



SZCZECIN



Tygodnik Pomorza Zachodniego

ROK III.

23 - 29 MAJA 1948 R.

Nr. 21 (95)

KAZIMIERZ LEPSZY

Prof. Uniw. Jagiellońskiego

ZAGADNIENIE DRUGIEGO PORTU W NASZEJ PRZESZŁOŚCI

Gdy traktat wersalski, stwarzając Wolne Miasto Gdańsk, nie pozwolił Polsce na pełne wyzyskanie ujścia Wisły, wówczas postanowiono zbudować drugi, niezależny od Gdańska port, gdzie bez żadnych ograniczeń będzie można przywozić towary z zagranicy, i na szeroki świat produkty naszej pracy wywozić. W r. 1923 zaprojektowano port w Gdyni a wówczas całe społeczeństwo, wszystkie warstwy i klasy poparły jaknajenergiczniej budowę portu, widząc w nim słusze źródło bogactwa narodowego i czynnik całkowitej niezależności. Mało komu jednak przychodziło wówczas do głowy, że myśl uniezależnienia się na morzu ma poza sobą już wielką tradycję. Nawet specjalści nie bardzo wiedzieli kiedy to po raz pierwszy zakiełkowała myśl kreowania odrębnego emporium morskiego. Sprawę tę tedy warto, także dziś, przypomnieć.

PIERWSZE PRÓBY W PUCKU

Polska z dawien dawna krepowana w swej inicjatywie morskiej przez Gdańsk bardzo wczesnie zaczęła się zastanawiać nad tą kwestią. Po raz pierwszy zajęła się tą sprawą poważniej żona Zygmunta Starego, energiczna królowa Bona Sforza. Rozruch gdański r. 1526 oraz kilkakrotne krzyżowanie przez Gdańsk inicjatywy Zygmunta w sprawach morskich, spowodowały, że Bona nakłaniała swego małżonka do budowy nowego, dużego portu w Pucku. Istniał tam wprawdzie port od dawien dawna, ale ani nie był on połączony liniami komunikacyjnymi z zapleczem, ani tym mniej swą wielkością i urządzeniami technicznymi nie nadawał się do przyjmowania statków dalekomorskich. Dostęp do portu puckiego był, tak jak dziś, bardzo utrudniony skutkiem płytkości i zapiaszczenia Zatoki Puckiej, co gorsza w zimie pokrywała się ona grubą warstwą lodową i port przez kilka miesięcy w roku był zupełnie niedostępny dla żeglugi. A wreszcie Puck miał wyraźnie niesprzyjające warunki nawigacyjne. Zatoka była wprawdzie spokojna, ale wiały na niej przeważnie wiatry zachodnie, co przy ówczesnej żegludze, kiedy nie umiano jeszcze tak jak dziś manewrować statkami, nastrożać wielkie trudności przy wprowadzaniu statków do portu. Puck zatem nie mógł się nawet równać z Gdańskiem. A tymczasem rosnący gwałtownie system folwarczny przynosił nadprodukcję zboża, które wraz z drugim artykułem — drzewem — można było eksportować jedynie przez ziemczalę, zazdrośnie strzegący swych monopolów handlowych i wyzyskujący na każdym kroku, Gdańsk. Wąskie możliwości, mając charakter wyłącznie uboczny, miał też wówczas Elbląg.

Z tych wszystkich względów przemysliwała królowa Bona, jak uruchomić drugi port, choćby nawet w niedogodnym Pucku. W tym celu zwróciła się w r. 1547 do Herkulesa, księcia Ferrary z

prośbą o przysłanie jej inżyniera konstruktora, znającego się na budowie portów. W związku z tym pozostaje zapewne wykupno Pucka z zastawu gdańskiego, w którym ten znajdował się jeszcze od czasów wojny trzynastoletniej.

Myśl budowy niezależnego portu polskiego wraca za Zygmunta Augusta. W latach 1560/1 wystąpił kasztelan gdański, Jan Kostka, niezwykle zasłużony w polskiej polityce morskiej i dziejach floty, z pomysłem rozbudowy portu puckiego i skupienia w nim całego handlu morskiego Rzeczypospolitej. Tam też miała się znaleźć baza floty wojennej. Szło tu znów o uniezależnienie się od Gdańska i o uzyskanie nowych źródeł dochodu z cel morskich od towarów i okrętów, które do tej pory zawijały do Gdańska i tam płaciły ciężki haracz w postaci opłat portowych, do sakiew kupców gdańskich, zamiast do kas państwowych.

REJ O DRUGIM PORCIE

Choć i tym razem nie udało się urzeczywistnić tej myśli, to jednak zatarg z Gdańskiem pod koniec rządów Zygmunta Augusta, gdańska polityka niezawzięcia zwierzchności Polski na morzu, narzucały znów myśl budowy niezależnego portu. Wyraz panującej w Polsce opinii dawał m. i. znakomity pisarz Mikołaj Rej z Nagłowic gdy w poemacie „Zwierzyńiec” m. i. napisał:

„Zażby nie lepiej wyszszej gdzie portu udziałać,

A koronne potrzeby, wdy tam opatrować?

A tak byłby wilk syt i owce by były,
Bo wierz mi, żeby przedsię tamci nie stracili!”

Do myśli tej powrócono tedy w czasie buntu gdańskiego w r. 1576/7, którego istotą był właśnie spór o to, kto ma wykonywać zwierzchnictwo na morzu, otwierać i zamykać żeglugę na morzu, Gdańsk czy Polska. Początkowo usiłowano przeciwstawić Gdańskowi port elbląski, ale i ten ostatni był bardzo niedogodny, gdyż leżał głęboko w Zatoce Świeżej, oddzielonej mierzeją od pełnego morza. Aby temu zaradzić zlecił Batory kasztelanowi wiślickiemu, Mikołajowi Firlejowi, aby zbadał na miejscu wszelkie możliwości ulepszenia dostępu do Elbląga. Firlej znalazł w istocie takie miejsce w mierzeji, po przekopaniu której można było otworzyć wprost Elbląg na pełne morze. Biedził się również poszukiwaniami za nowym miejscem na port w Zatoce Świeżej inny wysłannik Batorego, Piotr Kłoczewski, ale bez wyraźnego skutku.

UWAGA NA SZCZECIN

Za Zygmunta III szlachta, zwłaszcza wielkopolska, w interesie swojego eksportu zbożowego, zaczęła baczniejszą zwracać uwagę na Szczecin. W licznych uchwałach sejmikowych domagała się

(Dokończenie na str. 2)



Port Szczeciński zdaje egzamin

Kiedy przed niespełną pół rokiem postawiono portowi szczecińskiemu zadanie przeładowania w obrótach zagranicznych w ciągu roku bieżącego 2½ miliona ton, nie wielu entuzjastów przy najbardziej optymistycznym nastawieniu wierzyło w realność tej cyfry. Podane ostatnio liczby przeładunku portowego za pierwsze cztery miesiące r. świadczą jednak, że z miesiąca na miesiąc obroty wydatnie wzrastają i gdyby nawet przeładunek zatrzymał się na wysokości ostatniego miesiąca kwietnia, to i tak przekroczylibyśmy nakreśloną planem cyfrę.

Co więcej: struktura przeładunkowa portu szczecińskiego nabiera właściwego wyrazu, obroty stają się różnorodniejsze. Z portu o dotychczasowych, prawie w 90 proc. obrótach węglowych, staje się także portem drobnicowym, gdzie poza węglem, zjawiają się inne pozycje towarowe. Ostatnio przybyło ich kilka, a w tym najbardziej korzystna dla portu — bawełna, i to bezpośrednio z kraju produkcji. Fakt ten nabiera ogromnego znaczenia dla struktury przeładunkowej portu, dowodem czego są liczne wzmianki o tym transporcie w prasie zagranicznej, nie tylko fachowej.

Bo musimy sobie uprzytomnić, że partia 6.335 ton bawełny, jaka przed tygodniem przybyła na radzieckim parowcu „Suworow” jest nie tylko pierwszym ładunkiem bawełny w Szczecinie, ale także jest to największy ładunek w ogóle, jaki dotychczas po wojnie wpiął lub wypłynął w obrótach polskich portu szczecińskiego. Co więcej, o ile pamięć nie myli to nawet przed wojną do Gdyni, która uważana była za port bawełniany, nie wpłynął jednorazowo tak wielki transport.

Inny jeszcze moment należy uwypuklić. Wyładunek transportu bawełny przebiega nadspodziewanie sprawnie. Nabrzeże, przy którym przycumował s. s. „Suworow” nie rozporządza jeszcze dźwigami przeładunkowymi. Wyładunek bawełny odbywa się windami okrętowymi. Dziennie wyciąga się z ładowni statku i odwozi wózkami do magazynu (magazyn położony jest nieco włąb od nabrzeża) około 1000 ton. Jest to rekord jakim nie może się poszczycić ani Gdynia, ani Gdańsk. Wyładunek powierzono trzem przedsiębiorstwom przeładunkowym: państwowemu, spółdzielczemu i prywatnemu. Ambicją każdego z nich jest wykazać się najbardziej sprawną pracą — wchodzi tu bowiem w grę nie tylko opinia przedsiębiorstwa i brygad robotniczych, ale także dobre imię portu i sprężystość administracji portowej.

Obawy okazały się pienne. Bawełnę wyładowano przed wyznaczonym terminem. Statek nie miał przestoju. Przeciwnie należy się importerom premia za wcześniejsze opróżnienie statku. Zawdzięczać to należy entuzjastom i sprawności pracy. Polski robotnik wykazał co potrafi, również zdali egzamin organizacyjny przedsiębiorstwa usług portowych.

