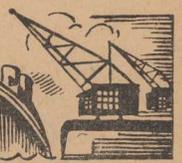




SZCZECIN



Tygodnik Pomorza Zachodniego

ROK III.

30 MAJA - 5 CZERWCA 1948 R.

Nr 22 (96)

JÓZEF BOROWIK

SPRAWY MORSKIE NA WYSTAWIE ZIEM ODZYSKANYCH WE WROCŁAWIU

Mimo dwukrotnego omówienia na tych samych łamach udziału Szczecina w Wystawie Wrocławskiej (artykuły M. Biernackiego w Nr. 17/18 i Alf. Wielopolskiego Nr. 19), wydaje się pożytecznym dorzucić jeszcze kilka informacji.

Przed wszystkim, uzupełniając opis M. Biernackiego należy stwierdzić, że tematyka szczecińska nie ograniczy się bynajmniej do jednego działu „Wybrzeże i eksport”, bliżej omówionego przez autora pierwszego artykułu. Sprawy Szczecina znajdują szerokie uwzględnienie jeszcze w 2 innych działach mianowicie: „Komunikacji i Odrzy” oraz Pomorza Zachodniego i Regionu Szczecińskiego”. Ambicją organizatorów działu „Wybrzeże i Eksport” jest przedstawienie jedynie „aspektu morskiego” Szczecina, a więc zobrazowanie Szczecina jako portu morskiego ze szczególnym zaakcentowaniem w całości polskiej polityki morskiej. Akcent położony na zagadnienie Szczecina w tym dziale zarysowuje się należycie dopiero wtedy, gdy stwierdzimy, że dział ten dzieli się na dziesięć poddziałów, mianowicie:

1. Teza główna (Szczecin, jako funkcja zaplecza),
2. Porty (wielkie — a więc znów Szczecin — oraz małe).
3. Administracja Wybrzeża.
4. Eksport (a więc znów Szczecin)
5. Żegluga (też z uwzględnieniem Szczecina).
6. Stocznie (znów Szczecin).
7. Rybołówstwo morskie (projekt dużego portu rybackiego w Szczecinie, ściśle mówiąc w Warszawie).
8. Szkolnictwo morskie (znów szkoła w Szczecinie).
9. Badania naukowe (a więc Muzeum Szczecińskie i Instytut Bałtycki).
10. Teza końcowa.

Opis M. Biernackiego dotyczy głównie tylko pierwszego poddziału, to znaczy tezy głównej. Artykuł ten zresztą jest dokładnym omówieniem treści pierwszych 4 stron „Schematu” opracowanego przez Komitet organizacyjny Wystawy, działający pod kierunkiem Wiceministra Skarbu Kościńskiego, jako Generalnego Komisarza Wystawy we Wrocławiu. „Schemat działu Wybrzeże i Eksport” zawiera 28 stron maszynopisma; opracowany został staraniem Ministerstwa Żegluga przy udziale Instytutu Bałtyckiego; powielono go dla użytku twórców ekspozycji i organizatorów Wystawy. Gwoli ścisłości i prawdy, należy stwierdzić, że tezy dosłownie przytoczone z tego „schematu” przez Biernackiego zostały sformułowane i zaproponowane przez prof. Ocioszyńskiego, członka Komitetu programowego Wystawy z ramienia Ministerstwa Żegluga i Instytutu Bałtyckiego.

Powracając do uzupełnienia streszczenia „Schematu”, należy podać, że

z wyjątkiem tezy głównej i końcowej oraz poddziału naukowego (Instytut Bałtycki), wewnętrzny układ każdego poddziału ma zawierać:

1. Dokumenty historyczne.
2. Obraz zniszczeń i zaniedbań, plany rozbudowy oraz świadectwo osiągniętych wyników odbudowy.
3. Symboliczną grupę plastyczną, ilustrującą tematykę poddziału.
4. Osiągnięcia eksploatacyjne i organizacyjne oraz zasięg działalności.
5. Ekspozycje ilustrujące powyższe osiągnięcia lub zakres pracy.

Już z tego zakresu zadań, które zostały postawione przez projektodawców — realizatorom — możemy zdać sobie sprawę czym ma się stać Wystawa Wrocławska dla Szczecina.

Obecne stadium prac wymaga już nie zastanawiania się nad tezami — lecz raczej czynnego współdziałania poszczególnych instytucji z konstruktorem i realizatorem Wystawy, pracującymi obecnie we Wrocławiu.

Przy tej okazji pragnę poruszyć inną jeszcze sprawę, mianowicie tezę, wysuniętą w artykule dr Wielopolskiego. Nie budzą one żadnych zastrzeżeń; nie wiemy jednak, czy zostały wzięte pod uwagę w innych działach wystawy, „schematy” których nie są mi znane. Jeżeli chodzi o ogólny charakter tych tez — jest to spojrzenie na Szczecin i Odrę od strony ładu — ze stanowiska Europy: „Europa gospodarcza posiadała przed wojną układ spaczony, m. in. wskutek niewłaściwej eksploatacji przez Niemcy krajów naddunajskich i wschodnich. Nowa Polska nad Odrą i ze Szczecinem ma możliwość wyprostować ten spaczony układ i staje się czynnikiem ładu gospodarczego w Europie. Dźwignią tego ładu są Szczecin i Odra odkorkowujące komunikacyjnie kraje naddunajskie w kierunku Atlantyku”.

Tak w lapidarnym ujęciu brzmi teza Wielopolskiego. Została ona złożona delegatowi szczecińskiemu, Komitetu Organizacyjnego Wystawy Wrocławskiej jeszcze na początku roku i została niewątpliwie skierowana do czynników niewątpliwie skierowana do czynników w Wystawie Wrocławskiej, dowiedzieć się w jakim stopniu te tezy zostały uwzględnione w organizacji innych działów Wystawy.

Na zakończenie pozwolę sobie przytoczyć tekst tezy końcowej działu „Wybrzeże i Eksport”, która została utrzymana w formie zaproponowanej przez prof. Ocioszyńskiego:

„Od XVI wieku Atlantyk jest osią wymiany gospodarczej dwóch kontynentów: Europy i Ameryki:

DOTYCZAS —

atlantycka oś wymiany gospodarczej dociera głównie do portów znajdujących się na zachód od europejskiego pasa niedorozwoju gospodarczego. Wymiana gospodarcza między Ameryką, a dotychczasowym, europejskim pasem niedorozwoju gospodarczego, odbywa się głównie za pośrednictwem portów leżących na zlewisku Morza Północnego.

DZISIAJ —

europejski pas niedorozwoju gospodarczego znalazł się w zasięgu narodowych planów gospodarczych demokratycznych państw słowiańskich. Głównym celem narodowych planów gospodarczych państw słowiańskich jest szybkie zlikwidowanie niedorozwoju tego rejonu. Powstała więc maksymalna potencjalna możliwość ekspansji gospodarczej tego rodzaju, a więc długofalowa szansa koniunkturalna dla jego portów i żegluga morskiej.

(Dokończenie na str. 2)

Aktywność portu szczecińskiego

Zagadnienia naszej gospodarki morskiej na terenie Zachodniego Pomorza w ostatnich czasach nabierają szczególnej aktywności. Niedawno uruchomione mniejsze porty nabierają rozpędu w swej pracy. Łączny przeładunek miesięczny Ustki, Darłowa i Kołobrzegu niewiele jest mniejszy od przeładunku Szczecina. Już w niedługim czasie nie stosowna będzie dla nich nazwa „małe porty”, gdyż sama Ustka w bieżącym roku dorówna przeładunkowi Szczecina z ubiegłego roku.

Jednakowoż na czoło zachodniopomorskiej gospodarki wysuwa się Szczecin. Ostatnie tygodnie dają nam wiele przykładów, że Szczecin staje się atrakcyjny i wysuwa się na pierwsze miejsce w ogólnokrajowych zagadnieniach gospodarczych. Nie ma tygodnia, aby do naszego portu nie przybyła jakaś delegacja gospodarcza.

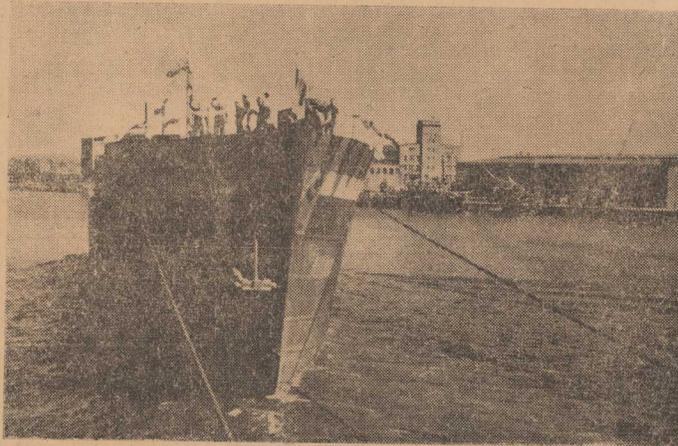
Tranzyt rudy przez Szczecin dla Czechosłowacji jest w pełni. Skierowały przybywają co tydzień. Skierowano też na Szczecin większe ładunki apatyty. Już rozładowano 2 statki, które łącznie przywoziły ok. 50.000 ton. W drodze do Szczecina znajdują się dalsze partie. Równolegle sygnalizują ładunki tranzytowe w ekspresie. Zdecydowany już jest tranzyt żelaza i wyrobów szklanych. Mają to być większe partie. Jednym słowem Czechosłowacja staje się cennym klientem Szczecina.

Równolegle z akwizycją tranzytu, przybywa portowi wiele ładunków nowych i w polskim obrocie zagranicznym. Wymienimy takie pozycje jak bawełna i nawozy sztuczne. Ładunki te łącznie z tranzytowymi, zmieniają dotychczasowy jednostronny charakter przeładunków portowych, w których dominującą rolę odgrywa węgiel. Przybywa portowi drobnica — tak pożądana dla właściwej eksploatacji handlowej każdego portu. W związku z tym nabrzeża i magazyny w porcie szczecińskim są należycie wyszklawiane. Już dziś rozładują się względnie załadowują statki nie tylko przy Huku, Arsenale czy Kaszubskim, ale także w innych punktach portu, a w tym nawet przy nabrzeżach Gryfi.

Z przygotowawczego okresu organizacyjnego ostatnich dwóch lat, wchodzimy na drogę normalizacji odbudowy — upodobniamy się do warunków i zwyczajów innych niezniszczonych miast portowych. Port szczeciński staje się nie tylko punktem przeładunków towarów masowych, ale także ośrodkiem handlowo-przemysłowym. Z jednostronnego charakteru przeładunków węglowych wkracza w okres pracy bardziej zróżnicowanej i korzystniejszej w eksploatacji.

Miasto portowe Szczecin wytwarza już typ stałego, rozmówanego w swym mieście i zawodzie obywatela który w miarę zadomowienia się tu, nadawac będzie miastu właściwy charakter — czyni i pracy.

Bol. K.



„Oliwa” opuszcza stocznice szczecińską

WOJCIECH ILCZYŃSKI

Przegląd światowej floty handlowej

Tonaż światowej floty handlowej, wg stanu na koniec grudnia 1947, przedstawia się następująco:

29.463 statki — 83.513,8 BRT,* co stanowi 123% tonażu 38 roku.
Na tonaż składa się:**

20.664 parowców — 66.393,8 BRT
7.119 motorowców — 16.789,1 BRT
1.680 pomocniczych — 330,9 BRT

Na statki pasażerskie i towarowo-pasażerskie przypada z tego 25.503 jednostki (67.440,8 BRT) i na tankowce 2.280 jednostek (15.742 BRT).

STANY ZJEDNOCZONE

Wśród państw, które po wojnie zwiększyły tonaż swojej floty handlowej, czołową pozycję zajmują Stany Zjednoczone. Zwiększyły one stan swojego przedwojennego posiadania o zawrotną sumę 20.373,1 BRT.

W 47 roku USA wyprodukowały i wypuściły na wodę:

50 motorowców — 39,1 BRT
20 parowców — 125,6 BRT

24,3% tego tonażu przypada dla armatorów krajowych, 75,7% dla armatorów zagranicznych.

Całość floty handlowej USA oblicza się obecnie na 32.423,2 BRT, co stanowi 269% tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

4.586 parowców — 30.794,8 BRT
982 motorowców — 1.623,2 BRT
12 pomocniczych — 5,2 BRT

Na statki pasażerskie i towarowo-pas. przypada z tego 4.714 jednostek (25.396 BRT) i na tankowce 854 jednostki (7.022 BRT).

Na 51 rok USA planują rozbudowę swojej floty handlowej do 49.000 BRT.

ANGLIA I DOMINIA BRYTYJSKIE

Anglia (bez dominiów) zwiększyła swój tonaż o 47 BRT.

W 47 roku Anglia wyprodukowała i spuściła na wodę:

187 motorowców — 562,6 BRT
156 parowców — 630,1 BRT

68,4% tego tonażu przypada dla armatorów krajowych, 31,6% dla armatorów zagranicznych.

Dominia Brytyjskie wyprodukowały w stoczniach zagranicznych i spuściły na wodę:

36 parowców 141,1 BRT (konstr. stal.)
49 motorowców 57,9 BRT (konstr. stal.)
6 motorowców 1,0 BRT (konstr. drzew.)
3 tankowce parowe 9,0 BRT.

Całość brytyjskiej floty handlowej wynosi:

bez dominiów 17.847,8 BRT
z dominiami 21.321,6 BRT

Na wspólny tonaż Imperium Brytyjskiego składa się:

6.320 parowców — 15.671,2 BRT
1.776 motorowców — 5.612,2 BRT
237 pomocniczych — 38,2 BRT

Na 51 rok Anglia (bez dominiów) planuje rozbudowę swojej floty handlowej do 23.520 BRT.

JAPONIA

Całość floty japońskiej składa się z następujących jednostek:

1.599 parowców — 4.231,7 BRT
738 motorowców — 1.556,2 BRT
71 pomocniczych — 20,9 BRT

Na statki pasażerskie i towarowo-pasażerskie przypada z tego 2.322 jednostki (5.737,9 BRT) i 15 jednostek na tankowce.

NORWEGIA

Straciła 853 BRT.

W 47 roku wybudowała i spuściła na wodę:

30 motorowców — 12,5 BRT
15 parowców — 24,3 BRT

Całość floty norweskiej oblicza się obecnie na 3.760,9 BRT, tj. 81,5% tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

888 parowców — 1.252,1 BRT
735 motorowców — 2.497,7 BRT
60 pomocniczych — 11,2 BRT

Na statki pasażerskie i towarowo-pasażerskie przypada z tego 1.418 jednostek (2.070,7 BRT), na tankowce 205 jednostek (1.679 BRT).

Na 51 rok Norwegia planuje rozbudowę swojej floty handlowej do 7.400 BRT.

HOLANDIA

W 47 roku Holandia wyprodukowała i spuściła na wodę:

62 motorowce — 47,2 BRT
3 parowce — 13,5 BRT

81,4% tego tonażu przypada dla armatorów krajowych, 18,6% dla armatorów zagranicznych.

Całość floty holenderskiej oblicza się na 2.436,4 BRT, co stanowi 85,3% tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

456 parowców — 1.299,5 BRT
733 motorowce — 1.122,9 BRT
106 pomocniczych — 13,9 BRT

Na statki pasażerskie i towarowo-pasażerskie przypada z tego 1.102 jednostki (2.003,5 BRT) i na tankowce 87 jednostek (419 BRT).

