SPRÓWNI POMORZE ZACHODNIE

68

Srokowski POMORZE ZACHODNIE

377068

Biblioteka
UMK
Toruń
377068

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

STANISŁAW SROKOWSKI

POMORZE ZACHODNIE

STUDIUM GEOGRAFICZNE,
GOSPODARCZE i SPOŁECZNE

1947
INSTYTUT BAŁTYCKI
GDAŃSK — BYDGOSZCZ — SZCZECIN

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

1945 — 1947

Książki, broszury i mapy

A. BOLEWSKI: Związki wytwórczości mineralnej z polskimi portami morskimi, str. 116.

A. BUŁAWSKI: German Rural Population, str. 56.

K. DEMEL: Życie morza. Zarys oceanografii biologicznej. str. 444 + XX.

Główne liczby nowej Polski. Opracowanie pomocnicze Wydz. Pomorzoznawczego Instytutu Bałtyckiego, str. 22.

K. GÓRSKI: Państwo Krzyżackie w Prusach, str. 295

K. LEPSZY: Dzieje floty polskiej, str. 352.

K. MALECZYŃSKI: Polska i Pomorze Zachodnie w walce z Niemcami w XIV i XV. w., str. 117.

Mapa podziału administracyjnego Pomorza (wyczerpana).

T. MIECZYŃSKI: Mapa gleb b. Prus Wschodnich z dokumentacją, str. 60.

T. MIECZYŃSKI: Gleby b. terytorium Gdańska, str. 24. z barwną mapą.

T. MIECZYŃSKI: Gleby i wytwórczość Pomorza Zachodniego, str. 40, z barwną mapą.

L. MRÓZ: Sprawa lasów Pomorza Wschodniego. str. 57.

J. NIERODA: Miasta Pomorza Wschodniego, str. 40.

T. OCIOSZYŃSKI: Przemiany w światowej żegludze morskiej str. 75.

B. OLSZEWICZ: O naprawę nazewnictwa geograficznego Ziem Odzyskanych, str. 16.

K. PIWARSKI: Dzieje Prus Wschodnich w czasach nowożytnych, str. 384.

K. PIWARSKI: Dzieje Gdańska w zarysie, str. 301.

WŁ. SOWIŃSKI: Zarys morskiego prawa handlowego, str. 210.

Specjalizacja polskich portów morskich, protokół obrad oraz referaty naukowe wygłoszone na I Konferencji Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego dn. 14—15. VI. 1946, str. 251.

B. ŚROCKI: Polska i nowe Niemcy, str. 35.

d. c. str. 3 okł.

POMORZE ZACHODNIE

377068

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

STANISŁAW SROKOWSKI

POMORZE ZACHODNIE

STUDIUM GEOGRAFICZNE,
GOSPODARCZE i SPOŁECZNE

1947
INSTYTUT BAŁTYCKI
GDAŃSK — BYDGOSZCZ — SZCZECIN

Prace naukowo-informacyjne. Seria POMORZE

BIBLIOTEKA UNIWERSYTECKA w TORUNIU

377068

450 K - 23894

DRUKARNIA NAKŁADOWA J. KAWALERA w SZAMOTUŁACH

W. 1206/66

SPIS TREŚCI:

Str.

SŁOWO WSTĘPNE IX

STRUKTURA FIZYCZNA KRAJU . . . 1

GRANICE POMORZA ZACHODNIEGO 3

Rozwój granic politycznych do r. 1815, str. 3; Pomorze Przedodrzańskie i Nadwiślańskie, str. 4; Zmiany granic administracyjnych w latach 1945 i 1946, str. 6.

GEOLOGIA 9

Najgłębsze podłoże geologiczne, str. 9; Antyklina inowrocławska, str. 12; Pokłady młodsze i najmłodsze, str. 13; Geneza niektórych form terenowych, str. 16.

ZASOBY MINERALNE 20

Uwagi ogólne, str. 20; Solanki pomorskie, str. 21; Bursztyn, str. 21; Węgiel brunatny, str. 23; Materiały budowlane, str. 24.

GLEBY 26

Struktura podłoża większości gleb pomorskich, str. 26; Rodzaje gleb, str. 27; Zmeliorowane moczary i piaski, str. 30.

MORFOLOGIA I HYDROGRAFIA 33

Pas nadbałtycki i Pojezierze Bałtyckie, str. 33; Charakterystyka Pojezierza Pomorskiego, str. 35; Wielkie Doliny, str. 37; Zmiany dawnego układu hydrograficznego, str. 38; Główny dział wodny pomorski, str. 39; Rzeki, str. 40; Jeziora, str. 41.

POBRZEŻE BAŁTYCKIE I BAŁTYK 45

Niziny nadbałtyckie, str. 45; Rola piasku w morfologii wybrzeża, str. 47; Krótka charakterystyka Bałtyku, str. 48; Dzieje Bałtyku, str. 50; Zmiany południowej linii brzegowej Bałtyku, str. 52.

ZALEW SZCZECIŃSKI I RELIKTY INNYCH ZALEWÓW 55
Ogólna charakterystyka Zalewu Szczecińskiego, str. 55; Obszar i geneza, str. 56; Głębokość i charakter dna, str. 58; Stany wód zalewu, str. 58; Resztki innych zalewów, str. 60; Problem Prośnicy, str. 63.

KLIMAT 66
Charakterystyka ogólna, str. 66; Ciśnienie i wiatry, str. 67; Temperatura powietrza, str. 69; Usłonecznienie, str. 73; Opady, str. 73; Przymrozki wiosenne i jesienne, str. 76; Ustalanie się pory wiosennej, str. 78; Wpływ właściwości klimatu pomorskiego na rolnictwo, str. 79; Stepowe rośliny pontyjskie na Pomorzu, str. 80; Wpływ klimatu na zasiedlanie, str. 81.

LASY 84
Rozmieszczenie kompleksów leśnych i puszcz, str. 84; Charakterystyka lasów pomorskich, str. 85; Powierzchnia leśna i procent zalesienia kraju, str. 87; Produkcja drewna, str. 87.

LUDNOŚĆ 89

POCHODZENIE DAWNIEJSZEJ LUDNOŚCI POMORZA 91
Zaludnienie Pomorza w okresie kamiennym, str. 91; Ludność w okresie brązowym i żelaznym, str. 92; Domieszki ze wschodu i Słowianie, str. 93; Lechici, str. 95; Języki zachodnio-słowiańskie, str. 96; Cofanie się i zanikanie elementu słowiańskiego, str. 100; Systematyczna działalność niemcząca Fryderyka II, str. 105; Opór słowiański, str. 107.

PRZED DRUGĄ WOJNĄ ŚWIATOWĄ I PO WOJNIE . 110
Cyfry ogólne ludności przed r. 1939, str. 110; Stosunki językowe przed r. 1939, str. 112; Stosunki ludnościowe w latach 1945 i 1946, str. 114.

OSIEDLA WIEJSKIE I MIEJSKIE 118
Ogólna charakterystyka osiedli wiejskich, str. 118; Związek osiedli z warunkami fizjograficznymi, str. 120; Pochodzenie miast Pomorza Zachodniego, str. 121; Prastary gród słowiański Wolin, str. 123; Wolin za czasów Bolesława Chrobrego i Krzywoustego, str. 124; Dzieje Szczecina, str. 127; Muzea i zbiory Szczecina, str. 130; Polskość Szczecina przed r. 1939 i obecnie, str. 132.

ŻYCIE GOSPODARCZE 135

ROLNICTWO 135

Ewolucja struktury rolnej, str. 135; Podział własności rolnej przed r. 1945, str. 136; Regionalne rozmieszczenie warsztatów rolnych, str. 139; Wpływ struktury rolnej na gęstość zaludnienia, str. 139; Główne uprawy, str. 141; Ogólne uwagi o produkcji roślinnej, str. 146; Hodowla zwierząt domowych, str. 149; Po zniszczeniu wojennym, str. 151; Stan inwentarza żywego i martwego, str. 153; Zakończenie, str. 155.

PRZEMYSŁ 157

Podstawy surowcowe i warunki ogólne, str. 157; U progu odbudowy, str. 161; Przemysł rolny, str. 163; Przemysł włókienniczy i skórniczy, str. 169; Przemysł chemiczny i drzewny, str. 171; Przemysł mineralny, str. 175; Przemysł hutniczy, odlewniczy i metalowy, str. 181; Stan zatrudnienia w przemyśle w r. 1946, str. 185.

KOMUNIKACJA 186

Uwagi ogólne, str. 186; Potrzeby komunikacyjne polskie i niemieckie na Pomorzu Zachodnim, str. 187; Szlaki kolejowe i węzły komunikacyjne Pomorza Zachodniego, str. 189; Dostępność komunikacyjna Pomorza Zachodniego przed i po r. 1945, str. 191; Zagęszczenie szlaków kolejowych, str. 195; Wartość użytkowo - transportowa kolei pomorskich, 197; Drogi bite i węzły drogowe, str. 198; Komunikacja wodna i inne środki transportu, str. 202.

PORT SZCZECIŃSKI I ODRA 204

Port szczeciński i jego praca do r. 1945, str. 204; Polski stan posiadania w porcie szczecińskim, str. 211; Eksploatacja portu szczecińskiego, str. 214; Eksploatacja żeglugi na Odrze, str. 215.

ZAKOŃCZENIE 217

PRZYPISY 223

LITERATURA 230

SKOROWIDZE 253

SPIS MAPEK I WYKRESÓW

Podział administracyjny Pomorza Zachodniego . . . 6
Tektonika wgłębna obszarów południowo - bałtyckich . 10
Szkic morfologiczno-geologiczny Pomorza Zachodniego z końcowego okresu dyluwium według K. Keilhacka . . . 16a
Obszary pobagienne i moczary na Pomorzu Zachodnim . . 30
Częstotliwość i kierunki wiatrów na Pomorzu Zachodnim . 68
Rozmieszczenie średnich temperatur stycznia na Pomorzu Zach. 70
Rozmieszczenie średnich temperatur lipca na Pomorzu Zach. 71
Rozmieszczenie średnich rocznych temperatur na Pomorzu Zach. 72
Rozmieszczenie opadów na Pomorzu Zachodnim . . 75
Ustalanie się pory wiosennej na Pomorzu Zachodnim . 78
Rozmieszczenie kształtów wsi na Pomorzu Zachodnim . 119
Główne obszary uprawy pszenicy i buraka cukrowego. Hodowla zwierząt 142
Zagęszczenie polskich gospodarstw osadniczych o obszarze poniżej 100 ha na Pomorzu Zachodnim według stanu z czerwca 1946 r. 152
Okręgi gospodarcze Pomorza Zachodniego 160
Rozmieszczenie przemysłu na Pomorzu Zachodnim . 170
Elektryfikacja Pomorza Zachodniego 184
Izochrony Szczecina 192
Sieć kolejowa i autobusowa Pomorza Zachodniego. . . 196
Port w Szczecinie 207
Pomorze Zachodnie (hypsometria, hydrografia i topografia). poza tekstem

SŁOWO WSTĘPNE

Nie poznaliśmy dawniej ziem zachodnich Polski, bo na jakąkolwiek bądź naukową penetrację Niemcy nie pozwalali, od chwili zaś gdy umilkły działa do dzisiaj, to tak nieduży jeszcze okres czasu, że znowu o zgłębieniu materiału naukowego już nagromadzonego i o należytym uzupełnieniu go nowymi spostrzeżeniami często nie może być mowy. Do tej roboty wziąć się jednak, mimo wszystko, należy, i to rychło, bo bez niej będzie nam coraz trudniej działać i celowo stanowić. Na razie musimy nauczyć się bodaj na kraj patrzyć. I z tych założeń wychodzi ta moja nieduża książka o Pomorzu Zachodnim. Niewątpliwie będzie ona jeszcze pełna niedociągnięć, już choćby dlatego, że do przedstawienia wielu spraw brakowało materiału. Także dzisiejsza płynność stosunków nie pozwala na ferowanie jakichś niezachwianych wniosków, szczególnie w zakresie antropogeografii. Dlatego to, co się w książce znalazło, to zaledwie część tego, co się znaleźć powinno we wzorowej monografii o Pomorzu Zachodnim. Ale i na taką rzecz przyjdzie czas ze stabilizacją stosunków.

Inicjatywę do napisania niniejszej książki dał Instytut Bałtycki, tak zasłużony około badania wszystkiego, co dotyczy naszego morza i jego pobrzeży. On też dopomógł mi do zwiedzenia Pomorza w lecie 1946 roku, niezbędnego do skorygowania niejednego sądu, jaki miałem o terenie na podstawie dawniejszej tam bytności, przede

wszystkim zaś siedmiotygodniowego pobytu jeszcze w r. 1907, kiedy piechotą albo rowerem obszedłem lub objechałem wszystkie zakątki teraz opisywanego obszaru.

Podkreślić muszę pomoc, jakiej mi udzielił w czasie mojej podróży redaktor „Kuriera Szczecińskiego", ob. Włodzimierz Goszczyński, za co mu też serdecznie dziękuję. Nie bez znaczenia dla powstania książki była również okoliczność, że w obecnych czasach, kiedy tak trudno o jakąkolwiek bądź naukową książkę, nie mówiąc już o rozprawach specjalnych, wykorzystać mogłem obfity księgozbiór, jaki do Warszawy dla niektórych instytucyj półtora roku temu przywiozła ze Szczecina ob. dr Jadwiga Kobendzina.

Część graficzną opracował ceniony grafik-kartograf mgr Włodzimierz Kowalski, asystent katedry geografii w Akademii Nauk Politycznych w Warszawie i współpracownik Głównego Urzędu Pomiarów Kraju. Jego rysunki w liczbie dwudziestu powstały albo na podstawie opracowanych przeze mnie szkiców (mapa izochron Pomorza Zachodniego, tektonika wgłębna obszarów południowo-bałtyckich itd.), albo też w oparciu o badania uczonych niemieckich, co uwidocznione zostało na pojedyńczych wykresach.

Warszawa, w listopadzie 1946 r.

Stanisław Srokowski

STRUKTURA FIZYCZNA KRAJU

GRANICE POMORZA ZACHODNIEGO

ROZWÓJ GRANIC POLITYCZNYCH DO ROKU 1815. Nie będziemy zajmować się wywodem nazwy Pomorza, ani też tym, kiedy słowo to weszło w użycie. Natomiast na myśli mamy proces formowania się na południowym brzegu Bałtyku pewnej geograficznej całości, wyodrębniającej się od obszarów sąsiednich, dla której określenia powstała nazwa „Pomorze". Jest ona w każdym razie bardzo stara i istniała już prawdopodobnie w XI w., a w XII w. była niewątpliwie w powszechnym użyciu. Pod nazwą tą rozumiano wszystkie ziemie nadbałtyckie, położone mniej więcej na wschód od rzeki Reknicy aż po ujście Wisły, na południu zaś po Noteć i dolną Wartę.

Na zachodzie za Odrą pas ziemi zwanej Pomorzem był dość wąski, przekraczając, wyjątkowo tylko, w okolicach Szczecina 40—50 km, na wschodzie jednak rozszerzał się do 180, 200 a nawet więcej kilometrów. Bardzo rychło zresztą, bo już w XIII w., południowa jego granica w sąsiedztwie Brandenburgii, a w dwóch następnych wiekach także strona południowo-wschodnia i wschodnia wykazują liczne zakola i wygięcia, tak iż uważać ją można za jedną z najmniej stałych i spokojnych granic, zarówno polskich jak niemieckich. Brandenburczycy, zajmując wcześnie, bo już za Hohenstaufów, Świdwin (Schivelbein) i okolicę tego miasta, zbliżyli się byli od południa na odległość niespełna 40 km do Kołobrzegu i grozili w ten sposób rozcięciem

Pomorza Przedodrzańskiego swoją Nową Marchią na dwie części: zachodnią, pyrzycko-stargardzką i wschodnią, szczecinecko-białogardzką. Że do tego nie doszło na razie i że Brandenburczycy nie posunęli się dalej w kierunku morza, przypisać należy głównie okoliczności, iż Kołobrzeg wraz z Koszalinem i Bobolicami był księstwem kościelnym, znajdującym się we władaniu biskupów z Kamienia. Terytorium biskupie ochraniało też do pewnego stopnia przed przedwczesną zaborczością Brandenburczyków i wschodnią część Pomorza Przedodrzańskiego: Sławno, Słupsk, Miastko, Lębork i Bytów, które to strony stały się domeną ostrego ścierania się, obok brandenburskich, także wpływów Polski, Zakonu Krzyżackiego i książąt szczecińskich. Czas pracował jednak dla Brandenburczyków. Po wymarciu w połowie XVII w. książąt szczecińskich, opanowali oni całe Pomorze, zrazu bez Szczecina i doliny dolnej Odry, tudzież bez Rugii i Pomorza Zaodrzańskiego, które to dzielnice ziemi pomorskiej, jako zdobycz z okresu wojny trzydziestoletniej, zatrzymali sobie Szwedzi, częściowo aż do czasów kongresu wiedeńskiego z r. 1815. Wówczas i te okolice zagarnęli sukcesorowie Brandenburczyków, królowie pruscy.

Z obszaru Pomorza Przedodrzańskiego, pojętego w granicach, jakie ono miało aż do wybuchu ostatniej wojny światowej, ustąpiła Polska ostatecznie w r. 1658, tracąc na rzecz Brandenburgii Lębork i Bytów, do czego w 10 lat później, bo w r. 1668, przyłączyła się jeszcze strata części Ziemi Wałeckiej, położonej naokół jeziora Drawsko, tzw. Ziemi Drahimskiej (Draheim).

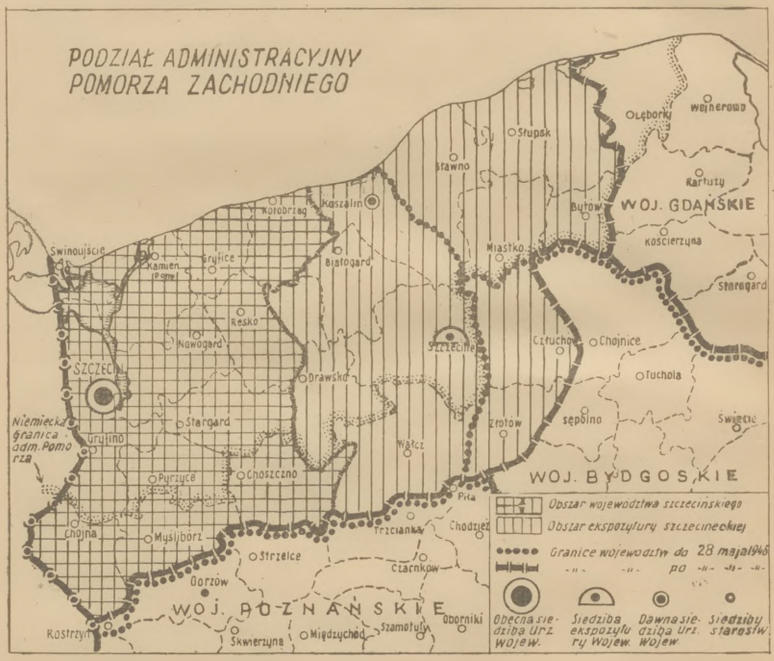
POMORZE PRZEDODRZAŃSKIE I NADWIŚLAŃSKIE. Jak widzimy, Pomorze Przedodrzańskie, a dla nas Zachodnie, wytwór długiego procesu historycznego, stanowiło do pewnego stopnia zamkniętą w sobie całość, która z będącym przez liczne wieki we władaniu polskim Pomorzem Nadwiślań-

skim nie miała, poza fizjograficznymi, wielu cech wspólnych. Krainy te różnią się nie tylko pod względem historycznym, lecz także składem swojej ludności, która na Pomorzu Nadwiślańskim pozostała kaszubsko-polską, podczas gdy Pomorze Zachodnie stosunkowo wcześnie uległo germanizacji. Prócz tego na Pomorzu Nadwiślańskim zachował się, jako religia panująca, katolicyzm, na Zachodnim natomiast bardzo wcześnie wziął stanowczą górę protestantyzm. Gospodarka również była inna: na Pomorzu Zachodnim zjawiła się i niesłychanie umocniła przewaga wielkiej własności, a na Pomorzu Nadwiślańskim ustalił się prymat własności średniej i drobnej. Zupełna też była separacja między krajami w dorzeczu Odry i Wisły w dziedzinie ciążenia kulturalnego. Tam ogniskiem kultury był Szczecin, a w jego zapleczu Berlin, gdy tu Gdańsk, a za nim Warszawa, dopóki tych stosunków nie przecięła wroga ręka pruska. Wszystko zatem, co ludzkie, było tu inne, prócz krwi tylko, która w ludziach płynęła. Pomorzanie zachodni pozostali rasowo takimi samymi dobrymi Kaszubami, jak ci z Puszczy Tucholskiej lub Kościerzyny, tylko zgermanizowanymi i tak przemieszanymi przez długie współżycie z Niemcami, że oddzielenie ich stało się niemożliwe.

Wszystkie te względy musimy mieć stale na oku, aby nie popełniać błędów w traktowaniu owych części naszego pobrzeża bałtyckiego, które wprawdzie noszą wspólną nazwę Pomorza i fizjograficznie mało się od siebie różnią, niemniej jednak są inne.

Rozumie się, że ten moment, jako podstawowy, musi się też odzwierciedlać we wszystkich racjonalnych, współczesnych nam podziałach administracyjnych tych ziem. Jeżeli jednak stało się na razie nieco inaczej, przypisać to należy okoliczności, że decyzje podziałowe, powzięte w latach 1945 i 1946, miały charakter doraźny i prowizoryczny, i w przyszłości mogą ulec jeszcze niejednej zmianie.

ZMIANY GRANIC ADMINISTRACYJNYCH W LATACH 1945 i 1946. Pierwsze nasze decyzje odnośnie całości granic administracyjnych Pomorza, zapadły bardzo wcześnie, bo już w marcu 1945 r., przeto w momencie dość dalekim jeszcze od końca wojny, wzięcia Berlina i ostatecznej likwidacji



napastnika niemieckiego. Wojska radzieckie i polskie wkroczyły już były wprawdzie na Pomorze Zachodnie, ale jeszcze w najbliższym sąsiedztwie Gdańska, w silnie ufortyfikowanej miejscowości Krakau, czaiły się resztki pancernej dywizji niemieckiej, co więcej, te resztki w nocy na 11 maja, a zatem już po podpisaniu kapitulacji Niemiec, odważyły się na zuchwały marsz na Gdańsk, aby zdobyć żywność i możliwość przeprawy do Szwecji. Nie udało się to tylko dzięki dzielności i czujności radzieckiego do-

wództwa na tych odległych tyłach operacyj wojskowych. Nacierający Niemcy zostali pobici i po paru godzinach walki zmuszeni do kapitulacji, ale fakt wyprawy niemieckiej na Gdańsk w maju 1945 r. maluje chyba dość dobrze płynność ówczesnej sytuacji. Świadczy o tym i okoliczność, że sama twierdza Krakau, leżąca na najbliższym przedpolu Gdańska broniła się jeszcze do końca maja 1945 r., ulegając wreszcie artyleryjskiemu ogniowi specjalnie tu sprowadzonych ciężkich dział. Z tych też pozycyj w Krakau jeszcze w maju 1945 r. ostrzelali Niemcy polski samolot linii lotniczych „Lot", podczas inauguracji lotów na trasie Warszawa-Olsztyn-Gdańsk. Nikt chyba zatem powiedzieć nie może, iż wydając już dnia 30 marca 1945 r. dekret o utworzeniu woj. gdańskiego rząd polski spóźnił się ze swoją decyzją. Była ona i wczesna i bardzo racjonalna. W skład woj. gdańskiego wszedł wówczas teren b. Wolnego Miasta Gdańska oraz powiaty: gdański miejski, kartuski, morski (wejherowski), starogardzki, kościerzyński, tczewski i miasto Gdynia. Wszystkie te powiaty, z wyjątkiem gdańskiego, wyłączono wówczas z granic woj. pomorskiego (bydgoskiego).