Bol. K.

MORSKIE BRATERSTWO

Uroczystości szczeecińskie związane z przyjściem Ministra Spraw Zagranicznych Czechosłowacji Clementisa, miały charakter nie tylko wielkiej manifestacji przyjaźni obu narodów, ale były też przejawem rodzącego się wspólnego patriotyzmu polsko-czechosłowackiego.

Na naszym terenie z natury rzeczy wysunęły się na plan pierwszy zagadnienia polsko-czechosłowackiej współpracy na morzu. Trafnie ujął to Wojewoda Szczeciński Borkowicz, witaając Gości okrzykiem na cześć braterstwa morskiego obu narodów.

Port szczeeciński jest również portem Czechosłowacji, w porcie naszym Czechosłowacja uzyskuje po raz pierwszy w swych dziejach stały dostęp do morza. Wierzymy i rozumiemy, że jeżeli się tak stać mogło — to tylko dzięki obaleniu wszystkich sztucznych barier pomiędzy naszymi narodami. Wierzymy też i rozumiemy, że nasze morskie braterstwo wzmocni i rozwinię siły zarówno Polski, jak i Czechosłowacji.

ZAGADNIENIE DRUGIEGO PORTU

(Dokończenie ze str. 1)

uszlachetnia Warty i apelowała do Brandenburczyków, aby uporządkowali także rzekę Odre w jej dolnym biegu. Chodziły nawet do Berlina i Szczecina poselstwa od Wielkopolan, które miały za zadanie przyspieszyć i przypilnować tę sprawę. W jakich rozmiarach Wielkopolska korzystała z portu szczeecińskiego, a zwłaszcza, o ile to czyniła drogą wodną trudno w tej chwili dokładnie odpowiedzieć.

Zagadnienie drugiego portu wskrzesił w naszej przeszłości zwłaszcza Władysław IV. W przygotowaniach do wojny o odzyskanie Szwecji powołał do życia flotę wojenną, ale zdawał sobie sprawę, że flota bez portu niezależnego, nie odegra poważniejszej roli. Do rozwiązania zagadnienia zabrał się z wielką energią. Z jego polecenia wybitny kartograf i artylerzysta, Fryderyk Getkant, oraz architekt wojenny Belg, Jean Pleitner dokonali pomiarów brzegów morskich. Pierwszy z nich wykonał mapy Pucka, Helu, Piławy, Królewska i szeregu twierdz pruskich. Zbiór piętnastu pergaminowych planów, sporządzonych przez Getkanta przechowuje dzisiaj Archiwum Wojny w Sztokholmie. Nas szczególnie w tej chwili interesują mapy Pucka i Półwyspu Helskiego, które wykonał Getkant osobiście przemierzając teren. Równocześnie Pleitner zbadał na rozkaz królewski Zatokę Pucką, szukając miejsca najspodobniejszego do założenia nowego portu wojennego. Puck, zdaniem jego, nie nadawał się do przełębek, gdyż był niedostępny dla większych okrętów. Natomiast zaproponował do wyboru dwa inne miejsca pod nowy port. Jednym był odcinek na Półwyspie Helkim w okolicach dzisiejszych Chałup i Kuźnicy. Za tym miejscem przemawiały dwie okoliczności: po pierwsze, że port tutaj mógł być równocześnie obroniony na pełne morze i do Zatoki Gdańskiej, a powtórze, że nawet od strony zatoki łatwiej tu było podpruć dużymi okrętami niż do Pucka. Drugie ważniejsze miejsce pod nowy port wskazał Pleitner koło Okywiu a więc dosłownie w tym samym punkcie, gdzie w naszych czasach założono port gdyński.

PIERWSZE PLANY O GDYNI

Nie po raz pierwszy zwracano na Gdynię uwagę. Już za czasów wojny gdańskiej Batorego na Gdynię też wskazywano, jako na miejsce najspodobniejsze. Natomiast ostatnio opowiedział się również za Okywiem hetman Koniecpolski, gdy w roku 1634 w rozmowach z Władysławem IV we Lwowie przedkładał plany kampanii ze Szwecją. Już wówczas zdawano sobie sprawę z tego, że Gdynia lepiej łączy się z zaplecem aniżeli odległy Puck czy też Półwysp Helki. Jeśli mimo to Władysław IV przychylił się do propozycji portu na Helu, to dlatego, iż obawiał się aby Gdynia, zbyt blisko położona Gdańska, nie dostała się pod kontrolę tego miasta. Ten wzgląd zadecydował, że Władysław polecił Pleitnerowi przystąpić do budowy portu na Półwyspie Helkim, wykładając na ten cel znaczne kwoty ze swej szkatuły.

Znane są dzieje owych dwóch fortalicji nazwanych od imienia króla Władysława, Władysławowem i Jana Kazimierzem. W piaskach i wydmach helskich wybudowano bastiony, domy oraz chałupy. Port-forteca stała się wielobok umocniony bastionami. Długość jej wynosiła około 300 metrów, szerokość około 150 metrów. Wchodziła twierdza na pełne morze i na zatokę; w zatoce zbudowano podręczne warsztaty okrętowe, gdzie przeobrażano okręty floty wojennej Władysława IV. Gdy 1 września 1635 roku król Władysław przybył do Władysławowa, twierdza była prawie już gotowa, działa osadzone. W porcie stało 10 okrętów wojennych. Janusz Radziwiłł, który towarzyszył królowi w jego podróży tak opisał ten nowy port: „JKMość... szcane potężny, Władysław nazwany, na szyi, na której Hel leży, między dwoma morzami, zbudował tak wielki, że dobrej osady miasto w nim być może, i nam urzędnikom swym place podzielił, i chce, żeby tam nowa Genua była. Jakoż haf (port) bardzo dobry, tak że wszystkie okręta, które z Sundu idą... zwyczajną rewerencją czynić muszą... Ale to miejsce bardzo Gdańszczan boli i nie wiedzą co z tem czynić; właśnie im jest jako oltarz przeciwko oltarzowi”.

ZMARNOWANA INICJATYWA WŁADYSŁAWA IV-go

Władysławowo i Kazimierzowo miały odgrywać rolę bazy wojennej, skoro jednak Rzeczpospolita zawarła wbrew życzeniu Władysława w Sztumskiej Wsi rozejm ze Szwedami (1635), wówczas nowe plany złożyły się szczególnie z Władysławowem i Puckiem. Mianowicie Władysław IV należał do pierwszego z naszych królów, który wzorując się na ówczesnych państwach zachodnich podjął na własne ryzyko i rachunek handel zamorski. Do tego celu użył rozbrojonych i z powrotem zamienionych na handlowe swoich okrętów wojennych. Tu we Władysławowie ładowano na statki towary i stąd pod kierunkiem współpracownika królewskiego, Jerzego Hawła, płynęły one do Francji a nawet do Hiszpanii. Niestety mądra ta impreza królewska nie trwała długo. Część statków uległa awarii, polityka morska królewska spotkała się z oporem społeczeństwa, a zdaje się, że przedsięwzięcie całe nie było nadto rentowne. Niechęć państw morskich, a szczególnie Danii przeciwko inicjatywie handlowej króla Władysława dokonały reszty. Zniszczył powoli port we Władysławowie. Pozostały tam jeszcze oddziały wojskowe ale Rzeczpospolita coraz mniej dbała o niepłatnego i wynędzniałego żołnierza oraz o zasypywane przez piachy morskie bastiony.

Odtąd o budowie nowego portu w Zatoce Gdańskiej przez długi czas było głucho w naszej przeszłości. Plany związane z ożywieniem portu w Połdnie z czasów Jana III i Stanisława Augusta Poniatowskiego nie mają większego znaczenia. Zresztą ostatni wiek współżycia pomiędzy Gdańskiem a Polską upłynął znacznie spokojniej. Dopiero pierwsze lata Polski odrodzonej posta-

Nasze morze -
Waszym morzem!

Hasło rzucone niedawno w Pradze przez Ministra Minca — „Nasze morze — waszym morzem”, podyktowane przyjaźnią i zbliżeniem polityczno-gospodarczym z bratnim Krajem Czechosłowackim pogłębia się coraz bardziej. Wspólne cierpienia pod okupacją hitlerowską i prawie jednocześnie odzyskanie niepodległości przy pomocy prawdziwego sprzymierzeńca — Związku Radzieckiego, stały się zaczątkiem do zadziergnięcia trwałych kontaktów między Polską a Czechosłowacją. Ostatnia wizyta przedstawicieli Rządu Czechosłowackiego na Ziemi Szczecińskiej, była symbolem powiązania wspólnych interesów ekonomicznych. Pobyt Ich w Szczecinie wykazał, że przy całkowitym zaufaniu i braterskiej szczerości jakie istnieją między obu narodami, nie ma między nami żadnych różnic. Są równe prawa, równe przywileje, równe troski i równe obowiązki.

W ub. sobotę o świcie holownik „Swarożyc” powitał na pełnym morzu przybywających na O. R. P. „Blyskawicy” do portu szczeecińskiego przedstawicieli Rządu Czechosłowackiego.

Po oddaniu salutów i lekkim pochyleniu bander obydwie jednostki po przez Świnoujście wpłynęły na wody odrzańskie, gdzie od nabrzeża „Fant” ustawiono wzdłuż brzegu w pełnej gali holowniki i łodzie motorowe witały syrenami Gości. Malownicze położenie Wątw Chrobrego, przystrojone gmachy, flagi na wysokich masztach o barwach polskich i czechosłowackich stanowiły niejako tło do mozaiki licznych pocztów sztabowych i transparentów z jakimi przybyło społeczeństwo na powitanie. Niezależnie od tego na bulwarze oczekiwali Przyjaciół Czechosłowackich: Minister Spraw Zagranicznych Modzelewski, Minister Komunikacji Rabanowski, Wojewoda Szczeciński Borkowicz, Pełnomocnik do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu inż. Szedrowicz, Prezydent Miasta inż. Zarem-

biły znów sprawę drugiego portu na czoło piekących zagadnień.

