkamy was o święcie”.

Kaktus.

SPRAWY PORTOWE

Co się dzieje w Kołobrzegu?

WĘDZARNIE RYB DO ZAJĘCIA

Zasadniczym zagadnieniem rozwoju miasta i portu kołobrzesckiego jest odbudowa przemysłu rybnego. W tej chwili w Kołobrzegu znajdują się już dwa przedsiębiorstwa zajmujące się wędzeniem ryb. Jest to wędzarnia Pomorskiego Przem. Rybnego i wędzarnia „Społem”. Łącznie obydwie te placówki posiadają 15 pieców i mogą przerobić około 100 ton surowca mies.

Niezależnie od wyżej wymienionych placówek znajdują się w Kołobrzegu jeszcze 4 wędzarnie niezajęte. Posiadają one łącznie 15 pieców, w których można przeprowadzić około 90 ton ryb miesięcznie.

W Kołobrzegu znajdują się również fabryki konserw i przetworów rybnych, niestety w stanie dość poważnie zdewastowanym. W odbudowie tych placówek ma się zaangażować spółdzielczość. „Społem” przewiduje w swych planach odbudowę dwu wytwórni konserw, które będą mogły przetwarzać miesięcznie około 100 ton surowca rybnego.

Spółdzielczość zajmie się również sprawą rozprawienia ryb po terenie. Zagadnienie to jest niebawem ważne, bowiem jak dotychczas handel rybami poważnie szwankował. Dużą trudnością jest tu brak odpowiedniej ilości wagonów-chłodzi, fabryk lodu, doświadczonych fachowców z tego zakresu i t.p.

BAZA DLA 120 KUTRÓW

W ciągu najbliższego 5-lecia Kołobrzeg ma się stać jednym z najważniejszych portów rybackich polskiego wybrzeża. Rybacy tego rejonu mają otrzymać około 120 kutrów, przy pomocy których będą mogli przeprowadzać połowy na Bałtyku. W porcie rybackim w Kołobrzegu przeprowadzone zostaną odpowiednie inwestycje, umożliwiające stworzenie tak poważnej bazy rybackiej.

Oczyszczanie nadbrzeży w porcie szczecińskim

W związku ze wzmożonym ruchem, jaki od mniej więcej 6 tygodni panuje w porcie szczecińskim władze portowe postanowiły oczyścić dalsze odcinki nadbrzeży, by umożliwić przybijanie do nich statków, które wchodziły do portu. Przeprowadzenie tych prac jest tym więcej konieczne, że port szczeciński ma wg. planów przeladowywać przeszło 100 tysięcy tonn miesięcznie samego węgla, a tymczasem w chwili obecnej przeładunek wynosi zaledwie około 30 tys. tonn w pierwszej dekadzie maja załadowano na statki nieco ponad 10 tysięcy tonn węgla).

By osiągnąć właściwe wyniki uruchomiono dźwigi i nowe punkty przeładunkowe. Ostatnio uruchomiono dźwigi na terenie dawniejszej stoczni Odra oraz przy Arsenale. W miesiącu sierpniu uruchomione mają być dalsze dźwigi, które pozwolą na zwiększenie przeładunku o co najmniej kilkanaście tysięcy tonn.

Ponieważ do portu zawija już obecnie duża ilość statków równocześnie, władze portowe rozpoczęły

Uruchomienie stoczni „Gryf”

Po wielomiesięcznych pracach została uruchomiona już w pełni w Szczecinie przez Zjednoczenie Stoczni Polskich stocznia „Gryf”. W ostatnim czasie przeprowadzone zostały liczne prace elektroinstalacyjne w spawalni, silnikowni i kadłubowni. Oszkono również kadłubownię i odbudowano 4 tory na pochylni.

Stocznia otrzymała już pierwsze zamówienia na remonty, a nawet na małych jednostkach przeprowadzono drobne naprawy. Sposzczono więc na wodę motorówkę i jedną wyremontowano oraz naprawiono kadłub promu. Doprowadzono również do porządku tabor łodziowy stoczni.

Stocznie rybackie przy pracy

Na obszarze polskiego Wybrzeża mamy już czynnych 9 stoczni rybackich. Znajdują się one w Gdańsku Stogach, w Gdyni, Lebie, Uście, Derlowie, Kołobrzegu, Dziwnowie, Świnoujściu i Nowym Warpnie. W ciągu maja stocznie wykonały trzy kutry rybackie, a rozpoczęły budowę 38 kutrów. Ukończono budowę 11 łodzi. 12 łodzi znajduje się w stadium budowy. Ponad to stocznie remontują 11 kutrów (24 kutry zakończyły remont).

Wszystkie stocznie wykonały plan robót w 100%, jedynie stocznia w Nowym Warpnie z powodu przerw w dostawie energii elektrycznej wykonała 90% planu, podobnie jak stocznia w Uście. Dzięki pracy stoczni rybackiej stan taboru rybackiego tak ilościowy jak i jakościowy jest znacznie lepszy niż przed wojną.