Tak się przedstawiała pierwsza faza naszej działalności administracyjno-podziałowej na wybrzeżu polskim!

Drugą fazę zapoczątkowała uchwała Rady Ministrów z dnia 7 lipca 1945 r., zapadła prawie że równocześnie z ustaleniem w Berlinie tymczasowej linii demarkacyjnej pomiędzy Polską a okupowanymi Niemcami, na miesiąc przed decyzjami poczdamskimi, a na dwa przed podpisaniem w Schwerinie (Meklenburg) umowy granicznej polsko-radzieckiej, na podstawie której określony został odcinek granicy polsko-niemieckiej w sąsiedztwie Szczecina i Świnoujścia. Dnia 7 lipca 1945 r. Rada Ministrów uchwaliła:

1. wyłączyć spod administracji pełnomocnika rządu w Szczecinie powiaty: Słupsk, Sławno, Miastko, Bytów i Lę-

bork, poddając je pod administrację wojewody gdańskiego, który w odniesieniu do tych powiatów będzie posiadał uprawnienia pełnomocnika rządu;

2. z terenu b. Prus Wschodnich wydzielić powiaty elbląski, malborski, sztumski i kwidzyński oraz m. Elbląg i przydzielić do woj. gdańskiego;

3. z b. Marchii Pogranicznej przydzielić powiaty Człuchów i Złotów do woj. pomorskiego (bydgoskiego);

4. do woj. poznańskiego przydzielić powiaty Ziemi Lubuskiej i części Dolnego Śląska;

5. do woj. białostockiego przydzielić powiaty: Gołdap, Olecko i Ełk.

W trzecią fazę zmian granic województw pomorskich weszliśmy z momentem ogłoszenia rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 maja 1946 r. w sprawie tymczasowego podziału Ziem Odzyskanych. W myśl tego dekretu:

1. przy Gdańsku od strony woj. szczecińskiego pozostał tylko powiat lęborski;

2. woj. bydgoskie (pomorskie) oddało woj. szczecińskiemu Człuchów i Złotów;

3. Kostrzyn, poza całą Ziemią Lubuską i powiatem gorzowskim, przeszedł do woj. poznańskiego;

4. prawobrzeżne powiaty nadwiślańskie, a zatem kwidzyński, sztumski, malborski i elbląski oraz m. Elbląg, pozostały przy Gdańsku, zaś Ełk, Olecko i Gołdap przy woj. białostockim.

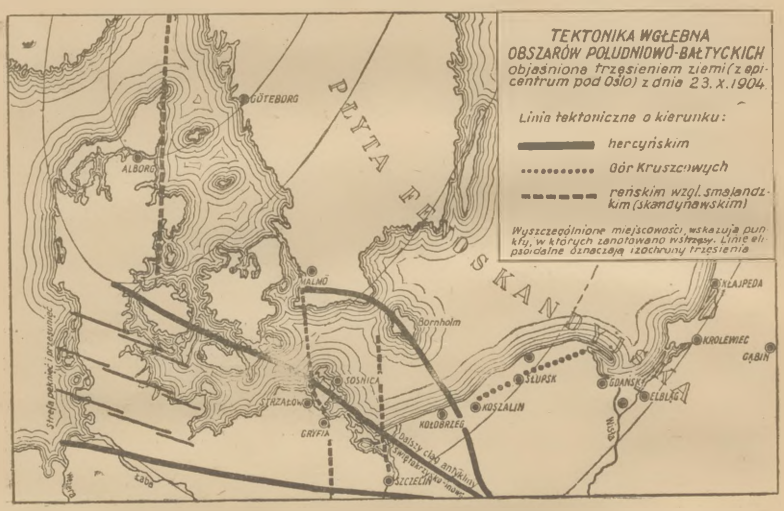
Poza tym dla wschodniej części woj. szczecińskiego, teraz jednego z największych w państwie, obejmującego bowiem 30.335 km^2, ustanowiona została delegatura w Szczecinku, zaś dla Ziemi Lubuskiej w Gorzowie. Do delegatury szczecineckiej należą powiaty: Wałcz, Drawsko, Świdwin, Białogard, Koszalin, Złotów, Szczecinek, Człuchów, Miastko, Bytów, Sławno i Słupsk.

GEOLOGIA

NAJGŁĘBSZE PODŁOŻE GEOLOGICZNE. Na podstawie posiadanych danych geologicznych można przypuszczać, że najgłębsze podłoże, przynajmniej części zachodniego Pomorza, stanowią skały archaiczne Fenoskanii. Zalegają one jednak nie tylko tutaj, ale również i na wschodzie obszaru bałtyckiego, w najgłębszym podłożu Prus Wschodnich oraz najprawdopodobniej w części przynajmniej północno-zachodniej Polski. Bałtyk przeto w tym ujęciu wypełnia największą depresję owego obszaru — tarczy fenoskańskiej. Stąd też jego uderzająca płytkość, przy wielkim wyrównaniu dna. Znaczy on również granicę widocznych części skandynawskiego górotworu od tych, które na linii Bornholmu zapadają w takie głębie, że dotąd nie mógł do nich sięgnąć żaden otwór wiertniczy. O prawdopodobieństwie tego przypuszczenia świadczy m. in. także analiza ruchów sejsmicznych, wychodzących z Fenoskanii. Charakter ich jest przeważnie mikrosejsmiczny, tj. dl. obserwacji ludzkiej dostępny tylko przy pomocy odpowiednich przyrządów, niemniej atoli stanowią one często jedyny klucz, otwierający nam wnętrze różnych zagadek. Omawiane ruchy, występują okresami nasileniowymi, przy czym na początku lub na końcu wstrząsów jeden lub kilka z nich, odznacza się szczególniejszą siłą. Owe wstrząsy mocniejsze należą wtedy przeważnie do kategorii zjawisk makrosej-

smicznych, widocznych dla człowieka nawet bez użycia jakichkolwiek przyrządów.

Właśnie jednym z takich wstrząsów ziemi, naukowo już zbadanym, chcemy się zająć, aby próbować wyjaśnić podbudowę geologiczną obszaru bałtyckiego, a nade wszystko interesującego nas specjalnie Pomorza Zachodniego. Wystąpił on dnia 23 października 1904 r., wychodząc z epi-



centrum leżącego w północnej części Skagerraku lub też z okolic otaczających Fiord Krystiański [1]. Makrosejsmiczny ten wstrząs objął całą Skandynawię łącznie z Finlandią, sięgnął poza Leningrad, Tartu i Rygę, a na południu poza wschodnio-pruski Gąbin (Gumbinnen), dotknął następnie ujście Wisły z Gdańskiem, Elblągiem i Nytychem, a nade wszystko całe pobrzeże Pomorza Zachodniego od Kołobrzegu i Koszalina po Rozewie. Jako kilkakrotny wstrząs makrosejsmiczny zauważono ruch ten również w Szczecinie, natomiast nie dostrzeżono go, co jest wysoce znamienne, ani w tak bliskiej Skagerrakowi średniej Jutlandii, ani na

Pomorzu Zachodnim, od południka Koszalina na zachód po ujście Odry, ani wreszcie na Pomorzu Zaodrzańskim, poza Gryfią, Strzałowem i rugijską Sośnicą, a zatem w Lubece i w Meklemburgii, jak również na całym pobrzeżu Łaby, aż poza Hamburg. Wszędzie tam zjawisko zapisały tylko sejsmometry, podobnie zresztą jak w Poczdamie i w Berlinie oraz w całych zachodnio-środkowych Niemczech, łącznie z częścią Alp aż poza Lublanę. Odnosi się to także do Szkocji i do Wysp Szetlandzkich, do których, często przekraczając Morze Północne, docierają skandynawskie ruchy mikrosejsmiczne.

Z tych wszystkich faktów, można wysnuć odnośnie naszego Zachodniego Pomorza nade wszystko ten wniosek, że między jego częścią zachodnią, sięgającą od Odry po południki Koszalina i Kołobrzegu, a częścią wschodnią, zachodzi różnica w budowie warstw najgłębszych. W części wschodniej stanowią one ściśle z archaikiem Skandynawii związaną całość, gdy w części zachodniej tego kompleksu skalnego albo brak, albo też wchodzące w jego skład pokłady są popękane i pełne uskoków, co paraliżuje ruchy sejsmiczne wychodzące z północy. Wyjątek pod tym względem może stanowić tylko dolina dolnej Odry wraz z otoczeniem, bardzo zresztą podobna swym kształtem i przebiegiem do doliny dolnej Wisły. Tu mogła się zaznaczyć tak znamienna dla formacyj skandynawskich linia tektoniczna, przebiegająca z N na S. Obie rzeczone doliny ujawniają może pewne rysy charakterystyczne dla występującego w ich podłożu archaiku, wyrażające się np. w sąsiedztwie Odry w kształcie niektórych tamtejszych jezior. Dość wspomnieć tylko kierunek misy jeziora Miedwie w Ziemi Pyrzyckiej lub traktowanych jako całość jezior Ostrowo i Piaski na wschód od miasta Wolina. Również przebieg szerokiej smugi bagien Rędowy, niewolniczo niemal naśladuje linię dolnej Odry, a zatem układa się według

skandynawskiej linii tektonicznej, i to na całej długości od Zalewu Szczecińskiego aż po Kanał Winowski (Finow Kanal).

ANTYKLINA INOWROCŁAWSKA. Wszędzie gdzie indziej, poza liniami Wisły i Odry oraz, dodajmy od razu, także Pregoły, w głębi lądu znajdujące się grube pokłady moren pojezierza fale sejsmiczne wychodzące ze Skandynawii albo zniszczyły albo je tak znacząco osłabiły, iż stały się one prawie że mikrosejsmiczne, a zatem dla człowieka nie uzbrojonego w odpowiednie aparaty — niedostrzegalne. Poza morenami przypisać to należy także kompleksowi warstw geologicznie starych (wieku hercyńskiego), który szeroką smugą osiadł na podłożu jeszcze starszym. Formuje on tzw. antyklinę inowrocławską, będącą przedłużeniem Gór Świętokrzyskich, złożonych z kambru, syluru, dewonu, karbonu i permu, do których przyległ trias i formacje młodsze. Związek rzeczonej antykliny z Górami Świętokrzyskimi geologowie uznawali już od dawna, atoli do ustalenia jej roli nad Bałtykiem przyczyniły się niedawno dopiero poczynione pomiary siły ciężkości, będącej zawsze odbiciem stosunków geologicznych głębszych warstw ziemi. Znakomity geograf polski[2], prof. Jerzy Smoleński, opierając się na owych pomiarach stwierdził, że przebieg grzbietu kujawskiego (antykliny inowrocławskiej) na obszarach północno-zachodniej Polski pokrywa się z osią dodatnich anomalij siły ciążenia, przy czym ta oś, wyznaczająca przebieg wypiętrzeń wgłębnych, ciągnie się śladem zwyżek grawimetrycznych przez przyległe terytorium Pomorza Zachodniego, trafia na wyspy Wolin i Rugię, a następnie osiąga Danię. Tezę prof. Smoleńskiego potwierdziły badania duńskie, ogłoszone w r. 1936. Obserwacje grawimetryczne dokonane w Danii wykazały istnienie w tym kraju, zgodnie z przypuszczaniami prof. Smoleńskiego,

grzbietu podziemnego, który wiedzie przez wyspy Falster i Fionię, aby w okolicach Kuldyngi wkroczyć na terytorium Jutlandii. Odrośl owej antykliny przechodzi poza tym przez Bornholm i Skanię, która swoją geologiczną przeszłością wiąże się ściśle z sąsiednim terytorium duńskim.

Antyklina świętokrzysko-inowrocławsko-duńska w swoich głębszych warstwach musi wykazywać rozległy system uskoków i przesunięć, oddziaływujących hamująco na postępujące fale sejsmiczne, co przejawia się stale na zachodnim Pomorzu, na obszarach na południe od Jutlandii i w sferze doliny dolnej Łaby, mającej wybitnie hercyński kierunek. Z tych samych przyczyn na wschód od Odry aż po południk Koszalina na głębokich pęknięciach antykliny wystąpiły liczne solanki (Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój).

Owa różnica pod względem budowy geologicznej warstw głębszych wschodniej i zachodniej części Pomorza zaznacza się również na kierunku linii wybrzeżnej Bałtyku. W całości od Świnoujścia do Rozewia ma ona wprawdzie dość prostolinijny i jednolity kierunek z SW na NE, niemniej jednak na przestrzeni tej dają się wyróżnić dwa odcinki: zachodni, sięgający po wgłębienie się linii wybrzeżnej na południku Koszalina i wschodni. Zachodni z przecinającymi go południkami zamyka mniej więcej kąt 71°, w części zaś wschodniej rzeczony kąt zaostrza się do 65°, odpowiadając niemal dokładnie temu, jaki cechuje przebieg pasma bardzo starych Gór Kruszcowych na granicy czesko-saskiej.

POKŁADY MŁODSZE I NAJMŁODSZE. Na podłożu warstw starszych i całkiem starych legły pokłady epok późniejszych, a zatem jurajskie, kredowe, trzeciorzędowe starsze i młodsze, wreszcie dyluwialne, które, jako ostatnie w kolei osiadania, wycisnęły też najsilniejsze piętno na całym wyglądzie kraju, dały mu szatę zewnętrzną. Można przy

tym powiedzieć, że im dalej na południe, a także im dalej ku północnemu wschodowi, tym panowanie dyluwium jest pełniejsze. Kto był kiedykolwiek w Górach Szymbarskich, przyznać musi, że znajdował się prawie pod wrażeniem oglądania krajobrazu górskiego. Owe Góry Szymbarskie, noszące także wiele mówiącą nazwę „Kaszubskiej Szwajcarii", a wznoszące się na zachód od Gdańska, są najwyższym spiętrzeniem całego Pomorza (331 m), które ku zachodowi obniża się stopniowo, aby nad dolną Odrą przejść w zupełną równinę. Upad ku dolinie Wisły tak łagodnego przejścia nie wykazuje i wzniesienia o znacznej wysokości podchodzą tu aż do samej rzeki lub do brzegu morskiego. Ponieważ i z drugiej strony brzeg wiślany ma ten sam charakter, przeto przełom Wisły przez pojezierze tworzy dolinę bardzo malowniczą, często, choć może z pewną przesadą, porównywaną co do piękności z doliną Renu. Dolina Wisły najwęższa jest koło Ostromecka i Fordonu na północny wschód od Bydgoszczy, gdzie wynosi ona zaledwie 2,5 km. Od tego punktu ku północy wzrasta jej szerokość do 5,8, a nawet 12 km. Poniżej miasta Gniewu koło wsi Piekła, Wisła dzieli się na ramiona, a towarzyszące jej wzgórza rozchodzą się, opasując Żuławy Nadwiślańskie, będące w części wytworem pracy osadzającej pokłady rzeki. Przewaga utworów aluwialnych występuje i nad dolną Odrą; pełno również wszelkiego rodzaju aluwiów znajduje się w nadbałtyckim pasie wybrzeżnym, na obydwóch wyspach zamykających Zalew Szczeciński od północy, a wreszcie wzdłuż różnych rzek i wysychających jezior. Ogromne przestrzenie przeważnie lasami pokrytych zandrów skupiły się znowu szczególnie na południowym wschodzie, nad rzekami Gwdą i Drawą, pobocznymi Noteci, gdy na północy piaski, produkt ostatniego postoju lodowca skandynawskiego w fazie jego wycofywania się z południowego brzegu bałtyckiego, występują na niedużych,

choć licznych obszarach. Piaski wydm nadmorskich są już innego pochodzenia.

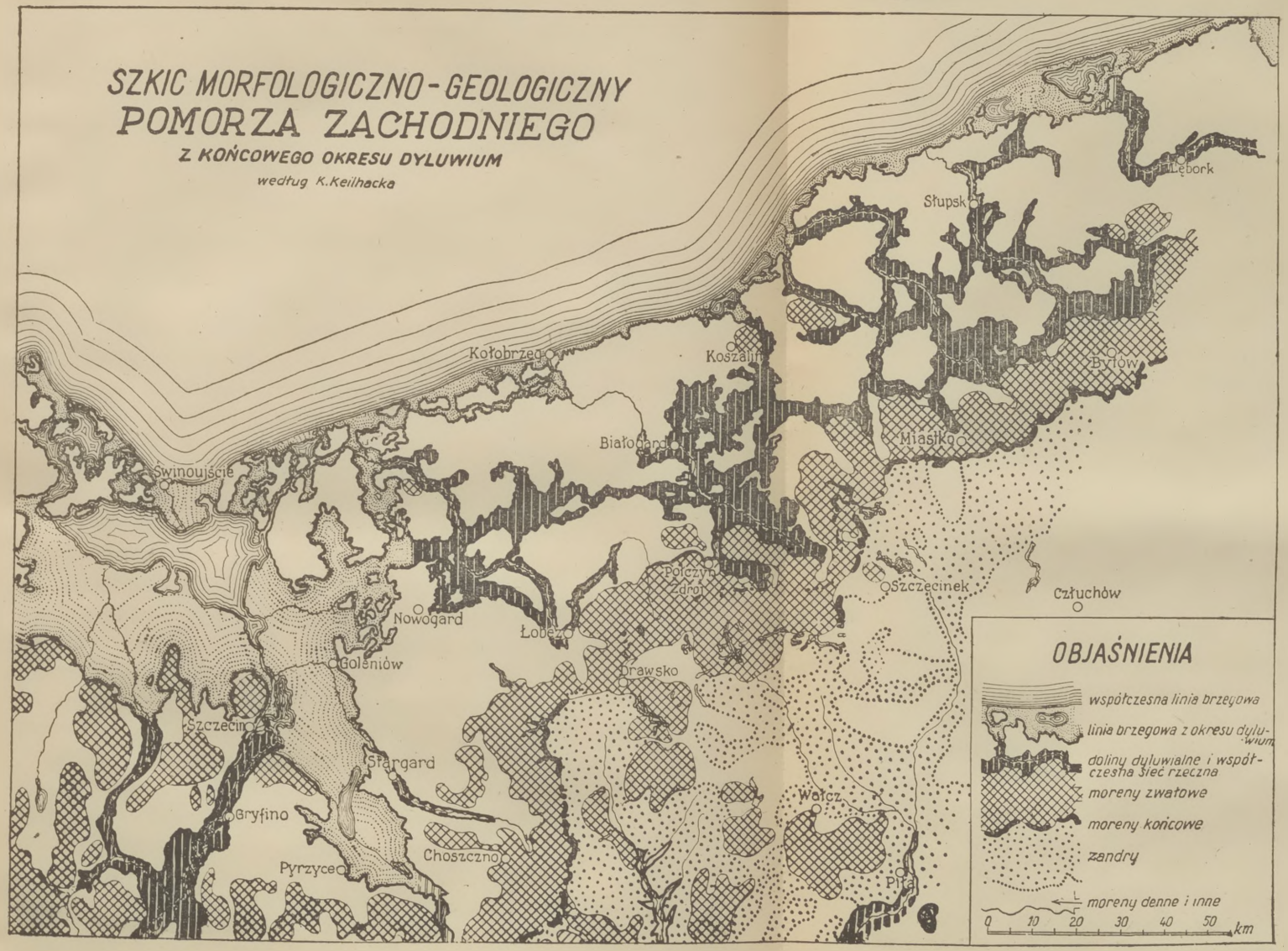
Grube złoża dyluwialnych moren, zalegające zwłaszcza pas środkowy kraju, nie pozwalają nigdzie na pokazywanie się na powierzchni pokładów starszych: jurajskich, kredowych i trzeciorzędowych. Dlatego widzimy je tam tylko, gdzie przykrywa „rumoszy“ [3] lodowcowej jest cieńsza, a zatem na wybrzeżu i nad większymi rzekami, z Odrą na czele, które w ciągu wieków, przez wykonywaną pracę erozyjną, odsłoniły na niemałych przestrzeniach dostęp do warstw głębszych.

Te odsłonki są zresztą nieliczne i nigdy nie ciągną się na znaczniejszych przestrzeniach. M. in. średnią jurę (brunatną) znaleziono na wyspie Chrostów we wschodnim, ujściowym ramieniu Odry oraz w trzech punktach na północ od miasta Kamienia. Górna jura (biała), jako wapienie, pokazuje się pod Świńcem na wschód od Kamienia, między miejscowościami Bardy a Dzegowo na południe od Kołobrzega, wreszcie między Czarnogłowem a Świętoszewem na północny zachód od Nowogardu. Nieliczne są również odkrywki warstw kredowych. Turon (wapień i margiel) występuje przy miejscowości Wiecko na wyspie Wolin i pod Rewalem na samym wybrzeżu Bałtyku; senon (kreda pisząca) między Strzegowem a Piaskami, przy jedynej linii kolejowej prowadzącej do miasta Wolina, a poza tym na dłuższej przestrzeni przy północnym brzegu Rugii w pobliżu Sośnicy. Eocen w formie gliny widzimy na wysepce morskiej Oie, samotnie strzegącej wejścia do Zatoki Gryfińskiej; oligocen (gliny septariowe z zielonymi piaskami) nade wszystko po obydwóch stronach dolnej Odry między jeziorem Miedwie a bagnami Rędowy, poza tym w stosunkowo dużej ilości w najbliższym sąsiedztwie Szczecina, po zachodniej i północnej stronie. Miocen najliczniejsze odkrywki wykazuje na wschodzie obszaru po-

morskiego: jedną z nich widzimy między miejscowościami Postomino i Starków, na południowy zachód od portu rybackiego Ustki, inną na południe od miasta Sławno, następne na południe od Białogardu, a wreszcie pod Koszalinem. Wszystko to są gliny i piaski z burowęglem.

GENEZA NIEKTÓRYCH FORM TERENOWYCH. Jeszcze raz musimy podkreślić, że wyliczone przez nas pokłady mezozoiczne i trzeciorzędowe nigdzie nie odbijają się w sposób dominujący na morfologicznej szacie Pomorza, która w całości znajduje się pod znakiem dyluwium. Na długiej przestrzeni od Zatoki Stobnickiej aż po Płoty, Stolec (Stolzenburg), Ossowo (Wutzow), Borzysław (Burzlaff), Polanów (Pollnow), Trzebielino (Treblin) i dalej w kierunku północno-wschodnim aż po granicę polską z r. 1919, ciągnie się dolina, oddzielająca północ od południowej części zachodniego Pomorza. Po stronie północnej, aż po brzeg morski, leżą przeważnie produkty ostatniej fazy zalodnienia, nade wszystko margle, pożłobione przez przeliczne rynny odpływowe, które jak najściślej związane są z ową główną doliną, idącą w kierunku z NE na SW, aby pod Stobnicą zespolić się z doliną dolnej Odry i z wielkim Zalewem Szczecińskim.