W rezultacie powstała Gdynia. Była ona wyrazem gwałtownych potrzeb gospodarczych i politycznych. Nieświadomie realizowała ona równocześnie, dawne, przebrzmiałe i zapomniane tradycje historyczne.

WISŁA—ODRA

DWA SYSTEMATY PORTOWE

Dziś, po zakończeniu drugiej wojny światowej, sytuacja Polski nad wybrzeżem uległa całkowitej zmianie. Dwa systematy portowe u ujść Wisły i Odry, nie mówiąc o szeregu pomniejszych portów, są gwarantem nieskrepowanego dostępu do morza i pełnej możliwości jego eksploatacji. W rozbudowie wszelkie nazwy portów czasem nieświadomie nawiązujemy do dawnych tradycji. Oto niedawno Komitet Aktywizacji Elbląga postanowił natychmiastowe przystąpienie do pracy nad przekopaniem mierzej elbląskiej i wykonania kanału łączącego Elbląg z morzem. Wejście do kanału z morza zaprojektowane jest półtora kilometra na północny wschód od latarni w Krynicy Morskiej, czyli dokładnie w tym miejscu, które oznaczył Mikołaj Firlej w r. 1577. Tak to znów nieświadomie, teraźniejszość łączy się z przeszłością. Dla jednej i dla drugiej sprawa należytego pod względem ilościowym i jakościowym wyposażenia państwa w port była sprawą podstawową, ongiś niedoceniana, przez nas nareszcie zrozumiama.

Kazimierz Lepsy

ba, dowódca Szczecińskiego Okręgu Nadmorskiego kmdr. Wojciech, oraz liczni przedstawiciele władz portowych, partii politycznych, Z. Z. i innych. Przybywających Gości, którym w czasie drogi towarzyszyli Ambasador Czechosłowacji z Warszawy dr Hejret, Ambasador R. P. w Pradze dr Olszewski, Minister Żeglugi Rapacki, Minister Pełnomocny Grosz, Dyr Jastrzębowski i skład protokołu dyplomatycznego, społeczeństwo powitało szczerym entuzjazmem.

Wojewoda Borkowicz, jako gospodarz Ziemi Szczecińskiej m. in. powiedział: „Witam Was nie tylko pokonem rzetelnego szacunku, należnego bliższemu gościowi, ale szczerym uczuciem radości, które towarzyszy Wam jako współgospodarzom Odry i szczeecińskiego portu. Od zarania dziejów żyły nasze narody obok siebie i nie zatraciły nigdy poczucia niezniszczalnego pobratymstwa. Dziś jednak spotykamy się nad polskim i czechosłowackim morzem, jako nierozdzielnie związani braterstwem losów, owianych demokratycznymi ustrojami naszych państw i wspólnymi interesami i narodów granicą”.

W odpowiedzi min. Clementis podkreślił, że stosunki między Czechosłowacją a Polską pomiędzy wszystkimi warstwami społecznymi naszych narodów stają się coraz bardziej głębokie i szerokie. „Wierzymy w swe siły oraz w siły naszego wielkiego sojusznika Z. S. R. R., jak również w umiłowanie pokójnej absolutnej większości całej ludzkości. Na historyczną propagandę wojenną rozpętaną na Zachodzie odpowiadamy nie tylko wzmocnionym wysiłkiem pracy o pokój, ale i zwiększonym entuzjazmem pracy przy budowie naszej gospodarki pokojowej, która ma przynieść i przynieść naszym narodom poczucie społecznego bezpieczeństwa i zwiększyć jego poziom życiowy i kulturalny. Przy czynia się do tego w coraz większym stopniu również współpraca czechosłowacko-polska, która ma m. in. umożliwić, aby wasze porty Szczecin, Gdynia, Gdańsk były także naszymi portami, abyśmy mogli przyspieszyć ich wzrost tak jak one pomogą nam”.

Symbolika wręczanych złotych odznak Gryfa Pomorskiego Ministrem Clementisowi i Petrovi miała również swą głęboką wymowę. Wypowiedzi poświęcone z tą uroczystością były potwierdzeniem, że społeczeństwo szczeecińskie, po przez swoją emanację, — Wojewódzką Radę Narodową wyraża swą żywą więź z narodem czechosłowackim. Min. Clementis, doceniając znaczenie tej symboli, po zanalizowaniu współpracy słowiańskiej na przestrzeni dziejów stwierdził, że to co nazywamy dziś polityką słowiańską nie ma nic wspólnego z rasizmem, czy reakcyjnym panslawizmem, ani z tworzeniem jakiegokolwiek bloku. Słowiańska polityka stała się poprostu synonimem polityki postępu słowiańskiej i niesłowiańskiej narodów, które wstąpiły na drogę Demokracji Ludowej. Przeto ich współpraca z narodami, które obrały tę samą drogę Ludowej Demokracji jest również serdeczna i trwała, jak pomiędzy samymi narodami słowiańskimi.

Przed opuszczeniem Ziemi Szczecińskiej min. Clementis reasumując swój pobyt oświadczył, że w toku przyjacielskich rozmów w Polsce została m. in. stwierdzona całkowita zgodność poglądów w kwestii niemieckiej, a w odniesieniu do spraw dotyczących Ministerstwa Komunikacji uzgodnione zostały zasady, których konkretyzacja nastąpi w dalszych rozmowach rzeczoznawców.

J. B.

JERZY PERTEK

SPÓR PORTÓW

Dla niemieckich portów nastały po minionej wojnie, podobnie i jak po pierwszej wojnie światowej, chude lata. Im były, względnie są one chudsze, tym zawistniejszym okiem maklerzy i inni przedsiębiorcy Hamburga i Bremy spoglądają na porty państw sąsiednich, gdzie — mimo równie wielkich, jeśli nie jeszcze większych zniszczeń — intensywnie tętni życie, naprzód postępuje odbudowa, wchodzi i wychodzi coraz więcej statków pod wszystkimi banderami świata, rośnie cyfra przeladunkowych milionów ton towarów. Kiedy w drugiej połowie lat dwudziestych rozbudowywać się zaczęła Gdynia i później rosła jak na drożdżach, ona to była głównym przedmiotem zawisłości portów niemieckich, w których powiększały się wówczas tylko cementarzystwa unieruchomionych statków i które — w przeciwieństwie do lat przedwojennych — powoli pustoszały.

Po wojnie minionej historia się powtórzyła. Wprawdzie ruch portowy w Hamburgu i Bremie nie zamarł, jednakże niemiecka flota handlowa przeszła — za wyjątkiem kabotażowej — w ręce zwyciężczych państw alianckich, w Hamburgu, Bremie i innych portach niemieckich usadowiły się agencje zagranicznych linii żeglugowych i przedsiębiorstw maklerskich, żegluga kabotażowa — obojętnie, czy w kierunku na Antwerpię i Le Havre, czy na Lubekę, Wismar i Strzałów — cieszy się tak małą frekwencją, że nie wiele jest wiadomości, aby — jako nieopłacalna — ją utrzymać. United Baltic Corporation rządzi w Kaiser-Wilhelm-Kanal, znanym w świecie pod nazwą Kanału Kiłskiego. Żywność i inne produkty do Niemiec przychodzą na statkach obcych, dostarczane w Brytanii w ramach reparacji, drzewo i inne produkty niemieckie płyną również na brytyjskich i innych, nie niemieckich statkach, nawet cięcie niemieckich okrętów i statków w portach niemieckich na złom przeprowadzają zagraniczne firmy. Na Hamburg, Bremę, Lubekę i inne porty niemieckie rzeczywiście przyszły lata chude, zwłaszcza, że wobec zakazu utrzymywania przez Niemcy floty wojennej i pełnomorskiej floty handlowej, które w latach pokojowych były siedliskiem pruskiego militarysty, a podczas wojny prowadziły wojnę podwodną bez ograniczeń i działania korsarskie na wielką skalę, tysiące marynarzy, pracowników przemysłu okrętowego, urzędników i robotników portowych przejść musiało do innych zawodów.

Znając to podłoże, nie trudno sobie wyobrazić jaki gwałt podnieśli Niemcy, gdy w połowie ubiegłego roku miarodajne czynniki belgijskie i holenderskie rozpoczęły pertraktacje z władzami okupacyjnymi zachodnich Niemiec, w sprawie kierowania niemieckiego importu przez porty w Rotterdamie i Antwerpii. Polały się natychmiast kroki dyplomatyczne, że na skutek odebrania Niemcom floty handlowej zaledwie 10 proc. przedwojennej liczby niemieckich marynarzy znalazło zatrudnienie w swym zawodzie, a 40 proc. musiało już poszukać innych zawodów, stwierdzono, że wydajność portu hamburskiego wynosi „tylko” 50 proc. wydajności przedwojennej, a portu bremeńskiego niewiele więcej. Nieśmiało podkreślano również, że Antwerpia nie posiada połączenia wodnego z Renem i że prace robotnicze są tam bardzo wysokie. Może kto powie, że te ostatnie przytoczone argumenty są bardzo istotne, i zapyta — dlaczego podkreślano je „nieśmiało”? Powód był prosty: w przeciwieństwie

bowiem do Antwerpii port rotterdami posiada korzystne połączenie wodne z Renem i stawki robotnicze są tam bardzo niskie. Wskazując więc na minusy portu antwerskiego automatycznie uwypukliłoby się plusy portu rotterdami, (za którym przemawiało jeszcze to, że już przed wojną prowadził bardzo ożywną wymianę towarową z Niemcami), a Niemcy nie mieli widoków na wyeliminowanie tylko jednego konkurenta, kosztem drugiego, gdyż obaj — w myśl zasady: zgoda buduje, niezgoda rujnuje — działali zgodnie i w ścisłym porozumieniu.