ROZWÓJ RYBOŁÓWSTWA PRZYBRZEŻNEGO

Rybacy, którzy osiedlają się w Kołobrzegu mają naturalnie wielkie zapotrzebowanie na tabor i sprzęt rybacki. By temu brakowi zapobiec, rybacy kołobrzescy mają otrzymać jeszcze w tym roku 20 łodzi. Przewiduje się, że rybacy otrzymają 12 łodzi motorowych, a resztę stanowią będą łodzie wiosłowe.

W Kołobrzegu powstaje również stocznia łodzi rybackich. Stocznia ta będzie stosunkowo poważną jak na nasze warunki jednostką i nastawioną będzie na produkcję wyłącznie seryjną. Stocznia kołobrzescza w ciągu trzech lat wyposaży naszych rybaków w odpowiednią ilość łodzi wiosłowych.

FABRYKA SIECI RYBACKICH

W dziedzinie spraw rybackich została załatwiona sprawa przeniesienia do Kołobrzegu fabryki sieci z Kniżnia nad Drawą.

Kołobrzeg wizytowany był niedawno przez przedstawicieli Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża, Dyrekcji Odbudowy i Urzędu Wojewódzkiego; na skutek starań Komisji przyznano Kołobrzegowi na rok bieżący 5,5 mil. zł kredytów na remont domków i mieszkań rybackich oraz na uruchomienie Domu Rybaka, w którym będzie się mieścił ośrodek szkoleniowy.

Ostatnio odbył się w Kołobrzegu kurs rybacki, ukończony przez 26 uczestników. W najbliższym czasie do Kołobrzegu przybędzie kilka dalszych kutrów.

Ponieważ liczba kutrów jest już dość duża, Centrala Produktów Naftowych uruchomi stację bunkrową.

Oczyszczanie nadbrzeża na przestrzeni około 8 km., by umożliwić przybijanie statków do nadbrzeży. Chodzi przede wszystkim o usunięcie wraków i innych przeszkód, uniemożliwiających spokojne manewrowanie w porcie. Przy pracach tych zatrudnione są trzy grupy nurków. Przy nadbrzeżu pasażerskim pracują dwie ekipy nurków GAL-u, a przy nadbrzeżu „Huk” ekipa Biura Odbudowy Portu. Ekipy posiadają do swej dyspozycji odpowiedni tabor pływający, który składa się z dwu 30 tonnowych dźwigów pływających z motorpompami dla wylączania wody z zanurzonych jednostek pływających.

Prace te są przewidziane na długi okres czasu. Przyczynia się one do usprawnienia żeglugi na terenie portu, a tym samym również do zwiększenia przeładunku.

Prace sondażowe w porcie swinoujskim

Do Świnoujścia przybyła ekipa sondażowa Urzędu Morskiego ze Szczecina, której zadaniem jest przeprowadzenie pomiarów głębokości portu w Świnoujściu. Pierwsze prace będą przeprowadzone przy stacji bunkrowej. Chodzi o zbadanie, jakie statki mogą przybijać do tego nadbrzeża dla zabrania węgla bunkrowego.

W najbliższym czasie Świnoujście spodziewa się zwiększonego ruchu statków. W tym celu czyni się szereg przygotowań, remontuje się dźwigi i nadbrzeża, organizuje się nowe placówki nawigacyjne itp.

TRZECI PONIEMIECKI HOŁOWNIK

W ostatnich dniach w Gdyni jako jednostka przejęta przez polską komisję od władz radzieckich z tytułu 10 proc. udziału tonażu poniemieckiego został przekazany GAL-owi Wydziałowi Ratowniczo-Holownicemu poniemiecki holownik „Stratman” (Nex Storm), który obecnie otrzymał nazwę „Cyklop”. Holownik „Cyklop” został zbudowany w 1907 r. w Hamburgu. Jego tonaż wynosi 101,9 BRT, 36,3 NRT, długość 24,34 m, szerokość 5,76 m, zanurzenie 3,36 m, siła maszyn 480 KM.

„OPOLE” i „OLSZTYN”

W ramach polskiego udziału w podziale floty niemieckiej przekazano w Gdyni GAL-owi przez władze

Akcja osiedleńcza na Wybrzeżu

Akcja osiedleńcza na Wybrzeżu w ostatnim okresie bardzo się ożywiła. Do Słupska przybyło 8 transportów osadników z Polski centralnej w ilości 3.300 osób. Są to rolnicy zapatrzeni w inwentarz żywy i martwy. Zasilenie Słupska i okolicy w tak pokąźną ilość rąk roboczych i inwentarza żywego dodatnio wpłynęło na podniesienie stanu gospodarczego tej części wybrzeża polskiego.

W tych dniach odeszły ze Słupska transporty Niemców obejmujące 3 tysiące osób. Reszta Niemców w ilości jeszcze 7 tysięcy odeszła do końca bieżącego miesiąca.

18 WAGONÓW URZĄDZEŃ CHŁODNICZYCH

W ramach dostaw UNRRA w ostatnich dniach Generalny Inspektor Rybołówstwa Morskiego otrzymał 18 wagonów urządzeń chłodniczych i 9 wagonów zespołów chłodniczych do przewożenia ryb. Każdy zespół obejmuje 5 wagonów rozmieszczonych na platformie, z których 1 chłodniczy ochładza 4 pozostałe — rybne. Ponadto otrzymano urządzenia do sklepów rybnych jak lodówki itd., oraz części wieży chłodniczej do budującej się chłodni rybnej w Gdyni. Ponadto GIRM otrzymał z zamówień krajowych większą partię (2 wagonów) pływaków do sieci rybackich.