FRANCJA

Straciła podczas wojny 589 BRT.

W 47 roku wybudowała i spuściła na wodę:

20 motorowców — 63,4 BRT
16 parowców — 28,4 BRT

Całość francuskiej floty handlowej oblicza się obecnie na 2.314,8 BRT, tj. 79,7% tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

751 parowców — 1.830,1 BRT
195 motorowców — 477,8 BRT
27 pomocniczych — 6,9 BRT

Na statki pasażerskie i towarowo-pasażerskie przypada z tego 902 jednostki (2.050 BRT) i na tankowce 44 jednostki (258 BRT).

Na 51 rok Francja planuje rozbudowę swojej floty do 3.589 BRT.

ZSRR

Zwiększył tonaż swojej floty handlowej o 876 BRT.

Całość floty handlowej ZSRR oblicza się obecnie na 2.156,9 BRT (w 38 roku: 1.281 BRT).

Na tonaż ten składa się:

777 parowców — 1.741,6 BRT
165 motorowców — 412,4 BRT
10 pomocniczych — 2,9 BRT

Na statki pasażerskie i towarowo-pasażerskie przypada z tego 904 jednostki (2.065 BRT) i na tankowce 38 jednostek (89 BRT).

SZWECJA

Zwiększyła swój tonaż o 47 BRT.

W 47 roku wybudowała i spuściła na wodę:

49 motorowców — 218,7 BRT
3 parowce — 3,8 BRT

43,9% tego tonażu przypada dla armatorów krajowych, 56,1% dla armatorów zagranicznych.

Całość szwedzkiej floty handlowej oblicza się obecnie na 1.829,5 BRT, co stanowi 116% tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

625 parowców — 626,2 BRT
340 motorowców — 1.160,8 BRT
232 pomocnicze — 42,5 BRT

Na statki pasażerskie i tow.-pasażerskie przypada z tego 917 jednostek (1.448 BRT) i na tankowce 46 jednostek (338 BRT).

Na 51 rok Szwecja planuje rozbudowę swojej floty handlowej do 2.100 BRT.

WŁOCHY

Straciły podczas wojny 1.989 BRT. W 47 roku wybudowały i spuściły na wodę:

42 motorowce — 54,3 BRT
3 parowce — 7,8 BRT

64,4 proc tego tonażu przypada dla armatorów krajowych, 36,6 proc dla armatorów zagranicznych.

Całość floty włoskiej oblicza się obecnie na 1.309,9 BRT, 39,5 proc. tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

368 parowców — 975,8 BRT
134 motorowce — 287,5 BRT
171 pomocniczych — 37,7 BRT

Z tego na pasażerskie i tow. pasażerskie przypada 458 jednostek (994,3 BRT), na tankowce 44 jednostki (269 BRT).

Na rok 1951 Włochy planują rozbudowę swojej floty handlowej do 3.370 BRT.

HISZPANIA

Całość floty hiszpańskiej oblicza się na 1.130 BRT, co stanowi 113,1% tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

702 parowce — 836,2 BRT
186 motorowców — 278,1 BRT
98 pomocniczych — 15,7 BRT

Na statki pasażerskie i towarowo-pasażerskie przypada z tego 863 jednostki (982,3 BRT) i na tankowce 25 jednostek (132 BRT).

GRECJA

Straciła podczas wojny 862 BRT.

Całość greckiej floty handlowej oblicza się na 1.027,1 BRT, tj. 54,3% tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

249 parowców — 1.010,4 BRT
10 motorowców — 10,9 BRT
39 pomocniczych — 5,9 BRT

Na statki pasażerskie i towarowo-pasażerskie przypada z tego 254 jednostki (999,3 BRT) i na tankowce 5 jednostek (22 BRT).

Na 51 rok Grecja planuje rozbudowę swojej floty handlowej do 3.370 BRT.

DANIA

Jest krajem, który poniósł podczas wojny stosunkowo najmniejsze straty. Dania straciła 105 BRT.

W 47 roku wyprodukowała i spuściła na wodę jednostki motorowe o ogólnym tonażu 60,6 BRT.

53,3% tego tonażu przypada dla armatorów krajowych, 46,7% dla armatorów zagranicznych.

Całość floty duńskiej oblicza się obecnie na 1.024,2 BRT, co stanowi 90,6% tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

305 parowców — 447,9 BRT
202 motorowce — 559,1 BRT
99 pomocniczych — 17,3 BRT

Na statki pasażerskie i tow.-pasażerskie przypada z tego 495 jednostek (909 BRT) i na tankowce 12 jednostek (98 BRT).

Na 51 rok Dania planuje rozbudowę swojej floty handlowej do 2.410 BRT.

BRAZYLIA

Na tonaż brazylijskiej floty handlowej składa się:

262 parowce — 526 BRT
36 motorowców — 70,5 BRT

Tonaż ten stanowi 149,7% tonażu 38 roku.

Na statki pasażerskie i tow.-pasażerskie przypada z tego 284 jednostki (558,5 BRT), na tankowce 14 jednostek (38 BRT) i na tabor pomocniczy 9 jednostek (6,7 BRT).

NIEMCY

Zajmują czołową pozycję wśród państw, które poniosły największe straty w tonażu swojej floty.

Całość floty niemieckiej oblicza się na 591,4 BRT, tj. 13,9% tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

659 parowców — 409,4 BRT
310 motorowców — 123 BRT
349 pomocniczych — 58,9 BRT

Na statki pasażerskie i tow.-pasażerskie przypada z tego 950 jednostek (616,5 BRT) i na tankowce 19 jednostek (16 BRT).

BELGIA

Zwiększyła swój tonaż o 20,3 BRT.

Całość belgijskiej floty handlowej oblicza się na 366 BRT, co stanowi 105,9% tonażu 38 roku.

Na tonaż ten składa się:

95 parowców — 229,4 BRT
71 motorowców — 135,7 BRT
2 pomocnicze — 0,9 BRT

Na statki pasażerskie i towarowo-pasażerskie przypada z tego 160 jednostek (325,2 BRT) i na tankowce 6 jednostek (40 BRT).

Na 51 rok Belgia planuje rozbudowę swojej floty handlowej do 1.040 BRT.

PORTUGALIA

Flotę handlową Portugalii oblicza się na 294 BRT. W porównaniu z 38 rokiem zwiększyła ona swój tonaż o 36 BRT.

W 47 roku Portugalia wybudowała w stoczniach zagranicznych:

10 motorowców — 16,2 BRT
1 tankowiec — 8,2 BRT

Na 51 rok Portugalia planuje rozbudowę swojej floty handlowej do 530 BRT.

POLSKA

Zwiększyła tonaż swojej floty handlowej o 59,1 BRT.

W 38 roku mieliśmy 103 BRT

w 47 roku — 162,1 BRT

Na tonaż ten składa się:

32 parowce — 108,2 BRT
11 motorowców — 53,8 BRT

Na statki pasażerskie i tow.-pasażerskie przypada z tego 11 jednostek i na tankowce 3 jednostki.

Na 51 rok Polska planuje rozbudowę swojej floty handlowej do 225 BRT.

*) Wszystkie liczby tonażu podane w tysiącach BRT.

**) Jednostki powyżej 100 BRT.

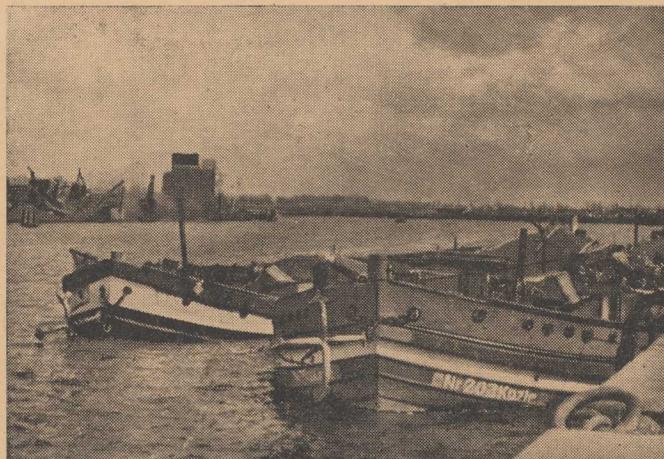
Sprawy Morskie

(Dokończenie ze str. 1)

JUTRO

nastąpi więc znaczny rozwój udziału krajów słowiańskich w bezpośredniej światowej wymianie handlowej. Oś atlantycka przedłuży się do Bałtyku, który (obok Morza Czarnego) będzie morską bramą wylotową wielkich obszarów, kierowanych słowiańską planową myślą gospodarczą. Mały, w propozycji do olbrzymiego zaplecza, Bałtyk, stać się może jako całość jak gdyby jednym wielkim portem na brzegu ogromnego kompleksu różniczkowanych, dynamicznych obszarów, mających dalekie perspektywy interesów gospodarczych o znacznej sile rozwojowej. Nastąpi wówczas debiut polskich portów w niepomniernie rozleglejszych niż dotychczas funkcjach bazowo-rozdzielczych i dyspozycyjnych.

Jak widzimy ta końcowa teza „Atlantycka” działu „Wybrzeże i Eksport” — świetnie korespondowała by z tezą „Europejskiego ładu gospodarczego”, wysuniętą przez dr. Wielopolskiego.



Baraki z Koźła w Szczecinie

JÓZEF MITKOWSKI

Król Kazimierz Wielki wobec Pomorza Zachodniego

Jak powszechnie wiadomo zainteresowanie sprawami Pomorza Zachodniego w okresie przed drugą wojną światową, było w Polsce minimalne. Minimalne było też zainteresowanie dziejami tej polskiej ziemi. Powodów tego smutnego stanu rzeczy było wiele, wliczamy więc tylko parę najważniejszych. Po pierwsze historycy polscy odcieczy byli od materiału historycznego, od źródeł historycznych, od zabytków pisemnych, które przekazały nam wiadomości o dawnych dziejach Pomorza. Wszystkie te materiały znajdowały się prawie bez wyjątku w zbiorach archiwalnych i bibliotecznych administrowanych przez uczonych niemieckich, więc silną rzeczą dostęp do nich był bardzo utrudniony, a często wprost niemożliwy. Po drugie tyle wylonilo się palących potrzeb w życiu bieżącym, że trudno winić społeczeństwo o brak zainteresowania odległymi epokami dziejów ziemi, która bardzo dawno straciła była polityczną przynależność do państwa polskiego. Po trzecie wreszcie uwaga całego społeczeństwa polskiego nastawiona była w sposób wybitnie defencywny na OBRONĘ Pomorza Gdańskiego i naszych praw do niego, dalszy zaś na zachód położony pas ziemi pomorskiej nie budził już takiej uwagi. Zresztą nie chciano tykać tych problemów, by uniknąć pomówień o zdradanie stosunków z niemieckimi sąsiadami.

Jedną z nielicznych prac zajmujących się dziejami Pomorza Zachodniego była praca sp. dra Stanisława NOWOGRODZKIEGO, młodego, wybitnie utalentowanego historyka krakowskiego o stosunkach politycznych Kazimierza Wielkiego z Pomorzem Zachodnim. Temat pracy poddał młodemu doktorantowi jego mistrz, profesor U. J. Jan Dąbrowski, zajmujący się — obok wielu innych zainteresowań — ze szczególnym zamiłowaniem czasami Kazimierza Wielkiego. Cenna praca dra Nowogrodzkiego stanowi do dziś ostatni wyraz nauki polskiej odnośnie do dziejów stosunków politycznych Polski i Pom. Zach. w czasach Kazimierza Wielkiego. Niestety, nie było dany autorowi poprowadzić dalej zaczęte tak pomyślnie badania; zginął w czasie niemieckiej okupacji jako jedna z ofiar obozu w Oświęcimiu. Pozostała jednak jego wartościowa praca, z której czerpiemy informacje do naszego artykułu.

PIERWSZE PRÓBY POROZUMIENIA

Czynnikami, którzy prowadzi do porozumienia jest zwykle wspólność interesów. Czy taka wspólność interesów istniała między Polską Kazimierza Wielkiego a Pomorzem Zachodnim? Owszem, istniała. Tak państwo Kazimierza Wielkiego, jak i księstwo pomorskie zagrożone były przez siły polityczne niemieckie, przez niemieckie państwa: Polsce groziła śmierć jej wrogowie Krzyżacy, Pomorze, jakkolwiek także zagrożone zabobrością Krzyżaków, odczuwało przecież głównie dotkliwie nacisk innego reprezentanta niemieckiego na wschodzie, a mianowicie państwa brandenburskiego. Pogarszała sytuację zwada między książętami pomorskimi: księżę szczeciński Otto I i syn jego Barnim III trwali w uporczywych sporach z książętami wologoskimi, synami Warcisława IV, z których najstarszym był Bogusław V.

Nie można tu pominąć także ważnego czynnika gospodarczego, jakim było poszukiwanie przez Polskę, odciecia od Baltyku przez Krzyżaków siedzących u ujścia Wisły, dostępu do morza. Kazimierz Wielki był jednym z najbardziej doceniających sprawy gospodarcze monarchów. Zarówno jego wybitne wrodzone zdolności ekonomiczne jak i wychowanie na dworze andegaweńskim na Węgrzech, w środowisku o najwyższej chyba na owe czasy kulturze, otworzyły mu oczy na olbrzymie korzyści płynące z handlu morskiego.

Pierwsi zbliżyli się do Kazimierza Wielkiego książęta Szczecina, zaccici wrogowie marchii brandenburskiej, Otto i Barnim. Przybyli oni w r. 1337 do POZNANIA i zawarli tutaj układ z królem czeskim zwyciężony przeciw Brandenburgii. Równocześnie zawarli także przymierze z Kazimierzem Wielkim. Wobec tej pierwszej próby odnowionej niebawem w roku 1348, Kazimierz Wielki zachował się — jak przystało na ostrożnego polityka — w sposób powściągliwy i wycekujący. Najwyraźniej nie dowierzał książętom szczecińskim, a równocześnie nie chciał zrażać sobie skłóconego z nimi księcia Bogusława V. W roku 1338 zgodzili się książęta szczecińscy na uznanie następstwa margrabiów brandenburskich w księstwie pomorskim w zamian za co uzyskali doraźnie uchy-

lenie brandenburskich pretensji do zwierzchności nad sobą. Ten krok książąt szczecińskich uraził głęboko ich krewniaka, bratanka Barnima, Bogusława V wologoskiego, który uważał siebie za dziedzica księstwa szczecińskiego po wygaśnięciu linii książąt szczecińskich, a margrabiów brandenburskich uważał za intruzów. Wrogość swą wobec Bogusława V zmanifestowali książęta szczecińscy jeszcze w ten sposób, że starali się wpłynąć na Krzyżaków, by nie oddali Bogusławowi oddanej im w zastaw przez niego ziemi słupskiej. Maloduszny lek i zazdrość, aby krewniak nie wzrósł w sily, pchała ich do kroków sprzecznych z interesami własnego kraju, ba całej słowiańszczyzny. Bogusław V zdołał mimo wszystko ziemię słupską odzyskać, zachował jednak zrozumiałą urażę do krewniaków.