Dziennikarze czeszy o Szczecinie

Do Brna Morawskiego powróciła z tygodniowej wycieczki do Polski 7-osobowa delegacja miejscowych dziennikarzy czeskich, która na zaproszenie oddziału szczecińskiego Związku Dziennikarzy R. P. odwiedziła Szczecin i Poznań. Dziennikarze czeszy powrócili z przekonaniem, że strefa czechosłowacka portu szczecińskiego na półwyspie odrzańskim Ewa będzie gotowa do użytku w ciągu jednego roku. Półwysep ten liczy 1,200 m długości, a po poszerzeniu go będzie miał 240 m szerokości. Poza urządzeniami przeladunkowymi

Ostatecznie z wielkiej chmury wynikłoby bardzo mały deszcz i wszystko rozeszło się „po kościach”. Rotterdam i Antwerpia nie przeprowadziły swych dążeń (choć niewątpliwie odgrywają dużą rolę w obrocie towarowym do i z Niemiec), mimo że ich przeprowadzenie byłoby nawet nie pozbawioną sprawiedliwości rekompensatą. „Spór portów” — jak nazwano tę polemiczną wojnę Rotterdamu i Antwerpii z Hamburgiem i Bremą — rozpoczął się bowiem 10 lat wstecz, kiedy Niemcy chcąc być samowystarczalnymi postanowili zupełnie wyeliminować wymianę towarów i usług

z łączącymi koło ujścia Renu portami Rotterdamu i Antwerpii, a oszczędności dewizowe zużyć na sprowadzenie surowców potrzebnych do celów zbrojeniowych. Z okazji jednak wznowienia tego sporu, co miało miejsce — jak już napisano — w połowie ubiegłego roku, wynika jeszcze inna sprawa. Dla portów obu stron nie mniej istotna: Antwerpia i Rotterdam pragnęły za jednym zamachem odnieść dwie korzyści i tą drugą miało być odebranie Hamburgowi i Bremie jednego z ich najlepszych klientów, a mianowicie Czechosłowacji.

Jak pod adresem Hamburga i Lubeki, można by — w odniesieniu do ich przedwojennego dążenia do wyeliminowania Rotterdamu i Antwerpii z obrotu towarowego z Niemcami — zastosować przysłowie: kto pod kim dolki kopie, sam w nie wpada, tak teraz pod adresem obu, spór toczących stron powiedzieć można: gdzie dwóch się kłóci, tam trzeci korzysta. I oto na scenę wchodzi port szczeciński, on to bowiem jest tym „trzecim”.

W połowie ubiegłego roku możliwości Szczecina, jako konkurenta zachodnio-europejskich portów, były nie duże — ze względu na ograniczone możliwości przeladunkowe, a także z racji braku taboru rzeczniczego na Odrze, dzięki której ma Szczecin uprzywilejowane stanowisko w obrocie z Czechosłowacją, będąc jej naturalnym portem.

Obecnie i możliwości przeladunkowe się zwiększyły i jest tabor rzeczniczy, który stawia do dyspozycji Czechosłowacją, zawierając niedawno z Polską układ gospodarczy. Nie dostrzegając korzyści, wypływających z tego układu dla obu państw, ani też faktu, że właśnie i tylko Szczecin jest naturalnym portem Czechosłowacji, a nie Hamburg, Brema czy Antwerpia, prasa niemiecka doszukuje się tylko akcentów politycznych i wyciąga oczywiście fałszywe wnioski, po swojemu je komentując:

„Najświeższym ciosem dla portu hamburskiego — pisze jedno z pism niemieckich — jest przeniesienie przez Czechosłowację, na skutek uprawianego przez imperialistyczne mocarstwa (?) podżegania, poważnych ilości towarów rzeczniczego z Łaby na Odrę. W ramach układu polsko-czeskiego wycofanych ma być z obrotu towarowego z Hamburgiem na początek 30 000 ton taboru rzeczniczego z Łaby. Mimo to wielkie przeladownie w hamburskim porcie moldawskim przeokreślano w ostatnich miesiącach rządów państw północnych do Pragi via Łaba, przyjęły fosfaty z Marokka, i wyeksportowały ołowiu Baty, narzędzia i zabawki”.

Układ polsko-czeski, w którym obie strony kierowały się tylko dobrze zrozumianym interesem własnym, mogą Niemcy nazwać „ciosem” zadany portowi hamburskiemu, i w jednym będą mieli zapewne rację: co do wielkiego znaczenia gospodarczego tego układu dla obu narodów.

Na razie dobrym zapoczątkowaniem roli, jaką odegrać może Szczecin jako „największy port Czechosłowacji”, jest stawienie przez Czechów do dyspozycji 10 holowników i 50 barek rzeczniczych o pojemności 30 000 ton, które będą przewoziły ze Szczecina do portów górnej Odry (a stąd koleją do Morawskiej Ostrawy) rudę skądynawską, a w drodze powrotnej obok czeskich towarów eksportowych także i — polski węgiel.

DZIENNIK BERLIŃSKI

LIPSK NADAL CENTREM KSIĘGARSKIM

Warto przypomnieć sobie, że przed wojną Lipsk był głównym niemieckim ośrodkiem księgarskim. W Lipsku przed wojną było 307 wydawnictw i 48 składów głównych, 162 drukarni — które rocznie drukowały 120 milionów książek, 80% wszelkich książek drukowanych w Niemczech ukazywało się przed wojną w Lipsku. Lipskie składki główne rozprzewadzały wszystkie wydawnictwa po całych Niemczech i na zagranicę. W ciągu kilku godzin poszczególne księgarnie mogły zamówić w Lipsku zapotrzebowania na książki na cały rok.

Po wojnie 40 wydawnictw otrzymało pozwolenie na kontynuowanie swej działalności. Wśród nich znajdują się słynne niemieckie wydawnictwa Brockhaus, Reclam, Insel-Verlag, List, das bibliographische Institut, Breitkopf und Härtel, C. F. Peters, Hirzel, Barth & Thieme. 267 wydawnictw nie otrzymało licencji na druk nowych książek, lecz zajmuje się wysprzedawaniem remanentów, czekając na udzielenie licencji w przyszłości. Drukarnie i intrologarnie zostały poważnie zniszczone. W dużej mierze odbudowano je jednak, i prace kontynuują one w barakach i pomieszczeniach tymczasowych. Według oświadczeń niemieckich uratowano również przeważającą część maszyn i urządzeń technicznych.

Dzisiaj Lipsk jest w stanie wydrukować znowu 60% wszystkich książek ukazujących się w Niemczech, przy czym zamiennym jest, że o ile przed wojną wydano 120 milionów tomów książek, to w samym roku 1947 wydrukowano w Lipsku 150 milionów tomów, na rachunek sowieckiego zarządu wojskowego. Książki te ukazywały się przeważnie w formie broszurowanej.

PRZESTĘPCZOŚĆ W BERLINIE

Na ogółem trzy i pół miliona ludności w stolicy Niemiec zanotowano w pierwszych 18 miesiącach po kapitulacji 700 morderstw, 4 240 napaadów z bronią, 40 000 włamań. Aresztowano 82 000 osób pod zarzutem popelnienia czynów kryminalnych. Wzrost przestępczości przypisuje się przede wszystkim początkowej dezorganizacji policji, którą po okresie hitlerowskim trzeba było przebudować. Obecnie notuje się pewien spadek przestępczości. W roku 1947 zanotowano, również w Berlinie, 1 609 samobójstw i 352 uśmiercań samobójstwa, 2 536 osób zaginęło bez śladu. Zaznacza się przy tym, że w liczbie tej mieści się znaczna ilość osób, któ-

ra „na lewo” uciekła na zachód przed sądami w Berlinie.

NOWE DANE O PRODUKCJI SAMOCHODÓW

Produkcja samochodów w Bizonii według nowych danych obejmowała ma w roku 1948, 44 706 samochodów osobowych, 37 051 samochodów ciężarowych 1 335 autobusów, 307 trolejbusów, 3 040 traktorów, 11 757 przyczep oraz motocykle. Traktory budować będą fabryki Hanomag, Normag i Zorge, oraz Deutz, Lanz i inne fabryki. Z samochodów ciężarowych wyprodukowane będą następujące typy: Daimler-Benz, Ford, Büssing, i inne mniej znane. W dziale samochodów osobowych produkuje się w Bizonii głównie Volkswagen, ponadto Ople: Olympia i Kapitän, Daimler-Benz i Fordy. Całość produkcji zależna jest od dostaw materiałów.

Do wybuchu wojny światowej podpisano 280 000 kontraktów na dostawę samochodów typu „Volkswagen” i pieniądze, które wpłynęły z tego tytułu, są obecnie zablokowane. Jak wiadomo, Volkswagen kosztował przed wojną nie całe 1 000 marek. Nie przewiduje się obecnie ani zwrotu pieniędzy, ani oczywiście dostaw samochodu.