PAROWOZY z AMERYKI DLA POLSKI

W lipcu br. nadejdzie do polskich portów pierwsza partia nowozakupionych parowozów ze Stanów Zjednoczonych. Są to parowozy ciężkiego typu nieznanego dotychczas w Europie. Dostosowane one będą do polskich warunków technicznych i użyte na magistrali węglowej Śląsk — porty ujścia Wisły.

„NEPTUNIA” — NOWY TRAWLER SZKOŁY RYBACKIEJ

Polska zakupiła w Anglii trawler motorowy „Neptunia”, który powiększył tabor rybacki. Z powodu awarii, jaka spotkała go w drodze z Anglii do Polski, trawler przed rozpoczęciem swych połowów dalekomorskich na Morzu Północnym przekazany został na stocznia Nr 13 w Gdyni celem dokonania napraw. „Neptunia” służyć będzie uczniom szkoły rybackiej w rejsach szkoleniowych.

GDYNIA ODCZUWA NADAL BRAK MAGAZYNÓW

Port gdyniński przy zwiększonym ruchu towarowym nadal odczuwa brak magazynów. Szereg towarów wyładuje się na nadbrzeżach. Ponieważ przedłuża to znacznie wyladunek towarów, jak również podraża jego koszt, gospodarka powierzchnią magazynową w porcie powinna być jak najszybciej usprawniona. Czynniki decydujące o rozdziale powinny przyspieszyć odesłanie towarów magazynowych w głąb kraju.

WŁOSKIE STATKI PRZYBĘDĄ DO ŚWINOUJŚCIA

Włochy postanowiły zakupić od Polski większą ilość węgla. Ponieważ jednakże po węgiel ten mają przychodzić statki o dużym zanurzeniu, których nie mógłby przyjmować zamulony port w Szczecinie rozważa się możliwości załadowywania węgla w porcie swinoujskim.

Sprawa przystosowania do tych celów portu w Świnoujściu jest stosunkowo mało skomplikowana. Należy tylko przeprowadzić odpowiednie prace związane z oczyszczeniem wybrzeża i skierować do Świnoujścia barki z węglem poprzez Zalew Szczeciński. W porcie już są montowane dźwigi, które będą mogły dokonywać przeładunku z barek wprost na statki. Prace sondażowe również już rozpoczęto. Prowadzi je ekipa Urzędu Morskiego ze Szczecina.

Nowe polskie statki

radzieckie niemiecki statek towarowy „Oldendorf”, który ostatnio pływał pod banderą radziecką pod nazwą „Omsk”.

Statek, który otrzymał nazwę „Opole” należy do klasy konstrukcji seryjnej Hansa o tonażu 1.923 BRT. i 3.200 DWT. Zbudowany on został w stoczni Burmeister i Wein w roku 1944.

Statek posiada 85 mtr. długości, 13,5 szerokości i dwa pokłady. Wyposażony w napęd parowy, który nadaje mu szybkość przeciętną 10 węzłów. Dowódcą statku został kpt. z. w. Lewandowski.

Jako 10 jednostkę przekazano nam niemiecki statek towarowy „Inkentrum”, który ostatnio pływał pod nazwą „Teodoja”. Statkowi nadano nazwę „Olsztyn”. Przy identycznym tonażu jak s/s „Opole”, s/s „Olsztyn” posiada długość 91,8 mtr. i szerokość 13,5 mtr. przy zanurzeniu 5,7 mtr. Kapitanem statku, który przechodzi w najbliższym czasie na remont w stoczni w Gdyni, został kpt. z. w. Bolesław Mikszta.

ROMAN LASKIEWICZ

Spółdzielnie czynnikiem postępu wsi

Nawet dziś, kiedy ruch spółdzielczy zatacza coraz szersze kręgi, warto zadać sobie pytanie, czy spółdzielnie są na wsi popularne, to znaczy, czy wieś w masie swojej uważa spółdzielnie za potrzebne i celowe.

Niemniej ciekawe będzie pytanie drugie.

Jeżeli spółdzielnia jest potrzebna, to jaką rolę jej wyznaczamy — co ona ma do spełnienia.

Wszyscy zgodzimy się, że zainteresowanie spółdzielczością na wsi jest, a nawet zwiększa się powoli. Zainteresowanie to jednak jest najczęściej bierne, to znaczy ludzie interesują się niby tą spółdzielnią, ciekawi są nawet wyniku jej pracy. Robi się to jednak tak jakoś od niechcenia, na zimno, czasem dla mody. To oznacza, że zainteresowanie wsi dla spółdzielni nie jest czynne, nie jest takie, jakie np. obserwujemy w stosunku chłopca do własnego zagonu ziemi. Chłop interesuje się ziemią czynnie, bo ją zna i wie, że mu jest bardzo potrzebna.

Wyjaśnienie zatem, jakie zadania ma spełnić spółdzielnia na wsi, pozwoli ją poznać, uznać za istotnie potrzebną, a gdy to się stanie, będzie można mówić o czynnym zainteresowaniu spółdzielczością ze strony wsi.