PRZYMIERZE POLSKO-POMORSKIE

Kazimierz Wielki był jaknajbardziej zainteresowany, by nie dopuścić do wzrostu potęgi krzyżackiej. Interes jego i jego państwa nakazywał mu popierać każdego przeciwnika Zakonu Krzyżackiego. Zatrącał Bogusława V z Krzyżakami musiał zwrócić uwagę króla polskiego. Dostrzegł on w lot, że niezgoda książąt pomorskich osłabia ich stanowisko, stanowisko i tak niezbyt mocne wobec niewielkiej rozmiarów ich miniaturowych państw. Wysyłek monarchy polskiego postępek wobec tego w dwóch kierunkach. 1) w kierunku możliwie mocnego związania z sobą księcia Bogusława V, wroga Krzyżaków, 2) w kierunku zaprowadzenia zgody między skłóconymi książętami pomorskimi. Celowe, podejmowane ostrożnie, ale zdecydowanie, wysiłki królewskie uwieńczyły pełne powodzenie. Zdołał przeprowadzić pogodzenie się książąt pomorskich między sobą, a co ważniejsze związał z sobą silnym węzłem Bogusława V, wydając za niego swą córkę, Elżbietę. Układ zarecyznowy zawarto w Poznaniu 24 lutego 1343, małżeństwo doszło do skutku jeszcze w tym samym roku. Najważniejszy był wszakże zawarty równocześnie z umową o małżeństwo układ przymierza polsko-pomorskiego. Zobowiązali się w nim Bogusław V i jego bracia dostarczać królowi polskiemu posiłków zbrojnych na każdą wojnę, a zwłaszcza PRZECIWI ZAKONOWI KRZYŻACKEMU, oraz zobowiązali się nie przepuszczać przez swe ziemie żadnych osób dających z pomocą Krzyżakom. W ten sposób odcinał król polski Krzyżakom dopływ posiłków z zachodniej Europy, które umieli oni ścigać ofiście za pomocą umiejętniej propagandy. Układ pomorsko-polski zawierał także punkt regulujący podział ewentualnych zdobyczy terytorialnych, a więc miał również charakter przymierza zaczepnego. Zagrożony umiejętnym pociągnięciem politycznym króla polskiego, Zakon Krzyżacki okazał znaczną ustepliwosć w układach. W lipcu 1343 zawarto znany układ pokojowy polsko-krzyżacki w Kaliszu, a pod jego tekstem znalazło się również imię królewskiego zięcia, Bogusława V.

SUKCESY I PORĄDKI POLSKI NA TERENIE ZACHODNIEGO POMORZA

Jakkolwiek Kazimierz Wielki stanął silną stopą na Pomorzu Zachodnim i wpływy swe w widoczny sposób ugruntowywał i rozszerzał to jednak akcja jego była zbyt świeża, by mogła się obyć bez pewnych porażek. Uporczywie prowadzona przez Kazimierza Wielkiego akcja zmierzająca do przywrócenia polskiej zwierzchności kościelnej nad Pomorzem Zachodnim (diecezją kamieńska) zakończyła się ostatecznie niepowodzeniem. Mógł jedynie król polski przekonać się o życzliwości swego zięcia, który popierał stanowisko Polski. Gorzej było, gdy nowa sytuacja polityczna znużyła siłę Kazimierza Wielkiego do demonstracyjnego zerwania z dynastią Luksemburgów, panujących w Czechach, i równocześnie do zbliżenia się do cesarza niemieckiego i Wittelsbachów. Nastąpiło wówczas pewne osłabienie stanowiska polskiej a Bogusławem V, co zresztą starał się Kazimierz Wielki powetować sobie nawiazaniem bliższych stosunków z rywalem Bogusława V, księciem szczecińskim Barnimem III. Niebawem zresztą kiedy doszedł Kazimierz Wielki do przekonania, że sytuacja polityczna nakazuje mu z koleji poszukać zbliżenia z Luksemburgami, umiał między innymi wyzyskać swe dawniejsze stosunki z książętami wologosko-pomorskimi, aby ułatwić sobie nawiazanie porozu-

mienia z Karolem IV luksemburskim (1348).

W następnym okresie czasu książęta pomorscy powrócili znowu do uprawiania polityki pod kątem widzenia ciasnych interesów dzielnicowych, nie oglądając się wiele na Polskę. Kazimierz Wielki nie dał za wygraną, lecz ponowił swe wysiłki w kierunku uzyskania możliwie silnych wpływów na Zachodnim Pomorzu. Zaczął od swego zięcia, Bogusława V. Zaprosił na swój dwór jego syna a swego wnuka Kazimierza, zwanego popularnie w Polsce Kaźkiem szczecińskim. Młodzutki chłopiec bawił na Wawelu w latach (o ile można było ustalić) 1355—1360. W roku 1360 przeprowadził król polski dalszy bardzo zręczny krok: ożenił mianowicie swego wnuka, Kaźka szczecińskiego z córką innego swego sprzymierzeńca, a mianowicie księcia litewskiego Olgerda. Księżniczka miała na imię Kenna, na chrzcie zaś otrzymała imię Joanny. W ten sposób przeprowadził Kazimierz Wielki stopniowo okrazenie głównego swego wroga tj. Krzyżaków, zyskując sobie sprzymierzeńców i na zachodzie i na wschodzie.

Nie zasypiał jednak sprawy godny współzawodnik Kazimierza Wielkiego, król czeski Karol IV luksemburski, po śmierci Ludwika (1347) równocześnie cesarz niemiecki. O zrecznosci jego polityki świadczy jego małżeństwo z wnuczką Kazimierza W., a córką Bogusława V, Elżbietą (1363). Małym księciem pomorskim zaimponowało spowinowacenie się z cesarzem, a ten umiał to wyzyskać w celu ugruntowania swych wpływów na Pomorzu Zachodnim; przyszło mu to tym łatwiej, że od roku 1361 nie żyła już córka Kazimierza W., żona Bogusława V i matka ks. Elżbiety, także Elżbieta, o której już wyżej była mowa, jako o zrecznosci polskich wpływów i polskich interesów na Zachodnim Pomorzu.

Kazimierz Wielki spróbował w nowej sytuacji innej jeszcze metody. Rozpoczął akcję przyłączania do Polski po kawalku ziem, które kiedyś zostały jej zagrabione. Wyzyskując nieudolność margrabiego brandenburskiego, Ottona odzyskał spory szmat ziemi za Notecią z miastami Czaplnek, Drawsko i Walcz. W ten sposób zyskiwał bezpośrednie połączenie z terytorium księstwa pomorsko-słupskiego, a równocześnie rozrywał terytorialne połączenie między Krzyżakami a Rzeszą Niemiecką, prowadząc właśnie przez nadnotecie ziemie margrabiów brandenburskich. Czuwał też nader troskliwie nad losem Kaźka i kiedy ten niespodziewanie odwoował (1368), ożenił go z córką Ziemowita III, księcia mazowieckiego; i to małżeństwo miało swą wymowę polityczną antykrzyżacką.

SPRAWA NASTĘPSTWA TRONU W POLSCE

Jak przyjmują historycy, równocześnie z małżeństwem Kaźka dokonał Kazimierz Wielki niezmiernie doniosłego aktu, a mianowicie adoptował Kaźka czyli przelał na niego wszelkie prawa jak na syna. Kaźko otrzymywał rodową dzielnicę linii piastowskiej, z której pochodził Kazimierz Wielki, a mianowicie ziemię łęczycą i sieradzką. Tu miał się zapoznać z polskimi stosunkami, jako przyszły władca Polski. Wprawdzie bowiem bezpośrednim następcą Kazimierza Wielkiego był wyznaczony Ludwik Węgierski (syn Karola Humberta i Elżbiety siostry Kazimierza Wielkiego), ale i on nie miał męskiego potomka a był słabego zdrowia. Następstwo Kaźka szczecińskiego miało więc widoki realizacji. Nie zapowiadał się on wprawdzie jako władca najlepszy: był człowiekiem niezrównoważonym, o słabej woli, gwałtownym i rozrzućnym, ale trzeba mu oddać sprawiedliwość, że mimo nęcących zabiegów cesarza Karola IV, któremu ulegał książęta Pomorza Zachodniego, on jeden pozostał wiernym Kazimierzowi Wielkiemu.

Niespodziewana śmierć Kazimierza Wielkiego (1370) skutkiem fatalnego złamania nogi na polowaniu postawiła na porządku dziennym sprawę następstwa

tronu w Polsce. Na łożu śmierci ostatni z Piastów dodał jeszcze w testamencie do przeznaczonych swemu wnukowi ziem łęczycy i sieradzkiej, ziemię dobrzyńską i kujawską, chcąc w ten sposób wzmocnić jego stanowisko. Jak wiadomo Ludwik Węgierski i „panowie krakowscy” obalili testament Kazimierza Wielkiego w tym właśnie zakresie; wnuka zmarłego króla zbyto ziemią dobrzyńską i bydgoską. Kaźko zresztą bardzo łatwo pogodził się z losem. W ten sposób przepada wielka myśl ostatniego z Piastów, myśl połączenia Pomorza Zachodniego unią personalną z Polską.

Józef Mitkowski

Towarzystwo Przyjaźni Polsko — Czechosłowackiej

W Szczecinie ukonstytuował się ostatnio Zarząd wojewódzkiego oddziału Tow. Przyjaźni Polsko-Czechosłowackiej. Prezesem oddziału został wojewoda Borkowicz, zastępcami — prezydent m. Szczecina Zaręba i dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego dr. Bonarski. Pozatym do zarządu, jak również do sekcji naukowej wybrano szereg wybitnych fachowców. Daje to gwarancję, że prace oddziału rozwiną się pomyślnie — na pozytywne ważnej sprawie: zbliżenia i wzajemnego poznania obu zaprzyjaźnionych narodów.

Teren naszego województwa, a zwłaszcza port szczeciński, związany jest licznymi węzłami z wielkim zapleczem gospodarczym, w którym Czechosłowacja grać będzie jedną z ról naczelnych. To też województwo szczecińskie jeszcze więcej może od innych województw polskich predysponowane jest do tego, by instytucje i organizacje tutejsze sprawie poznania zagadnień życia gospodarczego i kulturalnego Czechosłowacji poświęciły jak najwięcej uwagi. Sądziemy, że oddział Tow. Przyjaźni Polsko-Czechosłowackiej ma w tej dziedzinie duże pole działania.

Rok bieżący szczególnie sprzyja tej akcji, przypada w nim bowiem szereg rocznic, dla historii i życia Czechosłowacji bardzo istotnych. Tak więc w r. 1948 upływa 600 lat od założenia uniwersytetu Karola w Pradze — pierwszego uniwersytetu w Europie środkowej. W r. b. przypada też 100-tna rocznica zjazdu słowiańskiego w Pradze oraz praskiej rewolucji, z której zrodził się pierwszy nowoczesny parlament czeski. Wielkim dziełem tego parlamentu było zniesienie poddaństwa.

W r. 1948 upływa również 30 lat od powstania republiki Czechosłowackiej (28. X. 1918 r.), oraz 10-letnie tragicznego dla Europy Monachium.

Poza tym odbędzie się w r. b. w Pradze szereg wielkich uroczystości, związanych ze zjazdem Sokolstwa.

Rocznice te i obchody, ważne dla Czechosłowacji, ważne są również dla nas. Zadaniem Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Czechosłowackiej jest upowszechnić ideę przyjaźni obu narodów, idei tej nadać realny kształt. Dużą rolę mają tu do spełnienia instytucje naukowe, których prace nie mogą pomijać tak istotnego dla naszego społeczeństwa zagadnienia.



Kościół św. Piotra i Pawła w Szczecinie

CZESŁAW PISKORSKI

ZABYTKI SZCZECINA

Zamek odegrał dużą rolę w stosunkach polsko-pomorskich. Tutaj odbył się ślub późniejszego króla polskiego Przemysława II z księżniczką Ludgardą, tu zawarto umowy antybrandenburskie i antykrzyżackie z władzami polskimi. Tu wreszcie panował najwybitniejszy ze wszystkich książąt zachodnio-pomorskich, wychowanek Długosza, Bogusław X, razem z żoną swą, Anną, córką Kazimierza Jagiellończyka. Na zamku szczecińskim zmarł w roku 1637 ostatni Piast Pomorza Zachodniego, Bogusław XIV.

W pobliżu św. Jana, przy ul. Słonecznej wznosi się maleńki, gotycki kościółek pod wezwaniem św. Piotra i Pawła. Świątynia ta, to najlepszy dowód naszej misji kulturalnej na terenie Pomorza Zachodniego, została ona bowiem założona w roku 1124 przez misję Bolesława Krzywoustego. Obecnie jej forma, to gotyk z XV/XVI wieku. Wewnątrz świątyni znajdują się liczne tablice grobowe i napisy, stwierdzające przeszłość kościoła. Na drewnianym suficie wielkie malowidło.

W RUINACH STAREGO MIASTA

Ponijęj zamku, pomiędzy wzgórzem o-drzańskim a Odrą, rozciąga się najstarsza część dawnego Szczecina. Tam, między ruinami starego miasta, szukać należy dalszych zabytków słowiańskiej przeszłości. Pomiędzy zamkiem i Odrą, przy ul. Syreny, wznosi się stara baszta miejska z XIV wieku. Jest to jedyny fragment murów miejskich, jaki zachował się w Szczecinie. Baszta stanowiła dawniej część Bramy Kobiet. Dwie inne bramy (Portowa i Piastów) zostały zniekształcone w czasach fryderycjańskich.

kanów, (w tym samym czasie co ratusz), kościół św. Jana. Świątynia ta położona była bezpośrednio przy murach miejskich, z tej też przyczyną fronton jej posiada charakter obronny. Piękny ten gotyk przetrwał szczęśliwie do naszych czasów, a ostatnio przeprowadzono jego remont. Z ciekawszych w szczególności należy zwrócić uwagę na ceglany frez winnej la-tworoli, okalający zewnętrzną ścianę prezbiterium. Nie ulega wątpliwości, że zrzuca-cie wewnętrznych tynków w kościele odsłonił jeszcze niedejędny szczegół.

„FARA” SZCZECIŃSKA

Na zachód od pl. Rzepichy znajdują się ruiny gotyckiego kościoła św. Jakuba. Świątynia ta założona została w roku 1187 przez księcia Bogusława I. Pełniła ona funkcje szczecińskiej fary. Ruiny, które obecnie oglądamy, to dzieło ostatniej wojny. Jednakże i one dają pojęcie o potę-dze kościoła, którego wieża posiadała 119 m. wysokości. Wewnątrz kościoła re-nansansowa płyta Barnima III. Obok świątyni znajdują się ruiny gotyckiej kanonii. W roku 1948 rozpoczęto prace zabezpieczające w obydwóch obiektach.

W Szczecinie zachowało się kilka za-bytków, które są dowodem wysokiej kul-tury mieszkających tu Słowian. Zabytki te są też świadectwem, że na ziemiach tych nie jesteśmy od dzisiaj.

OKOLICE SZCZECINA

Zwiedzanie okolic Szczecina podzielić należy na trzy etapy, a mianowicie poznanie okolic lewobrzeżnych Odry, terenów prawobrzeżnych oraz wysp leżących nad Bałtykiem.

Tereny lewobrzeżne administracyjnie obejmują powiat szczeciński. Najważniejszymi miejscowościami są Police, Trzebież, oraz Nowe Warpno. Police to miasteczko w odległości 17 km od Szczecina, a Trzebież znajduje się dalsze 11 km na północ w miejscu, gdzie Odra łączy się z Zalewem. Do Trzebieży można dojechać koleją względnie dołączyć statkiem. Jest to największa i najwspanialsza nad Zalewem Szczecińskim baza rybacka. Miejscowość posiada duży port rybacki. Czynne są wędzarnie oraz mała stocznia. Trzebież ma poza tym charakter kąpieliska i tu znajduje się plaża Szczecina.