Nie sposób nie wypowiedzieć przy tym przypuszczenia, że rzeczona dolina w pewnym okresie gromadziła przeważną część wód spływających z cofającego się lodowca i dlatego odgrywała rolę bardzo doniosłą w ówczesnych stosunkach hydrograficznych tych stron. Przedłużeniem jej ku zachodowi i północy była niewątpliwie rzeka Piana, stanowiąca obecnie zachodnie ujściowe ramię Odry. Także wydłużenie ze wschodu na zachód Zalewu Szczecińskiego, podobnie jak i konfiguracja jego dna, a nawet ukształtowanie brzegów, naprowadza nie jedno w tym kierunku przypuszczenie.


SZKIC MORFOLOGICZNO-GEOLOGICZNY
POMORZA ZACHODNIEGO
Z KOŃCOWEGO OKRESU DYLUWIUM
według K. Keilhacka
Lębork
Słupsk
Kołobrzeg
Koszalin
Bytów
Białogard
Miastko
Świnoujście
Połczyn-Zdrój
Szczecinek
Człuchów
Nowogard
Łobez
Goleniów
Drawsko
Szczecin
Stargard
Gryfino
Wałcz
Choszczno
Pyrzyce
Piła
OBJAŚNIENIA
współczesna linia brzegowa
linia brzegowa z okresu dyluwium
doliny dyluwialne i współczesna sieć rzeczna
moreny zwałowe
moreny końcowe
zandry
moreny denne i inne
0 10 20 30 40 50 km

Rynny odpływowe boczne, choć mają na ogół kierunek z N na S, przedstawiają jednak taką plątaninę, iż według wszelkiego prawdopodobieństwa kiedyś wzdłuż brzegów Pomorza Zachodniego ciągnąć się musiał cały archipelag wysp i wysepek, podobny do tego, jaki dziś towarzyszy brzegom Fryzji. Uderza to zwłaszcza na przestrzeni między Kamieniem a Kołobrzegiem, bardzo dobrze pod względem geologicznym opracowanej na mapie K. Keilhacka[4], jak również w wielu stronach na wschód od Kołobrzega. Obszary między dawnymi wyspami, zbudowanymi z margli dyluwialnych, wypełnione są przez różne utwory bagienne, a zatem głównie torfy i ziemie potorfowe. Piaski, głównie jako wydmy, występują przeważnie tylko na samym wybrzeżu, zaś na zetknięciu się z opisaną wyżej główną doliną odpływową — jako niewielkie pola zandrowe. W blokach zalegających dość jednolicie większe przestrzenie podchodzą margle polodowcowe do wybrzeża morskiego w nielicznych tylko punktach, jak np. pod Darłowem i Słupskiem, a także na zachód od Koszalina, choć i tu wszędzie towarzyszą im przeważnie utwory wydmowe.

Na południe od owego zasadniczego wgłębienia dyluwialnego, przecinającego cały kraj ze wschodu na zachód, widzimy znowu margle lodowcowe, spiętrzone w krajobraz morenowy, na swojej krawędzi południowej obramowany dość stromo urywającymi się masami moreny końcowej. Poza tym na osobną wzmiankę zasługują jeszcze okolice między m. Goleniowem a Dobrą (Daber) i między Klempnicą (Glietzig) a rzeką Iną, dziwnie podrążone w małe nieprzeliczone dolinki, wypełnione torfem i innymi formacjami roślinnymi. Ze wszystkich też okolic Pomorza Zachodniego najwięcej w tych stronach jest ozów, kilkoma łańcuchami biegnących z północy na południe. Na ogół przeważa tutaj krajobraz drumlinowy, który w okolicach miejscowości Płoty i Truskolas (Trutzlatz) przechodzi na

BIBLIOTEKA UNIWERSYTECKA w TORUNIU

prawy brzeg kilkakrotnie już przez nas wspomnianej głównej wewnętrzno-pomorskiej doliny polodowcowej.

Moreny końcowe na Pomorzu Zachodnim stanowią część wielkiego łańcucha moren, opasujących cały Bałtyk od południa i wschodu. Związane są one jak najściślej z tutejszymi obszarami pojezierzy, które zjawiają się zwłaszcza tam, gdzie łańcuchy moren są uwielokrotnione, a przynajmniej podwójne.

Na odcinku pomorskim moreny końcowe, przechodząc z obszaru Meklemburgii, zjawiają się na południe od Świecia, między Odrą a m. Chojną (Königsberg Nm.). Obchodząc od południa miejscowość Myślibórz (Soldin), przeciągają koło Barlinka (Berlinchen), Pławna (Plagow), Kiełpina (Cölpin), Ińska (Nörenberg) aż do linii kolejowej wiodącej z Węgorzyna do Drawska (Dramburg). Ponownie pojawiają się na południe od m. Połczyn-Zdrój i stąd już przeważnie w dwóch szeregach biegną na Barwice (Bärwalde), Wierzchowo (Wurchow) i Bobolice (Bublitz), po czym w kierunku wschodnim, okrążając od południa Miastko (Rummelsburg) i Bytów, docierają do granicy polskiej sprzed r. 1939. Przekraczają ją pod Połcznem (Gr. Polschen) i potężnie rozwijają się na obszarze Pomorza Nadwiślańskiego w okolicy Kościerzyny i Kartuz. Na sporej przestrzeni około 100 km, między Drawskiem a Miastkiem, opisane moreny stanowią główny dział wód między dorzeczem Odry a rzek mniejszych, płynących wprost ku Bałtykowi.

Wszystkie wymienione moreny końcowe pochodzą z okresu ostatniego zalodnienia Pomorza, jak zresztą cała miejscowa szata morfologiczna. Ślady przedostatniego zalodnienia są stosunkowo nieliczne i spotykamy je tylko na północ od głównej wewnętrzno-pomorskiej doliny polodowcowej. To starsze dyluwium najlepiej jest widoczne pod postacią żwirów i piasków w okolicach Słupska nad rzeką Słupią

i jej pobocznymi (w kierunku Worbelowa i Sorkowa), w okolicach Lęborka nad rzeką Łebą, w kilku punktach na wschód od Białogardu, pod Sarbią w pół drogi koleją żelazną między Kołobrzegiem a Trzebiatowem, na północ od m. Płoty, a w końcu na obydwóch wyspach zamykających od północy Zalew Szczeciński, Wolinie i Uznamie, jak również i na Rugii. Na Wolinie spotykamy je na południowym brzegu, między miejscowościami Karnięcice (Karzig) a Płocino (Plötzin), na Uznamie pod Kamionkiem (Camminke), na Rugii zaś na wybrzeżu północnym pod Rancewem oraz na południowej kończynie Półwyspu Rugijskiego, zamykającego wjazd do Zatoki Gryfińskiej. W innych stronach Rugii występowanie starszego dyluwium jest już mniej pewne i typowe.

ZASOBY MINERALNE

UWAGI OGÓLNE. Już sama budowa geologiczna mówi o tym, czy dany kraj posiada w swoim łonie jakieś wybitne i łatwo dostępne skarby mineralne, czy też nie. Może uchodzić bowiem niemal za regułę, że skarby mineralne, a szczególnie złoża cennych kruszców, trzymają się przeważnie starych formacyj gelogicznych; w młodych występują rzadko, prawie wyjątkowo. Spod tej ogólnej zasady wyłamują się tylko bitumy i sole, czasem mało wartościowe rudy żelaza lub tak poszukiwane fosforyty. Na Pomorzu Zachodnim stare i najstarsze formacje nie ukazują się wcale na powierzchni i dlatego nie spotykamy się tam z wysokocennymi skarbami mineralnymi, które jednak mogą być ukryte w głębi ziemi. Na tę myśl naprowadzają nas zresztą badania magnetyzmu ziemskiego. Na wschód od południka koszalińskiego regularne magnetyczne stosunki wykazują nagłe i silne odchylenia, co zmusza nas do przypuszczenia, że, w przeciwieństwie do części zachodniej kraju, we wschodniej znajdują się masy skalne, obfitujące w kruszce. Mogą to być tylko bogate w żelazo granity, gnejsy itp. w rodzaju tych, które widzimy w Szwecji. Specjalne badania, przeprowadzone przez dr. Reicha z Pruskiego Geologicznego Zakładu Krajowego (Geolog. Landesanstalt), wykazały, że owe skały obfitujące w kruszce najbliżej powierzchni znajdują się koło Smołdzina (Schmol-

sin) w pow. słupskim i w zachodniej części mierzei rzeki Łeby. Było by tedy wskazane, aby, stosując najnowsze metody badania geofizykalnego, przystąpiono obecnie w Polsce do ostatecznego rozwiązania tego problemu. [5]

SOLANKI POMORSKIE. Skarbem, którego nie potrzeba odkrywać, bo w wielu stronach kraju znajduje się na powierzchni ziemi, jest sól, nie występująca tu jednak w postaci litej skały, jak w Wieliczce, Bochni lub Inowrocławiu, ale rozpuszczona w wodzie, wypływającej na powierzchnię jako słone źródła. Pochodzi ona niewątpliwie z warstw opisanej przez nas wyżej formacji permskiej, dokładniej — ze złóż permskiego zechsteinu. W średniowieczu i dawniej jeszcze, kiedy niezwykle utrudniony był wszelki transport, istniały już na Pomorzu liczne warzelnie soli, np. w Kołobrzegu, Koszalinie, Połczynie, a może nawet w Miastku, w najdalej na wschód wysuniętym wówczas punkcie tego rodzaju. Sól ta była przedmiotem ożywionego handlu w czasach, gdy nie docierała tu jeszcze sól z Francji (jak w późniejszych wiekach średnich) i gdy nie znano nie tylko zapasów wielickich i podkarpackich, ale również i bliskich kujawskich. Transporty solne z Kołobrzegu szły głęboko do krajów polskich wzdłuż rzek Prośnicy i Drawy. Był to ów głośny szlak solny, przy którym znaleziono sporo różnych starożytnych monet i innych przedmiotów. Z pewnością sól była wówczas ważniejszym artykułem wymiany niż bursztyn i zachodzi pytanie, czy za czasów pierwszych dwóch Piastów, problem solny nie leżał nawet u podstaw polskiej ekspansji państwowej na Pomorze Zachodnie. Dziś warzelnie soli pomorskiej są już nieczynne, słone źródła natomiast stały się podstawą istnienia kilku uzdrowisk, m. in. pięknego i wspaniale urządzonego Połczyna.

BURSZTYN. Na Pomorżu, podobnie jak w Prusiech Wschodnich, bursztyn, o którym, jako o minerale nadbałtyckim, wspomina już Tacyt w swojej „*Germanii*", wy-

ławia się od dawna z fal morskich i równocześnie wykopuje się z ziemi. Jak wiadomo, na sąsiednim obszarze Prus Wschodnich, a nade wszystko na Sambii, występuje on w tzw. niebieskiej ziemi, należącej do dolnego oligocenu. Są to pokłady morskie, lasy zaś, w których ten bursztyn się tworzył, musiały rosnąć na lądzie suchym i istnieć znacznie już wcześniej, najprawdopodobniej jeszcze w eocenie. Z eocenu pojedyńcze sztuki bursztynu przedostały się do warstw oligoceńskich, przeoranych następnie do głębi przez działania lodowca skandynawskiego, i dziś tkwią w rumoszy lodowcowej.

Dość znaczne górnictwo bursztynowe na Pomorzu Zachodnim istniało niegdyś w Bytowskim we wsi Ugoszcz (Bernsdorf), [6] także o 18 km na południe od Słupska, w Płaszewie Słowiańskim (Wendisch Plassow), mianowicie w lesie odległym o 1½ km od tej miejscowości w kierunku ENE, oraz we wsi Kończewie (Kunsow), leżącej nieco bliżej Słupska. W ogóle na całym obszarze Pomorza Zachodniego wcale często trafiają się bursztynowe otoczaki lodowcowe, które do wojny przechowywane były jako osobliwość w wielu domach pomorskich. Szczególnie piękne okazy, ważące nieraz do 3.000 g, znaleziono w miejscowościach położonych w sąsiedztwie Słupska: w Szczepkowicach (Zipkow), Stojęcinie (Stojentin), Wróblinie (Warbelin), Drogoradzu (Dargerose), jak również w samym Słupsku, np. przy fundamentowaniu tamtejszego szpitala. W niektórych punktach uderza znowu wielka obfitość występowania bursztynu w mniejszych kawałkach, jak np. przy budowie wodnej na jez. Głębokim (Glambock See) na północny zachód od Bytowa.

O tej obfitości bursztynu w okolicach Słupska i Bytowa wspomina wielu dawniejszych autorów niemieckich, szczególnie geologów. Najpoważniejsze tutejsze przedsiębiorstwo górnicze, zajmujące się eksploatacją złóż bursztynowych,

istniało w latach 1782—1784 w Starkowie koło Słupska. Zatrudniało ono do 100 robotników, a prowadzone było przez niejakiego Liepmanna. Szyby miały 6—7 m głębokości, a u podstawy do 4 m szerokości. Wartość dostarczanego bursztynu nie była jednak wielka, wynosiła bowiem zaledwie 1.900 talarów i prawdopodobnie tej okoliczności przypisać należy szybkie zaniechanie bursztynowego kopalnictwa; poza tym wystąpiła woda i zalała otwory szybowe. Większe rezultaty, bo bursztyn o wartości 9 do 12 tysięcy talarów, dała kopalnia w miejscowości Dretynin (Treten), również w pobliżu Słupska, gdzie na złoża bursztynowe trafiono w r. 1780, przy kopaniu studni, po czym eksploatowano je aż do r. 1850.

WĘGIEL BRUNATNY. Burowęgiel, który na Pomorzu można uważać za zmetamorfizowany torf trzeciorzędowych bagnisk leśnych, znajduje się w pokładach mioceńskich. W odróżnieniu od bursztynu, wskazującego na klimat ciepły, prawie tropikalny, pomorski węgiel brunatny należy odnieść do klimatu umiarkowanego, o temperaturze lata oscylującej wówczas między 15° a 20°C. Lasy, których *humus* przetrwał do naszych czasów pod postacią węgla brunatnego, rosły na lądzie, posiadającym w stosunku do Pomorza daleki zasięg zachodni, przy pochyleniu tego lądu (a trzeba pamiętać, że Bałtyk podówczas jeszcze nie istniał) ku południowi. W tym też kierunku odbywało się odwadnianie owego lądu. Rzeki z północnej Europy przynosiły z płyty fenoskandynawskiej biały kwarcowy piasek i osadzały go przy węglu brunatnym smugami lub gniazdami, z niezmiernie zaś drobnych pyłowych cząstek tego samego materiału (o wymiarach mniejszych niż 0,05 mm) formowały się gliny, których brak jednak częściowo w powiatach: Kamień, Nowogard, Gryfice, Kołobrzeg i Koszalin, występują zaś one częściej na grzbiecie pojezierza. Można przyjąć, że miocen pokrywał całą prowincję i że tę pokrywę,

podobnie jak to się zdarzało z oligocenem, podarł dopiero i wszędzie poprzesuwał z dawnego łożyska lodowiec dyluwialny. Wyrazem tego są poniekąd także przeróżne głębokości, na których spotyka się warstwy miocenu. W Ustce leży miocen w głębokości 19,4 do 30,0 m, w Skórzewie (Schurow) 54,5—60,2 m, w miejscowości Niemieckie (Gut Niemietzkie) 42,0—64,0 m, w Waldkater 16,3—119,1, przy czym między 20,4—26,0 m przebito tutaj pokład węgla o miąższości 5,6 m. Wyliczone punkty znajdują się w powiecie słupskim, ale podobną rozmaitość poziomów miocenu można zauważyć na całej przestrzeni kraju.

W tych poprzesuwanych lub poszarpanych płatach miocenu spotykamy burowęgiel na południe i zachód od Szczecina koło Stargardu oraz w powiatach: Sławno, Słupsk i Lębork, brak go natomiast w środkowej części kraju. Nie eksploatuje go się atoli nigdzie, gdyż albo warstwy są za cienkie, albo wartość kaloryczna węgla jest bardzo niska.

MATERIAŁY BUDOWLANE. Pod tym względem ważne są wszystkie formacje, ale im która starsza, tym zazwyczaj cenniejszy jest materiał z niej czerpany. Atoli ze starszej jury, kiedy tylko część zachodnią dzisiejszego obszaru Pomorza Zachodniego pokrywało płytkie morze, a reszta stanowiła ląd stały, nic nie pozostało. Inaczej jest już z doggrem, czyli średnią jurą, gdy morze zalewające wówczas całą przestrzeń kraju znacznie się pogłębiło, i z malmem, czyli górną jurą, kiedy morze uzyskało największą głębokość. Pokłady doggru, występujące przy Wolinie i na wyspie Chrostów (Gristow), tak samo jak i pokłady malmu przy Czarnogłowiu-Świętoszewie (Zarnglaff-Schwanteshagen), stanowią bardzo cenną podstawę krajowego przemysłu cementowego i wapiennego, podobnie jak pokłady kredy na Rugii, gdzie mamy do czynienia z senonem, lub pokłady turonu przy miejscowości Lubin (Lebbin) w południowo-za-

chodniej części wyspy Wolin. Z warstw trzeciorzędowych trzeba wymienić nade wszystko występujące potężnie po obydwóch brzegach dolnej Odry gliny septariowe, osad głębokiego morza średniooligoceńskiego, które, wchodząc od zachodu na terytorium Pomorza, sięgało mniej więcej po linię Koszalin-Myślibórz-Frankfurt nad Odrą. Jeszcze potężniej widzimy te gliny rozwinięte nad rzeką Wkrą, koło miejscowości Jacniki (Jatznick), Turzegłowy (Torgelow) i Lipia Góra (Liepgarten). Rzeczone pokłady leżą już jednak poza granicą Polski. Gliny septariowe wszędzie dostarczają doskonałego materiału do wyrobu cegły.

GLEBY

STRUKTURA PODŁOŻA WIĘKSZOŚCI GLEB POMORSKICH. Pomorze jest darem Fenoskanii. W okresie trzeciorzędowym, dzięki wysokiej temperaturze panującej na obszarach fenoskańskich, zaistniał tam proces niezmiernie intensywnego wietrzenia skał, a w związku z tym gromadzenia się ogromnych ilości luźnego materiału skalnego. W okresie dyluwium, materiał ten, przesunięty lodowcami na południe, wystarczył nie tylko do zasypania wszystkich spotykanych nierówności i wgłębień terenowych obszarów, do których dotarł, a w pierwszej linii do wypełnienia depresji dawnego morza trzeciorzędowego, ale posłużył nadto do wzniesienia całego szeregu wzgórz, jakie widzimy na bałtyckich pojezierzach. Temu też materiałowi skandynawskiemu zawdzięczają swoje powstanie wszystkie gleby, które spotykamy na długiej i szerokiej przestrzeni od Jutlandii poprzez Meklemburgię, Pomorze i Prusy, aż do dalekiej północy fińskiej. Najogólniejszą cechą tych gleb jest brak uwarstwienia ich podłoża, zwłaszcza tam, gdzie mamy do czynienia z morenami końcowymi, a zatem na właściwym pojezierzu. Jest to gliniasta masa z pewnym procentem wapna (marglu), w której tkwią nieprzeliczone kamienie, od drobnych jak groch do wielkości pięści, bochenka chleba, a nawet jeszcze większe, dochodzące do kilku metrów sześciennych objętości. Petrograficznie rzecz biorąc, są to kawałki granitu najrozmaitszego rodzaju, od zbitych i drobnoziarnistych

aż do rapakiwi — „zgniłego kamienia“, jak go Finowie nazywają, kawałki gnejsów, porfirów, diabasów i gabbro. Jedne dokładnie otoczone, a w każdym razie ogładzone i zaokrąglone, inne zaś przedstawiające się jako bezpośrednie odłamy skalne. Wszystko to nagromadzone jest chaotycznie z najrozmaitszych stron Fenoskanii, tak że dotąd jeszcze nie udało się należycie rozeznać pochodzenia tego olbrzymiego materiału. Najwięcej przybyło go z szwedzkiej Norrlandii, znad Zatoki Botnickiej, z Wysp Alandzkich, z okolic Upsali, wreszcie z dzisiejszego podłoża Morza Bałtyckiego. Obok tych skał archaicznych w materiale moren nie brak też przedkambryjskiego piaskowca, czerwono zabarwionego i bardzo twardego, pochodzącego ze szwedzkiej prowincji Dalarna, oraz całego szeregu innych skał wieku kambryjskiego, sylurskiego, dewońskiego, aż do trzeciorzędu włącznie.

Pod względem struktury niewiele różnią się także moreny denne, dostarczające najliczniejszych, a można powiedzieć, że i najlepszych gleb pomorskich. Tu już częściej jednak występuje coś w rodzaju embrionalnego uwarstwienia, wynik cyrkulacji wód podczas tworzenia się moreny. Wody te posegregowały piasek według wielkości ziarn, poosadzały gliny i powypłukiwały większe cząstki materiału skalnego, co razem w przekroju, uwidocznionym przez jakąś np. dolinę rzeczną, daje obraz uwarstwienia, które tam jest najobfitsze i najwyraźniejsze, gdzie wód było najwięcej. Z kolei przyszło oddziaływanie atmosferiliów i roślinności oraz gospodarującego człowieka. Pod wpływem tych czynników sformowała się ostatecznie gleba pomorska, którą w ogromnej większości trzeba traktować jako formację leśną, powstałą na materiale piaskowym.