Otóż bardzo znaczna większość członków spółdzielni wiejskich (a miejskich również) myśli o spółdzielni mniej więcej tak — spółdzielnia to taki wspólny sklepik, który ma dostarczyć członkom i nieczłonkom tanie towary i jakieś tam, nie wiadomo skąd brane, przydziały. W żądaniu tym idą często tak daleko, że nie uznają koniecznych wydatków na koszty prowadzenia spółdzielni, jak również nie uznają potrzeby dorabiania się spółdzielni. Ten sklepik o jednym sklepowym i o ustalonej zgrubsza ilości towarów może sobie istnieć bez zmiany. Taki właśnie punkcik drobny nie podlegający zmianom i jako taki nie wpływający na otoczenie przyzwyczajony wieś do jego istnienia, opatrzy się i zajmie się innymi „pożytecznymi” sprawami. A sklep spółdzielczy, ten punkcik nieruchomy będzie istniał bez zwracania dalszej na siebie uwagi.

Niestety, większość naszych spółdzielni wiejskich to takie drobne nieruchome punkciki, obok których lub nad którymi przepływa życie.

Mało jeszcze jest na wsi takich ludzi, którzy właściwie rozumieją zadania spółdzielni. Ci myślą tak:

Sklep spółdzielni to dopiero początek (załóżek). Ma on rzeczywiście dostarczać możliwie najlepszy i niedrogi towar z uwzględnieniem wszelkich następujących rzeczy:

1. Co roku należy pozostawić część nadwyżki na powiększenie sklepu (zwiększenie funduszu spółdzielni);
2. część nadwyżek spółdzielni przy końcu roku należy przeznaczyć na zwroty od zakupów członkom. Im kto więcej w roku kupił, tym większe dać mu zwroty.

Dalszym etapem rozwoju spółdzielni będzie dążenie do otwarcia własnej piekarni. Dochody ze sklepu i piekarni być może przyczynią się i to dość szybko do powstania np. masarni. Te trzy gałęzie w tempie jeszcze szybszym pozwolą wyrosnąć gałęzi czwartej (np. cegielni polowej lub betoniarni).

Możnaby tak dalej snuć i dodawać nowe gałęzie gospodarki spółdzielni, lecz przykłady powyższe wystarczą do zrozumienia istoty rzeczy.

Tak widziana spółdzielnia jest bardzo podobna do drzewa, które rośnie, puszcza coraz to nowe pędy i głębiej wrasta korzeniami w glebę wsi, w głębie serc ludzkich.

A teraz pytanie, gdzie jest koniec rozwoju spółdzielni, kiedy wzrost jej się zakończy.

Wtedy, oczywiście, gdy zaspokoili wszystkie potrzeby wsi. Potrzeby te w miarę wzrostu dobrobytu i urządzeń gospodarczych na wsi będą również wzrastać. Myślę więc, że dobrze prowadzona spółdzielnia może i powinna rozwijać się stale.

Pomyślimy, ile wieś zyska cennych godzin, gdy jej mieszkańcy będą mogli prawie wszystkie potrzebne im rzeczy kupić u siebie, gdy w ważniejszych sprawach jeździć będą do miasta

własną ciężarówką spółdzielczą — szybko i tanio — miast marnować swój drogi czas i czas sprężajki; jak podniesie się zdrowotność wsi, gdy powstaną łaźnie spółdzielcze, jak wiele czasu zyska gospodyni, gdy będzie mogła wymienić zboże na chleb świeży i zdrowy w spółdzielczej piekarni, lub siemie czy rzepak — na olej w olejarni spółdzielni itp.

To wszystko oznacza, że wieś weźmie handel detaliczny i mały przemysł rolniczy w swoje ręce, wieś wyglądem swym i poziomem życia zbliży się do miast.

Czy takie zmiany na wsi są potrzebne?

Zgodzicie się wszyscy, że tak.

A teraz najważniejsze pytanie.

Skąd na to wszystko wziąć pieniądze?

Napewno nikt nam nie da, bo przecież wszystkie wsie tych pieniędzy również jak wy potrzebują. Wy sami musicie dać pieniądze.

BRACIA SPÓŁDZIELCY!

Niedawno otrzymały Wasze Spółdzielnie okólnik Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P., który między innymi ważnymi sprawami naszego spółdzielczego życia, omawia również sprawę dwutygodnika „Szczecin”, pisma spółdzielczego i jedynego czasopisma na Pomorzu Zachodnim. Nie chcemy tu twierdzić, że sprawa naszego pisma i jego egzystencji jest ze wszystkich innych zagadnień bieżących najważniejsza, ale chcemy zwrócić uwagę na jej znaczenie i należałoby ocenić.

Jest nas spółdzielców dużo w dzisiejszej Polsce i dużo jest nas na Pomorzu Zachodnim. Mamy wspólne sprawy, pytania, zagadnienia. Jak się porozumiemy, by je rozwiązać, jeśli nie za pomocą organu, na którego łamach o mówić się interesujące nas zagadnienia ideowo i praktyczno-spółdzielcze, oraz ważne sprawy polskiej rzeczywistości w ogóle, a przede wszystkim na Pomorzu Zachodnim. Ambicją naszą powinno być posiadanie własnego pisma wyrażającego przed szerszym ogółem naszą opinię. Czy nie stać nas spółdzielców na to? Czy będziemy się bać wysiłku potrzebnego do utrzymania własnego pisma?