Okolo 20 km. na północny-wschód od Trzebieży, już na granicy państwowej, leży maleńkie miasteczko **Warpno Nowe**. Jest to baza rybacka nad jeziorem o nazwie „Ostrów”. Miejscowość położona jest na półwyspie wysuniętym w wody jeziora; okolica jest spokojna i jakby przeznaczona na wypoczątek. Ze Szczecinem Nowe Warpno posiada połączenie autobusowe.

SŁOWIAŃSKIE DĄBIE

Wschodnie dzielnice Szczecina ciągną się aż na prawy brzeg Odry. Przedmieściem jest Dąbie, bardzo stare osiedle słowiańskie, które przez wieki było jednym z ważniejszych ośrodków handlowych okolicy. Dogodne położenie nad Regalicą i przy jeziorze, spowodowało, że Dąbie rozwijało się pomyślnie. Duże znaczenie dla Dąbia miało wybudowanie przez Szczecin pierwszego mostu na Odrze bo



Kościół św. Piotra i Pawła w Szczecinie

CZESŁAW PISKORSKI

ZABYTKI SZCZECINA

Zamek odegrał dużą rolę w stosunkach polsko-pomorskich. Tutaj odbył się ślub późniejszego króla polskiego Przemysława II z księżniczką Ludgardą, tu zawarto umowy antybrandenburskie i antykrzyżackie z władzami polskimi. Tu wreszcie panował najwybitniejszy ze wszystkich książąt zachodnio-pomorskich, wychowanek Długosza, Bogusław X, razem z żoną swą, Anną, córką Kazimierza Jagiellończyka. Na zamku szczecińskim zmarł w roku 1637 ostatni Piast Pomorza Zachodniego, Bogusław XIV.

W pobliżu św. Jana, przy ul. Słonecznej wznosi się maleńki, gotycki kościółek pod wezwaniem św. Piotra i Pawła. Świątynia ta, to najlepszy dowód naszej misji kulturalnej na terenie Pomorza Zachodniego, została ona bowiem założona w roku 1124 przez misję Bolesława Krzywoustego. Obecnie jej forma, to gotyk z XV/XVI wieku. Wewnątrz świątyni znajdują się liczne tablice grobowe i napisy, stwierdzające przeszłość kościoła. Na drewnianym suficie wielkie malowidło.

W RUINACH STAREGO MIASTA

Ponijęj zamku, pomiędzy wzgórzem o-drzańskim a Odrą, rozciąga się najstarsza część dawnego Szczecina. Tam, między ruinami starego miasta, szukać należy dalszych zabytków słowiańskiej przeszłości. Pomiędzy zamkiem i Odrą, przy ul. Syreny, wznosi się stara baszta miejska z XIV wieku. Jest to jedyny fragment murów miejskich, jaki zachował się w Szczecinie. Baszta stanowiła dawniej część Bramy Kobiet. Dwie inne bramy (Portowa i Piastów) zostały zniekształcone w czasach fryderycjańskich.

kanów, (w tym samym czasie co ratusz), kościół św. Jana. Świątynia ta położona była bezpośrednio przy murach miejskich, z tej też przyczyną fronton jej posiada charakter obronny. Piękny ten gotyk przetrwał szczęśliwie do naszych czasów, a ostatnio przeprowadzono jego remont. Z ciekawszych w szczególności należy zwrócić uwagę na ceglany frez winnej la-tworoli, okalający zewnętrzną ścianę prezbiterium. Nie ulega wątpliwości, że zrzuca-cie wewnętrznych tynków w kościele odsłonił jeszcze niedejędny szczegół.

„FARA” SZCZECIŃSKA

Na zachód od pl. Rzepichy znajdują się ruiny gotyckiego kościoła św. Jakuba. Świątynia ta założona została w roku 1187 przez księcia Bogusława I. Pełniła ona funkcje szczecińskiej fary. Ruiny, które obecnie oglądamy, to dzieło ostatniej wojny. Jednakże i one dają pojęcie o potę-dze kościoła, którego wieża posiadała 119 m. wysokości. Wewnątrz kościoła re-nansansowa płyta Barnima III. Obok świątyni znajdują się ruiny gotyckiej kanonii. W roku 1948 rozpoczęto prace zabezpieczające w obydwóch obiektach.

W Szczecinie zachowało się kilka za-bytków, które są dowodem wysokiej kul-tury mieszkających tu Słowian. Zabytki te są też świadectwem, że na ziemiach tych nie jesteśmy od dzisiaj.

OKOLICE SZCZECINA

Zwiedzanie okolic Szczecina podzielić należy na trzy etapy, a mianowicie poznanie okolic lewobrzeżnych Odry, terenów prawobrzeżnych oraz wysp leżących nad Bałtykiem.

Tereny lewobrzeżne administracyjnie obejmują powiat szczeciński. Najważniejszymi miejscowościami są Police, Trzebież, oraz Nowe Warpno. Police to miasteczko w odległości 17 km od Szczecina, a Trzebież znajduje się dalsze 11 km na północ w miejscu, gdzie Odra łączy się z Zalewem. Do Trzebieży można dojechać koleją względnie dołączyć statkiem. Jest to największa i najwspanialsza nad Zalewem Szczecińskim baza rybacka. Miejscowość posiada duży port rybacki. Czynne są wędzarnie oraz mała stocznia. Trzebież ma poza tym charakter kąpieliska i tu znajduje się plaża Szczecina.

Okolo 20 km. na północny-wschód od Trzebieży, już na granicy państwowej, leży maleńkie miasteczko **Warpno Nowe**. Jest to baza rybacka nad jeziorem o nazwie „Ostrów”. Miejscowość położona jest na półwyspie wysuniętym w wody jeziora; okolica jest spokojna i jakby przeznaczona na wypoczątek. Ze Szczecinem Nowe Warpno posiada połączenie autobusowe.

SŁOWIAŃSKIE DĄBIE

Wschodnie dzielnice Szczecina ciągną się aż na prawy brzeg Odry. Przedmieściem jest Dąbie, bardzo stare osiedle słowiańskie, które przez wieki było jednym z ważniejszych ośrodków handlowych okolicy. Dogodne położenie nad Regalicą i przy jeziorze, spowodowało, że Dąbie rozwijało się pomyślnie. Duże znaczenie dla Dąbia miało wybudowanie przez Szczecin pierwszego mostu na Odrze bo

Na 4 dni (27-30 maja) zjechali do Szczecina krajoznawcy z całej Polski. Będą oni pod przewodnictwem prezesa zarządu głównego Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego v-ministra Stanisława Leszczyńskiego obradowali o wszystkich problemach związanych z rozwojem naszego krajoznawstwa. W związku z powyższym wydarzeniem zamieszczamy artykuły o przeszłości Szczecina i znaczeniu turystycznym rejonu ujścia Odry.

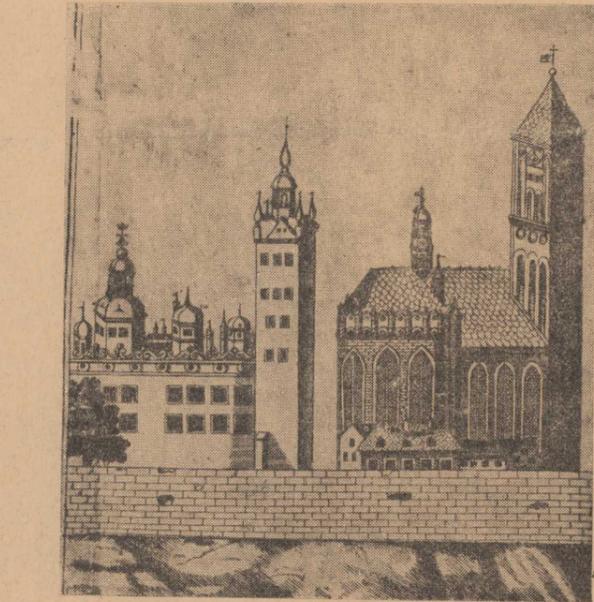
leń. I stąd pochodzą różne style w poszczególnych jego częściach.

Niemcy dążyli do zniszczenia w Szczecinie wszystkiego, co przypominało by w jakiegokolwiek formie słowiańska i polska przeszłość tego miasta. Nie można się przeto dziwić, że ilość zabytków, jakie dochowały się do naszych czasów, jest stosunkowo niewielka. Pozostały jedynie dowody naszej przeszłości historycznej na tych terenach.

ZAMEK PIASTÓW

Na czoło wszystkich zabytków wysuwa się zamek Piastów. Znajduje się on w pobliżu Placu Żołnierza Polskiego. Na tym miejscu, gdzie obecnie wznoszą się mury zamkowe, przed kilkunastu wiekami Słowianie założyli grodzisko. Potwierdzeniem tego faktu są wyniki przeprowadzonych na terenie zamku prac wykopaliskowych. W późniejszym okresie na wysokim o-drzańskim brzegu, zbudowany został kasztel książęcego urzędnika. Był to obiekt drewniany. Na przełomie XII/XIII wieku Piastowie szczecińscy przenieśli swoją stolicę z Kamienia do Szczecina. Wówczas zaczęli oni myśleć o budowie zamku murowanego.

Do wznoszenia zamku przystąpił w połowie XIV wieku książę Barnim III Wielki. Rozbudowa trwała przez kilka pokoleń.



Kościół Mariacki z r. 1725 (obecnie nie istnieje)

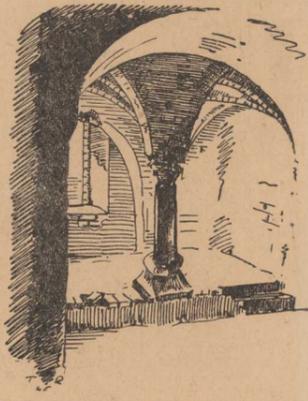
Gdy obecnie wchodzimy na zamek, przede wszystkim rzuca się nam w oczy wysoka wieża kaplicy zamkowej. W tej kaplicy składane były śmiertelne szczątki władców Pomorza Zachodniego. Krypta z grobowcami książęcymi została odkryta w czasie prac zabezpieczających, prowadzonych na zamku. Z boku wieży widzimy statuę św. Ottona, apostoła Pomorza Zachodniego. Zamek posiada dwa dziedzińce, „menniczny” i „główny”. Na dziedzińcu głównym wznosi się wysoka wieża zegarowa oraz wieża więzienna (gotycka); tę ostatnią wystawił Bogusław X. Znajdujące się obok wieży gotyckiej parterowe sale zamkowe, posiadają wspaniałe sklepienia (t. zw. gotyk siatkowy). Obok wieży więziennej widzimy zabytkową bramę wjazdową z herbami książąt szczecińskich. Na skrzydle nadodrzańskim i na skrzydle zachodnim umieszczono pamiątkowe tablice ku czci, wybitniejszych książąt, a na wieży zegarowej tablicę ku pamięci księdza dra. Bolesława Domańskiego, przywódcy ludności polskiej Pomorza Zachodniego.

Przy tej samej ul. Syreny, ale już bezpośrednio przy Placu Rzepichy, w podwórzu domu oznaczonego nr 1 — 5 znajduje się późno-gotycki dom bankowy Lojeów. Rodzina ta udzielała często pożyczek królom polskim.

RATUSZ

Na środku placu Rzepichy (dawnego rynku staromiejskiego) wznosi się ratusz miejski. Najprawdopodobniej tutaj w roku 1124 misja Bolesława Krzywoustego zniszczyła chrząm Trzygłowa, a na jego miejscu postawiła pierwszy w Szczecinie kościół pod wezwaniem św. Wojciecha. Z kościoła tego nic nie pozostało. W roku 1243 (kiedy książę Barnim I Dobry nadał Szczecinowi prawa miejskie) mieszczanie wystawili tutaj gotycki ratusz. Gmach ratusza był kilka razy przebudowany i obecnie jest to budowla barokowa. Wewnątrz ratusza zachowała się jednakże masa szczegółów gotyckich, a przede wszystkim wspaniała kolumnowa piwnica.

Na południe od ratusza przy ul. św. Krzysztofa stoi wzniesiony przez Francisz-



Fragment wnętrza ratusza w Szczecinie



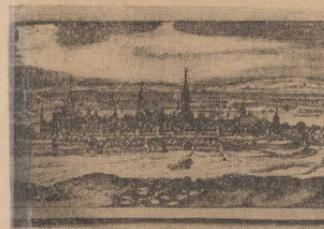
Płyta grobowa ks. Barnima III w kościele św. Jakuba w Szczecinie

I WYBRZEŻA TRADYCJE MIASTA I PIĘKNO OKOLICY

droga prowadząca na most biegnie właśnie przez Dąbie. W nowszych czasach miasteczko było ważnym ośrodkiem przemysłowym; znajdowały się tam cementownia, kopalnie kredy, miejsca eksploatacji wielkich kamieni narzutowych itp. Wszystkie te wielkie obiekty przemysłowe zostały w czasie ostatniej wojny zupełnie zniszczone. Dzisiaj Dąbie-Szczecińskie pełni znaczącą rolę przede wszystkim jako węzeł kolejowy; przez miejscowość tą przechodzą bowiem wszystkie linie kolejowe prowadzące do Szczecina względnie do Świnoujścia. W Dąbiu jest również lotnisko szczecińskie.

PRZEMYSŁ I PUSZCZA

W pobliżu Dąbia znajdują się ośrodki przemysłowe: Podjuchy i Żydowce. Podjuchy to węzeł kolejowy, który stale zyskuje na znaczeniu. W Żydowcach znajduje się jedna z największych w Polsce wytwórni sztucznego włókna. Fabryka ta, poważnie zniszczona, została odbudowana częściowo w latach 1946/7 i obecnie wytwarza sztuczna wełnę i bawełnę. Dalsza odbudowa jest w toku, po jej ukończeniu przewiduje się również produkcję sztucznego jedwabiu.



Szczecin, widok ogólny według sztachów Meriana

W okolicach Dąbia, Podjuchów, Żydowic i Zaborska rozpoczyna się już Puszcza Bukowa. Jest to pasmo wzgórz ciągnące się od wschodnich dzielnic Szczecina ku południowemu-wschodowi.

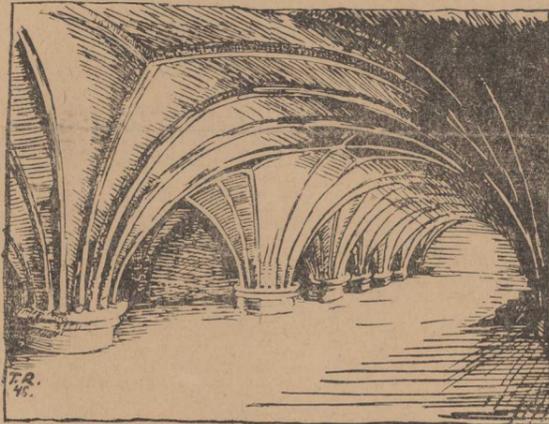
Grzbiet górski puszczy wznosi się do 147 m. Długość puszczy wynosi około 15 km, a szerokość od 3 — 5 km, ok. 70 proc. terenów jest zalesionych. Na wschodnim krańcu pasma górskiego znajduje się miejscowość **Kolbacz** ze wspaniałym kościołem Cystersów. Początki tego kościoła sięgają XII wieku. (założony przez mnichów duńskich). W XVI wieku Kolbacz był rezydencją Piastów szczecińskich. Kościół zachował się do naszych czasów, podobnie jak i dom opatów oraz pamiętająca średnie wieki stodoła. W pobliżu Kolbacza rozciąga się jedno, z największych na Pomorzu Zachodnim, jezioro **Miedwie**. Powierzchnia jego wynosi 37 km². Głębokość jeziora dochodzi do 42 m. Jest to tzw. kryptodepresja. W jeziorze żyje rzadko spotykany gatunek ryb: sieja miedwieńska. Na południe od jeziora, prawie, że zupełnie zniszczone w czasie wojny, miasto **Pyrzyce**, stolica najurodzajniejszej części Pomorza Zachodniego. W

Pyrzycach oglądać można studzienkę, w której w r. 1124 misja Bolesława Krzywoustego chrzczyła Pomorzan. Na wschód od jeziora, miasto **Stargard**, (ważny węzeł kolejowy) posiada bardzo liczne zabytki, a przede wszystkim liczne baszty i bramy miejskie. Na czoło wysuwa się słynna brama obronna wzniesiona ponad rzeką. Pod bramą tą płynie Ina. Godnymi uwagi są również kościoły Mariacki i św. Jana. Na północ od Stargardu, nad rzeką Iną miasto **Goleniów** z ruinami gotyckiego kościoła oraz dobrze zachowanymi murami i wieżami miejskimi.