ANGLICY PRODUKUJĄ „LEICI”

W ramach niewidocznego eksportu jedna z firm brytyjskich na podstawie planów niemieckich przystąpiła do produkcji znanych aparatów fotograficznych typu Leica. Produkcja w roku 1949 wynosić będzie 10 000 aparatów, a od roku 1952 przeznaczą się 20 000 aparatów rocznie na eksport. Cenę angielskiej Leici w Anglii ustalono na 80 funtów, cenę Leici eksportowej na 65 funtów. W Stanach Zjednoczonych niemiecka Leica eksportowa przynosi 400 dolarów.

BOMBY W CHARAKTERZE PIECA

W Niemczech fabrykuje się podwładki z taśm gumowych do masek gazowych, zabawki z granatów ręcznych i wazoniki do kwiatów z pocisków artyleryjskich. Ostatnio z bomb lotniczych skonstruowano piec. Stoi sobie taka bomba oparta o skrzydła, w środku pokoju, a w miejscu gdzie był zapalnik, znajduje się rura. Cena 190 marek. Tylko kto gwarantuje, że z zabawek, wazoników i pieców nie powstaną kiedyś granaty, pociski i bomby. Produkcja bowiem odbywa się na zachodzie.

Edward Kniecick

Jerzy Pertek.

Spotkanie z Szewczykiem

Kwitły wówczas magnolie, zapowiadano otwarcie Domu Towarowego, miały nadpłynąć barki czeskie, nabrzmiewały pąki kasztanów. My, mieszkańcy Szczecina, z tkliwością patrzyliśmy na delikatne kielichy kwiatów, ale pasjonowaliśmy się białym domem przy Placu Żołnierza. Robotnicy portowi, idąc do pracy, zrywali rosnący na ruinach mlecz, przypinali go do zamarowanych czapek, lecz błogostawili nadpływające statki i barki. Mysłmy już dawno wiedzieli co stanowi istotną treść naszego miasta, i co jest jego tłem, dekoracją. Czekając na śląskiego gościa myśleliśmy: „Co on przede wszystkim dojrzy w Szczecinie?”

Nie kłamie, nie dojrzął magnolie.

Wilhelm Szewczyk, czołowy poeta śląski, autor „Hansy” i „Posagów” spytał mnie na wstępie o port, ludzi, kulturę i sztukę. Właściwie potwierdzałem tylko rzeczy, które doskonałemu znawcy Ziemi Odzyskanych, jakim jest Szewczyk, są znane aż nazbyt dobrze. Przy sprawach Klubu Literacko-Artystycznego zatrzymaliśmy się nieco dłużej. Nie dziwił się zbytnio naszym trudnościom finansowym. Podobno wszystkie tego rodzaju instytucje są w analogicznej sytuacji i tylko dobre serca ojców miasta ratują je od zagłady. Szewczyk w ogóle nie dziwił się niczemu. Dopiero potem, po swoim wieczorze autorskim, kiedy opowiedziałem mu, jak to jeszcze przed imprezą, jeden z redaktorów szczecińskich oświadczył mi, że będzie „bil” w ten wieczór — podniósł brwi ze zdumienia.



Tymoteusz Karpowicz, poeta ziemi szczecińskiej.

Czas wiosny nie sprzyja imprezom artystycznym. Szczecińskaków urzeka zieleń tak jak walbrzyszan — mecze bokserskie. Lecz 50 widzów na widowni zgromadzonych na wspomnianym wie-

czorze — żenowało organizatorów. Ale Szewczyk po raz drugi bardzo się zdziwił i rzekł:



Redaktor „Odry” Wilhelm Szewczyk w otoczeniu współpracowników redakcji tygodnika „Szczecin”. Stoją od lewej: St. Telega, F. Jordan, T. Karpowicz, W. Szewczyk, W. Lachnitt.

Wcale nieźle jest u was z publicznością.

Szewczyk nie drwił. Raczej przyznał się, że i w Katowicach nie jest tak bosko z publicznością.

Na wieczorze wydarzyło się coś u nas niespotykanego. Po prelekcji autora, po fragmencie książki o literaturze niemieckiej, Szewczyk odczytał parę swoich wierszy. A publiczność zaczęła wylać: Jeszcze, jeszcze! Swoją drogą wierzę, że były bardzo dobre, przejrzyste i mocne. W ogóle było niezwykle ciepło.

Szewczyk przeschodził na bruk szczeciński pewien symbol, — symbol ofiarności na rzecz kultury i sztuki. Symbolem tym na długo zostanie kapelusz burmistrza nyskiego, twórcy artystycznej nagrody Ziemi Nyskiej. Szewczyk odsonił nam kulisy tej nagrody. Ze-

brał ją własnoręcznie burmistrz nyski, obchodząc po kwiecie, z kapeluszem w ręku swych znajomych i nieznanym. Muszę przy tym przypomnieć, że nie chodziło tu o drobną sumkę, lecz o 500 tysięcy zł. Tak więc wydarzenie to mające w sobie posmak przestarzałego już „pionierstwa” winno być opisane złotymi literami w historii naszych poczynań na Ziemiach Zachodnich.

Chciałem spytać autora nagrodzonych „Posagów”, co jego zdaniem wpłynęło na szybszy rozwój kultury Szczecina, lecz wstrzymałem się. Właściwie miałem już odpowiedź. Odpowiedź faktów.

Na przykład istniał kiedyś projekt (wśród wielu innych) przeniesienia katowickiego tygodnika literacko-społecznego „Odry” do Szczecina lub Wrocławia. Zwyciężył Wrocław. Dlaczego?

WŁODZIMIERZ ZELECHOWSKI

Bałtyk w godzinie sztormu

Straszny młyn czarodziejski, huczący zieloną zgrozą,
potworne, żywe cielska zwałistych, ryczących fal.
Nie można ich wymierzyć ni rymem żadnym ni prozą,
nie można wewnątrz ich zgłębić, stalowych bardziej niż stal.

Chmura w czerń nawiśnięta powietrze zygzakiem orze,
niebo wodę nakrywa jak czarnozielony kask.
Bryzgiem wspina się morze, dnem rozpeka się morze,
grzbietami w przepaść wałąc, grzbietami w ziemię na płask.

Swiszczącym bałem wichru pędzone zwały do brzegów
białymi kłami gryzą poblądle piaszczyska wydm.
Chwila — a ziemię wyrwa z pomiędzy gwiazdnych szeregów,
przerwawszy na horyzoncie pas fioletowych widn.

Dzień schodzi w morze

Słońce odplywa w purpurze wzniesłego hymnu poety.
Księżyc powraca w półtonach półdziwkiem czystego srebra.
Morze — dniu schodzącemu huczące szumi pointy
jak szum organów grzmiących, gdy mistrz w akordy go zebrał.

W kwiatach płomiennych żarnowiec swą złotość przez zachód mnoży,
płonące bursztynem krzewy światła się kregiem po brzegach.
Plaża brązowym piaskiem in huczące wstępuję morze,
morze — dalekość wzniosła o grzbietopienistych ściegach.

Niebo na białych obłokach ku innym wspina się światom,
obłoki — statki miłosne — w różowych znikają zorzach.
Łukiem po widnokregach, orkanom i sztormom świadom
dmie wiatr, brat samotników — myśli lotna ładu i morza.



Stanisław Telega, przedstawiciel „Odry” na wojew. Szczecińskie.

— Tam oprzemy pismo o uniwersytet. Tam są młodzi poloniści, odpowiedział Szewczyk.

Tak więc w podziale siły i środków artystyczno-literackich zawsze będą zwyciężały ośrodki humanistyczne. Wojciech Zukrowski byłby osiedlił się w Szczecinie, ale nie mógłby tu ukończyć studiów polonistycznych przerwanych w okresie wojny. Osiedlił się więc we Wrocławiu.

— A przecież Szczecin w geografii kulturalnej Ziemi Odzyskanych winien zajmować naczelnie miejsce, oświadczył nasz gość.

I rozmawialiśmy długo, waleśając się wśród parków i ulic, o porcie, ludzkiej kulturze i sztuce, zupełnie nie dostrzegając magnolii.

T. KARPOWICZ

STEFAN WILCZYŃSKI

NARZECZONA Z VAXHOLMU

(Dokończenie ze str. 6)

— Ale tak mi się zdawało.
— Zdawało ci się, bo myślisz nieprzekornie. Znaczenie łatwiej mogli byśmy się porozumieć przez telefon...

— Ależ, Olaf, to jest zupełnie co innego. Ja nie chciałem ci porozumiewać, tylko po prostu chciałem krzyknąć tak głośno, żebyś mnie usłyszał.

— Niemożliwe — powtórzył — Nie mógł bym usłyszeć.

Rozśmiali się oboje.
Olaf wrócił do zasadniczej sprawy:
— Powiedz, co będzie, jeżeli ja tu nie zostanę? Sama przecież rozumiesz, że pomyśl, abym u was pozostał, jest niefortunny. Dlaczego nie chcesz zdecydować się na wyjazd?

Nie umiała tego powiedzieć. Może, gdyby go szczerze kochała, nie miała by wątpliwości. Ale nie była nawet pewna, czy kocha go naprawdę. Co miała powiedzieć? że nie pozwalają jej obowiązki? — Śmieszne. Czy może sympatia dla Krajewskiego, któremu dziś przyrzekała, że nie zrobi mu zawodu w pomocy przy realizowaniu jego planów? Ten doktor był strasznie niepo-

ważny ze swoimi objawami zazdrości. Zdekonspirował się zupełnie...

Co więcej mogła wymienił na usprawiedliwienie zmiany swojej decyzji? Patriotyzm? Chęć uczestniczenia w odbudowie kraju? Przywiązanie do matki? Czy może nadmiar tesknoty za krajem, jaka przeżywała na emigracji? O tym woliała nie mówić, aby znowu nie narażać się na zarzut banalnego sentymentalizmu.