Grono ludzi, którzy podjęli się tej pracy już dawno się znalazło i pracuje uparcie; nowych współpracowników zawsze z otwartymi ramio-

ma. Lecz jak to zrobić, boć przecież nikt nie sprzeda swego gospodarstwa, by następnie wielkie sumy wpłacić na spółdzielnię.

Odpowiedź na to pytanie wyniknie z poniższej przedstawionej obliczenia.

Przyjmijmy, że przeciętna rodzina zakupuje w różnych sklepach (miejskich i wiejskich) za 2.000 zł na miesiąc czyli rocznie za 24.000 zł. Przeciętna wieś około (500 rodzin) zakupi w ciągu roku za 12 milionów złotych, powiedzmy okragło 10 milionów.

Przeciętny czysty zarobek, po potrąceniu kosztów prowadzenia i innych, wyniesie, skromnie licząc 5 proc., co od sumy 10.000.000 zł stanowi zł. 500.000. Z tego jakaś połowa (250.000 zł.) pójdzie na zwroty od zakupów i podatek dochodowy. Pozostała suma zł. 250.000 może być użyta na uruchomienie nowej gałęzi gospodarki spółdzielni.

Tak, to byłoby, gdyby wszyscy mieszkańcy wsi byli członkami spółdzielni i tylko w spółdzielni czynili zakupy.

nami przyjmie do swej gromady. Chętnych do pracy nie brak. Lecz chęć ofiarowania pracy i wysiłku to jeszcze nie wszystko co potrzeba dla utrzymania pisma. My orientujący się dobrze w zagadnieniach gospodarczych wiemy, że do rozwinięcia działalności gospodarczej oprócz czynnika pracy niezbędny jest czynnik kapitału. Tego kapitału składającego się z małych częste dostarczają każdemu czasopismu abonenci. Tymi abonentami macie być Wy, wszyscy spółdzielcy jak jeden. Do spółdzielni Waszych wysyłamy od pewnego czasu tygodnik „Szczecin” dla Was. Bardzo wiele spółdzielni dotychczas nie wpłaciło prenumeraty. Pamiętajcie o tym! Wasz wysiłek raz na rok, lub na pół roku (w najgorszym wypadku co miesiąc po 20 zł) pozwoli nam utrzymać jedyną na Pomorzu Zachodnim czasopismo i jedyną pismo spółdzielcze. Nie zapominajcie sami o wpłaceniu prenumeraty i jednajcie nam innych. Każdy, kto zjedna dla swego spółdzielczego pisma 10 abonentów otrzyma premię w postaci znanego, bogato ilustrowanego albumu pt. „Zabytki Piastowskiego Szczecina”. Premia naprawdę warta tak niewielkiego trudu.

Zatem Bracia Spółdzielcy do pracy! Oczekujemy Waszych zamówień. Albumy czekają. Administracja Tygodnika Szczecin

Widmo zagłady i wizja Stanów Zjednoczonych Świata *)

„Godność człowieka polega na tym, że jest przywilejem istoty rozumnej”. To motto wyjaśnia założenia, przesłanki rozumowania i ostateczne cele książki inż. Maciejewskiego. Rozwój rozumu ludzkiego stworzył pojęcie godności ludzkiej i hitlerowskie pojęcie rasizmu, człowiek stworzył nagrodę Nobla i wynalazł dynamit; rozum człowieka poświęcać każe jedno życie dla ratowania drugiego — i ten sam rozum bierze na siebie odpowiedzialność za raz po raz wybuchające masakry wojenne. Człowiek może być dobroczyńcą i zbrodniarzem. Czym będzie, zależy to tylko od jego rozumnej woli.

Ten dogłębny humanizm pozwala autorowi wierzyć, że na fundamencie człowieka da się wznieść nową przyszłość ludzkości. Drogę do niej zamyka jeszcze wojna, którą musi rozegrać, jeśli nie chce ulec zagładzie — jest to wojna wojnie. Maciejewski wykazuje, że właściwie cała cywilizacja doprowadziła człowieka od maczugi do bomby atomowej, a te zdobycze ducha, które poczynił na drodze rozwoju kultury materialnej, pozostały daleko w tyle za zdobyczami technicznymi. I oto po ostatniej wojnie stanęliśmy na stosie trupów, wśród grozy zniszczenia, przytłoczeni ogromem wydatków wojennych, — stwierdzając, że nie potrafiliśmy zmienić samych siebie. Wzrost techniki przy pierwotności psychiki ludzkiej zagraża istnieniu całej ludzkości.

Dziś wszak utopijnymi marzeniami wydają się nam propozycje wychowania nowego człowieka w jakiejś Akademii Nauk Współżycia Ludzkiego, obalenie słupów granicznych, wprowadzenie międzynarodowego języka, hu-

manitaryzacji socjotechniki, oparcia wszelkiego wartościowania na międzynarodowym pieniądzu: pracy.

A jednak sprawy te nie mogą pozostać marzeniami.