UZNAM I WOLIN — DWIE WYSPI POLSKIE

Wreszcie na północ od Zalewu Szczecińskiego znajdują się wyspy Uznam i Wolin, od stałego lądu oddzielone przestrzienią wód Zalewu Szczecińskiego. Na wyspy najlepiej popłynąć statkiem kursującym ze Szczecina do Świnoujścia lub do Międzyzdrojów.

Większą jest wyspa Uznam (408 km²). Jedyne wschodni skrawek z miastem Świnoujściem leży w granicach państwa polskiego. Świnoujście (miasto leżące u ujścia rzeki Świny) jest portem Szczecina. Przez Świnę bowiem płyną wszystkie statki kierujące się do portu szczecińskiego. Osada ta otrzymała prawa miejskie dopiero w XVIII wieku, a jej rozwój związany był ściśle z losami portu szczecińskiego. Obecnie miasto jest w dużej mierze zniszczone. Przed wojną miało ono również charakter znanego kąpieliska i prawdopodobnie wkrótce je odzyska.



Sklepienie gotyckie: ratusza w Szczecinie

Wschodnie dzielnice Świnoujścia znajdują się już na wyspie Wolin. Tutaj też wybudowana została przystań dla promów kolejowych, kursujących pomiędzy Polską i Szwecją. Stacja kolejowa, doo



Gotycki portal kościoła św. Jakuba w Szczecinie

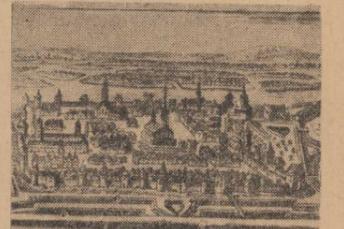
które przybija prom nazywa się **Odra-Port**. Tak więc Świnoujście leży na ważnym szlaku kolejowym łączącym kraje skandynawskie z środkową Europą.

Z Dziwnowa można wędrować jeszcze dalej brzegiem Bałtyku ku wschodowi poprzez liczne nad brzegiem morza leżące kąpieliska.

Głównym ośrodkiem wyspy jest miasto **Wolin**. Znajduje się ono na południowo-wschodnim krańcu wyspy nad rzeką Dziwna. Obecnie prawie całe leży w gruzach. Miasto ma bardzo bogatą przeszłość; już przed blisko dziesięcioma wiekami znajdował się tutaj ośrodek handlowy i gród obronny. O przeszłości tego miasta krąży setki legend (w których zwane jest ono **Wineta**). W dziesiątym wieku tu znajdował się jeden z ważniejszych grodów wojennych Bolesława Chrobrego.

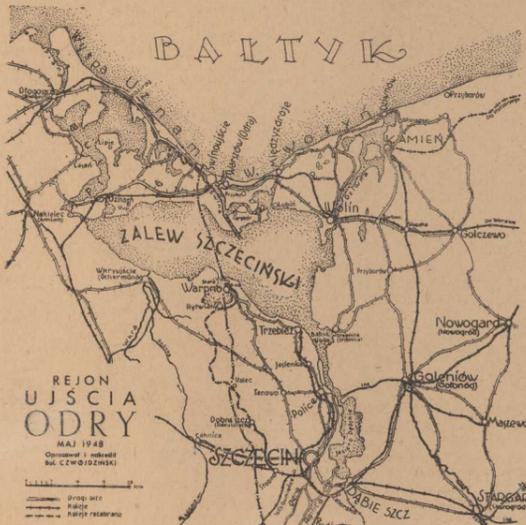
KAMIEN — STOLICA KSIĄŻĄT I BISKUPÓW

Uroczy jest rejon wyspy w okolicach Międzywodzia, Dziwny i Kamienia. **Kamień** znajduje się na stałym lądzie, ale iktokolwiek zwiedza wyspę Wolin powinien poznać również i to miasto. Kamień przed wielkimi był stolicą Pomorza Zachodniego. Tutaj rezydowali książęta, tu przeniesiona została do Wolina w XII wie-



Szczecin, widok ogólny według sztachów Meriana

ku stolica biskupia. Niestety stare miasto kamieńskie leży w gruzach; zachowały się jedynie resztki murów i wysoka brama oraz średnie wieki pamiętająca katedra. Najstarszą częścią katedry jest romańska zakrystia. W katedrze mieści się muzeum z licznymi zabytkami oraz starymi księgami. Obok katedry dziedzińiec z krzyżankami. Na dziedzińcu wyjątkowy okaz przyrody: tuja, licząca około 600 — 700 lat. W pobliżu katedry gotycki pałac biskupi. Jeszcze dwa kościoły w Kamieniu są cennymi zabytkami, jest to tzw. Kościół na Górze oraz Kościół Przy Zatoce. Pierwszy, to dobrze zachowany gotyk, a drugi wzniesiono w stylu Stella Matudina.



Poniżej zamieszczamy akt I sztuki Juliana Borzyna pt. „Na Pograniczu”, odczytany w dniu 8. 4. 48 r. na wieczorze w „Klubie Artystyczno-Literackim” w Szczecinie.

Osoby aktu I-go:

Piotr Horodko
Anna, jego żona
Reliszko
Dłuski Tadeusz
Rosen

AKT I.

Pokój w wiejskim dworze, umeblowany skromnie i niejednolicie. Obok mebli stylowych, zwykłe seryjne fabrykaty. Na prawo w rogu biurko zarzucone książkami rachunkowymi, segregatorami i skoroszytami. Obok telefon i maszyna do pisania. W rogu po lewej stronie kanapka, przed nią okrągły stolik. Na lewo pod ścianą pianino i taboret. Na wprost szerokie drzwi werandowe. Na prawo i lewo drzwi.

Przy biurku pracuje Reliszko. Za oknem szaruga marcową: zamieć z deszczem:

RELISZKO: (wodzi ołówkiem po kolumnach cyfr): Pięć... dwanaście... dwadzieścia jeden... zero... notuję coś, zagląda do skoroszytu, następnie przerywa pracę i patrzy w okno) Leje... (zabiera się spowrotem pilnie do roboty. Przez drzwi na prawo wchodzi Dłuski. Reliszko nie przerywa zajęcia i nie zwraca na niego uwagi. Dłuski otwiera z dzweczka nieprzemakalną pelerynę, zsuwa z głowy kaptur, zdejmując okrycie i wieszając je na wieszaku przy drzwiach. Przelotnie spogląda na buchałtera i bez słowa podchodzi do okna. Niemal dotykając twarzą szyby zaczyna cichutko gwizdać.)

RELISZKO: (nie podnosząc oczu z nad papierów): Jak woda?

DŁUSKI (nie odwracając się): Wyżej... Reliszko: Cóż za ideał — oaza szczęśliwości. Odcieci od świata...

DŁUSKI: Pozostał jeszcze ostatni bród... na Sobót.

RELISZKO: Ten się nie liczy, bo nie prowadzi do nikąd. Góry... ścieżki i... koniec. Granica.

DŁUSKI: ...granica. (zamyśla się i wyglądając przez okno zaczyna znówu bezmyślnie gwizdać)

RELISZKO: (po chwili): Robota skończona?

DŁUSKI: Robota... Przepędziłem owce do obory, bo owczarnię podmyna, dopilnowałem przyniesienia jałowca, żeby profesorowi szynka wędzona smakowała, zaniosłem mleko żydowskim bachorom... A jakże... Tylko patrzeć, jak każą mi się troszczyć, czy bachory majątki mają wyprane.

RELISZKO: Może to i nie najgłupsza odmiana...

DŁUSKI: Odmiana — czego?

RELISZKO: Zaintrosowań i zajęcia. Po kolorowym dekielku na głowę, po sekaczu w garści, którym się bohaterstwo wowało na Bagnie i Świętokrzyskiej — dobrze właśnie zbliżyć się zamiast z kijem — z kubkiem gorącego mleka, a nawet zatroszczyć o ciepłe majtki dla zniebniętego dziecka.

DŁUSKI: Profesor już swoje... Reliszko: Nudny, co?

DŁUSKI: A nudny... Dla mnie oni byli, są i będą zawsze obcy.

RELISZKO: Są uczucia — jakby ci to powiedzieć? — no... poniżej godności ludzkiej.

DŁUSKI (ze zniecierpliwieniem): A bronil pan tej godności — bronil. Toć nawet wykłady prowadził pan... stojąc — przez solidarność.

RELISZKO: ...solidarność, z własnymi przekonaniami. Widzisz — trzeba stałe protestować przeciw gwałceniu porządku i wartości, które zbudowało moje prawo.

DŁUSKI: (lekceważąco): Eee... Gdzież jest dziś to pańskie prawo, to Rzymskie Prawo — odwieczne i niewzruszone? Gdzież poszło sobie za siódmą górę i siódmą rzekę... Nie ma już profesora pańskiego „Rzymskiego Prawa” i tego wszystkiego, w co pan tak wierzył, że z niego wyrosło.

RELISZKO: Ratujemy to „coś” korporancji... Chuchamy na mizerny płomycek, podsycaamy, niesiemy wśród burzy i... doniesiemy. Nawet ty...

DŁUSKI: Ja? Reliszko: Tak. Ty też, wymuskany elegancie. Może właśnie, podając kubek gorącego mleka.

DŁUSKI (spogląda na profesora, następnie odwraca się do okna)

RELISZKO (po chwili): No i co? Cóż tak myślisz?

JULIAN BORZYM

Na pograniczu

DŁUSKI: Że pan bardzo osobliwie ratuje to swoje prawo... Co dzień... (twardo) Falszując książki i raporty.

RELISZKO (odwraca się gwałtownie i przygląda uważnie Dłuskiemu): Coś ty powiedział?

DŁUSKI: Prawdę.

RELISZKO (zamyśla się głęboko)

DŁUSKI: Zabilem klina, co?

RELISZKO: Ale trafieś nie tam, gdzie celowałeś.

DŁUSKI: Trafielem prościutko. W rzeczywistego członka Akademii, w luminarza i największego znawcę „Prawa Rzymskiego”.

RELISZKO: Trafieś tylko w... Jana Reliszkę. (po namyśle) Ale i to wystarczy...

DŁUSKI: Na jedno wychodzi.

RELISZKO (raczej do siebie): Ciekawe... Tobie się wydaje, żeś pognebił prawo, wykazując nicotę jego wartości w konfrontacji z życiem. A sens — jest ukryty gdzieś indziej. I wiem, że moje czułe sumienie służy prawa, ani nie ostrzeża, ani się nie buntuje. Więc straż był trafny, ale z przypadkowego rekosztetu.

DŁUSKI: Acha... Więc jednak trafil...

RELISZKO: Powiedziałem — w Jana Reliszkę. Nie w profesora i akademika, ale w Jana Reliszkę.

DŁUSKI: Przejornie oddzielamy — jako święte tabu — czcigodną toę i bilet od ułomnego ciała.

RELISZKO: Brawo! Kształcisz się. Zaczynasz myśleć logicznie. Bo widzisz, to jest tak: człowiek — Jan Reliszko w tych zamierzonych przedwojennych czasach, tak ściśle zjednoczony z profesorem, to gą, birem i katedrą — znalazł się wobec zadań, jak dla niego nie zwyczajnych. Oto kazano mu co dzień systematycznie fałszować pojęcie buchałteryjne. No, co tu dużo owijać...

DŁUSKI: ...krawiec.

RELISZKO (krzywi się z niesmakiem i głęboko zasuwa w fotelu)

DŁUSKI (przygląda mu się ironicznie): Według pana Horodka robi pan to ze znanstwem, jak prawdziwy przysięgły księgowy.

RELISZKO (prostując się): No widzisz... Zbliżasz się do sedna.

DŁUSKI (zniecierpliwiony): Eet...

RELISZKO: Nie udawaj, że coś wiesz. To diablo skomplikowana sprawa. Ma-

terial dla psychologa na cały traktat. Bo widzisz — ja właśnie rozsmakowałem się w swoim zajęciu. Zaczęłem fałszować z pasją. Cieszy mnie, jak to wszystko gra, zgadza się... I kasa, i magazyn, i kwity, i wysiew na każdy hektar, obroki, deputat...

DŁUSKI (uśmiecha się ironicznie)

RELISZKO: To nie śmiech... Rusz mózdzkiem i powiedz gdzie niebezpieczeństwo?

DŁUSKI: W rewizorze ze Lwowa.

RELISZKO: Pleciesz. Milion diabłów zje każdy rewizor zanim coś wywiesz.

DŁUSKI: Jest pan zarozumiały.

RELISZKO: A jestem. Mogą mi nasłać całą sforę ekspertów i pojadać jak zmyci. Ale powiedz gdzie prawdziwe niebezpieczeństwo, jeśliś taki mądry?

DŁUSKI: Powtarzam. W pierwszej kontroli, która odbędzie się tu — przy biurku, i przy wadze, a nie w stołowym pokoju.

RELISZKO: Ten swoje... (wybuchowo) We mnie. We mnie asystencie. Ono siedzi tu (uderza się w piersi) — w Janie Reliszko. W nim znalazłem ukrytą, przycelowaną bestię, pełną najgorszych instynktów. Zauważyłeś jak wesolutki, jak pilnie spełniał swoją powinność? Jak ślepcę przy tym biurku od wczesnego świtu? Najpierw tłumaczyłem sobie: to obowiązek. Działasz na szkodę wroga, co mu ukradnie i tak nie było jego, ale zagrabione... Oslabiasz go... Jesteś żołnierzem, który walczy. Tak mówił i tak bronil się rozum. Ale diabła tam... To cząsteczka prawdy zaledwie. Bo ja biegnę do tego biurka, dokąd mnie gna utajona bestia ludzka, która abyś wyzwolił, sfolgowal, popuścił cugli — poniesie, cie, jak mnie ponosi. Odbierz bestii hamulce budowane przez tysiące lat przez moje prawo, które tak przeciągasz przez zęby, a zostanie zwierze. Zwierze, z Jana Reliszki — akademika i profesora... (po chwili) A co dopiero mówić o takich jak ty korporancie, którzy w pałkę zamiast w kodeks wierzy?

DŁUSKI: Może by pan przestał wreszcie z tą... (odwraca się ze złością do okna)

RELISZKO (mówi bardzo wolno): Dobry znak... Nie lubisz już wypominek. Wstydziś się...