RODZAJE GLEB. Przyjmując cztery zasadnicze rodzaje gleby, a mianowicie glinę, gliniasty piasek, piasek i moczar,

rysuje się w przybliżeniu obraz następujący, (w procentach odniesionych do całej powierzchni kraju):

Obszar	Gliny	Gliniaste piaski	Piaski	Moczary
Pomorze Nadodrzańskie po Prośnicę	4,7	50,6	29,6	12.9
Pomorze od Prośnicy na wschód	8,3	34,9	45,4	7,8

Widzimy zatem, że gdy w stronie zachodniej, bliżej Odry, przeważają ziemie średnie, to na wschodzie kraju na plan pierwszy wysuwają się piaski. Tyczy się to zwłaszcza powiatów: bytowskiego, miastkowskiego i drawskiego, a w części szczecineckiego. Najurodzajniejsze gleby ciągną się wzdłuż wybrzeża morskiego na przestrzeni od Kołobrzegu po Słupsk. Są to gliny moreny dennej, trudne jednak do zagospodarowania z powodu nadmiaru wilgoci. We wschodniej części słupskiego występują już gliniaste piaski, pozwalające na korzystniejszą uprawę jęczmienia i pszenicy. Tego rodzaju gleby zajmują atoli większe przestrzenie po prawym brzegu dolnej Odry, gdzie przechodzą ze znacznie na ogół urodzajniejszych stron, które leżą po lewej stronie rzeki. Są to głośne z urodzajności gleby pyrzyckie, tzw. pszeniczniaki. Rodzące wspaniale pszenicę i buraki grunty pyrzyckie i inne na wschód od jeziora Miedwie przedstawiają typ, przeistoczony na sposób stepowy, brunatnej gleby leśnej, sformowanej na piaszczystym marglu, leżącym na glinie. Pod wielu względami pyrzyckie grunty przypominają lössy. Naokół nich leżą nie zbielicowane lub mało zbielicowane inne gleby leśne, również rozciągające się na glinach i marglach. Grunty te, wcale urodzajne, sięgają na północ do Iny, na zachód w pobliże Gryfina i tu, jak powiedzieliśmy już wyżej, przechodzą Odrę, aby wystąpić w okolicach Pozdawilka (Pasewalk) i w kilku

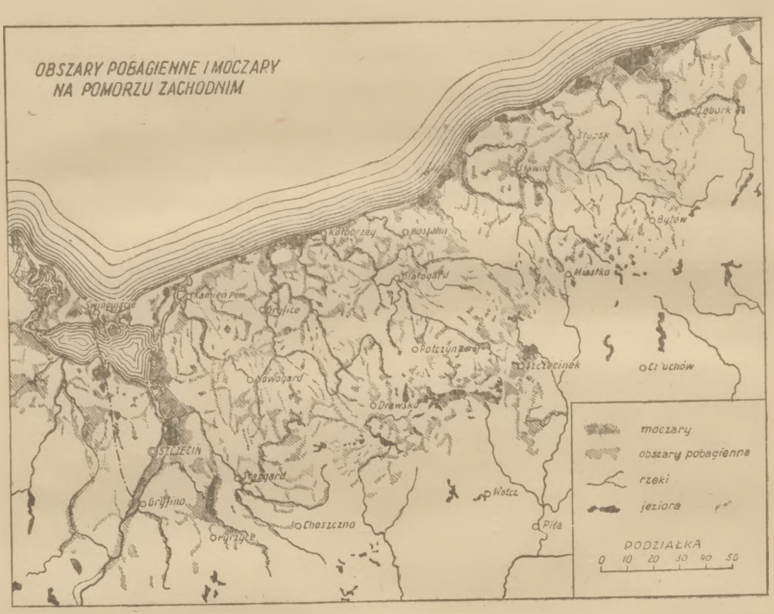
innych stronach. Na obszarze prawobrzeżnym Odry, spotykamy się z tym samym typem gleby także między Gryficami a Prośnicą, po czym raz jeszcze na odcinku wybrzeżnym od jeziora Jamno poprzez Sławno i Słupsk, aż do jeziora Żarnowieckiego. Porozrywanych przestrzeni z tymi glebami nie brak także w południowej części powiatu nowogardzkiego, koło Dobrej, Świdwina, Połczyna, Szczecinka, Polanowa i Miastka, a nawet w północnej części znanego ze swojej nieurodzajności powiatu bytowskiego.

Na tych urodzajnych gruntach, skupionych, jak to łatwo dostrzec, więcej na zachodzie niż na wschodzie obszaru pomorskiego i więcej w północnej jego części niż w środkowej, a nawet w południowej, opiera się głównie produkcja rolnicza kraju. Rozumie się, że nie bez znaczenia są tu także stosunki klimatyczne, o których mowa będzie osobno. Klimat jest sprawcą bielicowania gleby.

I dlatego podnosimy fakt, że między wschodnią a zachodnią (nadodrzańską) częścią kraju zaznaczają się także bardzo silnie różnice odnośnie zawartości cennego wapna w glebach. Na zachodzie margle moreny dennej wykazują go 12—13%, gdy na wschodzie tylko 4—8%, co odbija się na produktywności rolnictwa. Współczesnych cyfrowych danych w tym względzie, rzecz jasna, nie mamy, posiadamy natomiast dokładne przedwojenne, które nam powiedzą bardzo wiele. Oto czysty dochód z ziemi, służący za podstawę podatku gruntowego, obliczano przed wojną dla wyspy Rugii na 22,78 RM z ha, dla obszarów nadodrzańskich lewobrzeżnych na 19 RM, dla okolic Pyrzyc na 16 RM, dla Drawska i Szczecinka na 4 RM, zaś dla Miastka i Bytowa na 3,10 i 3,26 RM. Różnice są zatem kolosalne. Występują one także i wówczas, gdy pod uwagę weźmiemy sumaryczne wartości średnie. Mianowicie dla całego Pomorza Zachodniego, lewo- i prawobrzeżnego, ów czysty

dochód z ha wynosił 9,97 RM, dla wschodniej zaś części kraju (regencji koszalińskiej) tylko 5,81 RM.

ZMELIOROWANE MOCZARY I PIASKI. Przed wojną tylko w dwóch regencjach: szczecińskiej i koszalińskiej, w/g statystycznych tablic Meitzena, opartych na wykazach do wymiaru podatków, znajdowało się 2.704 km² moczarów.



Dzisiejsza ich powierzchnia na polskim Pomorzu Zachodnim, wobec przyłączenia kilku powiatów na południu, przy równoczesnym jednak odcięciu granicą niemiecką pewnej części dawnej regencji szczecińskiej, obliczana być może mniej więcej na 4.000 km². Moczary te wypełniają głównie nadrzeczne niziny i są powszechnie użytkowane jako łąki. Najsuchsze i odwodnione ich partie oddane zostały rolnictwu, jak np. nad jeziorem Miedwie. One to, wraz z żuławami nadodrzańskimi, dziełem pracy sedymentacyjnej rzeki,

dzięki posiadanemu zasobowi wilgoci i urodzajności gleby są głównym terenem plantacyj buraczanych. Na te osuszone moczary kierowano przeważnie kolonizację, którą tu właśnie, w pobliżu jeziora Miedwie i nad Odrą, choć także i gdzie indziej na Pomorzu, na większą skalę rozpoczął już Fryderyk II. On to między r. 1747 i 1753 zmeliorował bagna przy Grodzisku (Gartz), Gryfinie (Greifenhagen), Szczecinie, Dąbiu (Damm), Goleniowie (Gollnow), uregulował rzekę Łebę (r. 1769), Inę (r. 1777), spuścił ogromną część jeziora Miedwie (r. 1770),[7] dużą część jezior pod Szczecinkiem (r. 1780), osuszył bagna Turze (Turbruch) na wyspie Uznam (r. 1771), bagna nad rzeką Płoną (r. 1774) i bagna Smołdzińskie (Schmolsiner Bruch) przy Słupsku (r. 1777). Tylko na obszarze powiatu pyrzyckiego dokonano melioracji osuszającej w 18 miejscowościach, wydatkując na to 83.121 talarów. Na tak osuszonych moczarach powstała wielka ilość nowych osiedli (zwyż 900), zapełnionych osadnikami, ściąganymi na Pomorze przy pomocy werbunku ze wszystkich stron Niemiec i z za granicy, w tym również z Polski.

Melioracja piasków, a jest ich na obszarze Pomorza Zachodniego sporo najrozmaitszego rodzaju, nie dała już tak korzystnych, a nade wszystko tak rzucających się w oczy wyników. Usunąć lub rozprowadzić wodę, gdy tylko rozporządza się nią, jest nieporównanie łatwiej niż wziąć się za bary z masą ciężkiego i trudno przesuwalnego piachu. Na Pomorzu zrobiono jednak i pod tym względem dość wiele. Gdzie tylko było możliwe, umiejscowiono wydmy nadmorskie, naśladując Duńczyków, którzy pierwsi niegdyś przystąpili u siebie do tego rodzaju pracy, a następnie w miarę możności utrzymano rosnące na piaskach lasy. Tyczy się to w pierwszej linii zandrów, towarzyszących rzekom spływającym z pojezierza ku Noteci i Wiśle, jak również tych przestrzeni zandrowych, które, porozrywane na mniej-

sze areały, zalegają w pewnej odległości od linii wybrzeży, znacząc szlak wewnętrznej doliny dyluwialnej, przebiegającej przez cały kraj z ENE ku WSW. Wobec nie sprzyjających warunków terenowych i gospodarczych, nie podejmowano dotąd na Pomorzu żadnych prac irygacyjnych, mogących jałowe gleby piaskowe zmienić w typ inny. Irygacja, zwłaszcza w klimacie umiarkowanym, jest zawsze typowa dla obszarów przeludnionych, nie zaś dla niedoludnionych, jak Pomorze.

MORFOLOGIA I HYDROGRAFIA

PAS NADBAŁTYCKI I POJEZIERZE BAŁTYCKIE. Niewiele jest rysów charakterystycznych terenu na przestrzeniach leżących bezpośrednio na południe od Bałtyku. Przeważnie spotykamy tam na wielkich obszarach formy mocno wyrównane i jakby zatarte. Niemniej jednak pewne rysy rzucają się w oczy, a zatem nade wszystko granica południowa tych obszarów, za którą trzeba uważać szeroką dolinę Noteci, a potem Warty, odcinek Odry między Kostrzynem a Hohensaaten, dolinę Eberswaldu, czy też Kanału Winowskiego (Finow K.), dolinę Haweli, wreszcie dolną Łabę. Tereny znajdujące się na północ od owej linii można ująć pojęciem pasa nadbałtyckiego i Pojezierza Bałtyckiego, które, na zachodzie dość wąskie, ku wschodowi coraz to bardziej rozszerza się, przy czym należy podnieść, że do samego Bałtyku prawie nigdzie nie sięga, oddzielone od niego pasem równin, czasem nawet depresyj lub kryptodepresyj. Najgłębsze miejsca, np. w jeziorze Gardna, mającym zwierciadło wodne średnio na tym samym poziomie co sąsiedni Bałtyk, wykazują 2,80 m, a w jeziorze Łeba nawet 6,25 m.

Ciągnący się w pewnej odległości od wybrzeży Bałtyku pas wyżyn zaczyna się na Półwyspie Jutlandzkim — Pojezierzem Szlezwickim i leżącym po południowej stronie Kanału Północnego — Holsztyńskim, a sięga po rzekę Trawnę.

Od niej aż po przełom Odry spiętrzyło się Pojezierze Meklemburskie, od Odry po Wisłę — Pomorskie, od Wisły po przełom Niemna — Pruskie, od Niemna po średni bieg Dźwiny Bałtyckiej — Żmudzko-Litewskie, od Dźwiny po Zatokę Fińską — Łotewsko-Czudzkie (Inflancko-Estońskie). Do rzędu pojezierzy musi być także zaliczony obszar na południe od Pojezierza Pomorskiego, Brdy, Noteci i dolnej Warty. Jest to tzw. Pojezierze Wielkopolsko-Kujawskie, jedyne ze wszystkich, które zetknęło się bezpośrednio z średnimi górami europejskimi, a mianowicie z brzegiem wyżyny śląsko-polskiej, jak również skojarzyło się silnie z wielkim centralnym pasem nizin polskich.

Zajmujące część powierzchni Półwyspu Jutlandzkiego, wąskie i nisko położone pojezierza Szlezwickie i Holsztyńskie są dopiero jakby zapowiedzią krajobrazu jeziornego, który pasem przeszło 1.600 km długim otoczy siwe fale Bałtyku. Typowy już widok pojezierza przedstawiają Meklemburgia i Pomorze Zaodrzańskie, szeroki kraj pagórkowaty, pogarbiony przez potężne wały moren końcowych, z pomiędzy których dwa szczególnie silnie się rozwinęły. Biegną one do siebie równolegle, w odległości mniej więcej 30 km, przez cały obszar Meklemburgii, w kierunku z północnego-zachodu ku południowemu-wschodowi. Między nimi skupiła się większość jezior tej krainy, a także najrozleglejsze w południowym pasie Pojezierza Bałtyckiego — jezioro Moryca (Müritz), o obszarze 133 km². Te liczne zbiorniki wód stojących potworzyły się w okresie między dwoma dłuższymi postojami cofającego się lądolodu. Masy wód, które spływały spod północnej moreny końcowej, zostały zatrzymane przez wały południowej moreny i spiętrzone w jeziora. Pojedyńcze najwyższe wzniesienia Pojezierza Meklemburskiego, albo inaczej Wendyjskiego, nie dochodzą jednak nigdzie do wysokości 200 m nad p. m. i tak jak moreny końcowe ująć się dadzą w dwa główne,

ukośnie przebiegające kraj pasy: północny i południowy. Cały zresztą układ pionowy stosuje się do wzniesień przeddyluwialnych. Rzeki, np. Warna lub Piana (Peene), płyną czas jakiś w dolinach podłużnych między dwoma równoległymi do siebie spiętrzeniami terenu, aby następnie, prawie pod kątem prostym skręcić i znaleźć sobie drogę przez przełom poprzeczny. Stanowią one jednak tylko część wód płynących, bo ogromna ich masa przelewa się pod powierzchnią ziemi, gdzie odkryto strugi szerok. 3 km i szersze, spływające po pochyłościach podłoża przeddyluwialnego. One to zasilają i odwadniają wiele jezior, które im zawdzięczają swoje równe stany wód.

CHARAKTERYSTYKA POJEZIERZA POMORSKIEGO. Pojezierze Pomorskie posiada już inną nieco sieć wód płynących, odpowiadającą rozmieszczeniu jego wzniesień. Krótkie rzeki nie łamią tu swych biegów jak w Meklemburgii, lecz spływają mimo zakrętów w liniach na ogół dość prostych po obu stronach działu wodnego, ciągnącego się niemal równolegle do wybrzeża morskiego, od południowego zachodu ku północnemu wschodowi, a zatem wg kierunku czeskich Gór Kruszcowych. Takimi rzekami są np.: Prośnica, Słupa, Ina, Draga (Pleca), Głda albo Gwda, Brda i inne. Natomiast rzeka Rega, uchodząca do Bałtyku na zachód od Kołobrzegu, swym mocno łamanym biegiem przypomina najsilniej typ rzek meklemburskich. Prawie stojącą wodę posiada cały dolny bieg Odry, stanowiącej granicę od Pojezierza Meklemburskiego, a płynącej tu, podobnie jak i dolna Wisla, drogą utorowaną przez potoki lodowcowe i lądolody skandynawskie, które znowu prawdopodobnie posuwały się szlakiem uskoku przeddyluwialnego, pokrywającego się z jakąś linią tektoniczną o kierunku reńskim. Niektórzy jednak w wyłomie dolnej Odry, tak jak i Wisły, widzą działalność małych rzek, które niegdyś wpadały

do Bałtyku i, posuwając swe źródła ciągle w tył oraz przedłużając doliny, dotarły drogą tzw. wstecznej erozji do potężnej strugi wodnej — Prawisły, płynącej w kierunku równoleżnikowym lub też z ESE na WNW, czyli hercyńskim. Nie jest wykluczone, że już nawet w czasach historycznych zaszły na Pomorzu znaczne zmiany w zakresie rzek i ich biegów. Wielce charakterystycznym szczegółem hydrograficznym jest i to, iż wśród jezior pomorskich, grupujących się przy wierzchowinie kraju w pasie podobnej szerokości jak meklemburski, znajduje się podzielony na mniejsze części obszar bezodpływowy, z którego wody nie spływają ani ku Odrze, ani ku Wiśle, ani wreszcie wprost do Bałtyku.

Takie terytoria bezodpływowe widzimy koło Bytowa, skąd łukiem wygiętym ku południowi ciągną się one aż w pobliże Miastka, gdy z drugiej strony na północnym wschodzie tworzą wyspę koło Sierakowic, Borucina i na brzegach jeziora Raduńskiego. Spory obszar bezodpływowy rozciąga się również między Bobolicami a Miastkiem, mniejszy zaś na południe od tej miejscowości. Obszarów bezodpływowych nie brak następnie na południowy zachód od Szczecinka, na zachód i wschód od Czaplinka, między Złocieńcem a Frydlądem, na południe od Wałcza, na zachód od Siemcowa (Zamzow), na południe od Węgorzyna i naokół Choszczna.

Jeziora pomorskie, przeważnie mniejsze od meklemburskich, posiadają i odmienny kierunek rowów jeziornych. Gdy w Meklemburgii wykazują one niemal z reguły przebieg od północnego wschodu ku południowemu zachodowi, to na Pomorzu ciągną się od północnego zachodu ku południowemu wschodowi. Dopiero na wschodzie, w pobliżu Wisły, widzimy rowy o przebiegu z północy na południe albo nawet, jak w Górach Szymbarskich, od północnego

wschodu ku południowemu zachodowi, czyli w tym samym, który mamy w Meklemburgii.

WIELKIE DOLINY. Na wstępie tych roztrząsań hydrograficzno-morfologicznej natury wymieniliśmy, jako granicę południową omawianego obszaru, system długich wcięć terenu, które geolog K. Keilhack kilkadziesiąt lat temu przezwał dolinami: Toruńsko-Eberswaldzką i Warszawsko-Berlińską. Posiadają one najbardziej charakterystyczne rysy Krainy Wielkich Dolin, tak bowiem, nazwali te szerokie połogie przestrzenie, które zalegają na południe od pasa pojezierzy bałtyckich, geografowie Penck i Kirchhoff, a za nimi także i geografowie polscy. Są to cechy najbardziej zasadnicze i ogólne, ale nie brak i innych jeszcze rysów szczegółowych, które charakteryzują pojedyńcze obszary. Przede wszystkim tedy podnieść należy, że prócz wspomnianych przed chwilą dwóch głównych dolin dyluwialnych, Toruńsko-Eberswaldzkiej, którą nazwiemy Północną, i Warszawsko-Berlińskiej, mogącej zwać się Środkową, a zaczynającej się właściwie już daleko na wschód od Warszawy i mieszczącej w sobie cały bieg Narwi, istnieje jeszcze trzecia rysa tego typu — Dolina Południowa. Zaczynając się na obszarach bagien pińskich, rzeczona dolina w pobliżu Gór Trzebnickich dochodzi do Odry, przekracza tę strugę, a z kolei również rzeki Nysę oraz Sprewę i pod Wittenbergą dociera do Łaby. Odtąd dolina tej rzeki stanowi dalsze, aż do morza, przedłużenie Doliny Południowej, a niebawem także dwóch innych dolin — Środkowej i Północnej.

Dalszym charakterystycznym szczegółem polodowcowego krajobrazu Pojezierza Bałtyckiego jest to, iż na Pomorzu między Odrą a Wisłą, prawie że równolegle do doliny Noteci i dolnej Warty, ciągnie się inna dolina, swym wschodnim końcem bardzo zbliżająca się do uchodzącej do

Bałtyku na południe od Pucka, rzeki Redy. Długa ta dolina osiąga na zachodzie basen ujściowy Odry, poczem, przekroczywszy go, zjawia się znowu mniej więcej na pograniczu Meklemburgii i Pomorza Zaodrzańskiego. Dzisiaj ową obszerną doliną spływa w tych stronach rzeka Piana, uchodząca do Zalewu Szczecińskiego, aby po przyjęciu części jego wód zjawić się jako trzecie i najbardziej na zachód wysunięte ramię ujściowe Odry, noszące zresztą tę samą nazwę Piany.

ZMIANY DAWNEGO UKŁADU HYDROGRAFICZNEGO. — Wszystko jednak wskazuje na to, że niegdyś, nawet już w czasach polodowcowych, panował tu zgoła inny układ hydrograficzny. Najprawdopodobniej w tym okresie, kiedy Prawisła, zbierając wody Odry i Łaby, uchodziła do Morza Północnego poniżej Hamburga, na północy, równolegle do owej gigantycznej strugi, w tym samym jednak kierunku, płynęła inna, mniejsza, która morze osiągała przy ujściu Warny albo może i dalej na zachód.

Największe zmiany w polodowcowej sieci wodnej Pomorza przyniosły prawdopodobnie czasy, kiedy Bałtyk przechodził okres Morza Ancylusowego (*Ancylus Lacustris*), a zatem wówczas, gdy poziom obszarów nadbałtyckich tak się podniósł, że położone wśród nich morze straciło wszelki związek z oceanem i zamieniło się w ogromne jezioro słodkowodne, odpływające na zachód przez dzisiejsze Bełty. W tym to czasie na wschodnim brzegu Bałtyku powstały ostatecznie przełomowe doliny Niemna, Wilii i Wenty, w Prusiech Wschodnich — przełomy dolinne Węgorapy, Łyny i Pasłęki, a wreszcie doliny przełomowe Pomorza, zwłaszcza wschodniej jego części. Zdaje się bowiem, że im dalej ku zachodowi, tym to podnoszenie się terenów, a co za tym idzie i praca rzek, szukających dla siebie najniższego poziomu, było mniej wydatne. Przełomowość dolin, jeszcze tak wyraźnie zaznaczająca się w rzece Brdzie,

Gwdzie, Raduni lub Wierzycy, zanika prawie zupełnie przy wszystkich rzekach na zachód od Prośnicy, a także bardzo słabo zaznacza się przy takich, jak Łeba, Słupa, Grabowa i innych, uchodzących bezpośrednio do Bałtyku na zachód od Zatoki Gdańskiej. Przypuszczać należy, że w czasie skurczania się Bałtyku do rozmiarów Jeziora Ancylusowego wyschła także owa struga wodna, która, równolegle do południowej Noteci i Warty, przecinała północne Pomorze w kierunku z NEE ku SWW. Pozostałością po niej są tylko tu i owdzie spotykane dotąd bagna i płaskodenne jeziora.

GŁÓWNY DZIAŁ WODNY POMORSKI. Dział wodny, grupujący przy sobie przeważnie także najwyższe wzniesienia terenu, jak Górę Siemirzyce (256 m — Schimmritzberg), na Pojezierzu Zaodrzańskim ciągnie się nieco dalej od morza niż gdzie indziej w tych stronach, tworząc zrazu granicę między dorzeczem Łaby a mniejszymi rzekami, wpadającymi do Bałtyku w pobliżu wyspy Rugii. Przez uchodzącą tu do Zalewu Szczecińskiego rzekę Wkrę linia wododziałowa dociera w kierunku południowym prawie do 53° północnej szerokości. W tym atoli miejscu, obchodząc Szczecin od zachodu, podnosi się nagle ku północy i w dalszym przebiegu ku wschodowi odkreśla dorzecze Odry oraz jej ostatniego większego dopływu — Iny od dorzeczy innych rzek, jak Rega, Prośnica i Wieprz, wpadających bezpośrednio do Bałtyku. Z rzek spływających tu na południe ku Noteci najważniejsze są Drawa i Gwda, zaś ku Wiśle — Brda, a dalej Wda i Wierzyca. Główny dział wodny, przecinający Pomorze aż do zetknięcia się z Morzem Bałtyckim w okolicy Oliwy, nie zmienia zasadniczego swego kierunku z WWS na EEN, przy czym mniej więcej od 54° szerokości spełnia on właściwe mu funkcje dzielące odnośnie Wisły i rzek: Redy, Piaśnicy, Słupy, Łupawy i Łe-

by, uchodzących bezpośrednio do Bałtyku i zgrupowanych w północno-wschodnim kącie Pomorza, a będących w części pozostałością po dawnej strudze opływającej od południa lodowiec, gdy on cofając się stanął mniej więcej na linii jeziora Gardna-Puck.

RZEKI. Niektóre z rzek Pomorza Zachodniego są wcale długie. Długość Regi wynosi 199 km, Słupy — 188,4 km, Prośnicy — 153,5 km, Łeby — 149,8 km, Wieprza — 140,3 km. Znaczenia ich nie można jednak nawet porównać np. z wschodnio-pruską Pregołą, posiadającą zaledwie 126,7 km długości, a choćby nawet z jeszcze krótszym Elblągiem. Także stosunkowo nieduża jest wartość gospodarcza rzek, zasilających Noteć lub Wisłę, choć bezsprzecznie już większa niż zachodnio-pomorskich rynien ściekowych, zmierzających wprost do Bałtyku. Wyjątek wśród nich stanowi chyba rzeka Piana, dostępna dla statków o nośności do 600 t daleko w głąb kraju, bo aż po miejscowość Dymin (Demmin), po czym rzeką Tolensą i Treblem, dla statków o nośności do 200 t jeszcze kilkadziesiąt kilometrów dalej. Ze strug systematów Noteci i Wisły pierwsze miejsce zajmuje Brda, posiadająca 232,7 km długości i dorzecze obejmujące 4.654 km². Z kolei druga co do długości Drawa (195 km) zbiera wody z 3.198 km², następnie Gwda (146,7 km) z 4.744 km², Czarna Woda (185,9 km) z 2.202 km² i Wierzyca (145 km) z 1.632 km². Z rzek pomorskich uchodzących bezpośrednio do Bałtyku największe dorzecze, bo zajmujące 3.145 km², posiada Prośnica, później Rega — 2.672 km², Wieprz — 2.173 km², Łeba — 1.783 km² i Słupa — 1.653 km².