Z ducha pacyfizmu wyrósł książka „Uwaga! nadchodzi”. Nie jest jednak książką oportunistyczną. Wzywa do walki o nowy światopogląd, o zrewidowany stosunek człowieka do człowieka, by ten nie potrzebował już drzew, że pewnego dnia zginie pod gradem bomb.

Możnaby nie zgadzać się z autorem, co do bezwzględnej bezwartościowości wojen. Wojny krwawe, rewolucja francuska, powstania narodowe — zapoczątkowały przecież, mimo zniszczeń, liczne zmiany duchowe, wzbogacające kulturę duchową narodu i ludzkości. Wojna wypowiedziana wojnie jest tylko dalszą konsekwencją dążenia, do wprowadzenia Stanów Zjednoczonych Świata.

Tą wizją zamyka się książka inż. Maciejewskiego, wyraz myśli i tęsknot człowieka, szukającego pełnej szczęśliwości, demokracji ducha, i dążącego do realizacji trzech zasadniczych haseł przyszłości: Człowiek, Praca i Pokój. Co wart byłby człowiek, żyjący bez celów dlatego tylko, że nakreślone — narazie przynajmniej — należą do sfery marzeń? Dobrze więc, że autor podsuwa czytelnikowi te myśli, sięgając w ten sposób ziarno, którego plon zbiorą kiedyś pokolenia.

W. L.

*) Józef Maciejewski „Uwaga! nadchodzi”. Szczecin 1947. Nakł. Sp. Wyd. „Zryw” w Bydgoszczy z 12 rys. A. Kondratskiego.

SPÓŁDZIELCZOŚĆ POMORZA ZACHODNIEGO

Spółdzielczość szczecińska w walce z drożyzną i spekulacją

Z inicjatywy władz okręgowych „Społem” i Związku Rewizyjnego spółdzielni odbyła się w dniu 31 maja br. w Szczecinie konferencja kierowników wojewódzkich oddziałów „Społem” oraz miejscowych większych spółdzielni w sprawie zapobieżenia szerzącej się drożyznie i spekulacji. W konferencji tej wzięli udział także w charakterze gości przedstawiciele Wyzd. Apr. i Handlu, delegatury C.U.P. i inni.

Po złożonych sprawozdaniach z bieżącej sytuacji przez kierowników oddziałów rolniczych i spożywczego „Społem” oraz ożywionej dyskusji na wniosek del. Zarządu „Społem” ob. Wł. Sieniawskiego zgromadzeni licznie spółdzielcy uchwalili nast. rezolucję:

1. Zebrani widzą poprawę sytuacji gospodarczej i możliwości skutecznego zwalczania spekulacji w zgodnym wysiłku całego ruchu spółdzielczego i w harmonijnym współdziałaniu z aparatem państwowym i samorządowym oraz ze Związkami Zawodowymi.

2. Każda Spółdzielnia Rolniczo - Handlowa i Samopomocy Chłopskiej powinna w tym zakresie wzmocnić akcję skupu zboża i innych ziemiopłodów i postawić je do dyspozycji aprowizacji, podporządkowując się ogólnej polityce zbożowej państwa i dyrektywom Centrali Spółdzielczej (na terenie województwa okręgowemu działającemu młynarskiemu).

3. Każda spółdzielnia spożywcza musi świadomie oddziaływać na rynek przez niskie i słuszne ceny, zadowalając się godziwą i drobną marżą, rozbudowując jednocześnie swój aparat dystrybucyjny w skali dostępnej dla najszerszych mas.

4. Wszystkie spółdzielnie umacniają swoje podstawy organizacyjno - gospodarcze przez rozwinięcie intensywniej akcji werbowania członków zmierzającą w kierunku powiększenia zorganizowanego rynku.

5. Wszystkie hurtownie i podhurtownie spółdzielcze rozprowadzają zboże, mąkę, masło, jaja, materiały włókiennicze — tylko na rynek spółdzielczy, a więc placówkę związkową — spółdzielniom, spółdzielnie — członkom spółdzielni, niedopuszczając do przedostania się tych towarów do rąk spekulantów.

6. Kierownicy organizacji gospodarczo - spółdzielczych uświadamiają swoich pracowników, że zwiększenie wydajności pracy, a tym samym wzrost produkcji i zaopatrzenia mas pracujących jest najważniejszą drogą przezwyciężenia trudności gospodarczych i wzrostu dochodu.

Apeluje się do kierowników placówek spółdzielczych, aby na okres miesiąca czerwca i lipca br. stali bez przerwy na stanowisku, urlopy swoje przesuwając na inny miesiąc.

ZAPISY DO LICEUM SPÓŁDZIELCZEGO W SZCZECINIE

W związku z powstającym w Szczecinie Liceum Spółdzielczych przyjmowane są zapisy na rok 1947/48 do I kl. licealnej.

Kandydaci, mający ukończoną 4 kl. gimnazjalną mogą się zgłaszać w Związku Rewizyjnym Spółdzielni R. P. Dział Społeczno - Wychowawczy w Szczecinie, ul. Z. Felczaka 17.

Dla zamieszkańców przy liceum uruchomiony będzie internat.