Nie, Krystyna nie kochała Olafa bez opamiętania. Patrzyła na niego nawet dość krytycznie. A to, że kiedyś nie pozabawiła go złudzeń?... Nie mogła przewidzieć wszystkiego.

Inna sprawa, że miała ogromny dług wdzięczności — zwłaszcza wobec jego matki. Pocziwa pani Bjernson! Napewno będzie oburzona, gdy się dowie, że Krystyna niepotrzebnie „kreciła głowę” jej synowi. Może nawet pomyśli, że robiła to z wyrachowaniem, aby łatwiej przetrwać wojnę? To było by okropne.

— Słuchaj Olaf... Chciała bym, abyś uwierzył, że nie umiem powiedzieć dlaczego nie mogę zdecydować. Jest wiele

powodów, ale żaden z nich nie jest tak przekonujący, abym mogła się na niego powołać. Czy sądzisz, że każdy romans musi mieć szczęśliwy, lub tragiczny epilog?

— O nie! — zaprzeczył Szwed. Chciał bym tylko wiedzieć, co zamierzasz ze mną zrobić?

— Nie wiem — odpowiedziała. — Doprawdy nie wiem...

Lecz widząc, że sprawa mu tym przykroć, usiłowała jakoś wybrnąć z tego „nie wiem” i wypaliła bez namysłu: — Chyba, że zostałabym twoją przyjaciółką... — roześmiała się. — To najwięcej ci dogadzało. Byłbyś zadowolony, przyjeżdżając do naszego portu, że masz swoją dziewczynę...

— To są fantazje, Krys...

— Przypuśćmy, że fantazje.

— Czy naprawdę nie znajdziemy innego wyjścia z tej sytuacji?

— Może jeszcze jedno rozstanie...

— A potem?

— Potem... Doprawdy, nie wiem... — Znowu to „nie wiem”. — Myśl, że najlepiej będzie, jeżeli po prostu zostaniemy przyjaciółmi.

Olaf z wysiłkiem podniósł obolałe ramiona, aby palcami obu rak zaczesać czuprynę, wwrzając tym gestem ogrom swojej rozterki.

— Jesteś okrutna, Krys... Jeżeli do ju-

tra nie zdobędziesz się na rozsądną decyzję...

— Dobrze, Olaf. — Nie chciała dłużej dręczyć go tą niedorzeczną rozmową. — Dobrze — powtórzyla pojednawczo. — Pomówimy o tym jutro. Ale dziś już późno — idź spać...

Pochyliła się nad nim, aby poprawić mu poduszkę. Wówczas ujął w obie dłonie jej głowę, przez dłuższą chwilę wpatrywał się jej w oczy i spokojnie, beznamiętnie, z uczuciem niepewności — zetknęły się ich usta.

— Dobranoc, Olaf...

— Dobranoc.

Rano jak zwykle, Krystyna przyszła do pracy. Wezwano ją do telefonu. Dzwonił Krajewski.

— Jedziemy do portu, panno Krysiu. Jest wypadek. Mam nadzieję, że nie spotka pani tym razem jeszcze jednego znajomego Szweda.

— Mójmy nadzieję, doktorze... — roześmiała się wesoło. — Zresztą, mój Szwed najpóźniej za tydzień wyjeżdża.

— To świetnie! — ucieszył się Krajewski. — Obawiałem się, że nie dotrzyma pani słowa, które dopiero wczoraj dała pani z takim przekonaniem, jako sprzymierzeniec w mojej pracy.

— Może pan być spokojny, doktorze. Nie zrobię panu zawodu.

DZIAŁ PRAWNY

Zarys prawa Ziem Odzyskanych

Wcielenie Ziem Odzyskanych w ramy Rzeczypospolitej Polskiej ostatecznie dokonane zostało pod względem prawnym dekretem z 13. 11. 1945 r. o zarządzie Ziem Odzyskanych (Dz. U. R. P. Nr 51 poz. 295). Mocą tego dekretu rozciągnięte zostało na teren Ziem Odzyskanych ustawodawstwo polskie obowiązujące na obszarze Sądu Okręgowego w Poznaniu, a jeżeli chodziło o zakres prawa pracy, to ustawodawstwo obowiązujące na obszarze górnośląskiej części woj. śląskiego.

Równocześnie Państwo Polskie w ramach odrębnego ustawodawstwa dla Ziem Odzyskanych ustanowiło tego rodzaju przepisy, które będą mogły nie tylko w sensie politycznym i prawnym, ale również pod każdym względem scalić zupełnie Ziemię Odzyskaną z resztą kraju.

MINISTERSTWO
ZIEM ODZYSKANYCH

Pierwszym elementem tego odrębnego prawa Ziem Odzyskanych jest powołanie przez dekret z 13. 11. 1945 r. na okres przejściowy, dopóki tego wymagać będą potrzeby nadzwyczajne — *Ministerstwa Ziem Odzyskanych*.

Do zakresu działania Ministerstwa Ziem Odzyskanych należy przede wszystkim:

- opracowanie wytycznych polityki Państwa na Ziemach Odzyskanych,
- przeprowadzenie planowej akcji osiedleńczej,
- zarząd mieniem poniemieckim,
- administracja Ziem Odzyskanych — (analogicznie do właściwości Ministerstwa Administracji Publicznej),
- koordynowanie i inicjowanie działalności innych Ministerstw, za wyjątkiem zakresu spraw Ministra Spraw Zagranicznych, oraz Ministra Żeglugi.

Tymczasowy podział administracyjny Ziem Odzyskanych został przeprowadzony rozp. Rady Ministrów z dnia 29. 5. 1946 r. Na terenie Ziem Odzyskanych utworzono woj. Olsztąńskie, Szczecińskie, Wrocławskie, a nadto Ziemię Odzyskaną obejmującą część woj. Białostockiego, Gdańskiego, Poznańskiego i Śląskiego. Nieobjęty jest zakresem działania Min. Ziem Odzyskanych teren b. W. M. Gdańska, który został włączony do zakresu działania Min. Administracji Publicznej.

ZABEZPIECZENIE
MAJĄTKU PONIEMIECKIEGO

Pierwszą dziedziną, która objęta została działalnością programową Ministerstwa Ziem Odzyskanych stała się dziedzina *zabezpieczenia majątku poniemieckiego* pozostałego na terenie Ziem Odzyskanych. Zostało to dokonane przez szeroki udział w tej akcji czynnika społecznego zarówno zorganizowanego, jak też i działającego samorzutnie. Zarządzenie Ministerstwa Ziem Odzyskanych z dnia 24. 3. 1946 r. w sprawie przeprowadzenia spisu poniemieckiego mienia ruchomego, zaoprobowało zasadniczo indywidualną działalność osadników przy objęciu w posiadanie poniemieckiego mienia ruchomego. Zarządzenie Ministerstwa Ziem Odzyskanych z dnia 25. 2. 1946 r. oddało w zarząd gmin wszystkie nieruchomości typu miejskiego.

Zakaz wywozu mienia ruchomego, wprowadzony początkowo z zarządzeniem Ministra Ziem Odzyskanych z dn. 22. 2. 1946 r., a następnie drogą rozporządzenia Ministra Ziem Odzyskanych z dnia 17. 2. 1948 r. (Dz. U. R. P. Nr 11 poz. 82) związany z art. 44 i 66 dekretu o przest. szczególnie niebezpiecznych w okresie odbudowy Państwa stworzył

mechaniczną przeszkodę przeciwko wszelkiemu wywozowi spekulacyjnemu mienia ruchomego Ziem Odzyskanych*).

Dla wytworzenia warunków bezpieczeństwa, porządku i ochrony mienia publicznego na obszarze Ziem Odzyskanych w warunkach początkowo niezwykle trudnych dekret z dnia 1. 3. 1946 r. powołał do życia Straż Obywatelską na obszarze Ziem Odzyskanych, a rozporządzenie Ministra Ziem Odzyskanych z dnia 4. 5. 1946 r. ustaliło zasady organizacji, sposobu pełnienia służby, zakres i sposób przeszkolenia Straży Obywatelskiej, powołanej do ściślej współpracy z Milicją Obywatelską.

Podstawowy charakter dla rozwiązania trudności prawno-organizacyjnych i osiedleńczych na terenie Ziem Odzyskanych miało *zagadnienie struktury na rodowościowej* tych ziem.

Przywrócono prawo narodowe i obywatelskie tej ludności autochtonicznej Ziem Odzyskanych, która wykazała swą polską narodowość i złożyła deklarację wierności Narodowi Polskiemu. Podstawą tej akcji była ustawa z dnia 28. 4. 1946 r. o Obywatelstwie Państwa Polskiego osób narodowości polskiej, zamieszkałych na obszarze Ziem Odzyskanych oraz zarządzenie Ministra Ziem Odzyskanych z dnia 6. 4. 1946 r.

W miarę wysiedlenia z granic Państwa ludności niemieckiej w coraz to szerszej mierze przeprowadzono *akcję osiedleńczą* ludności polskiej.

Przy realizacji tych prac główne zadanie spełnił Państwowy Urząd Repa-

* Szczegółowe omówienie tych przepisów w n-rze 19 „Szczecina”.

tracyjny, który według dekretu z dn. 13. 11. 1945 r. włączony został do zakresu działania Min. Ziem Odzyskanych. Zarządzenie Ministra Ziem Odzyskanych z dnia 14. 1. 1948 r. ustaliło pojęcie osadnika wojskowego na Ziemach Odzyskanych. Osadnicy wojskowi, a więc zdemobilizowani żołnierze, inwalidzi, osoby, które brały w okresie wojny czynny udział w walce z Niemcami i ich sprzymierzeńcami, uzyskały na tych terenach pierwszeństwo osiedleńcze.