Uderzające u rzek pomorskich, w porównaniu z wschodnio-pruskimi, są znaczniejsze ich spadki (przeciętne) i wyższe na ogół położenie źródeł. Źródła Łupawy znajdują się na wysokości 202 m, Słupy — 177 m, Łeby — 170 m, Regi — 146 m, Prośnicy — 137 m, Wieprza — 155,6 m.

Z rzek wschodnio-pruskich tylko źródliska Pasłęki leżą na wysokości 157 m, a Łyny na poziomie 153 m, natomiast wszystkich innych rzek położone są znacznie niżej. Przeciętne spadki rzek pomorskich, wyjąwszy Odrę, są bez wyjątku większe niż strug wschodnio-pruskich, co przypisać należy innemu tu niż w Prusiech rozmieszczeniu wyżyn i nizin, brakowi wyrównującego działania wielkich kotlin w rodzaju Wielkiej Doliny Mazurskiej, odprowadzającej swoje wody na północ Węgorapą, a na południe Pisą, wreszcie większym krzywiznom koryt. Tylko w odniesieniu do nizinnej Pregoły z jej niebywale niskim spadkiem przeciętnym (0,07 o/oo) trzeba szukać innych powodów. Dla celów elektryfikacyjnych rzeki Pomorza Zachodniego nadają się też lepiej niż wschodnio-pruskie. Elektrownie wodne, związane z formowaniem jezior zaporowych przez budowanie grobli w dolinach rzecznych lub też z tworzeniem kanałów roboczych przez ścinanie pętli rzecznych, powstały na rzekach Łupawie, Słupie, Radewie (pobocznej Prośnicy), Redze, Gwdzie i Drawie. Razem jest ich jedenaście.

JEZIORA. Obszar Pojezierza Pomorskiego nie zajmuje więcej niż 8.500 do 9.000 km², czyli w przybliżeniu 1/5 część powierzchni ziem rozciągających się między Odrą a Wisłą i między Bałtykiem a Notecią. Znakomita zatem większość powierzchni kraju jezior nie posiada, chyba, że jeziorami nazwiemy także wysłodzone zalewy, które wzdłuż Bałtyku występują na odcinku o długości 230 km i morfologicznie oraz genetycznie tworzą zupełnie oddzielną grupę zbiorników wodnych. Większych jest tu 10, o łącznej powierzchni 175 km²; pierwszy znajduje się na wyspie Wolin, a ostatni w tym szeregu, Sarbsko, niedaleko dawnej granicy niemiecko-polskiej sprzed r. 1939. Szczególnie licznie skupiły się owe zbiorniki w dwóch grupach między Koszalinem a Sassinem, w pasie wybrzeża przeszło 100-kilometro-

wej długości. Największy z nich nosi nazwę jeziora Łebskiego (Łebsko lub Łeba) i posiada 75,3 km² powierzchni. Spiętrza się on średnio tylko 0,3 m ponad poziom wód Bałtyku, a najznaczniejsze jego głębie nie przekraczają 5,3 m. Drugie z kolei co do wielkości jest nadmorskie jezioro Gardna o powierzchni 23 km², przy maksymalnej głębokości 2,3 m. Jezioro Jamno obejmuje 22,9 km² i ma 3 m głębokości, Bukowo — 18 km² i 2 m, wreszcie Wiecko — 11,2 km² i 4,5 m. Jezioro Żarnowieckie (14,7 km²), aczkolwiek w stosunku do poziomu wód Bałtyku położone bardzo nisko (1 m) i od jego brzegów odległe zaledwie o 5 km, nie należy do tego typu zbiorników. Jest ono pochodzenia lodowcowego, o czym zresztą świadczy także nie spotykana w zalewach przymorskich głębokość jeziora (16,5 m).

Jeziora Pojezierza Pomorskiego, których na Pomorzu Zachodnim, nie licząc całkiem małych i tzw. „oczek", jest przeszło 500, zalewają przestrzeń około 525 km². A zatem przeważa tu, jak widzimy, jezioro małe. Jeziora pomorskie skupiły się w dwóch lub też w trzech grupach, stosownie do tego, jak będziemy traktowali grupę południowo-zachodnią koło Myśliborza (Soldin), Dobiegniewa (Woldenberg) i Stargardu, z wielkim jeziorem Miedwie (36,8 km²) na czele, — czy jako odrębną całość, czy tylko jako odgałęzienie grupy centralnej. W każdym razie na bardzo znacznej przestrzeni Pomorza Zachodniego, pokrytej przeważnie moreną denną, zajezierzenie znika zupełnie, podobnie zresztą jak w Prusiech Wschodnich, gdzie morena denna, charakteryzująca północ obszaru, wykazuje również jeziora nieliczne i będące w stadium wysychania. Na Pomorzu Zachodnim owe obszary północne, pozbawione jezior, wciskają się między Dobrą (Daber), Stargard i Dobrzany (Jakobshagen) po Choszczno i dalej ku południowi, prawie po samą Noteć.

Na obszarze środkowym Pomorza, gdzie rzeźba terenu jest najbardziej ożywiona, tak, iż część jego leżąca na południe od Połczyna nosi nawet wiele mówiącą nazwę Pomorskiej Szwajcarii, skupiły się też najliczniejsze i najrozleglejsze zbiorniki wodne. Są to jeziora: Drawsko, zalewające 18,6 km², leżące na wysokości 128 m ponad poziomem morza i najgłębsze ze wszystkich (83 m), Lubieszewo (Grosser Lübbe See) o powierzchni 14,8 km², głębokości 46 m, a w odniesieniu do Bałtyku znajdujące się na poziomie 96 m, Wielim (Vilm S.), mające 18,3 km², położone z wszystkich najwyżej (133 m), dziwnie jednak mimo to płytkie, bo nie osiągające więcej niż 6 m głębi. Inne większe jeziora tej grupy to: Woświn (Wothschwien See), Ińsko (Enzig See), Siecino (Zetzin See), Piława (Gross Pielburger S.), Wierzchowo (Virchow S.), Bytyń (Böthin S.) i Bobęcino (Popenzin S.) [8].

Grupa jezior Pomorza Nadwiślańskiego na zachodzie zaczyna się jeziorem Sitno (Gr. Ziethener See), przez które przepływa górna Brda, podobnie jak przez jezioro Charzykowskie (13,7 km²), poczem z jednej strony przechodzi to zgrupowanie jezior w Pojezierze Kaszubskie, a z drugiej przez jezioro Wdzydze (14,2 km²) w system rzeczny Czarnej Wody. Wszystkie te jeziora, o ile są związane z górnymi biegami tutejszych rzek, wykazują dość znaczne głębie i kształty rynnowe. Rynnowe też jest, ciągle jeszcze na Pomorzu Zachodnim największe, choć drogą sztuczną wielokrotnie już zmniejszane, jezioro Miedwie (36,8 km²), które, leżąc w odniesieniu do Bałtyku na poziomie 14 m, a mając głębokość 42 m, jest typową kryptodepresją. Jezioro to i tym jest ciekawe, że rozpiętość między średnimi stanów najniższych i najwyższych wód przekracza tu 50 cm, gdy na innych jeziorach nie osiąga więcej niż 23—31 cm. Jedna jeszcze cecha charakteryzuje Miedwie: oto gdy inne jeziora Pomorza Zachodniego zamarzają z reguły w

drugiej połowie grudnia lub wcześniej i gdy pokrywę lodową dźwigają aż do końca marca, to Miedwie albo całkiem nie zamarza, albo dopiero w połowie stycznia, przyczym nie na dłużej, niż 4 do 5 tygodni.

POBRZEŻA BAŁTYCKIE I BAŁTYK

NIZINY NADBAŁTYCKIE. Począwszy od Półwyspu Jutlandzkiego i Meklemburgii, niemal nieprzerwanie wzdłuż brzegu Bałtyku ciągnie się pas nizin, odgrodzony od strony morza piaszczystymi wydmami, czyli diunami i mierzejami,[9] oddzielającymi wody morskie od zalewowych. Za przybliżoną granicę podchodzących od południa i wschodu obszarów pojezierza przyjąć należy izohypsę 50 m, odcinającą smugę nizinną bardzo różnej szerokości. Przy ujściu wielkich rzek, jak Odra, Wisła, Niemen-Pregoła i Dźwina, rozszerza się ona i głębokimi zatokami wrzyna się w pojezierze na 100 i więcej kilometrów, gdzieniegdzie zaś znowu, jak koło Oliwy na zachód od Gdańska, koło przylądka Domesnes w Kurlandii i w niektórych stronach Estonii, znika zupełnie lub prawie zupełnie, pozwalając wyżynom pojezierza zbliżyć się do samego morza. Brzegom Pomorza Wschodniego towarzyszy tylko wąski pas nizin, który nie jest też szeroki na Żmudzi i w południowych Inflantach. Natomiast sporymi rozmiarami odróżniają się: Nizina Pomorska albo Nadodrzańska, Pruska, obejmująca ujściowe obszary Wisły, Pregoły i Niemna i Mitawsko-Ryska.

Na powstanie nizin nadbałtyckich, pokrytych gliną moreny dennej i osadami wód słodkich, złożyło się kilka przyczyn. Możliwe jest, że w epoce cofania się lądolodów skandynawskich, istniała potężna, przylodnikowa stru-

ga rzeczna, która stworzyła na znacznej przestrzeni u wschodnich brzegów Bałtyku analogiczne stosunki do tych, jakie zaznaczyły się w basenie Prawisły. A zatem również na południu Bałtyku w ten sam sposób mógł gdzieniegdzie formować się teren nizinny. Nie ulega też wątpliwości, że doliny rzek pomorskich Redy i Łeby są pochodzenia glacjalnego, zarówno jak i część Doliny Pruskiej, zalanej dziś miejscami morzem, a której przedłużeniem ku wschodowi są może glacjalne doliny Pregoły i Wystrucia. Na Pomorzu Przedodrzańskim i na zachód od Odry panują podobne stosunki: wszędzie tam nieznaczność działów wodnych i równoleżnikowość dolin, częściowo zanurzonych pod poziom morza, dowodzi, że mamy do czynienia jakby z drugim pasem Wielkich Dolin. To tworzenie się nadbałtyckiej smugi nizinnej w sposób analogiczny do południowej znajduje jeszcze uzupełnienie w storfiałych zalewach i utworach deltowych, nieobcych zresztą i Krainie Wielkich Dolin (niziny Kozienicka, Horyńska). Resztę zrobiło morze. Wprawdzie gdzieniegdzie burzy ono wybrzeża, przydając im urwistości i malowniczości (Rugia, Sambia), ale z drugiej strony osadza także materiały zburzenia, wynoszone dziś i dawniej z głębi fal, tworząc przymorskie wydmy i mierzeje, odcinające zalewy, mimo swej słodkiej wody nawskroś morskie kreacje. Odnosi się to także do zalewów: Świeżego i Kurońskiego, zwanych również zatokami. Mniejszych zalewów jest więcej przy wybrzeżu Meklemburgii, na Pomorzu Zaodrzańskim i w Kurlandii, gdzie szczególniejsze znaczenie ma Zalew Libawski. Nie ulega wątpliwości, że wiele przybrzeżnych jezior, tak bardzo charakterystycznych dla Pomorza Przedodrzańskiego, to również zalewy, dziś zamknięte zupełnie mierzejami. Są to jeziora: Łebsko (75,3 km²), Bukowskie (18 km²), Jamundzkie (23 km²), Lipiałuża, Resko, Kopań, Wiecko, Gardna, Sarbsko i inne. Widzimy w nich szczątki starej glacjalnej Doliny

Pomorskiej, zanurzonej i znów od morza odciętej. Także ujście Dźwiny, wlewającej się obecnie wprost do morza, posiadało kiedyś zalew, następnie wypełniony całkowicie przez deltę tej rzeki (Rehman).

ROLA PIASKU W MORFOLOGII WYBRZEŻA. — Głównym sprawcą wszystkich powyższych zmian i osobliwych pod względem kształtów tworów pobrzeża bałtyckiego, za jakie niezaprzeczenie uchodzić muszą wydłużone do setki kilometrów, a zaledwie 1—3 km szerokie mierzeje, jest piasek. Prądy morskie, płynące wzdłuż brzegów z zachodu na wschód, niosą ogromne jego masy. Piasek wygładził wybrzeże wschodniej części Pomorza Zachodniego, nadając mu postać prostej niemal linii, choć niegdyś w swym rozczłonkowaniu przedstawiało ono obraz podobny do tego, jaki mamy na Pomorzu Zaodrzańskim i w Meklemburgii; piasek zbudował potężny łańcuch wydm, które niemal nieprzerwanie towarzyszą brzegowi wschodniej części Pomorza i których zakończeniem jest Półwysep Helonia (Hel), wznoszący się potężną masą z wcale głębokiego tu morza; piasek wreszcie złączył archipelag małych wysepek w dzisiejszą Rugię [10] i to samo uczynił z Uznamem. [11]. Rola jego jest tu zatem ogromna. Zachodzi tylko pytanie, skąd wzięły się te masy i czy na wytłumaczenie ich genezy wystarczy przypuszczenie, że to po prostu materiał nam współcześnie zabrany z niszczonych gdzieniegdzie przez fale morskie stromych brzegów? Otóż tłumaczenie powyższe stanowczo nie da się utrzymać. Wprawdzie w niektórych, niezbyt zresztą licznych punktach, widzimy rzeczywiście, że po każdej burzy zapada w fale morskie mniejszy lub większy kęs wybrzeża, niemniej jednak uzyskane tą drogą ilości piasku nie wystarczyłyby nigdy na budowę olbrzymiej masy wydm i mierzei. Musiały tu działać siły potężniejsze; poznać je możemy rozejrzawszy się nieco w historii powstania Bałtyku.

KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA BAŁTYKU. Morze Bałtyckie jest niewielkie, nawet nieco mniejsze od Czarnego. Obejmuje przestrzeń 406.720 km² [12], średnia zaś jego głębokość oceniana bywa zaledwie na 55 do 100 m, w Bełtach nie przekraczając, niemal nigdzie 30 m, a w Sundzie nawet 8 m. Charakter wybrzeży jest bardzo zmienny. Na południowym zachodzie, w Szlezwiku i Holsztynie, mamy na kształt fiordów wrzynające się zatoki *(Föhrde)*, płytkie jednak i o płaskich brzegach, w odcinku południowym, aż po ujście Odry — kilka obszernych, płytkich zalewów powstałych przez wdarcie się morza w głąb lądu *(Bodden)*, począwszy od Odry — jednostajne, zawydmione wybrzeże pomorskie, a wreszcie w pobliżu ujścia Wisły i Niemna — urozmaicone pruskie. Brzegi Żmudzi, Kurlandii i Inflant są jakby połączeniem wybrzeżnego typu pomorskiego i pruskiego. Dopiero Estonia ma pobrzeże porozrywane i rozczłonkowane, co z reguły widzimy w Finlandii oraz w północnej i środkowej Szwecji.

Zasolenie Bałtyku jest bardzo słabe skutkiem dopływu wielkiej ilości wody rzecznej jak niemniej utrudnionego dostępu wód atlantyckich. Dopływ wody rzecznej powoduje także spiętrzenie się poziomu Bałtyku ponad Morze Niemieckie. Ogólny poziom Bałtyku jest średnio o 15 cm wyższy od poziomu Skagerraku. Lekka, wysłodzona woda Morza Bałtyckiego płynie górą cieśninami do Morza Niemieckiego, dołem zaś przedostaje się słona do Bałtyku Wielki też jest wpływ wiatrów na słoność wód zachodniej części morza. W Bełtach przeważające wiatry zachodnie podnoszą czasem zasolenie do 30 o/oo, gdy wschodnie obniżają je do 10 o/oo. Średnie zasolenie wynosi 7,8 o/oo. Tyleż przy brzegach polskich, gdy w Zatokach Botnickiej i Fińskiej spada do 2 o/oo.

Woda Bałtyku najcieplejsza jest w sierpniu i wówczas w wierzchniej warstwie grubości 20—45 m temperatura

waha się między 15° a 18°C. W lutym, kiedy woda osiąga minimum temperatury, średnia wynosi + 1,6°C do 2,8°C. Ku dnu ciepłota podówczas rośnie (do + 6°C), gdy w lecie dzieje się wprost przeciwnie. Dno najcieplejsze jest w listopadzie. Średnia temperatura roczna wód Bałtyku wynosi 3,91°. Przy silnych wiatrach wschodnich zdarzają się czasem bardzo nagłe skoki temperatury wody (np. z + 18°C na + 6°C), wywołane wydostaniem się na wierzch zimnej wody spodniej. Lód, pokrywający co rok północne i środkowe okolice morza, w czasie ostrzejszych zim tworzy się także w południowej części i utrudnia żeglugę. Zjawisko przypływu i odpływu morza, jeszcze jako tako wyraźne w Bełtach, dalej ku wschodowi, jak we wszystkich zamkniętych i małych morzach, zatraca się zupełnie [13]. Natomiast wiatry powodują znaczne zmiany poziomu wody, a gwałtowne burze piętrzą ją nieraz u południowych brzegów o 2—3½ m. Od czasu do czasu zjawiają się także niespodziewane podwyższenia poziomu wód morskich, które zalewają brzegi wałem na kilka metrów wysokim. Temu zjawisku ma towarzyszyć charakterystyczny pomruk, stąd Niemcy zowią je *„Seebär"*.

Prądy Morza Bałtyckiego mają charakter lokalny. Wśród nich szczególnie interesujący jest prąd słodkowodny, idący od ujść Wisły w kierunku wschodnim, od którego, jak wykazały badania J. Borowika, dokonane w latach 1928, 1929 i 1930, oddziela się struga wody słodkiej, kierująca się na północny-zachód i sprawiająca, że czasem wody wiślane odnaleźć można nawet przy Przylądku Rozewskim.

Zlewisko Bałtyku obejmuje obszar 1.660.000 km², a objętość morza wg Halbfassa wynosi 28.730 km³. Powierzchnia Zatoki Botnickiej wynosi 102.000 km², objętość 6.150 km³, Zatoki Fińskiej wg Wittinga — 29.900 km² i 1.125 km³, Zatoki Ryskiej — 1.900 km² i 270 km³. Rze-

czywistą długość linii brzegowej Bałtyku oblicza się na 5.600 km. [14]

Dno Bałtyku jest inne w północnej części niż w południowej. W północnej jest to niecka, wyżłobiona w skałach krystalicznych przez lodowiec, gdy południe stanowi obszar akumulacji lodowcowej, pełen podwodnych raf, mielizn i kamieni, będących poważną przeszkodą dla żeglugi i rybołówstwa. Stosownie przeto do budowy geologicznej dna i otaczających Bałtyk brzegów rozpada się morze na część północną, po północny brzeg Zatoki Fińskiej i archipelag Wysp Alandzkich, oraz część południową, wykazującą albo wybrzeża klifowe albo piaszczyste. St. Dłuski, [15] biorąc specjalnie pod uwagę zasolenie wód Bałtyku, rozróżnia znowu następujące części:

1. Bałtyk zachodni od cieśnin duńskich po linię Skania-Rugia, w którym zasolenie jest większe niż 7,6 o/oo, a często dochodzi do 10 o/oo,

2. Bałtyk wschodni, na wschód od linii Skania-Rugia i na południe od równoleżnika Skanii ze słonością stałą 7,05 do 7,40 o/oo,

3. Bałtyk środkowy między równoleżnikami 56 a 58° ze słonością malejącą ku północy od 7,20 do 6,20 o/oo,

4. Bałtyk północny od równoleżnika 58° aż po Alandy ze słonością 6,30 do 5,1 o/oo, znajdujący się pod wpływem Zatoki Fińskiej,

5. Zatoka Botnicka z zasoleniem poniżej 5 o/oo,

6. Zatoka Fińska z zasoleniem do 3 o/oo, malejącym ku wschodowi.

DZIEJE BAŁTYKU. Podczas okresu dyluwialnego Morza Bałtyckiego w dzisiejszych jego konturach jeszcze nie było. Prawdopodobnie istniało tylko płytkie zagłębie, w najogólniejszych zarysach odpowiadające głębiej położonym częściom morza obecnego. Wszak najstarsze nanosy lodnikowe leżą bezpośrednio na

trzeciorzędzie albo nawet na kredzie. Dopiero w ostatnim okresie interglacjalnym, kiedy lądolody czasowo cofnęły się nieco na północ, od strony zachodniej wytworzyło się zagłębie, które chwilowo uległo transgresji dzisiejszego Morza Niemieckiego, o czym świadczą warstwy piaszczystych osadów morskich i iłów z fauną drobnych muszli morskich, wsunięte między średni i górny pokład nanosów lodnikowych. Widać je dobrze na wysepce Hiddensöe na zachód od Rugii. W każdym razie morze to we wschodnim kierunku sięgać mogło najdalej do Bornholmu. Kiedy okres lodowy dobiegał końca, obszar Morza Bałtyckiego podległ wydatnym ruchom, wywołanym przez siły, które wszędzie i zawsze czynne były na ziemi, a mają swe źródło w kurczeniu się skorupy ziemskiej w skutek jej ochładzania się, przy czym powstają fałdy i zagłębienia, w jednym miejscu obszary podnoszą się, a w drugim obniżają. Od końca epoki lodowej liczymy nad Bałtykiem cztery takie fazy, nazwane od najbardziej charakterystycznych wówczas małży lub ślimaków: okres *Yoldia Arctica,* kiedy w skutek obniżenia się Fenoskanii Morze Bałtyckie stało się częścią Oceanu Arktycznego; okres *Ancylus Lacustris,* kiedy poziom obszarów nadbałtyckich tak się podniósł, że morze straciło wszelki związek z oceanami i zamieniło się w ogromne jezioro słodkowodne, odpływające przez dzisiejsze Bełty; okres *Litorina Litorea,* podczas którego dzięki obniżeniu się lądu wlały się z Morza Niemieckiego obfite masy wody słonej, przedarłszy się przez rynny odpływowe Jeziora Ancylusowego, zamienione w cieśniny morskie, niszczące związek Skandynawii z Jutlandią; wreszcie współczesny nam okres *Mya Arenaria,* zaznaczający się podnoszeniem się na północy obszarów nadbałtyckich, a może także i poczynającym się już wysładzaniem morza, gdyż słony prąd spodni z Morza Niemieckiego doprowadza coraz to mniej wód. Zimne Morze Yoldiowe zalewało, z wyjątkiem

Zatoki Botnickiej, przykrytej jeszcze lodowcem, północną część zagłębia dzisiejszego Bałtyku i w poprzek południowej Szwecji komunikowało się szerokim kanałem z Atlantykiem. Śladów tego morza, widocznych w Szwecji i Finlandii, na południowym pobrzeżu bałtyckim nie znaleziono. Nie odkryto tam jednak także zasięgu Jeziora Ancylusowego, które przecież zostawiło wyraźne ślady bytności na Bornholmie, co między innymi uprawnia nas do wniosku, że ta wyspa była jeszcze podówczas złączona z Pomorzem i że ląd rozciągał się przy ujściu Odry tak daleko na północ, jak daleko sięga ława odrzańska (prof. Deecke). Poza tą linią dawnego brzegu rozlewać się musiał ku południowi słodkowodny Zalęw Odrzański. Ujście Odry z zalewu w tym czasie leżało u stóp wzniesień jasmundzkich na Rugii (101 m), gdzie zaczyna się biegnąca ku południowi smuga charakterystycznych wgłębień dna morskiego wśród ławy odrzańskiej, nie zanurzającej się tu zresztą poniżej 20 m. Podczas transgresji Morza Litorynowego znikło istniejące połączenie Rugii z Bornholmem; tam, gdzie dzisiaj znajduje się Orla Ława (Adlergrund), słone fale wdarły się do Zalewu Odrzańskiego, aż po wyspy Uznam i Wolin, a także wypełniły wszystkie głębiej położone doliny rzeczne Meklemburgii, Pomorza i Prus, znosząc do obecnego poziomu niegdyś dalej ku północy wysunięte masy lądu i ich pokrywę nanosów lodnikowych [16]. Uzyskane w ten sposób olbrzymie ilości piasku, posłużyły zarówno do wzniesienia ciągnących się setki kilometrów diun, jak i do stworzenia tak bardzo znamiennych dla południa Bałtyku zmian linii brzegowej.