Półroczna odprawa Zarządów Kół Polskiego Związku b. Więźniów Politycznych Okręgu Szczecińskiego

W dniu 15 czerwca o godz. 10-tej odbędzie się odprawa delegowanych członków Zarządów Kół P. Z. b. W. P. naszego Okręgu. W odprawie zapowiedzieli udział delegaci Zarządu Głównego z W-wy Rady Opieki Społecznej i Naczelnej Dyrekcji Centrali Handlu Detalicznego.

Okresowe obrady przyczynia się w wysokim stopniu do usprawnienia życia organizacyjnego, jak również działalności gospodarczej CHD oraz oczekiwanej Opieki Społecznej.

Odprawę poprzedzi posiedzenie plenum Zarządu Okręgu.

Stawienie członków Zarządu Okręgu jak również delegatów Zarządu — obowiązkowe.

7. Centralne organizacje gospodarczo - spółdzielcze wojew. szczecińskiego polecają natychmiast podległym swoim placówkom zorganizowanie narad przedstawicieli spółdzielni wspólnie z przedstawicielami Wydziałów Aproprowizacji i Związków Zawodowych w sprawie uzgodnienia wspólnych wysiłków w kierunku walki z drożyzną.

DOBRY ROZWÓJ SP. SP. „ROBOTNIK”

Placówka ta liczy już 2 tys. członków

W Szczecinie odbyło się ostatnio doroczne walne zgromadzenie spółdzielni spożywców „Robotnik”. W wypełnionej po brzegi sali Woj. Rady Narodowej zgromadziło się ponad 700 członków. Obrady zajął prezes Rady Narodowej ob. Patek Konrad. Szczegółowo sprawozdanie z działalności złożył zastępujący prezesa zarząd spółdzielni ob. Sieniawski Władysław.

Sp. Sp. „Robotnik” jeszcze na początku r. 1946 liczyła tylko 800 członków i jej obrót w r. 1945 wynosił zaledwie 1,400 tys. zł. Znaczący rozwój spółdzielni nastąpił po reorganizacji władz, dokonanej na wiosennym zgromadzeniu w r. 1946. Na dzień 30 czerwca tegoż roku Sp. Sp. „Robotnik” skupiała już 581 członków, prowadziła 21 sklepów i zatrudniała 74 pracowników. Obrót za sześć miesięcy w r. 1946 wyniósł 6,400 tys. zł, gdy obrót za cały r. 1946 wynosił 80,250 tys. zł. Biorąc pod uwagę okres organizacyjny duże sumy, jakie spółdzielnia musiała włożyć w remont sklepów, trzeba stwierdzić, że gospodarka spółdzielni wydatkała dobre rezultaty. Obecnie spółdzielnia liczy już 2,000 członków, prowadzi 27 sklepów i jej obrót za 4 miesiące 1947 r. wynosi prawie 70 milionów zł. Osiągniętą nadwyżkę za r. 1947 w połowie przeznaczono na akcję wczasów letnich, prowadzonych przez Związek Zaw. Prac. Spółdz.

W dalszej kolejności obrad uchwalono zmiany statutu spółdzielni w sprawie zwalczania walnych zgromadzeń. Ze względu na duży wzrost spółdzielni, następnym zgromadzeniu zastąpione zostaną zgromadzeniami delegatów. Na każdym 30 członków spółdzielni wybrany zostanie delegat na zebraniu obwodowym. W najbliższym czasie przy wszystkich sklepach zostaną zorganizowane komitety członkowskie.

Na miejsce zastępującego 1/3 części członków Rady Nadzorczej wybrano ob. Władysława Sieniawskiego, H. Deckerta i K. Romanowicza.

Dzielnica portowa Szczecina uzyskała pierwszą księgarnię!

Zgodnie z programem 3-letniej odbudowy kraju, a tym samym również rozbudowy uspołecznionego przedsiębiorstwa spółdzielczego i realizowania uogólnienia kultury wśród mas naszego miasta, Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka” otworzyła w tych dniach nową księgarnię w dzielnicy portowej.

Księgarnia mieści się w skromnym, ale schludnie odremontowanym lokalu przy ul. Parkowej nr 64, (naprost przystanku tramwajowego, znanego wszystkim wracającym z teatru).

Poza bogatym działem sprzedaży książek, a więc podręczników lektury szkolnej i literatury zawodowej, książek dla dzieci i młodzieży, oraz beletrystyką uruchomiona została również wypożyczalnia książek oraz sprzedaż czasopism. Ponadto w ramach księgarni Spółdzielnia prowadzi pomoce szkolne, materiały piśmienne oraz papier.

Nowej placówce kulturalnej dzielnicy portowej życzenia „Szczęść Boże” składają

Redakcja tygodnika „Szczecin”

Czy znasz i posiadasz najnowszy

Plan i Informator MIASTA SZCZECINA

nakładem Agencji Reklamy „POLSKIE PISMO I KSIĄZKA”

Do nabycia wszędzie — Odsprzedaćcom udziela się rabatu!

Listy do Redakcji

Jeszcze jeden zabytek

W artykule moim „Najstarsze drukarnie szczecińskie”, zamieszczonym w poprzednim numerze (19-20) tyg. „Szczecin” jako pierwszego drukarza w Szczecinie wymieniałem Jerzego Rhetego, a datę otwarcia pierwszej drukarni — 1577 rok. Tymczasem dalsze speranie z tamtych czasów naprowadza mnie na nowe ślady.