AKCJA UWŁASZCZANIA

Najszerszą bodaj dziedziną działalności Ministerstwa Ziem Odzyskanych w ustawodawstwie dla Ziem Odzyskanych stanowi obecnie *akcja uwłaszczenia mienia poniemieckiego*. Zgodnie z dekretem z dnia 8. 3. 1946 r. o majątkach opuszczonych i poniemieckich oraz zgodnie z ustawą z dnia 3. 1. 1946 r. o przejściu na własność Państwa podstawowych gałęzi gospodarki narodowej Państwo Polskie stało się właścicielem ogółu mienia poniemieckiego. Na własność skarbu Państwa nie przeszły drobne przedmioty osobistego użytku, gdzie zachowano prawo własności dawnych właścicieli względnie uznano nabycie posiadania tych rzeczy za nabycie prawa własności.

Dalej na własność Państwa nie przeszły majątki, które stanowiły własność ludności autochtonicznej uzyskującej obywatelstwo polskie po myśli ustawy z dnia 28. 4. 1946 r., majątki byłych obywateli niemieckich należących do narodowości przez Niemców przesładowanych, oraz majątki niemieckie osób prawnych prawa publicznego, po któ-

rych majątki przejęły analogicznie osoby prawo publicznego.

Warunkiem nabycia mienia poniemieckiego na terenie Ziem Odzyskanych jest faktyczne zamieszkanie na tych ziemiach. Dla przeprowadzenia akcji zbycia mienia poniemieckiego w pierwszym rządzie powołane zostały Urzędy Likwidacyjne na szczeblu powiatowym (Obwodowe Biuro Likwidacyjne). Organizacja i zakres działania Urzędów Likwidacyjnych został określony rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 7. 11. 1946 r.

Urzędy Likwidacyjne na terenie Ziem Odzyskanych zostały podporządkowane Ministrowi Ziem Odzyskanych — Departament Likwidacyjny.

Pierwszą akcją w zakresie uwłaszczenia mienia poniemieckiego stało się uwłaszczenie mienia ruchomego. Akcja ta została dokonana po myśli rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11. 7. 1946 r. o zbywaniu niektórych ruchomości.

W trybie tego rozporządzenia nastąpiło również nabycie własności urządzeń w przedsiębiorstwach handlowych i warsztatach rzemieślniczych.

Dekret z dnia 6. 9. 1946 r. o *ustroju rolnym i osadnictwie* na obszarze Ziem Odzyskanych z b. W. M. Gdańska ustalił warunki przeprowadzenia akcji osiedleńczej i nabywania na własność mienia rolniczego tak nieruchomego, jak i ruchomego. Dekret ten i rozporządzenie wykonawcze ustalił zakres mienia rolniczego wyłączonego od przekazywania osiedleńcom z uwagi na zapotrzebowanie publiczne, dalej ustalił typowy rozmiar gospodarstw rolnych (w granicach 7—15 ha użytków rolnych), określił prawa własności mienia rolniczego ludności autochtonicznej, powołał władze uprawnione do nadawania mienia rolniczego (Komisja Osadnictwa Rolniczego działająca na zasadzie rozporządzenia z dnia 9. 1. 1947 r.), ustaliły kwalifikacje, jakim odpowiadać winni nabywcy gospodarstw i kolejność uprawnionych do nabycia mienia. Dekret z dnia 6. 12. 1946 r. o *przekazywaniu przez Państwo mienia nierolniczego* na obszarze Ziem Odzyskanych i b. W. M. Gdańska (Dz. U. R. P. Nr 71 poz. 389) i szereg rozporządzeń wykonawczych ustaliły zasady organizacyjne i warunki przekazywania mienia nierolniczego na obszarze Ziem Odzyskanych. Tak, jak w zakresie mienia ruchomego i mienia rolniczego, tak i w zakresie mienia nierolniczego przewidziane są udogodnienia w warunkach nabycia dla repatriantów, którzy utracili mienie poza granicami Państwa, dla osadników wojskowych, oraz dla osadników znajdujących się w mniej dogodnych warunkach materialnych. Zakładanie nowych przedsięwzięć na Ziemach Odzyskanych daje uprawnienia do specjalnych ulg podatkowych, a nabycie przedsiębiorstwa poniemieckiego w trybie dekretu z dnia 6. 12. 1946 r. automatycznie daje temu przedsiębiorstwu „List Żelazny”, ustanowiony ustawą z dnia 3. 1. 1946 r. i popierania prywatnej inicjatywy.

R. ŁYCZYWEK

Wzmianka o przetargu

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy ogłasza przetarg na wykonanie remontu robót remontowych i adaptacyjnych w gmachu Muzeum Morskiego przy Wałach Chrobrego w Szczecinie.

Termin składania ofert oraz 2% wadium ofertowego upływa dnia 1 czerwca 1948 r. o godzinie 10-tej.

Podkładki ofertowe oraz informacje otrzymać można w S.D.O. Plac Żołnierza Polskiego 16 pokój Nr 10.

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy

WIĘKSZY ZAPAS TOREBEK

kolonialnych i piekarskich
oddamy hurtowo — detalicznie
CENY ZNIŻONE

WYTWÓRNIA TOREBEK „P.P.K.”

Al. Wojska Polskiego 39.

Składy własne: Księgarnie — Al. Wojska Polskiego 41 i 134
Parkowa 64

Konta tygodnika „Szczecin”
Z dniem 15 maja br. zostały otwarte
konta tygodnika „Szczecin”:

B. G. S. 656
P. K. O. X-892

Wszelkie wpłaty prosimy kierować
właścicielom na wyżej wymienione
konta.

STANISŁAW TELEGA

Od sonatiny Klementiego do etiud Chopina czyli o szkołach muzycznych w Szczecinie

Przywykliśmy, mówiąc o szkole, wyobrażać ją sobie jako samodzielny budynek, pełny gwaru i szumu rozbieganej młodzieży. Żadne jednak z tych wyobrażeń nie da się zastosować do „Niższej i Średniej Szkoły Muzycznej im. Szymanowskiego”. Na korytarzu i w klasach panuje na ogół cisza, przerywana tylko od czasu do czasu jakąś przytłumioną frazą muzyczną. Żadnego ruchu, żadnego „nieśmiertelnego” dzwonka. A przecież do szkoły uczęszcza około 280 uczniów i uczennic. Szkoła muzyczna to coś jakby dawna szkoła grecka. Nie ma tu zespołowego nauczania. Nauczyciel ma zawsze w klasie tylko jednego ucznia, z którym odbywa lekcję, po czym przyjmuje nowego. Uczniowie zaś przychodzą na lekcję tylko dwa razy w tygodniu. Jedynie na wykładach z teorii i historii muzyki ławy szkolne zapelniają się licznější młodzieżą. Aby być uczniem szkoły muzycznej trzeba jednocześnie uczęszczać do podstawowej, względnie średniej szkoły, zależnie od wieku. Z tego względu godziny zajęć są szeroko rozstrzelone i trwają od godzin porannych do wieczornych. Nie ma też w tej szkole napisów, do których przywykliśmy w innych szkołach. Że tu pierwsza klasa, a tam druga itd. Klasy dzielą się bowiem według rodzajów instrumentów. Mamy więc klasę fortepiana

a raz do roku każda z nich święci uroczystym koncertem publicznym muzykę swoich wielkich imienników. Program szkoły obejmuje duży stosunkowo zakres, bo od „Sonatiny” Klementiego do etiud Chopina i mazurków Szymanowskiego. W szkole średniej gra się już utwory Debussisa, Prokofiewa czy Skriabina. Naturalnie jest to ogólny zarys programu. Poza tym uczniowie zapoznają się z wszystkimi elementami muzyki, jak np. z rytmiką, instrumentoznawstwem, harmonizowaniem utworów, historią muzyki itp. Z prawdziwym nabożeństwem — jako laik — odczytuje w programie taki na przykład punkt nauczania: „Gamy tercjowe diatoniczne w ruchu równoległym i chromatycznie, małe i wielko-tercjowe w ruchu równoległym i rozbieżnym”. Brzmi to jak jakiś matematyczne zadanie, choć dla uczniów jest czymś tak prostym jak np. różnica między sonetem a balladą w literaturze.

ŚLADEM „JANKA MUZYKANTA”

O życiu szkoły opowiada mi szczególnie p. Durnasiowa Halina, dyrektorka szkoły. Zapytuję o pochodzenie społeczne uczniów. Okazuje się, że wprawdzie dzieci rolników jest mało, jednakże duża ilość, bo około 60 uczniów, pochodzi z klasy robotniczej. W związku z tym p. Durnasiowa podaje parę ciekawych przykla-

dość uczniów w r. 1946 wynosiła zaledwie 37 osób, dziś jednak liczy około 300. Szkoła posiada bogatą bibliotekę muzyczną i nutową. Podziwiam zapał i cierpliwość dr Piotrowskiego, który prowadzi szkołę w niezwykle ciężkich warunkach. Dość wspomnieć, że Szkoła otrzymała z Ministerstwa Kult. i Sztuki zaledwie 60 tysięcy zł. subwencji za cały ubiegły rok szkolny! Suma ta ma, podobno, pokryć także wydatki na remont szkoły, konserwację i za-

kup instrumentów! Tymczasem prawie połowa uczniów korzysta za zniżek, a wielu jest zupełnie zwolnionych z opłat.