ZMIANY POŁUDNIOWEJ LINII BRZEGOWEJ BAŁTYKU

Głównie zawydmione są brzegi Bałtyku na wschód od ujścia Odry, która i pod innymi względami stanowi ważną granicę nadbrzeżnych obszarów. [17] W Meklemburgii wydm jest znacznie mniej i dochodzą zaledwie do 10 m wysokości.

Okoliczność ta ma pewien związek z faktem, że cały południowo-zachodni brzeg Bałtyku, począwszy mniej więcej od Świnoujścia, stopniowo pogrąża się w falach morskich, gdy równocześnie Pomorze Przedodrzańskie i okolice dalej ku wschodowi położone są obecnie prawdopodobnie w fazie niezmiernie słabego podnoszenia się. Na północnych wybrzeżach podnoszenie się jest tak znaczne, że miejscami wynosi ono na rok średnio do 4 cm. Za przesuwaniem się granicy morza w głąb Pomorza Zaodrzańskiego i Meklemburgii przemawia wiele danych. I tak wszystkie większe doliny rzek tamtejszych, jak Piany, Warnawy, Trawny, mają w głębokości 10 do 20 m poniżej dzisiejszego poziomu morza pokłady torfu albo inne, które świadczą, że niegdyś leżały one w wysokości zwierciadła wód morskich. Przy ujściu Trawny w głębi blisko 10 m pod poziomem morza natrafiono na las sosnowy i olchowy. Silne niszczenie przez fale niektórych brzegów Rugii, zwłaszcza przy Arkonie i Jasmundzie, jak niemniej w odosobnieniu leżących wysepek Rudena i Gryfskiej Oi nie da się wytłumaczyć samym tylko działaniem bałwanów morskich, tym więcej, że w ostatnich 50 latach dla uratowania właśnie owych dwóch wysepek przedsiębrano wiele środków, choć na ogół bez pomyślnych rezultatów. Gdy cofniemy się wstecz, aż do trzeciorzędu, to różnica poziomów morskich ówczesnego i obecnego stanie się jeszcze bardziej jaskrawa. Pod Wyszomierzem (Wismar) odkryto dolinę rzeczną, leżącą dziś prawie 75 m pod zwierciadłem wód Bałtyku (Geinitz). Obniżanie się południowych brzegów bałtyckich w niedawnej przeszłości geologicznej odbywało się na większej przestrzeni niż obecnie i obejmowało także południowo-wschodni kąt morza. Pod Piławą znaleziono aluwialne osady słodkowodne w głębokości 30 m poniżej dzisiejszego poziomu morskiego (Jentsch).

Mogło by się zdawać, że między przesuwaniem się linii wybrzeżnej, a niebywałą jak na południowo-wschodni Bałtyk głębią Zatoki Gdańskiej (111 m), zachodzi pewien przyczynowy związek natury tektonicznej. Tak jednakże nie jest. Zatoka Gdańsko-Kurońska, która na równi z Pomorską, Lubecką i Ryską wykazuje charakterystyczne wyciągnięcie południowo-wschodniej (czy też wschodniej) strony przy równoczesnym skróceniu południowo-zachodniej, jest przeważnie dziełem potężnej erozji lodowcowej. Głębokie wiercenia przedsięwzięte na Półwyspie Helonii stwierdziły, że spoczywające w głębi zatoki warstwy kredowe nie wykazują żadnych dyzlokacyj, lecz leżą w tej samej głębi, co i na sąsiednim lądzie. Niemniej przecież Zatoka Gdańsko-Kurońska przechodziła już w późniejszym czasie cały szereg zmian, zanim ujęta została w obecne ramy wybrzeży. Przede wszystkim była większa, bo na południu rozlewała się z jednej strony przynajmniej do Gdańskiej Głowy (Danziger Haupt), gdzie lewe ramię Wisły, Leniwka, wysyła na wschód Szkarpawę (Wisłę Elbląską), a z drugiej, wzdłuż Motławy i krawędzi Pojezierza Pomorskiego, dochodziła może aż do Tczewa. Częścią Zatoki Gdańskiej (do linii Rozewie — Brüsterort, 4.788 km²) był również Zalew Fryski, niegdyś sięgający na południowym wschodzie aż poza jezioro Drużno, będące jego resztą nie wypełnioną przez osady, a w pewnym okresie i Kuroński.

ZALEW SZCZECIŃSKI I RELIKTY INNYCH ZALEWÓW

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ZALEWU SZCZECIŃSKIEGO

Nie ulega żadnej wątpliwości, że najciekawszą, a zarazem i najważniejszą część wybrzeża południowego Bałtyku stanowi Zalew Szczeciński, zwany czasem także Zalewem Odrzańskim lub Pomorskim. Zalew Szczeciński przedstawia obszerny areał wód przybrzeżnych, odcięty od Bałtyku przez dwie wydłużone wyspy, Uznam i Wolin; znajduje on się również po południowej stronie Zatoki Pomorskiej, która przy swym krótszym lewym skrzydle mieści wcale rozległą wyspę Rugię i sporą Zatokę Gryfińską. Jest to Bałtyk bezsporny. Jednak i wody Zalewu Szczecińskiego, dzięki ich właściwościom, traktować należy jako część Bałtyku. Oto, mimo uchodzącej doń rzeki Odry, zalewu nie wypełniają wody słodkie, lecz mieszane, bo wskutek częstych wiatrów północnych i północno-zachodnich wdziera się tam także bardzo wiele wody słonej, która pozostaje, na skutek bardzo leniwego spływu słodkich wód rzecznych. Stopień zasolenia, stosownie do panujących wiatrów, jest wysoce zmienny. Dość powiedzieć, że w niektórych północnych częściach Zalewu Szczecińskiego obserwowano już iście morską, a przynajmniej bałtycką zawartość soli w wodzie, mianowicie 7.239 o/oo. Tego samego dnia w innej znowu stronie, bardziej na południe, notowano zaledwie 0.590 o/oo na powierzchni, a dopiero w głębszych warstwach znowu 7.239 o/oo. Jak z tego widać, ciężka słona woda, wpychana

wiatrami północnymi, płynąc przy dnie wdziera się klinami do wnętrza zalewu. Proces ten odbywa się ciągle i w związku z nim woda zalewu jest zawsze słonawa, podać atoli średniego stopnia zasolenia nie sposób. Jest tu zatem zupełnie inaczej, niż w zalewach Świeżym i Kurońskim, formacjach, co do rodzaju wody prawie nawskroś rzecznych, do czego przyczynia się niewątpliwie także i ich odległość od zachodniej, więcej słonej części Bałtyku.

Woda słona, płynąc bezpośrednio przy dnie, dostaje się rynną żeglowną, mającą do 10 m głębokości, aż do samych ujść Odry. Słoną wodę zauważyć można jeszcze przy ujściu rzeki Iny i dopiero okolice, leżące na południe od tej strugi, w tym także jezioro Dąb, są obszarami czysto słodkowodnymi.

W zalewie wyróżnić się dają następujące regiony zasolenia: a) mało słony południowy, zaczynający się mniej więcej od linii łączącej miejscowość Kopice na prawym brzegu zwężającego się tutaj obszaru zalewowego z miejscowością Brzózki (Althagen) na lewym, b) średnio słony, obejmujący całą prawie resztę zalewu z trzema jego ujściowymi ramionami: Dziwną, Świną i Pianą i c) więcej słone zewnętrzne tereny przy ujściach ramion odpływowych, stanowiące już przejście do właściwych wód Bałtyku. W zimie zasolenie wód zalewu wzrasta, a wszędzie jest ono słabsze w strefie przybrzeżnej, wskutek dostawania się tam słodkich wód lądowych.

OBSZAR I GENEZA. Zalew Szczeciński wraz z wszystkimi pobocznymi wodami, jak Zatoka Stobnicka i jezioro Dąb, zajmuje przestrzeń 925 km², z czego na zalew właściwy wypada 660 km². Dzięki podwodnym mieliznom wyróżnić się dają dwie części zalewu, wschodnia i zachodnia, inaczej Zalew Wielki i Mały.

Powstanie Zalewu Szczecińskiego tłumaczą geologowie w dwojaki sposób. Braun i Uhden dopatrują się w zalewie

pozostałości po wielkim polodowcowym stożku zandrowym, z którego piaski wywiane zostały przez wiatry tak, iż stopniowo sformowało się wypełnione wodami zagłębienie. Keilhack natomiast widzi w zalewie depresję, stworzoną przez ciężar lodowca odrzańskiego. Gdy lodowiec, cofając się ku brzegom dzisiejszej Szwecji, stanął na linii Uznamu i Wolina, na południu od niego ukształtowało się wielkie zastoisko, w którym nagromadziły się duże masy piasków i żwirów, dziś jeszcze wskazujących na dawne rozmiary basenu. Wody zastoiska odpływały stopniowo rynnami coraz to innymi, przy czym niektóre z nich, jak dolina rzeki Piany, zachowały się do dnia dzisiejszego. Gdy lodowiec cofnął się dalej, opadła powierzchnia wód zastoiska i duże jego przestrzenie pokryły się lasami, które w okresie Morza Yoldiowego zalane zostały wodą. W okresie ancylusowym Bałtyku w niecce zalewu ponownie zjawiła się roślinność, aby zniknąć raz jeszcze w okresie litorynowym morza, kiedy niewątpliwie obniżyło się całe wybrzeże Pomorza. Wtedy to rozległe obszary Szczecińskiego Zalewu znalazły się raz jeszcze pod wodami morskimi, nad którymi sterczały tylko pojedyńcze partie dzisiejszych wysp Uznamu i Wolina. Naokoło nich zaczęły teraz wyrastać ławice piaskowe i mierzeje, wiążące całość w zaporę, jaka obecnie oddziela zalew, od otwartego morza. Działanie Bałtyku w zalewie zmniejszyło się, natomiast nastała faza równie potężnego działania czynników lądowych. Rozumie się, że suchsze przestrzenie zarosły ponownie roślinnością, którą dziś jeszcze widzimy. Szczególnie rozległe torfowiska powstały w rejonie jeziora Dąb i nad samą Odrą, dalej nad Pianą, Świną i Dziwną, jak również wzdłuż całego wschodniego brzegu zalewu. W części osuszone i zamienione na łąki, stanowią one podstawę miejscowego rolnictwa i hodowli zwierząt.

GŁĘBOKOŚĆ I CHARAKTER DNA. Średnia głębokość Zalewu Szczecińskiego wynosi 3,8 m, przy czym opadanie dna misy zalewu wszędzie prawie jest bardzo stopniowe. Ławice piaskowe leżą przeważnie w głębokości 2 m. Największe głębokości, bo dochodzące do 9 m, spotykamy we wschodniej części. Jezioro Dąb nie jest nigdzie głębsze niż 4 m. Płytkie są także ramiona odpływowe zalewu — Piana i Dziwna, które tylko przy pomocy bagrowania utrzymywać się dają przy głębokości 3 m. Natomiast wielka rynna komunikacyjna, idąca z Świnoujścia w kierunku południowo-wschodnim do ujścia Odry, miała wszędzie głębokość 10 m, dziś znacznie umniejszoną z powodu zamulenia.

Dno zalewu aż do głębokości 3,5 m pokryte jest zwięzłym piaskiem, w niższych zaś partiach namułem, powstałym ze zgniłych roślin i planktonu, który w jesieni opada w dół. Te pokłady namułu, barwy ciemno-zielonej i bezwonne, posiadają grubość dochodzącą miejscami do 2,5 m. Ponieważ znajdują się one na obszarze wynoszącym w przybliżeniu 34.300 ha, przeto już przy 1 m grubości przedstawiają masę 343 milionów m³. Namuł wydobyty z głębi wód zalewu w górnych warstwach, mających styczność z tlenem, przedstawia znakomity nawóz, czego jednak nie można powiedzieć o warstwach głębszych, wykazujących związki siarkowe. Prace bagrownicze, dokonywane corocznie w basenie zalewu, wydobywały na powierzchnię ok. 1 miliona m³ owego użytecznego namułu, którym pokrywano okoliczne piaski, gdy dawniej te wydobyte masy wrzucano w innych miejscach znowu do zalewu.

STANY WÓD ZALEWU. Z dopływów rzecznych Zalewu Szczecińskiego największym jest Odra, której dorzecze obejmuje 118.611 km², gdy wszystkich innych dopływów — zaledwie 8.880 km². Odra przynosi średnio w sekundzie 480 m³ wody, a następny z kolei co do ważności dopływ zalewu, Piana, zaledwie 191 m³. W 75% owe wody prze-

dostają się do Bałtyku ramieniem Świną, jako drogą najkrótszą, jednak proces odpływania ich nie trwa ciągle, na co wskazuje ta okoliczność, iż w cieśninach 20% do 30% wszystkich prądów wodnych, nawet wierzchnich, ma kierunek wprost przeciwny. Rozumie się, że główną przyczyną tego zjawiska są wiatry, ale istnieją i inne jeszcze powody prądów dozalewowych, mianowicie niskie stany wód odrzańskich, a co za tym idzie także niskie stany wód w całym zalewie, wyrównywane skwapliwie przez sąsiedni Bałtyk. Stanowi to drugi i bardzo wymowny dowód przynależności Zalewu Szczecińskiego do aparatury wodnej Bałtyku w charakterze jego istotnej części. Zalew Szczeciński bierze mianowicie udział w tak znamiennych dla Bałtyku lipcowych i sierpniowych maksimach, jak również i w wiosennych minimach morskich poziomów. Gdyby nie wyrównywujący wpływ wielkiego zbiornika bałtyckiego, najwyższe stany w zalewie przypadałyby, tak jak w Odrze, na marzec i kwiecień, najniższe zaś na jesień i zimę. Różnice poziomów byłyby wyraźne. Tymczasem widzimy coś zgoła innego. W porcie szczecińskim w ciągu całego roku oscylacje poziomu wód są nieznaczne i ten brak wyraźnych pod tym względem różnic sięga nawet w górę rzeki, aż mniej więcej po Grodzisk.

Zalew Szczeciński, dzięki przypływowi wody morskiej, biorąc udział w lipcowych i sierpniowych maksimach poziomu wód Bałtyku, nie odczuwa, że Odra jest w tej porze w wodę uboga. W okresie zaś od marca do lipca, kiedy morze ma stany najniższe, z pomocą zalewowi przychodzi Odra, przy czym jednak wysokie stany jej wód nie sprowadzają klęski, gdyż współcześnie niski poziom wód Bałtyku szybko absorbuje całą falę powodziową. Oto H. Keller [18] stwierdził, że omawiane oscylacje wód bałtyckich, tak ważne dla ujścia Odry, wiążą się z takimiż zjawiskami na Morzu Północnym, które z kolei są wywo-

lane procesami na wielkim przestworze Atlantyku. Inaczej mówiąc, aż do Zalewu Szczecińskiego sięgają ruchy wodnej masy oceanu, docierające tam tylko z pewnym osłabieniem, wywołanym przez uchodzące rzeki. We wschodnim, o 300 km odległym kącie Bałtyku, gdzie rozsiadły się nasze porty wiślane, owe zmiany nie zaznaczają się już zgoła.

RESZTKI INNYCH ZALEWÓW. Zalew Szczeciński stanowi najwybitniejsze, ale nie jedyne godne uwagi, znamię całego południowego brzegu Bałtyku. W prawiekach owych zalewów było tu więcej, tylko, że żaden z nich, nie stanowiąc ujścia rzeki tej miary co Odra, nie utrwalił się tak charakterystycznie w krajobrazie południa bałtyckiego jak Zalew Szczeciński. Każdy z nich przeszedł całą skalę rozwoju i zaniku, aby swoje resztki pod postacią nadbrzeżnych jezior ukryć dziś za pasmem przymorskich wydm. Wszystkie bowiem nadbrzeżne jeziora i bagna, poczynając od małej Lipialuży w Ziemi Śliwieńskiej (na zachód od Trzebiatowa), a kończąc na jeziorze Sarbsko, rozciągającym się na wschód od Łeby, to bez wyjątku pozostałości po dawnych zalewach. Dopiero jezioro Żarnowieckie jest zbiornikiem wodnym, innego typu, co zresztą od razu rzuca się w oczy, choćby tylko ze względu na jego położenie w stosunku do przebiegającego obok brzegu morskiego. Relikty zalewowe przyjmowały dawniej i przyjmują obecnie ze swojego zaplecza przeważnie tylko całkiem drobne dopływy, które nie mogą sobie nigdzie wyżłobić głębszego i szerszego ujścia do morza. Dlatego też w tych zbiornikach trwa bezustannie nie zamącona praca sedymentacyjna, w której wyniku zarastają silnie roślinnością i dzielą się na części. Wspomniane przed chwilą jezioro Sarbsko jest także niewątpliwie dawną wschodnią częścią wielkiego jeziora Łebsko, które jeszcze poprzednio zalewało całą przestrzeń położoną między nim, a dzisiejszym jeziorem Gardna. Na

ten fakt wskazuje zresztą istnienie dotąd małego jeziora Dolgiego oraz szeregu strug łączących jezioro Łebsko z jeziorem Gardna. Wszędzie tu, pominąwszy nadbrzeżne wydmy, teren jest idealnie równy i nisko położony, nie wyżej niż kilkadziesiąt cm ponad średni poziom Bałtyku. Dopiero na zachód od jeziora Gardny spotykamy się z wsuniętą nieco głębiej w ląd (4 km) Górą Dębek (28 m), która wraz z sąsiednim pasem wybrzeża aż po bagno Modłę stanowi teren i wyższy i suchszy od omawianego poprzednio. Obszary te przecina dolna Słupa, wpadająca wprost do Bałtyku, gdy rzeka Łeba dostaje się do niego przebywając poprzednio jezioro Łebsko, które musiało dawniej rozciągać się także wąskim pasem na południe, może aż w pobliże Lęborka, a przynajmniej po Czerwieniec. Łeba, odznaczająca się wśród rzek Pomorza wielkimi spadkami (2,62 o/oo) w górnym biegu, a także stosunkowo bogata w wodę, bo odwadniająca przestrzeń 1.783 km², między Lęborkiem a Czerwieńcem kończy swój bieg górny i zaczyna dolny, nacechowany małym spadkiem, wynoszącym zaledwie 0,52 o/oo. Jak zawsze w podobnych wypadkach, owej zmianie spadku rzeki musi towarzyszyć silna praca sedymentacyjna. Podobną pracę wykonuje zresztą także uchodząca do jeziora Gardny rzeka Łupawa, o najsilniejszym wśród rzek Pomorza Zachodniego spadku w górnym biegu (2,98 o/oo), co nie jest bez wpływu na obfitość zawiesin, zwłaszcza przy wyższych i najwyższych wodostanach. Niosąc je wszystkie do jeziora Gardny, Łupawa zdołała potężnie już zmniejszyć jego rozmiary i dalej pracuje nad tym zadaniem. Rozległy niegdyś zbiornik Sarbsko - Łeba - Gardna, z odgałęzieniem ku południowi wzdłuż średniej Łeby, wskutek omawianej działalności sedymentacyjnej i niwelacyjnej rzek rozpadł się na trzy części, które mamy obecnie.

Podobny proces, tylko że w skali znacznie mniejszej, przechodziła okolica nadbałtyckich jezior Kopania i Wiecka oraz bagna Modły, dalej okolica jezior Bukowa i Jamonda, a wreszcie jezior Reska i Lipiałuży. Wszędzie tu przy pomocy morskiego piasku i morskich prądów tworzyły się mierzeje, które odcinały w formie zalewów sąsiednie obszary przybrzeżne Bałtyku. Zalewy, zarówno pod wpływem uchodzących do nich wód lądowych jak i zarastania roślinnością, a najbardziej z powodu przesuwania się wydm, rozpadały się na części i przemieniały w nadmorskie jeziora, a następnie w bagna, które dziś widzimy. Na przestrzeni od jeziora Kopań do bagna Modła istniały prawdopodobnie dwie mniejsze mierzeje i dwa mniejsze zalewy: Kopański, zaczynający się na północny wschód od Darłowa, a kończący się na południku Rusinowa, oraz Wieckowski, wychodzący z okolic na północny wschód od Rusinowa, a sięgający po miejscowość Lądowo. Znacznie rozleglejszy był zalew, po którym pozostały dzisiejsze jeziora nadmorskie: Jamno i Bukowo oraz bagna towarzyszące potokowi Uniesie aż po Sianów. Tu mierzeje, mające razem około 30 km długości, są tak typowe jak tylko jeszcze na Helonii lub nad zalewami wschodnio-pruskimi.

Najbardziej ku południowemu zachodowi wysunięty był zalew zaczynający się w sąsiedztwie jeziora Lipiałuża, a ciągnący się aż poza Kępę Grzybowską, stanowiącą już część Ziemi Kołobrzeskiej. Zalew ten, którego najznaczniejszą resztką wodną jest obecnie przymorskie jezioro Resko (Kamper See), mógł mieć przeszło 30 km długości, o czym świadczy fakt, że cała, oddzielona dziś od Bałtyku zalesionymi wydmami, okolica na południowy zachód od jeziora Lipiałuży jest podmokła i nie wznosi się wyżej niż na $2\frac{1}{2}$ m, a przeważnie na $1\frac{1}{2}$ m zaledwie nad poziom morza. Tylko pasy moreny dennej, podchodzące tam od południa i porozrywane w pojedyńcze wyniosłości, wy-

kazują na skrajach kotliny wysokości nieco większe, najczęściej kilkunastometrowe, a rzadko znaczniejsze (ponad 30 m).