W ostatnich dniach odnaleziona została „księga” na której widnieje: Stary Szczecin 1570, a więc o siedem lat wcześniejsza data od daty rzekomego otwarcia pierwszej drukarni. Druk ten to kilka zarządzeń księcia pomorskiego Barnima Starego, a wykonany został przez Jana Eckhorna. Prawdopodobnie jest to Jan Eichorn ze Słubic nad Odrą, z którego usług korzystał książę Barnim Stary od r. 1549. Drukacz ten na zaproszenie księcia pomorskich przenosi się do Szczecina, jak już wspominałem w 1569 r. lecz pracę rzekomo miał rozpocząć dużo później.

W każdym bądź razie Rheten nie był pierwszym drukarzem Szczecina, lecz najwyżej pierwszym prywatnym przedsiębiorcą, tworzącym drukarnię własnymi środkami.

Jednocześnie chciałbym sprowadzić błąd, jakie złożył chochlik drukarski spowodował w poprzednim artykule o drukarzach szczecińskich. Zamiast: — późniejszego księcia św. Piotra — winno być: późniejszego pastora (proboszcza) księcia św. Piotra. Odlewacz „typów” zwie się Landtrachtinger, a założyciel drugiej drukarni: Eichorn.

St. Siadkowski

Głosy dyskusji

W numerze 19-20 tygodnika „Szczecin” p. Sieniawski Władysław w artykule pt. „Trzeba powiększyć kapitały” podniósł konieczność zwiększenia udziałów w Spółdzielniach co najmniej do 500,— zł.

Daje się zauważyć we wszystkich Spółdzielniach na Ziemiach Odzyskanych bardzo niske fundusze udziałowe i zasobowe. Wiemy dobrze o tym, że wszyscy ci, którzy mieli jakiegokolwiek własne fundusze są na własnych warsztatach pracy, do spółdzielczości się nie garnęli, tworząc dziś sektor prywatny. Do spółdzielni przystępuje przeważnie spauperyzowany obywatel, niedysponujący większymi funduszami. W pierwszym stadium powstania i rozwoju spółdzielni nie zwracano się na to uwagi, aby nie hamować dopływu członków.

Dotychczas w społeczeństwie przeważa nastawienie tego rodzaju, że owszem pokazać co umieć, a potem jak mniej ryzyko, jak także wezmą udział w kontynuowaniu podjętej pracy.

Pozwól sobie w ramach tego krótkiego artykułu zwrócić uwagę na kilka zasadniczych momentów przy analizie gospodarki spółdzielni.

Przy badaniu bilansów dobry handlowiec i świadomy spółdzielca oprze swe kryteria na porównaniu wysokości funduszu udziałowego i zasobowego z wysokością poniesionych wydatków na ruchomości i inwestycje. Jeżeli fundusz udziałowy i zasobowy spółdzielni przewyższa te wydatki lub równa się im to znaczy fundusze obce są całkowicie w obrocie i gospodarka spółdzielni jest właściwa. Łatwiej kierownictwu w tych warunkach wypracować zyski netto. Zamożenie obcych funduszy, przeważnie pochodzących z kredytów bankowych, w urzędach, ruchomości i inwestycje spółdzielni odciąża od obrotu i stwarza konieczność podwyższania kalkulacji na towarach. Ceny muszą być wyższe.

Należy podkreślić, iż nabywanie różnych ruchomości, środków transportu, oraz dokonywanie inwestycji powinno być albo z funduszy własnych, albo z kredytów inwestycyjnych, a nigdy z kredytów obrotowych. W normalnych czasach nie wytrzymałyby przedsiębiorstwo ryzyka użycia kredytów obrotowych w innym celu. Kredyty obrotowe mają większe oprocentowanie, obecnie wraz z kosztami bankowymi wynoszą 9%, kredyty inwestycyjne 4%, w stosunku rocznym. Im większe są wpłacane udziały tym większe zainteresowanie spółdzielnią ze strony udziałowców.

Wielkie znaczenie mają powyższe czynniki dla instytucji kredytowych, które widząc fundusze własne bilansujące się z urzędzeniami, ruchomościami i inwestycjami spółdzielni widzą żywotność placówki i tym większym darzą zaufaniem im własne fundusze spółdzielcze są pokazywane.

Zdajemy sobie teraz jasno sprawę dlaczego potrzebę podniesienia udziałów poruszamy. Ma to wielkie znaczenie gospodarcze, gdyż w pierwszym rzędzie odbija się w ustaleniu cen towarów (kalkulacji).

Dlatego wierzymy, że w zrozumieniu sytuacji potrzeb gospodarki spółdzielni wszyscy udziałowcy — spółdzielcy jednogłośnie poprą podjętą akcję zwiększenia funduszy własnych, poprzez powiększenie i wielokrotnienie udziałów.

Eugeniusz Mikołajewski

WAŻNE DLA LEKARZY

Narzędzia i meble lekarskie - weterynaryjne
SOPOT, ul. Grunwaldzka 36a