DŁUSKI (z uporem) Niczego się nie wstydzę. (Przez drzwi na lewo wchodzi Anna, niosąc tacę)

RELISZKO (zrywa się od biurka): Pani Anusiu... Znowu pani sama się trudzi.

Stanisław Piastowicz

Miłość

Pragnąłem doznać stratosferycznej głębi o której wiedziałem tylko iż meteory zapala chcące dotknąć wypukłej piersi ziemi.

Ważylem taki meteor na dłoni — nie jest wcale gorętszy od miedzianego grosza, który wpada w bezdenne czapki żebraków.

Wiem, że miłość chodzi po ziemi boso — nie jest z powietrza ani z ognia ani z wody — jest z nas, jak z nas będą ręce bawiące się w piasku.

W porcie

Złote abażury latarni trzepoczą nad falochronem — i lśni perlisty grzbiet odtraconej fali. Na dnie zgęszczonej mgły — płynie arka pełna bursztynów i melodii. Cieniutki wstążki dymu wplatają się w mgłę — i ostry gwizd przesywa miedziany półmisek księżycy, który spoczął jak mewa na dygocącej fali.

ANNA: Proszę nie nie mówić profesorce, tylko jeść. (ustawia talerzyki) O, twardość, gomółki z kminkiem, takie jakie pan lubi — owładne.

RELISZKO: Same cudowności. Pani rozpieszca starego, pani Anusiu.

ANNA: (do Dłuskiego): Panie Tadziku, a jak mój jałowiec?

DŁUSKI: Buzuje się, aż trzeszczy...

ANNA: Co? Buzuje się? — no to po szynce...

DŁUSKI: To tylko w przenośni. Według przepisu — kiśnie i dymi.

RELISZKO: Co za gomółki... a i cięgocina z galaretką. To chowamy na podobiadek. Kiedy pani nuczyla się tak gospodarzyć, pani Anusiu?

ANNA: Mając wybrednego męża, trzeba samej — czasu wojny...

RELISZKO: Sądząc po tym (wskazuje na talerze), nie bardzo u nas znać wojnę. To wszystko pani zawdzięczamy. W ogóle wszystko, nie tylko to. Odkąd państwo zjawili się na tym odludziu, są chwile, że w ogóle zapominam o wojnie. Wydaje mi się, że wy poczywamy w przepięknej górskiej samotni. Po raz pierwszy od czterech lat mam wrażenie domu — bliskich ludzi... Pani stworzyła nam dom... Przywiązałem się do domu i do was...

ANNA: Nie trzeba przywiązywać się profesorce, ani do domów, ani do ludzi... Boję się przywiązywać nawet do rzeczy, do drobiazgów... Nie chcę. Bronię się...

DŁUSKI: Widzi profesor? — To jest wdzięczność. My byśmy wszystko: chce jałowca — jest jałowiec; w Podchorodach zabili swinię — już jest szynka; białą makę — ślecz człowieku w nocy we mlynie bo szefowa chce plaacka upiec... A tu bęc... nie chcę się do was przywiązywać i... koniec.

ANNA: Właśnie. Bo jesteście tacy — swoi. Wielu spotykaliśmy dobrych ludzi... Ale ten dom, to nasz jedyny dom od czterech lat. I to ciężko, kiedy przyjdzie dzień, że trzeba znówu walizkę w rękę i iść przed siebie.

(Reliszko i Dłuski milczą)

ANNA: Panie Tadziku... DŁUSKI: (podrywa się przesadnie służbiście „na bacność”). Domyślam się... Coś trzeba zorganizować...

ANNA: Z obiadowego udoju dodatkowe trzy litry... Trzeba coś przecież dać... dziecinom na drogę.

(Wchodzi Horodko. Dłuski, podobnie jak poprzednio, podrywa się „na bacność”, z jednoczesnym wyraźnym trząśnięciem obcasami. Horodko patrzy na niego, i powtarza ruch Dłuskiego z karykaturalną przesadą.)

HORODKO: Że też moja żona, która wszystko potrafi, nie oduczyła jeszcze pana od tego kawalerskiego stylu. Pan podchorąży... pistolet... tak to się nazywało.

DŁUSKI: Mam sentyment do tego stylu.

HORODKO: Aaa... jeśli sentyment — to przepraszam. Szanuję wszelkie sentymenty. Nawet jeśli odnozą się do wspomnień o szyku i... stylu, obnoszonym po wszystkich knajpach garnizonów, gdzie w koszarowych stajniach czczono i pielęgnowano końskie ogony, a w oficerskich kasynach zbierały się...

DŁUSKI: ...końskie lby.

HORODKO: Tak dokładnie, nie chciałem się wyrazić.

ANNA: Niech się pan nie przejmuj, panie Tadziku. To tylko ten paskudny antagonizm piechociński — kawalerski. (Zabiera tacę i idzie do drzwi)

HORODKO: Acha, zapomniałbym... (Anna zatrzymuje się) Poproszę... wiesz... Rose — niech zejdzie. Niech poczeka tu — obok. (Anna wychodzi, potakując głową Horodko zbliża się do okna i przeciera szybę). Jamielnica wściekla się i jak oszalała wali do Stryja. Szczęście, że to poniżej Soboty. Ale i tam Stryj musiał przybrać niezgorzej. (podchodzi do biurka i zdejmując słuchawkę telefonu). Podchorodce? Niech pan mi da Sobót. (Po chwili) Dzień dobry panie Kamiński... Jak tam u pana?... A Stryj? Aha... przybiera. Jak pan myśli — bród utrzyma się do poobiedzia? Trudno... Będziemy próbować... Wysłałem dwa wozy paszy — rozumie pan? Tak... Ja sam jadę. Tak... Tak... Proszę czekać na przeprawie ze swoimi końmi... I jak zawsze. Gajaka proszę wziąć do pomocy. Zrozumiał pan? — Gajaka. Nie. To byłoby wszystko... Do zobaczenia. (odkłada słuchawkę i zamyśla się)

RELISZKO: Więc jednak zdecydował pan?

HORODKO: Zdecydowałem i na nie profesorce perswazje. Mój nos mówi mi, że trzeba. A z reszta... wszystko na dziś umówione.

DŁUSKI: Jakie konie pójda?

HORODKO: Jak zawsze: Józkowe hucyły, no i szpaki Lanca. (po chwili) Tylko on sam... już nie wróci.

(c. d. n.)

Holenderskie rybactwo morskie

Rybactwo jest prawdopodobnie najstarszą gałęzią gospodarki narodowej w Holandii. Już Pliniusz opisuje w swoich opowiadaniach podróży jak Fryzowie robili plecienki z trzciny i sitowia, z których budowali sieci do połowu ryb. Wielkie porty Rotterdam i Amsterdam były w średniowieczu małymi wioskami rybackimi. Wędrownie śledzi zostało zastosowane w Holandii po raz pierwszy około 1380 roku. Pożyteczna ta ryba była transportowana na wielkie odległości bez narażenia na zepsucie. System utrwalania śledzia był niewątpliwie wynalazkiem rozpoczynającym rozwój holenderskiego rybactwa śledziowego.

PO WOJNIE

Obecnie ryby wpływają poważnie na zamożność kraju holenderskiego. Dają one bezpośrednie zajęcie 50.000 ludzi. W roku 1947 eksport produktów rybnych wzrósł do wysokości 53 milionów guldenów, t. zn. około 7 procent całego eksportu żywności. Zasolone śledzie odgrywały w tym ekspozycję znaczną rolę.

Holenderska flota rybacka, która w czasie wojny zmniejszyła się do 15% stanu przedwojennego, ponownie reprezentuje w końcu 1947 roku 70% ilości statków w służbie, w porównaniu do liczby przedwojennej, 38 statków wróciło z Wielkiej Brytanii, a 224 odebrano w portach niemieckich.

Całkowita liczba wielkich statków holenderskich wynosiła w grudniu zeszłego roku 323. Wyładunek ryb morskich z trawlerów osiągnął przedwojenną cyfrę w końcu 1947 roku, chociaż statków było o wiele mniej. Dostawa śledzi przewyższyła nawet przedwojenne wyładunki. Powodem tego była wielka obfitość ryby po wojnie, oraz stały wzrost zdolności łowienia, dzięki szybkiej naprawie powracającego taboru.

SLEDZ ŚWIEŻY

Wyładunki śledzia w portach holenderskich, na które składają się siedzie świeże i solone, wzrosły do 125.000 ton w roku 1947. Dostawa śledzia świeżego przewyższyła wszelkie oczekiwania. Dzięki regularnym orogom transportu do Europy Centralnej udało się Holendrom natychmiast po pierwszych większych wyładunkach wyeksportować znaczne ilości do Czechosłowacji. Później zaczęto sprzedawać świeżego śledzia do Belgii. Dawa te kraje importujące przyjęły w roku 1947 ponad 5 milionów wżgi, ponad 1 milion kilogramów świeżego holenderskiego śledzia.

Przemysł przetwórstwa rybnego przerobił ponad 5 do 6 milionów kilogramów surowca. Mowa tu o specyficznym dla Holandii przemyśle, który od początku swego istnienia specjalizuje się wyłącznie w produkcji eksportowej.

Krajowa konsumpcja świeżych śledzi wzrosła w Holandii do wysokości 20 milionów kilogramów. Śledzie przeznaczone na rynek holenderski są w większości przerabiane w formie smażonej i stanowią w menu rodziny holenderskiej doskonały dodatek do skromnej porcji przyzwoitego mięsa. Jest rzeczą interesującą, że przetwórstwo śledzia, odbywa się przed wyładunkiem w porcie jeszcze na morzu, na statku, powracającym z połowów. Gwarantuje to wysoki gatunek przetworów z najwyższego surowca.

Najważniejszymi portami wyładunkowymi dla świeżego śledzia są: Ymuiden, Scheveningen i Vlaardingen,

wraca na starą drogę rozwoju

podczas gdy porty Vlissingen i Breskens położone nad Skaldą są specjalnie znane w związku z połowem tak zwanego „spenta” — śledzia wytartego, a więc pozbawionego ikry i mleczka, które stracił w czasie tarła. Dwa te porty są specjalnie ożywione w styczniu i lutym.

SLEDZ SOLONY

Scheveningen, Kattwijk, Vlaardingen i Ymuiden są portami wyładunku śledzia zasolonego.

Z pośród tych portów Scheveningen utrzymał swoją tradycyjną ludność rybacką, co jest godną uwagi, gdyż port ten jest jednym z okazalszych kąpielisk nadmorskich Holandii i Europy.

Wyładunek śledzia zasolonego przekroczył w roku 1947 80.000 ton z czego około 50% poszło na eksport, w tym 12% śledzia wędzonego, głównie do Szwecji, Czechosłowacji, Danii i Belgii podczas, gdy niewielkie ilości eksportowano do Włoch, U. S. A., Palestyny i Francji. Eksport śledzia z połowów sezonu 1947 r. jeszcze trwa. Wiadomości z zagranicy dowodzą wielkiego zainteresowania śledziem holenderskim na rynku światowym.

Sprawa świeżej ryby w Szczecinie

Władze, instytucje i przedsiębiorstwa rybackie miały przykre doświadczenie z rozprawieniem ryb w okresie letnim 1947 roku. W wielu wypadkach ryba zanim dotarła ówczesnymi środkami transportowymi do konsumenta psuła się i szła na nawóz.

Warunki obiektywne tamtego okresu, a mianowicie: nieistnienie chłodziń, brak dostatecznych zapasów lodu naturalnego, chłodzińskich urządzeń przewozowych i odpowiedniego personelu fachowego usprawiedliwiały, a raczej wyjaśniały takie wypadki. Oczywiście jest bowiem sprawą, że prymitywne rybactwo stać tylko na prymitywną dystrybucję w obrębie wioski nadmorskiej do której przywożą rybacy swój połów. Dalszy prawidłowy przewóz ryby może odbywać się tylko w sprzyjających warunkach atmosferycznych przy wysoce fachowym personelu handlowym i pionierskim zapale łamiącym trudności mimo wszystko.

W sezonie wiosennym 1948 roku sytuacja uległa poważnej zmianie na korzyść. Istnieją w rejonie Odryujścia 2 małe chłodziń (Dziwna i Szczecin) oraz 2 duże, chłodzińskie zakłady rybne (Łasztownia i Oko). Te ostatnie chociaż budowa ich nie jest jeszcze w pełni zakończona są zdolne, dzięki wysiłkowi robotników i kierownictwa, w pełni sprostać obrotowi towarowemu ryby jaki dostarcza miejscowe rybołówstwo.

Zmagazynowano w ciągu kilku mroźnych dni lutego na Zalewie ca 5000 ton lodu rozlokowanego we wszystkich wioskach rybackich. Produkcja fabryki lodu sztucznego na Łasztowni dostarcza codziennie 15 ton lodu.

Dla uporządkowania rynku rybnego wszyscy rybacy morscy Odryujścia zawarli umowy z przedsiębiorstwami skupu zobowiązujące obie strony do prawidłowego odbioru ryby.

Postawiono w miesiącach zimowych 1948 szereg zadań dystrybucji jak

POŁOWY RYB MORSKICH

Podaż świeżych ryb morskich w roku 1947 była mniejsza jak się spodziewano. Spowodowane to było mniejszą opłacalnością połowu ryb od połowu śledzi, na skutek czego więcej niż zwykle statków holenderskich było zaangażowanych w połowach śledziowych. Obecnie ustalenia cennikowe dla ryb świeżych zostały poddane rewizji. Portami największego wyładunku były Ymuiden, Scheveningen i Den Helder, z których Ymuiden miał w roku 1947 siedemdziesiąt procent wyładunku. Około 80% połowów poszło do spożycia na rynek wewnętrzny. Największe znaczenie eksportowe miał dorsz, sola i skarp, które zostały wywiezione do Belgii, Francji i Wielkiej Brytanii.

MAŁŻE

Połowy omułów (małże, których muszle spotykamy także nad Bałtykiem) i ostrzyg stanowią poważną pozycję eksportową Holandii. Ostrzygi są przedmiotem specjalnej uprawy. Wody wschodniej Skaldy zostały oddane wyłącznie hodowcom ostrzyg i podzielone na pola hodowlane po kilka hektarów powierzchni każde. Hodowca

rozmieści w polu wodnym przeważnie pobielone wapnem dachówki na których larwy ostrzyg mogą mieć swoje siedliska. Dodatkowo jeszcze rozsypane są po hodowli skorupy małż. Dachówki układane są rzędami na dnie w ten sposób, że woda zawierająca dojrzałe larwy ostrzyg przepływa między nimi swobodnie, umożliwiając im osadzenie się. Na wiosnę młode ostrzygi przenoszone są do specjalnych pól hodowlanych, gdzie mają dogodne warunki. Okres hodowli trwa cztery do pięciu lat. Konsumpcja roczna ostrzyg wynosi 12 milionów sztuk, z których 10 milionów jest eksportowanych do Belgii i Anglii. Produkcja omułów wynosi 45.000 ton rocznie i jest głównie przeznaczona na eksport do Belgii i Francji.

W okolicach hodowli omułów powstał wielki przemysł konserwowy. Dalszy jego rozwój zależy od zapotrzebowania zagranicznych. Tak wygląda holenderskie rybactwo, z którego doświadczeń korzysta Polska od 1930 roku, kształcą tam swoich rybaków śledziowych Północnego Morza.

Po wojnie współpraca Polski z Holandią rozwija się. O tym jak się uczymy i, że chcemy prześcignąć swego mistrza, w następnym artykule.