Przeważną część omawianego zalewu stanowi przestrzeń, na której zaznaczyła się bardzo wybitnie działalność sedymentacyjna 199 km długiej rzeki Regi, uchodzącej obecnie wprost do Bałtyku pod Deep. Bezspornie dziełem Regi, niegdyś wpadającej do zalewu i zbierającej materiał sedymentacyjny z rozległego dorzecza (2.672 km^2), jest zapełnienie nanosami całego obszaru między Włodarką (Voigtshagen) a jeziorem Resko, przez który to zbiornik aż do dnia dzisiejszego przedostaje się ciągle jeszcze pewna część wód Regi, jako Starej Regi i Zgniłej Regi. Wody te, wzmocnione ilościowo przez uchodzące do jeziora Resko potoki Błotnicę i Dębosznicę, odpływają do Bałtyku wyjątkowo szeroką strugą. Rzeczone potoki pokryły osadami przestrzeń dawnego zalewu na wschód od jeziora Resko.

PROBLEM PROŚNICY. Teraz stajemy przed nowym problemem hydrograficznym, mianowicie przed określeniem dawnej roli Prośnicy. Dziś płynie ona dość prostolinijnie ku północnemu zachodowi i uchodzi bezpośrednio do Bałtyku pod Kołobrzegiem, cały jednak szereg okoliczności świadczy, że tak zawsze nie było. Przede wszystkim pod Rościęcinem (Rossenthin), gdzie widzimy obecnie pierwszy, położony najbliżej ujścia meander rzeki, na lewym jej brzegu rozciąga się w kierunku zachodnim szeroka smuga bagien, poprzecinana szeregiem rowów odpływowych, wśród których jeden najznaczniejszy, „Zingel Graben", w swojej zachodniej części, leżącej na poziomie 5 m, wiąże się z początkowym odcinkiem Małego Potoku (Kleiner Bach), który uchodzi do Błotnicy (Spie Bach) i odprowadza swoje wody w kierunku zachodnim, a „Zingel Graben" — w kierunku wschodnim. Wszystkie te szczegóły świadczą o ogromnym wyrównaniu całego podłoża sieci hydrograficznej

jak i o tym, że dzisiejsze drobniutkie potoki, jakie spotykamy w szerokich na kilometr lub więcej dolinach, nie mogłyby nigdy stworzyć ich sobie i zapełnić nanosami, natomiast mogła to uczynić, płynąc tu niegdyś nieporównanie większa Prośnica, o dorzeczu 3.145 km². Prośnica, zanim nie przebiła sobie krótszej drogi bezpośrednio na północ między osadami Altstadt i Karlsberg (wdzierając się niewątpliwie podczas jakiejś powodzi w gotowe już łożysko potoku, który spływał do morza), musiała posługiwać się szlakiem dzisiejszych bagien na zachód od Rościęcina i większych nad Potokiem Małym oraz Błotnicą. Szlak ten prowadzi nas z jednej strony do dzisiejszego jeziora Resko, resztki dawnego zalewu, do którego dociera także część wód Regi (Starej Regi), a z drugiej wprost do morza, z silnym wygięciem ku wschodowi. Prośnica uchodziła zatem do Bałtyku dwoma ramionami, jednym pośrednio przez zalew, drugim zaś bezpośrednio, mianowicie na północ od Grzybowa, gdzie na pewnej przestrzeni nie ma wydm, a ląd wznosi się zaledwie 1 m ponad poziom morza. Kępa Grzybowska w tych czasach była z trzech stron otoczona wodą lub bagnami i tylko od wschodu przedstawiała się bardziej dostępnie, stanowiła więc jakby wyspę, a w istocie część sporego półwyspu, na którym rozbudował się również Kołobrzeg, stąd też zjawiające się tutaj nazwy Stary i Nowy Ostrów (Alt i Neu Werder). Wszędzie tu pełno cegielni, bo tęgie i zresztą urodzajne gliny dyluwialne podchodzą aż do samej powierzchni, co w czasach, gdy o sprowadzaniu materiałów budowlanych z większej odległości nie mogło być mowy, miało wielkie znaczenie dla rozbudowy osiedli ludzkich. Gliny te pomogły też znakomicie Kołobrzegowi do wznoszenia jego budowli i fortyfikacyj, które odegrały niemałą rolę już za czasów Napoleona, a w r. 1945 — jeszcze większą, choć zostały ostatecznie zdobyte brawurowym ata-

kiem wojsk polskich. Także gliniastemu podłożu trzeba przypisać silny występ lądu w morze tam, gdzie rozsiadł się Kołobrzeg. Działalność sedymentacyjna Prośnicy w stosunku do jej brzegu ma przy ujściu rzeki charakter tylko podrzędny.

W związku z powyższymi wyjaśnieniami na całej przestrzeni bałtyckiego wybrzeża Pomorza Zachodniego można wyróżnić odcinki mocniej zawydmione oraz uboższe w wydmy. Owym szczególnie zawydmionym, towarzyszą z reguły, od strony lądu, większe lub mniejsze smugi bagien, których brak natomiast tam, gdzie gliny moreny dennej w warstwach powierzchniowych zbliżają się do wybrzeża. Przestrzenie takie widzimy koło Darłowa oraz między Koszalinem, a zachodnią krawędzią Kępy Grzybowskiej pod Kołobrzegiem, większość jednak wybrzeży jest zawydmiona i od strony lądu zabagniona. Ta słaba dostępność wybrzeża pomorskiego w niemałej mierze przyczyniła się do skromnej jego użyteczności dla nawigacji i wielce utrudniła zakładanie portów.

KLIMAT

CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA. Nie ulega żadnej wątpliwości, że klimat Pomorza Zachodniego albo Przedodrzańskiego jest nade wszystko funkcją wpływów atlantyckich i masy kontynentalnej wschodu Europy. Bezpośrednie oddziaływanie Bałtyku jak i stosunków hipsometrycznych terenu, zaznacza się już słabiej. Należy atoli podnieść, że z dwóch zasadniczych wpływów, tj. atlantyckiego i kontynentalnego, pierwszy ma charakter oddziaływania więcej jednostajnego i ciągłego, gdy drugi nacechowany jest dużymi przerwami i skrajnościami, jakie występują w ciągu roku. Poza tym Pomorze Zachodnie bywa częstym polem walki między powietrzem równikowym i polarnym. Ma to miejsce zwłaszcza w lecie, kiedy na terenie Pomorza i sąsiedniego Bałtyku następuje szybkie zazwyczaj wyrównywanie się różnic między ciepłym powietrzem południa i chłodnym polarnym, gdy przeciwnie w zimie front polarny, schodzący niejednokrotnie aż do Pomorza, okazuje charakter klimatu więcej trwałego. Góruje jednak nad wszystkim potężne oddziaływanie olbrzymiej przestrzeni Atlantyku, co widać z tego, iż dominującym typem pogody na Pomorzu jest atlantycki układ depresyjny, mianowicie zniżki barometrycznej, nadchodzącej z południowego zachodu i rodzącej wiatry zachodnie oraz przynoszącej wilgoć, ciepło i zachmurzenie.

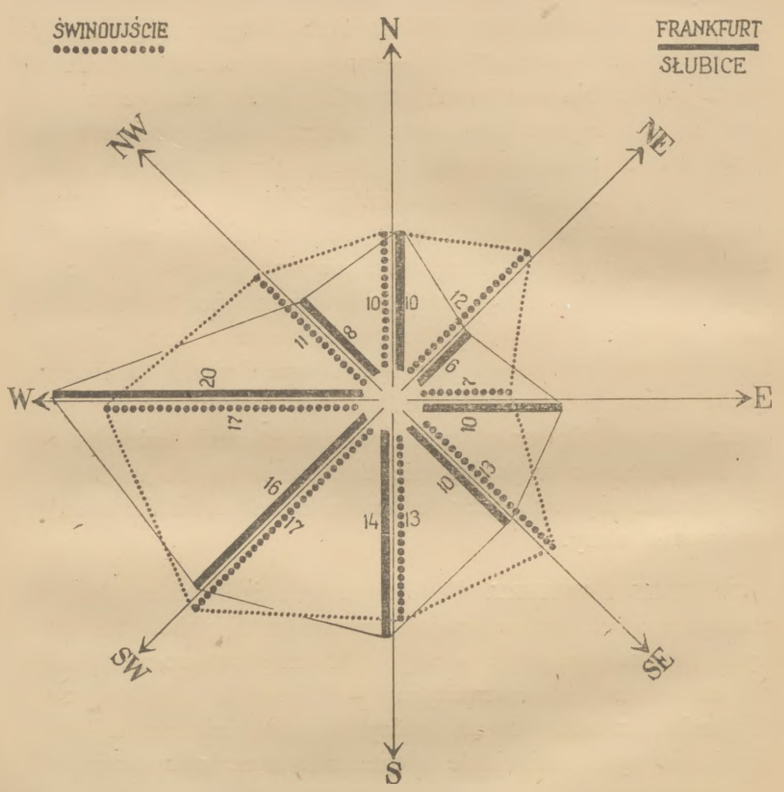
Klimat Pomorza Zachodniego zasadniczo nie odbiega od klimatu reszty Polski, a nade wszystko charakteryzuje go ta sama przejściowość, wyznaczająca Polsce odrębne miejsce wśród klimatycznych obszarów europejskich. Zauważona ona została już dawno przez badaczy obcych i polskich (de Martonne'a, Pencka, Gorczyńskiego), tak że z czasem ustaliło się wprost pojęcie „polskiego" lub „bałtycko-polskiego" klimatu, w którym okres wegetacyjny trwa 210—215 dni, gdy pod tą samą szerokością na Płycie Rosyjskiej trwa on 185—190, a na zachodzie dłużej niż 215 dni. Na Pomorzu wszystkie pory roku, z wyjątkiem do pewnego stopnia lata, znaczą swoje pierwsze postępy nie z południa lub północy, ale z zachodu, jak wiosna, lub ze wschodu, jak jesień i zima. Z tych stron wkraczają też one i do reszty Polski. Tylko nastawanie lata tu i tam ma przebieg odmienny od innych pór roku. Odbywa się ono równoleżnikowo ku północy, bo wody Bałtyku, oddziałujące bądź co bądź na otoczenie, nie nagrzewają się tak łatwo jak ląd i wychładzają przylegające obszary pomorskie. Ale tak jak Bałtyk jest sprawcą spóźniającego się ocieplenia lądu w okresie wiosennym, tak samo znowu w jesieni nie dopuszcza on do szybkiego ochładzania się wybrzeży, a zatem odsuwa dość znacznie nastawanie zimy.

CIŚNIENIE I WIATRY. Wybrzeże polskie i całe Pomorze przeżywa z reguły w maju maksimum ciśnienia barometrycznego, oscylującego w ciągu roku między 700 a 798 mm, minimum zaś w rozmaitych porach. W ogóle brzeg pomorski stanowi obszar, który w średniej rocznej wykazuje najwyższe ciśnienie w tych stronach, kiedy najniższe zjawia się na północy Bałtyku. Panują tu wiatry zachodnie i południowo-zachodnie. W Szczecinie, wiatry zachodnie stanowią 17% wszystkich, południowo-zachodnie 18%, północno-zachodnie 15%, gdy wschodnie 11%, północno-wscho-

dnie 11%, a południowo-wschodnie 10%. Najrzadsze są wiatry północne i południowe, reprezentujące tu tylko po 6%. Jeszcze rzadziej trafiają się okresy ciszy.

CZĘSTOTLIWOŚĆ I KIERUNKI WIATRÓW NA POMORZU ZACHODNIM
DANE ŚREDNIE DLA ŚWINOUJŚCIA (1887-1910) I FRANKFURTU (1850-1890)

Liczby oznaczają procentowy udział wiatrów wiejących z danego kierunku w ogólnej ilości dni wietrznych w ciągu roku.



Gdy nie ma silnych wiatrów depresyjnych, można obserwować na Pomorzu zachodzącą w ciągu doby, zmianę kierunków prądów powietrznych. Mianowicie za dnia wieją

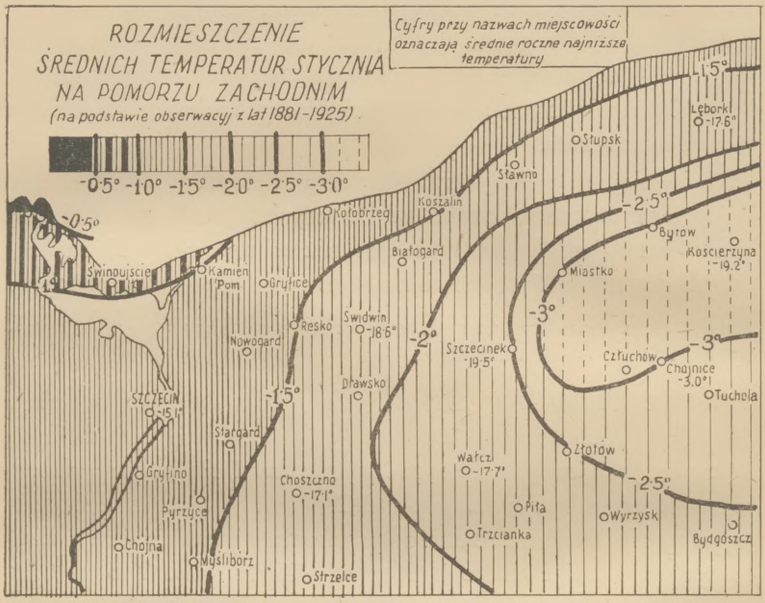
one od morza ku lądowi, wieczorem zaś odwrotnie — od lądu ku morzu. Jak wiadomo, jest to następstwem nierównomiernego oziębiania się i nagrzewania sąsiadujących ze sobą mas lądowych i morskich. Wieczorem, gdy morze zachowuje jeszcze część ciepła otrzymanego w ciągu dnia, ląd zaś z ustaniem insolacji już się oziębił, zaznaczyć się musi prąd powietrzny dążący do wyrównania gęściejszego powietrza lądowego z rzadszym, bo cieplejszym nadmorskim. W ciągu dnia, celem wyrównania swojej gęstości, dąży znowu w stronę lądu gęściejsze powietrze, znajdujące się nad morzem.

Najsilniejsze wiatry zjawiają się z reguły z kierunków najczęstszych, przy czym na otwartym Bałtyku przeciętna siła wiatru jest latem mniejsza niż zimą, w głębi zaś lądu odwrotnie. W ogóle silne wiatry z prędkością większą niż 10 m na sek. częstsze są w zimie niż w lecie. Nie inaczej bywa też i w Warszawie.

TEMPERATURA POWIETRZA. Anomalia termiczna, która na zachodnich wybrzeżach Norwegii wyraża się 28°C w styczniu, obejmuje również wybrzeża Bałtyku, reprezentując tutaj wartość 10° do 16°C. Owa dodatnia anomalia wyodrębnia od europejskiego wschodu wszystkie kraje nadbałtyckie, a więc także i Pomorze Zachodnie. Można wyróżnić poza tym na Pomorzu dwie strefy prawie równoleżnikowe, zarysowujące się wzdłuż morza zarówno latem jak i zimą, co znowu jaskrawo odbija od stosunków, które obserwujemy na wschodnim brzegu Bałtyku, gdzie zimowe izotermy mają przebieg prawie że południkowy.

Pomorze Zachodnie zamknięte jest w najzimniejszym tutaj miesiącu styczniu izotermami 0° i — 2°C, gdy w najcieplejszym, lipcu, 17° i + 18°C. Izotermy roczne mają przebieg podobny do izoterm stycznia. Najzimniejsze punkty leżą albo koło Bytowa, Kartuz i Kościerzyny, albo w pasie między Chojnicami i Szczecinkiem. Dla Chojnic i Szcze-

cinka, choć owe punkty są cieplejsze niż Kartuzy, obserwacje prowadzone nieprzerwanie przez lat 40 wykazują w styczniu jako średnią temperaturę — 2,8°C. Także i średnie temperatury lipca w tych stosunkowo wysoko położonych miejscowościach, wg owych 40-letnich obserwacyj, są niskie, bo dla Chojnic (163 m) obliczono je na 17,3°C, a dla

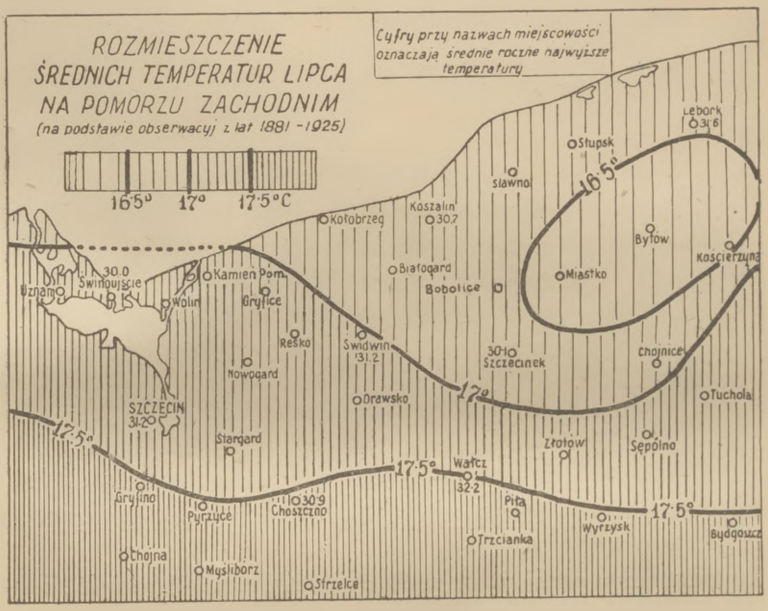


Szczecinka (136 m) 16,5°C. Rozumie się, że podobne wyniki dały również obserwacje z okolic Kościerzyny i Kartuz. W związku z tym roczne amplitudy temperatury nie mogą być wielkie i są nawet mniejsze niż gdzie indziej w Polsce. Pod tym względem można wyróżnić na Pomorzu i w jego sąsiedztwie trzy strefy, przebiegające prawie pionowo do brzegu bałtyckiego. I tak zaznacza się:

a) strefa zachodnia z średnią amplitudą roczną od 17° do 19°C (Putbus na Rugii 17,7°, Dymin na Pomorzu Zaodrzańskim 18,1°, Świnoujście 18,4°, Berlin 18,9°);

b) strefa środkowa, zdaje się najobszerniejsza, z amplitudą 19° do 20° (Szczecin 19,1°, Szczecinek 19,33°, Gorzów 19,3°, Frankfurt nad Odrą 19,3°);

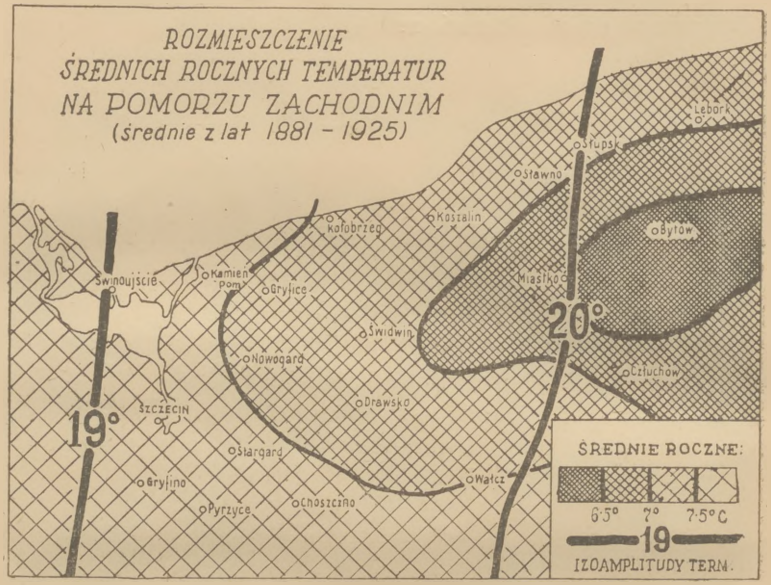
c) strefa wschodnia od 20° do 21° (Chojnice 20,1°, Bydgoszcz 20,4°, Poznań 20,1°).



Dalej ku wschodowi amplituda wzrasta jeszcze bardziej. W Warszawie wynosi ona 22,2°C, a zatem o 4,5°C więcej niż na Rugii w Putbus, co rozumie się, wywołane jest zarówno średnią niską temperaturą stycznia (—3,4°C) jak i stosunkowo wysoką temperaturą lipca (+18,8°C). W Berlinie, gdzie amplituda jest mniejsza, bo wynosi 18,9°, decyduje o wszystkim średnia lipca, prawie taka sama jak w Warszawie, gdyż średnia stycznia wynosi zaledwie 0,1°C.

W Szczecinie zima trwa średnio 89, wiosna 78, lato 150, a jesień 75 dni, gdy na Helu zima 91, wiosna 69, lato

139, jesień 65 dni. Dla klimatu Szczecina charakterystyczne jest zatem długie lato, przy innych porach roku dość równych co do długości. Mrozy na całym Pomorzu trwają mniej więcej przez trzy miesiące. W Szczecinie ilość dni



z mrozem wynosi 94,1, w Bydgoszczy 111. Przeciętne maksimum okresów dni z mrozem dla Szczecina obliczono na 27,1 dni; takież maksimum dla Wrocławia wynosi 30,9 dni. A zatem w zimie, w okresach ustalonych mrozów, temperatury Szczecina i Wrocławia, tak znacznie wysuniętego ku południowi, różnią się mało. Także i absolutne maksima są identyczne. Dla Szczecina, jak pokazała obserwacja, wynosi ono 62 dni (17. XII. 1870 — 16. II. 1871), dla Wrocławia 61 dni (18. XII. 1870 — 16. II. 1871). Nie inaczej też było pamiętnej zimy 1928/1929: temperatury i absolutne maksima okresów dni z mrozem w Szczecinie i we Wrocławiu stosunkowo mało różniły się od siebie.

USŁONECZNIENIE. Procentowy stosunek usłonecznienia faktycznego do astronomicznie możliwego największy jest na Pomorzu w maju. Wynosi on wtedy 41% możliwego, gdy w grudniu redukuje się do 5%. Dla porównania dodamy, że przeciwległe wybrzeże Szwecji pod tym względem jest w lepszej nieco sytuacji, bo tam letnie maksimum usłonecznienia reprezentuje 51% możliwego, a zimowe minimum 11%.

Obok minimum zachmurzenia w maju, a czasem w kwietniu, mamy jeszcze drugie we wrześniu, a maksimum zachmurzenia grudniowego zjawia się często już w listopadzie. Wybrzeża wykazują największe zachmurzenie rano, najmniejsze w południe, natomiast dalej w głąb lądu jest odwrotnie. Nie bez znaczenia praktycznego, zwłaszcza gdy idzie o rybołówstwo i żeglugę przybrzeżną, są także dni mgliste. Na wybrzeżu pomorskim w styczniu takich dni bywa przeciętnie 7, w lutym 5, w marcu 4, w kwietniu 2, w maju, czerwcu, lipcu i sierpniu po 1, po czym znowu we wrześniu 3, w październiku 5, w listopadzie 8, a w grudniu 6, — razem 44, gdy w Hamburgu 72, a w Warszawie 36.

OPADY. Rozmieszczenie opadów na powierzchni Pomorza Zachodniego cechuje dość duża jednostajność. Na nizinach nadmorskich i wzdłuż Odry jest ich mniej, na wzniesieniach więcej, ale na ogół owe różnice nie są zbyt wielkie. W każdym razie w sumie rocznej nie przekraczają one nigdzie 300 mm. Do miejscowości szczególnie ubogich w opady należą: Banie, gdzie w ciągu roku spada 440 mm, Wierzbno z 415 mm, Myślibórz z 451 mm, Gryfino z 459 mm i szereg innych, położonych na wielkiej równinnej przestrzeni, rozciągającej się po prawym brzegu dolnej Odry, powyżej Szczecina. Również i po lewym brzegu rzeki na tej samej szerokości występuje coś podobnego.