Obie szkoły muzyczne, zapomniane przez wiele wydziałów budżetowych, które mogłyby im łatwo pomóc, nie zauważane przez wielu krzykliwych opiekunów kultury — pracują w ciężkich warunkach. A przecież pracują i wykazać się mogą pięknymi wynikami. I za to właśnie należą się im słowa uznania.

Zespoły amatorskie zdają egzamin

Podczas gdy nad głowami naszymi rozpętała się ideologiczna i artystyczna walka wokół Sartre'a (której to walki nie widać jeszcze końca), dzieją się w naszym życiu kulturalnym sprawy przerażające zwykłe nieporozumienia, sprawy na które, rzecz dziwna, nie zwrócili baczniejszej uwagi nasi recenzenci prasowi. Tak więc wbrew przypuszczeniu, że łagodny, ciepły klimat wpływa na równowagę ducha ludzkiego — Szczecin jest nadal miastem temperamentu. Ludzie dają się ponosić, szarpają się niekiedy w matni własnych słów i bardzo są zadowoleni jeżeli uda się im przekonać samych siebie. W Szczecinie stala muszą się tworzyć wiry, które wciągają do swego lejca wszystkich i wszystko. To wrzenie poprzedzane niekiedy dłuższą ciszą, przeskadza w dostrzeżeniu rzeczy nawet bardzo istotnych. Tak np. było z ostatnimi. Eliminacjami Zespołów Świątecznych. Do szlachetnego turnieju stanęło 15 zespołów mających za sobą powiatowe eliminacje. Tylko jeden z zespołów, a mianowicie Zespół Związku Spółdzielców Spożywczych ze Stargardu uważał za niewłaściwe paranie się z przepisami i „na przelaj” bez eliminacji powiatowych dotarł do Szczecina, gdzie brak dyscypliny został należycie oceniony, a zespół zdyskwalifikowany. A szkoda. Grał wcale przyzwoicie i mógł zająć drugie miejsce. Tak więc przysło wie „kto źle skraca drogę, ten ją wydłuża”, znalazło w tym wypadku całkowite potwierdzenie.

Nagrody otrzymały następujące zespoły:

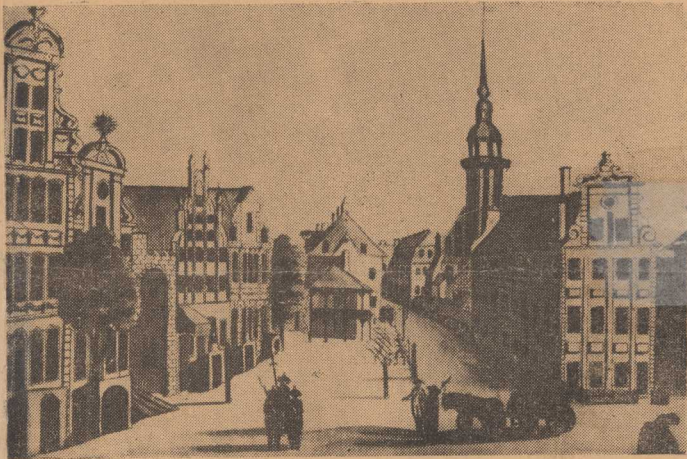
I. Zespół ZZK ze Szczecina za „Podwójny” II. Zespół Nauczycielstwa Polskiego z Maszewa za „Sad nad latarnikiem” III. Zespół Kolejarzy ze Stargardu za inscenizację „Chały za wsią”. Następnie zostały wyróżnione i nagrodzone biblioteczkami zespoły: Zakładów Konfekcyjnych, Energetyków, Związku Pracowników z Gryfina, oraz Związku Spożywców w Koszalinie.

Wszystkie zespoły w pokorze ducha przyjmowały wyroki jury, jedynie Zespół Konfekcji Szczecińskiej prowadzony przez Ob. Lubiec-Marcinkowskiego butnie i demonstracyjnie nie uznał kompetencji sądu konkursowego i odrzucał nagrodę ufundowaną przez wojewodę szczecińskiego. Nie wiem, może ob. Lubiec ma jakiś wrodzony wstręt do bibliotek i w ogóle do orzeczeń jury. Mało tego, ob. Lubiec wystosował następnie sążniste, epistole do tegoż sądu, potwierdzające swoje stanowisko podpisami członków zespołu.

Leż te drobne incydenty nie umniejszały w większym stopniu ważkości wydatowania. Wszyscy byli zaszczerzeni do borem sztuk, a czasami doskonałym wykonaniem. „Starego dzwonu” nie powstydziłby się Teatr Polski w Szczecinie. Eliminacje dowiodły, że ruch teatralno-amatorski w szerokich masach jest bardzo żywy i bardzo zdrowy. Można śmiało zaryzykować twierdzenie, że udzielenie teatru i wychowanie widza idzie „od dołu”. Na innych odcinkach życia artystycznego jest trochę niemrawo. Żukrowskiego udowodnił aż do jesieni deszczów. Natomiast 23 maja będziemy gościli Kraszewskiego Pruszyńskiego autora „Trzynastu opowieści”, „Droga wiodła przez Narwik” i ostatnio wydanej przez „Czytelnik” w ramach KDK „Karabell z Meschedu”. W dniu 14. V przelotny słowik warszawski, Tola Mankiewiczówna bawiła nas pięsenkami estradowymi. Ciepło, jasno, wiosennie...

Bardzo się ucieszyłem ostatnią wiadomością, że Okręgowa Komisja Związków Zawodowych organizuje miesięczny kurs kierowników świetlic przy zakładach pracy. Kiedy natomiast ruszy studio teatralne?

Kaktus.



Plac Rzepichy z ratuszem w Szczecinie z r. 1790

nowa, klasę skrzypiec, wiolonczeli itd. Szkoła im. Szymanowskiego posiadała na przykład 10 klas fortepianowych, 1-na klasę skrzypiec, 1-na wiolonczelową, 1-na śpiewu solowego i 1-na klasę akordeonu.

Niższa szkoła jest pięcioklasowa, średnia 6-klasowa. Ponieważ wiek uczniów jest ściśle przestrzegana. Do niższej szkoły przyjmują się na przykład uczniowie i uczennice od 7 do 14 lat, do średniej od 14 do 20. Po ukończeniu obu szkół, czyli po 11 latach nauki uczeń otrzymuje dyplom, uprawniający go do członkostwa związku zawodowego muzyków, daje prawo do nauczania w niższej szkole muzycznej, oraz wstępu do wyższej Szkoły Muzycznej.

Szkoła im. Szymanowskiego założona została w styczniu 1946 r. i posiadała początkowo 30 uczniów oraz 3 sily nauczycielskie. Dziś liczy 260 uczniów i 15 sil nauczycielskich. Pocięszającym zjawiskiem jest ten napływ nowego narybku muzycznego do szkół szczecińskich. Podobne zjawisko daje się zauważyć w drugiej i Średniej Szkole Muzycznej im. Chopina. W województwie naszym istnieje jeszcze jedna szkoła muzyczna, mianowicie w Słupsku. Jak na całe województwo — trzy szkoły — trochę to za mało.

GAMY TERCJOWE DIATONICZNE W RUCHU RÓWNOLEGLYM

Obie szkoły muzyczne postawione są na dość wysokim poziomie. Co trzy miesiące odbywają się lekcje popisowe, w których udział biorą wszyscy uczniowie. Dwa razy do roku obie szkoły występują na zewnątrz z publicznym popisem, w którym biorą udział już tylko najzdolniejsi uczniowie. Poza tym w obu szkołach odbywają się stale „wieczory muzyczne”,

dów wielkiego zamilowania muzyki wśród młodzieży. Oto np. pewnego dnia przybył młody chłopiec, Stefan Plewa, syn rolnika spod Szczecina. Chłopak przybył z daleka, ze skrzypcami pod pachą i ciekłym plecakiem na ramionach, z którego sterczał bochen chleba, wielki jak koło u wozu. Ten plecak i skrzypce stanowiły cały jego majątek. Przypominał trochę „Janka muzykanta” z noweli Sienkiewicza, trochę Antka ze znanego opowiadania Prusa. Otrzymał posadę woźnego w szkole, zwolnienie z opłat szkolnych i pilnie uczy się gry na skrzypcach. Obecnie kończy Niższą Szkołę Muzyczną. Inny z uczniów, Kraszewski Roman, uczeń czwar tej klasy, również zwolniony z opłat, zarabia na życie jako organista na Niebuszewie i utrzymuje siebie i matkę. Komponuje już nawet... oratoria. Z daleka, bo aż ze Stargardu dojeżdża do Szkoły zdolna uczennica p. Jadwiga Paderewska, podobno siostrzenica wielkiego muzyka polskiego. Jest nauczycielką w Stargardzie w szkole podstawowej, a uczennicą w Szkole Muzycznej.

Takich opowieści słucha się jak najciekawszych nowel literackich. Czy nie przypominają one jednak... dziejów wielu instytucji kulturalnych w Szczecinie, żyjących w cieniu trudności materialnych, a przecież rozwijających się i działających?

SZKOŁA IM. CHOPINA

Druga „Niższa i Średnia Szkoła Muzyczna” im. Chopina mieści się przy ul. gen. Świerczewskiego. Dyrektorem jej jest wybitny muzykolog „autochton”, dr Wacław Piotrowski. Szkoła jest właściwie w trakcie przeprowadzki. Przy ul. gen. Świerczewskiego mieścić się będzie na razie kancelaria szkoły i tak zwana „Szkoła Umuzycznienia”, właściwa szkoła „przeniosła” się już na ul. Kaszubską. I tu



Szczecin, widok na miasto w VIII w.