STEFAN KORAB

bepośrednie zaopatrywanie w tanią rybę pracowników szczecińskich dużych zakładów pracy, jak zużytkowanie nadwyżek niskowartościowych ryb na paszę dla trzody chlewnej itd. Mimo tych wszystkich przygotowań już w końcu kwietnia nadeszły alarmy o wypadkach zepsucia się kilku partii ryb.

Te groźne symptomy ewentualnych tegorocznych porażek rybactwa szczecińskiego, których niewątpliwie pierwszą przyczyną była olbrzymia różnica między podażą i chłonnością szczecińskiego rynku, zmusiły czynniki rybackie do energicznych posunięć.

W wyniku tych posunięć i dzięki dużemu wysiłkowi pracowników przedsięwzięcia chłodzińskich, handlowych oraz rybaków sytuacja opanowana.

Znajdując się w trudnym położeniu, z braku współpracy rynku krajowego, który nie mógł przyjąć nadwyżek naszej produkcji, rozdzielono bezpłatnie 4500 kg ryby wartości 250.000 zł.

Rybę otrzymali Rady Zakładowe do rozdzielania między pracowników względnie podopiecznych następujących instytucji: Miejski Komitet Opieki Społecznej w Szczecinie, R. T. P. D. w Szczecinie, Huta Szczecin, telefonistki Centrali Międzydzielnicowej, Szkoła Powszechna, Zarząd Miejski, Posterunek M. O. i Tartak w Wolinie, Oddział WOP w Świnoujściu i Trzebiez.

Koszta tego rozdziału poniosą częściowo rybacy, którzy uważają za słuszniejsze łowienie ryb i bezpłatny ich (w przymusowej sytuacji) rozdział, aniżeli wstrzymywanie połowów — częściowo zaś przedsiębiorstwa, które nie umiały się wywiązać z dystrybucji przyjętej od rybaka ryby.

Zasada, zgodna z socjalistycznym poglądem, iż produktów żywności nie niszczy się choćby to miało uderzyć po kieszeni posiadającego towar, ale rozdziela się je pomiędzy potrzebujących — została dzięki tej akcji władz administracyjnych, przedsiębiorstw i

rybaków utrzymana i będzie w dalszym ciągu stosowana w krytycznych sytuacjach.

Analiza tej sprawy pod kątem opanowania ewentualnych podobnych kryzysów w przyszłości zgodnie z prawidłowym przebiegiem gospodarczego procesu produkcji a więc słusznej zapłaty rybakowi za jego połów, słusznego zarobku i prawidłowej dystrybucji dokonywanej przez przedsiębiorstwa handlowe wykazuje, że niekoniecznie będzie się musiało uciekać do importowanych akcji bezpłatnego rozdawnictwa opisanych wyżej.

Wymaga to jednak wyciągnięcia z majowych doświadczeń odpowiednich wniosków przez przedsiębiorstwa handlowe i zawsza przygotowanie sobie masowych odbiorców w szczecińskich zakładach pracy. Dyrekcje i Rady Zakładowe tych fabryk i instytucji napewno zagwarantują odpłatny odbiór ryb o ile naturalnie będzie ona tania i świeża.

Jako drugą przyczynę majowych perturbacji z rybą należy wskazać na zagadnienie higienicznego obchodzenia się z tym łatwo psującym się towarem w wszystkich jego etapach drogi do konsumenta. Narzędzia połowu, sadze i pokłady statków rybackich, skrzynki i składy punktów skupu przedsiębiorstw, środki transportu, pomieszczenia chłodzińskie i wreszcie punkty detalicznej sprzedaży (szczególnie stragany) mogą przyspieszać rozkład ryby i zniechęcać klientów do kupna, jeżeli nie będą odpowiadają warunkom najwyższej czystości. Odpowiednia ingerencja odpowiedzialnych czynników jest tu konieczna.

Punkt ciężkości zagadnień higieniczno-sanitarnych leży w nadbrzeżnych punktach skupu.

Tam obecnie odbywają się zebrania rybaków i przedsiębiorców z udziałem władz rybackich z naczelnym tematem — hasłem „Każda ryba w świeżym stanie do konsumenta — ani jeden kilogram ryby na zmarnowanie”. JERZY PORADOWSKI

Przetarg nieograniczony

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Szczecinie ogłasza przetarg nieograniczony na remont następujących obiektów:

1)	budynek mieszkalny przy ulicy Rycerskiej Nr 1—2 w Podjuchach
2)	" " " " Rycerskiej Nr 5—6 w Podjuchach
3)	" " " " Rycerskiej Nr 9—10 w Podjuchach
4)	" " " " Rycerskiej Nr 13—14 w Podjuchach
5)	" " " " Grunwaldzkiej Nr 1—2 w Podjuchach
6)	" " " " Grunwaldzkiej Nr 3—4 w Podjuchach
7)	" " " " Dworcowej Nr 46, 47 w Podjuchach
8)	" " " " Dworcowej Nr 44, 45 w Podjuchach
9)	" " " " Dworcowej Nr 57 w Podjuchach
10)	" " " " Dworcowej Nr 56 w Podjuchach
11)	" " " " Stargardzkiej Nr 23 w Podjuchach
12)	" " " " Dworcowej Nr 43 w Podjuchach
13)	" " " " Langiewicza Nr 2 w Szczecinie
14)	" " " " Karola Miarki Nr 8 w Szczecinie
15)	" " " " Pięknej Nr 8 w Szczecinie
16)	" " " " Pięknej Nr 7 w Szczecinie
17)	" " " " Bogusława Nr 8 w Szczecinie
18)	" " " " Roztworowskiego Nr 16 w Szczecinie
19)	" " " " 5-go Lipca Nr 42 w Szczecinie
20)	" " " " Grudziądzkiej Nr 23—31 w Stargardzie
21)	" " " " Wojskowej Nr 12—26 w Stargardzie
22)	" " " " Harcerskiej Nr 14—24 w Stargardzie
23)	" " " " Kusocińskiego Nr 13 w Stargardzie
24)	" " " " Kusocińskiego Nr 9 w Stargardzie
25)	" " " " placu Sportowym Nr 9/10 w Stargardzie
26)	" " " " Walasiewiczówny Nr 1/9 w Stargardzie
27)	" " " " placu Sportowym Nr 11/12 w Stargardzie
28)	" " " " Bema Nr 19/23 w Stargardzie

Warunki i podkłady kosztorysowe otrzymać można w Wydziale Drogowym DOKP Szczecin pok. 312 w godz. urzędowych. Oferty na każdy obiekt osobno w podwójnych nieprzejrzytych i zalakowanych kopertach z napisem oferta do przetargu w dniu 2 czerwca 1948 r. na odbudowę (wymienić obiekt) należy składać do skrzynki ofertowej w gmachu DOKP w Szczecinie do dnia 2 czerwca br. do godz. 10, o której to godzinie nastąpi otwarcie ofert. Do ofert należy dołączyć kwit kasy dyrekcyjnej na wpłacone wadium od 1—2% oferowanej sumy na każdy obiekt (honorowane będą tylko kwity kasy dyrekcyjnej) wzgl. dowód zwolnienia od obowiązku wpłacenia wadium. Cesję na zabezpieczenie wadium należy przed przetargiem uzgodnić z Wydziałem Drogowym i Biurem Finansowym i złożyć do kasy dyrekcyjnej. Firmy, które nie wykonywały robót dla Dyrekcji przedłożą dokumenty uprawniające do wykonywania robót, oraz referencje instytucji pracodawczych. Do każdej oferty należy podać termin ukończenia robót licząc od dnia podpisania umowy. Dyrekcja zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta bez względu na wynik przetargu, oraz prawo uznania, że przetarg nie dał wyniku pozytywnego, oferenci obowiązani są przestrzegać warunki na tytułowej stronie podkładek ofertowych.

Przetarg nieograniczony

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Szczecinie, ogłasza przetarg nieograniczony na odbudowę mostu sklepionego w km. 1.275 na szlaku Korzybie—Sławno i na usunięcie gruzów zniszczonego mostu w km 43.796 na szlaku Słotniko—Miastko.

Z bliższymi warunkami zapoznać się można w Wydziale Drogowym D. O. K. P. w Szczecinie przy Al. 3 Maja 18/20, pokój Nr 328 III ptr. w godzinach urzędowych, gdzie też można otrzymać ślepe kosztorysy.

Oferty winny być składane w gmachu D. O. K. P. w Szczecinie przy Al. 3 Maja 18/20 do skrzynki ofert do dnia 11. 6. 1948 r. do godz. 10 w podwójnych, nieprzejrzytych i zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta do przetargu w dniu 11. 6. 1948 r. na w km”.

Otwarcie ofert nastąpi w tym samym dniu o godzinie 10 w pokoju 324.

Do oferty winien być dołączony kwit Kasy Dyrekcyjnej na wpłacone wadium przetargowe w wysokości 1% oferowanej sumy (honorowane będą tylko kwity Kasy Dyrekcyjnej, względnie dowód zwolnienia od obowiązku składania wadium).

Cesję na zabezpieczenie wadium należy również przed przetargiem uzgodnić z Wydziałem Drogowym i Biurem Finansowym i złożyć je w Kasie Dyrekcyjnej.

Firmy, które nie wykonywały robót dla Dyrekcji, przedłożą dokumenty uprawniające do wykonywania robót, oraz referencje instytucji pracodawczych.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta bez względu na cenę, jak również prawo uznania, że przetarg nie dał pozytywnego wyniku.

CENTRALA HANDLOWA MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE WYODRĘBNIONE

Oddział w Szczecinie

Plac Żołnierza Polskiego 5

TELEFONY: Centrala 21-32 i 20-18, Dyrektor 20-17, Dyrektor Handl. 21-04

Zaopatruje detalicznie i hurtowo w następujące materiały budowlane:

cement, wapno, gips, szkło, papa, wszelkie izolacje, ceramika budowlana, wyroby fajansowe, wyroby kamionkowe, okucia budowlane, instalacje, farby, lakiery i inne

POKOST CZYSTY LNIANY

POKOST SYNTETYCZNY

SYKATYWY

LAKIERY

PASTY DO PODŁÓG

poleca po cenach najniższych

Spółdzielnia „ULTRA”

Szczecin, Jagiellońska 12

WYTWÓRNIA TOREBEK „P. P. i K.”
Szczecin, Al. Wojska Polsk. 39

poleca

turebki kolonialne i piekarskie

Hurt Ceny niższe Deta

Sprzedają również we własnych księgarniach

Al. Wojska Polskiego 41 i 134
oraz Parkowa 64

Telefon 25-06

Z dniem 15 maja br.

zostały otwarte konta tygodnika „SZCZECIN”:

B. G. 5. 656

P. K. O. X-892

Wszelkie wpłaty prosimy kierować w łączności na wyżej wymienione konta.

Przetarg nieograniczony

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Szczecinie, ogłasza przetarg nieograniczony na odbudowę:

1. mostu w km 345.870 szlaku Sławno—Słupsk.
2. mostu w km 332.750 szlaku Stargard—Choszczno.
3. mostu w km 131.035 szlaku Gumieńce—Szczecin Gł.
4. wiaduktu w km 81.200 szlaku Korzybie—Słupsk.

Z bliższymi warunkami zapoznać się można w Wydziale Drogowym D. O. K. P. w Szczecinie przy Al. 3 Maja 18/20, pokój 328, III ptr. w godzinach urzędowych, gdzie też można otrzymać ślepe kosztorysy.

Oferty winny być składane w gmachu D. O. K. P. w Szczecinie przy Al. 3 Maja 18/20 do skrzynki ofert, do dnia 7. 6. 1948 r. do godz. 10 w podwójnych, nieprzejrzytych i zalakowanych kopertach, z napisem „Oferta do przetargu w dniu 7. 6. 48 r., na odbudowę mostu w km.”.

Otwarcie ofert nastąpi w tym samym dniu o godzinie 10 w pokoju nr 324.

Do oferty winien być dołączony kwit Kasy Dyrekcyjnej na wpłacone wadium przetargowe w wysokości 1,5% oferowanej sumy (honorowane będą tylko kwity Kasy Dyrekcyjnej, względnie dowód zwolnienia od obowiązku składania wadium).

Cesję na zabezpieczenie wadium należy również przed przetargiem uzgodnić z Wydziałem Drogowym i Biurem Finansowym i złożyć je w Kasie Dyrekcyjnej.

Firmy, które nie wykonywały robót dla Dyrekcji, przedłożą dokumenty uprawniające do wykonywania robót, oraz referencje instytucji pracodawczych.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta bez względu na cenę, prawo podziału robót między kilka firm, jak również prawo uznania, że przetarg nie dał pozytywnego wyniku.

HOROSKOPY TEATRALNE Piosenka, muzyka, taniec i literatura

Wydaje się, że wreszcie sprawy teatru szczecińskiego go ruszyły z martwego punktu. Na odbytej w dniu 21. V. 48 r. konferencji — Naczelnik Wydziału Kultury i Sztuki — Witold Wirpsza — zapoznał zaproszonych przedstawicieli prasy i radia z ostatnimi projektami reorganizacji teatru szczecińskiego. Z doręczono jednocześnie komunikatu Ministerstwa Kultury i Sztuki wynika, że tym razem projekty nie pozostaną — jak dotychczas — w sferze szumnych zapowiedzi, ale że całe to tak bardzo pałac zagadnienie nabiera rumieńców życia i wraca do ostatecznie w stadium realizacji. Właściwie, opierając się na smutnym doświadczeniu, należałoby do całej sprawy odnieść się nieco sceptycznie, jako że zapowiedzi słyszeliśmy wiele... Ale nie uprzedzamy faktów, nie krzyczymy i z całą dobrą wolą czekamy... Tym bardziej, że nareszcie postawiono terminy i to terminy niezbyt odległe.

W dniu skrótce, w tej chwili, sprawa wygląda następująco:

W ubiegłym tygodniu bawił w Szczecinie zastępca dyrektora Dep. Teatru Min. Kultury i Sztuki — Rybarski, w towarzystwie dyrektora Teatru T.U.R. w Krakowie — Rodziewicz. Po uzgodnieniu z miejscowym Urzędem Wojewódzkim, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej i Zarządem Miejskim — powzięto cały szereg wiążących postanowień. Najważniejszym z nich, to decyzja budowy nowego gmachu teatralnego, który mieścić się będzie przy Placu Żołnierza 16, w budynku specjalnie na ten cel przerobionym, kosztem 70.000.000 — zł. Budowę gmachu obliczonego na 900 miejsc, odpowiadającą w wielkim wymogom nowoczesnej techniki teatralnej — prowadzić będzie już nowa instytucja, posiadająca osobowość prawną, pod nazwą „Państwowy Teatr Polski w Szczecinie”, pod dyktando Aleksandra Rodziewicza.

Roboty wstępne będą rozpoczęte już w m-cu czerwcu br., na który to cel, na okres wstępny wyasygnowano złotych

4.000.000 — z fundusów Państwowego Planu Inwestycyjnego, oraz zł. 9.000.000 — z dotacji Ministerstwa Kultury. Ukończenie nowego gmachu projektuje się na późną wiosnę, lub lato 1949 roku. W tym też roku, dn. 1. 9. 49 r., a więc od nowego sezonu teatralnego, rozpocznie swą właściwą działalność „Państwowy Teatr Polski w Szczecinie”. Prowadzić on będzie Teatr Dramatyczny w gmachu przy Placu Żołnierza, Teatr Muzyczny przy ul. Swaroczyca (obecna siedziba) i Teatr dla Młodzieży na małej scenie przy ul. Swaroczyca, oraz stały Teatr Objazdowy. Jak wynika z powyższego, projekty zakrojone szeroko i zaspakajają nie tylko ambicje prestiżowe, ale i rzeczywiste potrzeby kulturalne regionu szczecińskiego. Oby, oby...

A w tej chwili? Otóż do dnia 1. 9. 49 r. trwać będzie prowizorium. Ale na szczecińskie pomysłało też, że stan obecny, mający posmak prawie że skandalu, musi ulec natychmiastowej zmianie. Dlatego też z radością notujemy następujące fakty: Aleksander Rodziewicz otrzymał już z ramienia Ministerstwa, (niezależnie od stanowiska dyrektora Państwowego Teatru Polskiego) nominację na inspektora teatralnego na województwo szczecińskie, Ministerstwo powołał niebawem przy obecnej Dyrekcji Teatru — kierownictwo artystyczne. Osoba nominata jest chwilowo nie znana. Poza tym Ministerstwo zatrudziło się już od 1. 9. 48 r. o zwiększenie kadr aktorskich i reżyserskich, a przede wszystkim przyznało już stałą subwencję w wysokości 300.000 zł miesięcznie. Kierownikiem literackim Teatru pozostaje Witold Wirpsza. Jest więc nadzieja, że już od najbliższego sezonu teatr szczeciński będzie teatrem z prawdziwego zdarzenia. Czekamy z niecierpliwością. Niczego bardziej nie pragniemy, jak móc kierować pod adresem kierownika artystycznego i kierownika literackiego, same słowa uznania. Zapowiedź nowego repertuaru będzie pierwszą jaskółką... Maluczko, a przekonamy się...

W. Z.

Ostatni tydzień życia kulturalnego miasta Szczecina upłynął pod znakiem piosenki, muzyki, tańca i... literatury. Nurdy tych przejawów w większości wypadków były otwarte dla najszerszej publiczności, która mogła z uwagi na prawdziwe zamknięcie lub snobizm, czerpać garściami (naturalnie jest to przenośnia) z tych ożywych strumieni. Niektóre znów nurdy np. literacki były zazdrośnie ukryte w murach szkolnych, poza które mogli się przedostać tylko wtajemniczeni. Lecz omówmy te sprawy po kolei.

Rozpoczął Miejski Komitet PPR-u organizację koncert dla przodowników pracy wśród naszych dzielnych tramwajarzy. Koncert odbył się w remizie tramwajowej w obecności 2.000 widzów. Ilość naprawdę imponująca. Udział w tym koncercie wzięli: orkiestra Związku Zawodowego Muzyków, soliści — śpiewacy i recytatorzy — uczniowie szkół średnich. Miłym urozmaicheniem wieczoru były tańce. Należy życzyć sobie by podobne imprezy były zjawiskiem tak częstym jak słońce, a nie jak przygodne komety ukazujące się w astronomicznych odstępach czasu.

Na urozmaicony i oryginalny wieczór artystyczny zdobyło się także Towarzystwo Przyjaciół Polsko-Francuskiej. Ta ruchliwa i dobrze już znana w Szczecinie instytucja zarządza stale wieczory muzyczne i odczytowe poświęcone kulturze francuskiej. Oprócz tego posiada swe koła na wyższych uczelniach szczecińskich. Pod tym względem może ono służyć za wzór innym tego rodzaju towarzystwom, przede wszystkim dla istniejącego już od dawna Towarzystwa Przyjaciół Polsko-Radziejskiej i Polsko-Czechosłowackiej. I tak np. w ubiegłym tygodniu Koło Towarzystwa Przyjaciół Polsko-Francuskiej przy Akademii Handlowej urządziło wieczór artystyczny wykonany siłami studentów Akademii Handlowej. Oprócz muzyki, piosenek i recytacji odegrano jedną ze sztuk francuskich.

Wydarzeniem znacznie większej wagi niż wymienione imprezy był publiczny doroczny popis uczennicy Szkoły Baletowej w Szczecinie. Szkołę te założyła i prowadzi z energią i entuzjazmem p. Wirska. Popis odbył się na deskach Teatru Polskiego. Należy dzisiaj stwierdzić z zadowoleniem, że wspomniana szkoła przeszła już szereg krytyczny moment w swoim rozwoju i znajduje się na właściwej drodze wiodącej do prawdziwych wyżyn artystycznych. Z nowym rokiem szkoła otrzymała już własny budynek i prawdopodobnie większą ilość sił nauczycielskich.

Wśród wykonawczych popisów zdecydowanie wyróżniły się: Chabłakówna — so-

listka, Kempistówna i Kubicka w uroczym menuencie oraz w dziarskim krakowiaku — Gębska. Trzeba jednak zaznaczyć, że cały zespół posiada dużą ambicję i dobre warunki rozwoju.

Część pierwsza programu była niejako artystycznym odzwierciedleniem poszczególnych etapów pracy w szkole. Zobaczyliśmy więc zbiorową lekcję ćwiczeń rytmicznych, fragmenty tańca klasycznego, tańca charakterystycznego oraz akrobacyjnego. Fragment studium tanecznego „Obłoki” był naprawdę dużym przeżyciem artystycznym. Efekt tańca podkreślały bardzo dodatnio: muzyka, stroje i efekty świetlne.

W części drugiej oglądaliśmy większe fragmenty oryginalnego baletu. Zobaczyliśmy więc „Różę poludnia”, ciekawą kompozycję menueta, trojaka i nieco słabszą kompozycję „Z życia towarzyskiego krasnoludków”. Tańce baletowe ułożyły: dyr. Wirska i prof. Dracowa.

A teraz — nurt literacki.

Okazało się, że pulsował na bardzo żywo we wnętrzu Drugiego Gimnazjum i Liceum Męskiego przy ul. Henryka Pobożnego, przez cały zbliżający się ku końcowi obecny rok szkolny. Nurt ten był i, mam nadzieję, że nadal będzie zasilany przez Kolo Literackie tego Gimnazjum. Kolo zostało utworzone przez jedną z prof. tego Gimnazjum, p. Marię Boniecką, znana literatkę Szczecina. I tak wobec zbliżającej się matury urządzono poezjalny wieczór, będący pewnym przekrojem dorobku grona miłośników słowa. W oficjalnej części przewodniczący Kola kol. Grzegorzcyk omówił ubiegły okres pracy. Następnie czytali swe utwory kol. kol.: Duchnowska, Janicki, Poprawski, Lisiecki, Odolewski, Orlewicz, Mazurkiewicz, Żyliński, Grzegorzcyk, Szalaśna i Dziekonińska. Z tego obiecującego grona wysunęli się na czoło kol. kol.: Poprawski (szczególnie śmiałe wiersze satyryczne), Mazurkiewicz (sonety i wiersz o Odrze), Grzegorzcyk (fragment prozy), Szalaśna (ciekawa kompozycyjnie, szkoda, że zbyt irracjonalna nowela „Ze wspomnień żołnierza”), Janicki (wiersze o Szczecinie) i Odolewski, którego psychologiczna miniatura zdradzała niewątpliwie talent pisarski, ciekawe spojrzenia i skróty myślowe.

Pani Bonieckiej na wieczorze ofiarowano kwiaty. Malo proszę państwa, mało! To była naprawdę żetelna i bezinteresowna robota. Tylko jedno maleńkie ale: czy kierunek nadawany grupie nie był zbyt romantyczny i młodopolski? Mam wrażenie, że nie poświęcono większej uwagi nowym prądom w literaturze.

Ale poza tym p. Mario moje najwyższe uznania! Kaktus

Otwarcie Muzeum Pomorza Zachodniego

W ostatniej chwili notujemy niezmiernie ważny — nie tylko dla naszego życia kulturalnego, ale o najszerszym zasięgu — fakt, otwarcia w dn. 23. maja br. w Szczecinie, „Muzeum Pomorza Zachodniego”.

Otwarcia dokonał pan Minister Kultury i Sztuki — Dybowski, który po przecięciu wstęgi i krótkiej części oficjalnej, zwiędził w towarzystwie wojewody Borkowicza, obszerne sale

z cennymi eksponatami zabytkowej sztuki kościelnej, malarstwa polskiego oraz bogaty dział prehistoryczny.

Ograniczając się dziś do krótkiej wzmianki — zapowiadamy w jednym z najbliższych numerów obszerne omówienie sprawy doniosłości powstania muzeum w Szczecinie, jak i szczegółowego przeglądu zgromadzonych w nim, z takim trudem, zabytków.

Zagadnienia tygodnia

W ostatnim numerze „Raz na tydzień”, niedzielnym dodatku do „Kurierza Szczecińskiego” ukazał się wybór myśli — aforyzmów Juliana Tuwima, napisanych w latach 1943—44, w okresie pobytu poety w Ameryce. Z pośród wielu innych — mniej, lub bardziej błyskotliwych, ale zawsze trafnych chcę przytoczyć dwa twierdzenia. Pierwsze z nich brzmi: „Ta wojna jest nie o prawa narodów, ale o prawa człowieka”, drugie: „Człowiek nie powinien doczekać wszystkiego tego, co może wytrzymać”.

Pozornie wydaje się, że obie wypowiedzi tematycznie nie wiążą się ze sobą i nie posiadają wspólnego związku myślowego. Ale tylko pozornie. Bo zastanówmy się: Stało się naszym udziałem, że doczekaliśmy i przeżyliśmy więcej niż to imaginacyjna granica najbardziej wybujałej fantazji, mogła zakreślić. Ale fakt ten zaistniał właśnie w okresie walki o prawa człowieka, kiedy cena jaką płacono za osiągnięcia ostatecznego celu: „prawo” — mogła okazać się niewspółmiernie wysoka... Nie zapominajmy: walcząc o „prawo” — groziła nam zatracona „człowieka”. Z walki należało więc wyprowadzić już „za wszelką cenę” — „człowieka”. Nie

„egzystencję”, bo to nie było najważniejsze, ale „człowieka”.

Zagadnienie to uważałem w okresie okupacji za naczelną i za takie uważam je nadal. W długich, nigdy nie kończących się wtedy rozmowach, plastycznie definiowałem je mniej więcej tak: Zburzony most, dom, fabryka — można odbudować piękniejsze. Nawet można z odprysków złożyć szacowny portal gotyckiej katedry, ale najtrudniej jest odnaleźć „zagubionego człowieka”.

Nie też dziwnego, że kiedy dziś, od niedawna zresztą, zaczyna się poruszać tę sprawę w literaturze i na lamach pism, stałem się zapamiętałym tropicielem wszystkiego, cokolwiek na ten temat ukazuje się w druku. O ile się nie myle pierwszy zajął się tą sprawą zawsze czujny jak sejsmograf — Iwaszkiewicz. Dla niego okres wojny, to okres, w którym kształtowała się genealogia dzisiejszej moralności. Kilkakrotnie nawroty Iwaszkiewicza do tego problemu, świadczą jak temat ten pasjonuje go i wysuwa się na czoło wśród innych zainteresowań światowego pisarza. W ostatnim liście — tym razem nie „Eleutera” ale „Peltici” powiada tak: „Poczęliśmy przykladać nową miarę i odmienne kryteria do czynów

niedawnej przeszłości. Dzisiaj — po trzech pełnych latach narastania nowej obyczajowości i tworzenia się nowej opinii publicznej, — przerażają nas czyny, tkwiące korzeniami w prymitywizmie samoobrony”.

Zastanówmy się jakiej siły trzeba charakteru i wyrobienia obywatelskiego aby z dnia na dzień zrozumieć, że to co wczoraj było białe — dziś jest czarne; wczoraj dobre — dziś złe. Bo przecież i „szmugiel” i „czarny rynek” były swoistą formą samoobrony. Było nią też nieoddanie zboża na kontynent i było nawet ukrycie przestępstwa, choćby to był zwykły przestępca kryminalny. A ileż spraw najzawilszych znajdowało swe rozwiązanie w drodze skróconego postępowania, która była drogą najprostszą, często stanowiącą przedłużenie linii celownika i muszki pistoletu. Od tego wszystkiego człowiek „zarazony śmiercią” — musiał przeskoczyć naraz do życia wśród społeczeństwa, które za wszelką cenę pragnęło stworzyć nową i wysoką gotunkowo moralność.

W tej walce o nowy „styl” życia — Iwaszkiewicz widzi olbrzymią rolę pisarza. „Rola pisarza w kształtowaniu opinii publicznej była zawsze i wszędzie ogromna. Nie wątpię, że nasi pisarze o tym wiedzą i że do roli tej się przygotowują” — powiada Iwaszkiewicz.

Żle, dyłoby wprost tragicznie, gdyby Iwaszkiewicz się mylił. Na szczęście mamy do zanotowania dwie poważne pozycje, świadczące że literatura nasza zada-

nie swe wypełni. Mam na myśli „Popiół i diament” Andrzejeńskiego i „Domek pod Osowieciami” Holuja. Literatura musi do pomocy ludziom do odmałżenia człowieczeństwa. Musimy nauczyć się z powrotem wzruszenia nad śmiercią, przerażenia nad każdą formą bestialstwa i szczerego współczucia dla każdego nieszczęśliwego.

W tym samym numerze „Nowin Literackich” ten sam temat ale nieco w innym ujęciu, porusza Lichajski w artykule pt. „Między przeszłością a jutrem”. Swoje obszerne wywody kończy Lichajski tak: „Największą przyszłą wspólczesności odda dziś ten pisarz, który nauczy nas znówu śmiechu i pogody ducha, który wskrzesi „wiedzę radosną” o pięknie świata i życia, który przypomniał nam, że w drugim człowieku należy widzieć przede wszystkim bliźniego. Bez wygojenia bowiem dawnych ran, bez usunięcia głęboko wrosniętych w naszą psychikę kompleksów i urazów nie staną się pokoleniem pełnowartościowych budowniczych”.

Kończąc, powróćmy jeszcze do cytaty z Tuwima. Wydaje mi się, że w jednym szczególnie myśli się Tuwim, mówiąc: „Ta wojna jest nie o prawa narodów, ale o prawa człowieka”. Bo wojna się skończyła, ale walka o „człowieka” trwa. I dopiero wtedy, kiedy wygramy ten ostatni bój o „człowieka” otrzymane „prawo” stanie się pełnym ukoronowaniem zwycięstwa. H. A. RAP

Redaguje Komitet — Redaktor naczelny przyjmuje od 10—12. Adres Redakcji i Administracji: Szczecin Al. Wojska Polskiego 41 — Redakcja i administracja czynne od godz. 8 — 16. Telefon 21-45. Nadesłane rękopisów nie zwraca się. Oddział: Józef Lipski, Gdynia, Portowa 8, Tel. 216-85.

Wydawca: Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka” — Szczecin Al. Wojska Polskiego 39 — Telefon 25-06 — Tłoczono w Państw. Szcz. Zakł. Graf. w Szczecinie ul. Św. Krzysztofa 7. X-09051

Przenumerat. mies. — 80 zł, kwart. — 225 zł, półr. — 440 zł, roczna — 880 zł. Cennik ogłoszeń: 1 mm lamu szer. 63 mm w dziale ogłoszeń — 50 zł, w tekście — 100 zł, przetrzagi: 1 mm lamu 63 mm — 100 zł. Strona — 75.000, 1/2 str. 40.000 zł, 1/4 str. 25.000 zł.

Wydawca: Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka” — Szczecin Al. Wojska Polskiego 39 — Telefon 25-06 — Tłoczono w Państw. Szcz. Zakł. Graf. w Szczecinie ul. Św. Krzysztofa 7. X-09051