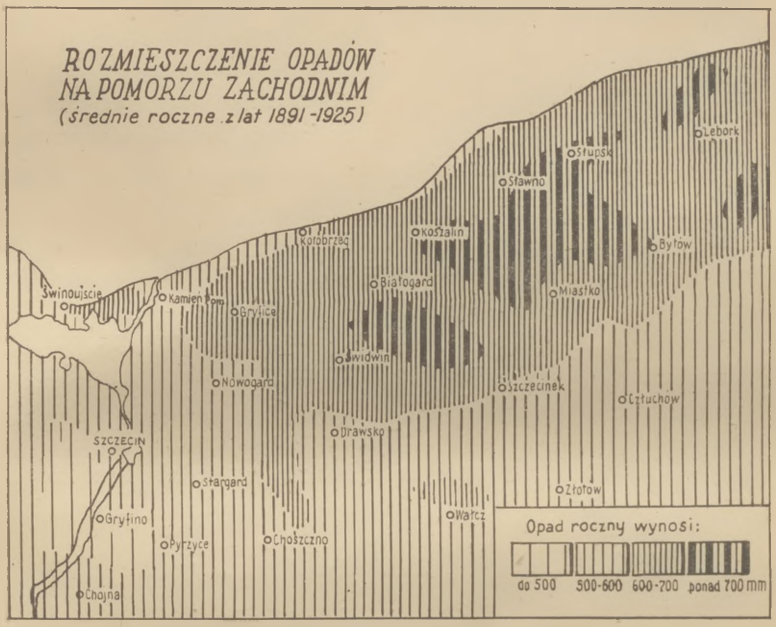
W Przemysławie, na podstawie 10-letniej obserwacji, przeciętny roczny opad wypośrodkowano na 451 mm, w Pozdawilku na 475, w Malechowie na 477, w Bismarku na 459 mm, przy czym ta smuga terenów skąpo skrapianych wciska się widać wzdłuż Odry, daleko na południe, skoro w Kostrzynie opad roczny wynosi 488 mm, w Lubuszy 494, w Rzepinie 483, w Wellmitz 464. Tylko we Frankfurcie nad Odrą 42-letnie obserwacje wykazały 516 mm, a w Gubinie 524. Zresztą podobne skoki ilości opadów, wywołane stosunkami lokalnymi, są tu powszechne.

Na wybrzeżu, na całej przestrzeni od Kozarzowa na Uznamie aż po Rozewie i Hel, opad roczny mamy przeważnie mniejszy niż 500 mm (w Kozarzowie 484 mm, na Helu 489), choć i tutaj nie brak pod tym względem wyjątków. W Kamieniu obserwacja wykazała 557 mm, a w Lęborku nawet 657 mm, co jednak można wytłumaczyć stosunkowo wysokim położeniem tych stron. Małą ilość opadów nad morzem powoduje również, wśród innych okoliczności, brak wstępujących prądów powietrznych i niedostatek ciał hygroskopijnych, służących jako jądra przy kondensacji pary wodnej.

Ogromna większość terenu Pomorza Zachodniego ma opad roczny między 500 a 600 mm. I tak Drawsko 565 mm, tyleż Frydląd, Wałcz 594 mm, Szczecinek 577 mm, Chojnice 544 mm, Strzelce 564 mm, Gorzów 514 mm, Maszewo 513 mm, Sokola Góra 523 mm, Dobra 553 mm, Police 525 mm, Szczecin 518 mm, Przyborowo 577 mm, Wkra 569 mm itd. Wśród tych obszarów na kształt wysp rozciągają się przestrzenie z opadami nieco większymi, bo przekraczającymi 600 mm. Pamięcino na podstawie 10-letniej obserwacji wykazało 658 mm, Trzcianka 619 mm, Czaplinek 647 mm, Ostrowiec 613 mm, Polanów na południe od Sławna, wyjątkowo wiele, bo aż 780 mm. Spore ilości no-

tuje także Szwajcaria Kartuska i okolica Lęborka, o którym wspomnieliśmy już wyżej.

Charakterystyczna jest smuga obszarów z mniejszą ilością opadów, wychodząca z okolic Poznania i łukiem idąca przez Szubin i Piłę aż w pobliże Chojnic. Stanowi ona



jakby odpowiednik pasa z małą ilością opadów, towarzyszącego dolnej Odrze. Zresztą wszędzie zaznacza się wielka monotonia opadowa zarówno zimą jak i latem; podkreśla ją nieźle także średnia ilość dni w roku z opadem większym niż 0,2 mm. W Poznaniu przeciętnie mamy takich dni 136,6, w Szczecinku 139,9, w Wałczu 150,7, w Gorzowie 142,8, w Kostrzynie 136,2, w Szczecinie 144,7, a w Pamięcinie wyjątkowo 168,9. Absolutne 24-godzinne maksima opadów są już więcej zróżnicowane zarówno co do ilości

jak i pory ich przypadania. Z lipcowych, odnoszących się do punktów leżących głębiej w lądzie, wymieniamy dla porównania: Frankfurt n/Odrą 94 mm, Poznań 83 mm i Gorzów 66 mm; z sierpniowych: Szczecin 85 mm, Pamięcino 75 mm, Przemysław 64 mm, Kostrzyn 39; z październikowych: Szczecinek 57 mm i Wałcz 67 mm. Średnia ilość dni ze śniegiem wynosi w Szczecinku 45,4, w Gorzowie 43,2, w Pamięcinie 43,8, w Wałczu 39,4, w Poznaniu 38,1, w Kostrzynie 38,8, w Szczecinie 32,5, we Frankfurcie n/Odrą 30,3. Wszędzie na całym Pomorzu pierwszy śnieg spada w połowie listopada, a ostatni w połowie kwietnia. Powłoka śnieżna, przy maksymalnej grubości w Szczecinku 40 cm i takiej samej w Putbus na Rugii, trwa w pierwszej z tych miejscowości 117 dni w roku, a w drugiej 109, w Pamięcinie przy grubości 34 cm 104 dni, w Dymiinie przy 33 cm 104 dni, w Gorzowie przy 32 cm 93 dni, we Frankfurcie n/Odrą przy 29 cm 106 dni, w Szczecinie i w Przemysławie przy 25 cm 86 i 88 dni. Rozumie się, że te różnice w długości śnieżnego pokrycia uzależnione są, jak wszędzie w naszym klimacie, od miejscowej frekwencji ciepłych wiatrów, insolacji, nachylenia terenu itp. okoliczności.

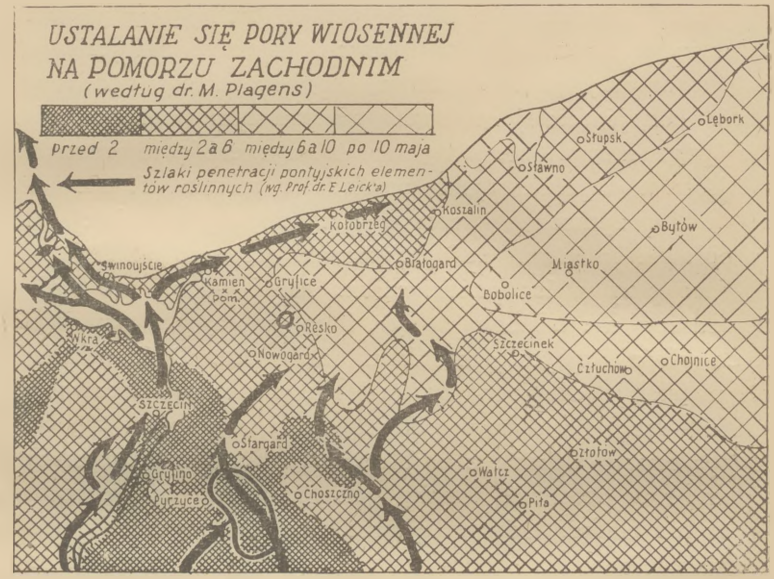
Interesować mogą wreszcie także roczne sumy opadów, otrzymywane przez różne miejscowości na przestrzeni dłuższego okresu lat. Wskazują one, jak wielkie pod tym względem zachodzą różnice. I tak: w Szczecinie w r. 1865 spadło 398 mm, gdy w r. 1888 — 657 mm, w Pamięcinie w latach 1875 i 1890 — 882 mm i 521 mm, w Przemysławie w latach 1858 i 1888 — 310 mm i 694 mm, we Frankfurcie n/Odrą w latach 1849 i 1879 — 392 mm i 613 mm. A zatem różnice nieraz przechodzą 100%.

PRZYMROZKI WIOSENNE I JESIENNE. Niezależnie od tego, jak długo w danym kraju klimatu umiarkowanego trwa okres wegetacyjny w szerokim tego słowa znaczeniu,

doniosłą rolę w gospodarce rolnej ma pora zjawiania się ostatnich przymrozków wiosennych i pierwszych jesiennych. Tyczy się to zwłaszcza obszarów nadbałtyckich. Według tych przymrozków i ich występowania gospodarz musi się orientować, kiedy może przystąpić do uprawy roślin szczególnie czułych na mróz, przeto w pierwszej linii jarzyn i okopowych. Otóż na samym Pojezierzu Pomorskim przymrozki wiosenne z reguły prawie trafiają się jeszcze w maju, a bywa że i w czerwcu, pierwsze zaś jesienne już nawet przy końcu września, a powszechnie w październiku. Jakiejś ścisłej regionalizacji pod tym względem nie ma, gdyż niezmiernie duży wpływ wywierają tu warunki miejscowe. Ogólnie tylko powiedzieć można, że ku zachodowi przymrozki wiosenne pokazują się wcześniej, bo w połowie kwietnia, zaś przymrozki jesienne później, bo dopiero przy końcu października. Ale i od tej tak ogólnej zasady nie brak wyjątków, i to jaskrawych, wywołanych właśnie owymi warunkami lokalnymi. Dość wskazać na podstawie długiego, bo 44-letniego okresu obserwacyj (1881—1925) na dwa w pobliżu siebie znajdujące się obszary: miasto Lębork z najbliższą okolicą i o kilkanaście kilometrów położone wioski, jak Skarszew, Lędziechowo, Kępa lub Gałąź. Gdy w Lęborku ostatnie przymrozki wiosenne z reguły nie zdarzają się po 15 maja, a pierwsze jesienne pokazują się dopiero około 18 października, to w owych wioskach przymrozki wiosenne, na poziomie 2 m ponad powierzchnią gleby, zdarzają się jeszcze 1 czerwca, a jesienne bywają już 30 września.

W Chojnicach ostatnie przymrozki wiosenne przypadają średnio ok. 2 maja, w Kościerzynie 5 maja, w Darłowie 24 kwietnia, w Szczecinku 29 kwietnia, w Wałczu 27 kwietnia, w Koszalinie 30 kwietnia, w Choszcznie 26 kwietnia, w Świdwinie 1 maja, w Szczecinie 16 kwietnia, w Świnoujściu 12 kwietnia, w Gryfii 19 kwietnia, a na Rugii w

Putbus 13 kwietnia. Podobnie, choć może więcej zregionalizowane, przedstawiają się dane zebrane w tym samym okresie obserwacyj, tyczące się pierwszych przymrozków jesiennych. I przy nich jednak dużą rolę grają lokalne względy terenowe. W Kościerzynie zjawiają się przymrozki 15 października, w Chojnicach 18 października, w Darłowie 26 października, w Szczecinku 21 paździer-



ka, w Wałczu 19 października, w Koszalinie 18 października, w Choszcznie 20 października, w Świdwinie 16 października, w Szczecinie 24 października, w Świnoujściu 6 listopada, w Gryfii 24 października, na Rugii w Putbus 6 listopada. Na zachodzie zatem przymrozki jesienne występują o tydzień lub dwa później niż na wschodzie kraju.

USTALANIE SIĘ PORY WIOSENNEJ. Według obserwacyj poczynionych w okresie lat 1913—1922 [19], ustalanie się wiosny na Pomorzu Zachodnim wypada w pierwszych czter-

nastu dniach maja. Notując początek kwitnienia lub pokrywania się liśćmi takich powszechnie w kraju występujących roślin, jak *Betula alba, Quercus pedunculata, Pirus communis, Pirus malus, Prunus avium, Prunus cerasus, Ribes rubrum, Syringa vulgaris* i kilku innych, widzimy, że najwcześniej rozwijają się te rośliny nad dolną Odrą, z wyjątkiem okolic położonych na lewym brzegu rzeki powyżej Szczecina, nad rzekami Wkrą i Pianą oraz w stronie Pyrzyc, Myśliborza i Choszczna. Później nieco, bo między 2 a 6 maja, dzieje się to samo na rozległym i głębokim 20 do 30 km pasie wybrzeża nad Zatoką Szczecińską aż po Koszalin i na południu kraju aż po Drawsko, Szczecinek i południe powiatu człuchowskiego. Między 6 a 10 maja ustala się wiosna na niższych piętrach Pojezierza Pomorskiego pod Świdwinem, w północnej części powiatu szczecineckiego, w północnej człuchowskiego, południowej chojnickiego, w powiatach sławieńskim i białogardzkim aż po Gryfice oraz na wybrzeżu Bałtyku od Ustki aż po ujście Piaśnicy i jezioro Żarnowieckie. Najpóźniej, bo dopiero po 10 maja, wkracza pora wiosenna na najwyższą część pojezierza, ustalając się w stronie Bobolic, Miastka, Bytowa, Kościerzyny, Kartuz i w północnej części powiatu chojnickiego. Uderza także ciekawy fakt fenologiczny, że nastawanie wiosny spóźnia się też tak bardzo na części wybrzeża, mianowicie po obydwóch stronach Darłowa.

WPŁYW WŁAŚCIWOŚCI KLIMATU POMORSKIEGO NA ROLNICTWO. Podstawowe znaczenie dla rolnictwa ma fakt, że okres właściwej pracy w polu na Pomorzu jest stosunkowo krótki. Na obszarach położonych na zachód od Odry wynosi on 6—7 miesięcy, na wysokich zaś terenach moreny końcowej zaledwie 5—6. Tylko rzadko kiedy można przystąpić do pracy wiosennej wcześniej niż przy końcu marca, a najczęściej dzieje się to dopiero w połowie kwietnia lub nawet przy końcu tego miesiąca. O szkodliwym wpływie

przymrozków wiosennych wspomnieliśmy już wyżej. Działają one fatalnie na kwitnące drzewa owocowe, jarzyny, a nawet na zasiewy zimowe. To wszystko sprawia, że Pomorze Zachodnie nie nadaje się do uprawiania wielu roślin, które by zadowolić się jeszcze mogły dość chudą glebą pomorską, nie potrafią jednak wytrzymać klimatu. Szkodliwa jest również dla zbóż na ziemiach piaskowych mała ilość opadów na wiosnę, która niekiedy jest tak nikła, że sprowadza na rolnictwo wręcz klęski. Tylko na wybrzeżu ten względny brak opadów łagodzą obfite rosy i większa zawartość wilgoci w powietrzu, dochodząca do 84%. Nieszczególnie na jakość ziarna oddziaływa także skąpe nasłonecznienie, które redukuje również zawartość mączki w kartoflach. Źle na gospodarce rolnej odbija się poza tym okoliczność, iż maksimum opadów wypada w okresie żniw. O ile mogą z nich mieć pożytek rośliny okopowe, wynagradza to niejako rolnikowi straty w zbożu, nie zawsze jednak rośliny okopowe potrafią spełnić tę rolę kompensacyjną, gdyż wczesne mrozy wielokrotnie uszkadzają nie zebrane z pól plony.

Nie lepiej też przedstawia się hodowla zwierząt. Z pastwisk zwierzęta domowe na Pomorzu przeciętnie korzystają tylko w okresie od maja do początków października. Przytoczone okoliczności charakteryzują Pomorze Zachodnie, jako warsztat rolniczy niełatwy do opanowania i stosunkowo mało się rentujący.

STEPOWE ROŚLINY PONTYJSKIE NA POMORZU. Na terenie pomorskim krzyżują się wpływy atlantyckie z subatlantyckimi, tak iż można tu mówić o przejściowości klimatycznej, która pociąga za sobą także przejściowość pod względem florystycznym. Do ściślejszego regionu atlantyckiego pod względem florystycznym należą obszary na zachodnim brzegu Odry i dość szeroki pas wybrzeża bałtyckiego, zaś do regionu subatlantyckiego (buku) właściwe

pojezierze i obszar dolnej Wisły. Kontynentalizm florystyczny wzmaga się ku wschodowi obszaru, zaznaczając się zanikiem form atlantyckich, a pojawianiem się elementów wschodnio-europejskich. Na Pomorze dociera bowiem spora ilość stepowych roślin pontyjskich, pozostałość po poprzednim, sucho-ciepłym okresie klimatycznym. Najliczniej i w typowych zespołach występują stepowe rośliny pontyjskie w okolicach Pyrzyc, Barlinka i nad jeziorem Miedwie, także i po lewym brzegu Odry na południe od Szczecina, między Świeciem a Grodziskiem. Nadto mamy je rozprószone na wyspach Wolinie i Uznamie oraz wzdłuż całego brzegu bałtyckiego aż po północne części Rugii. Rośliny pontyjskie trafiają się również pojedyńczo wśród obcych zespołów w stronie Trzebiatowa i Kołobrzegu, a gęściej około Kalisza Pomorskiego, Czaplinka, Połczyna i Świdwina. Pojedyńcze występowanie zauważone zostało także koło miejscowości Łobez i Czarnowo. Rozmieszczenie to robi wrażenie jakby dwóch szlaków penetrujących, wiodących z SE na NW, którymi rośliny pontyjskie wkraczają na Pomorze Szczecińskie, a stąd dalej na zachód. We wschodniej części kraju dotąd ich nie stwierdzono, są one dopiero nad dolną Wisłą. Główny szlak wiedzie od Santoka przez Barlinek, Pyrzyce ku Szczecinowi, poboczny zaś idzie od Krzyża przez Kalisz Pomorski, Czaplinek w kierunku Połczyna i Świdwina.

WPŁYW KLIMATU NA ZASIEDLANIE. Dzisiaj człowiek, więcej już do pokonywania przeciwności przygotowany, może w wielu razach wyzwalać się od ścisłego dostosowywania się do warunków, jakie stwarza przyroda. Ale były czasy, kiedy pod tym względem stosunki panowały inne. Nie człowiek kształtował przyrodę, ale ona rządziła jego losami, wyznaczała mu siedziby i strefy działania. Dlatego też pierwsze tereny osadnictwa ludzkiego na Pomorzu, jak o tym poucza choćby pobieżne tylko zapoznanie się z roz-

mieszczeniem wykopalisk przedhistorycznych, pokrywały się prawie całkowicie z obszarami uprzywilejowanymi klimatycznie. Na zachodzie takim obszarem była wyspa Rugia, już w okresie kamiennym tak gęsto zamieszkała, iż cała jej przestrzeń przedstawia się jakby jedno wielkie, choć przykryte ziemią, muzeum. Już to, co z niej wydobyto na wierzch i umieszczono w istotnych muzeach, wystarczą, aby Rugii przyznać rolę specjalną i jakby naczelną w dziedzinie osadnictwa nadbałtyckiego.

Podobnym obszarem, choć już nie tak bogatym w zabytki, jednak w okresie kultury kamienia wybijającym się na czoło innych, jest Ziemia Pyrzycka oraz cały pas sąsiedni, wybiegający z jednej strony daleko poza Barlinek i Strzelce Kraińskie, a z drugiej sięgający Szczecina i przekraczający tam Odrę, aby mnóstwem wykopalisk zaznaczyć się imponująco w stronie Strzałowa, Dymina, Gryfii i Rostoki. Gdy podówczas wszędzie indziej w nieprzejrzanych borach Pomorza Zachodniego, zwłaszcza zaś na wschód od Prośnicy, jest jeszcze cicho i głucho, to tu nad Płoną i Iną oraz w dolinie dolnej Odry człowiek już żyje, skupiając się w licznych zespołach, o czym świadczą setki i tysiące pozostałych do dni naszych grobów.

W okresie brązu zmienia się ten obraz o tyle, że osady ludzkie coraz gęściej pokazują się także na wschód od Prośnicy w Koszalińskim, Sławieńskim, Miastkowskim, Słupskim i Bytowskim, aby tę część kraju specjalnie już sobie upodobać w okresie żelaza. Rolę Rugii, czyli obszaru koncentrującego szczególnie wielką liczbę ludzi, spełniają wówczas strony Lęborka, aż po Wejherowo, mniej już okolice Słupska, Bytowa i Miastka. Wykopaliska ze starszego okresu żelaznego, które na Pomorzu Zaodrzańskim są wręcz rzadkie, a nieliczne na zachód od Prośnicy, wyjątkowo trzymają się Ziemi Pyrzyckiej i sąsiedniej Szczecińskiej. Widać, że te protegowane klimatycznie obszary,

zresztą na Pomorzu najurodzajniejsze, grają stale rolę przestrzeni akumulującej zaludnienie, skąd czyn i myśl ludzka promieniują na całe sąsiedztwo. Są wprawdzie momenty, gdy prymat usiłują objąć handlowy Wolin lub nadmorski Kamień, ale nie trwa to długo. Z nastaniem czasów historycznych nie innym też szlakiem, lecz tym właśnie na Pyrzyce przenikają nad Odrę zbrojne zastępy Mieszka i Bolka Chrobrego, a potem jego praprawnuka Bolesława Krzywoustego. Walka o kresy pomorskie zaczęła się wprawdzie przy nadnoteckim Nakle, ale dość szybko się wyjaśniło, iż istotna wartość Pomorza skupia się dopiero w ciepłych i urodzajnych ziemiach nadodrzańskich, na szerokich i równych stepach pyrzyckich, choszczeńskich i dobiegniewskich. Gdy przyszedł wreszcie dla Pomorza wielki dzień chrztu, Pyrzyce i w tym momencie zaznaczyły swój walor. Owa ludna i bogata osada stanowiła od początku polskiej akcji punkt oparcia dla misji apostolskiej; w r. 1124 zerwała całkowicie z pogaństwem i dostarczyła 7.000 nowo-ochrzczonych. Za przykładem Pyrzyc poszły Szczecin i Dymin, a w konsekwencji Wolin, Kamień i cała reszta obszaru nadodrzańskiego wraz z brzegiem bałtyckim aż poza Kołobrzeg.

Dzisiaj też nie jest inaczej, gdy idzie o ocenę znaczenia różnych regionów kraju. Główna wartość Pomorza tkwi nade wszystko w jego części zachodniej, do której reszta kraju jest tylko mniej lub więcej cennym dodatkiem terenowym, pomostem wiążącym ziemie nadodrzańskie z resztą Polski.

LASY

ROZMIESZCZENIE KOMPLEKSÓW LEŚNYCH I PUSZCZ. Lasy pomorskie skupiły się nade wszystko po obydwóch stronach dolnej Odry, nad dolną Iną, a następnie w dwóch pasach przechodzących przez cały kraj z ENE na WSW. W tym samym kierunku, po środku między rzeczonymi pasami, ciągnie się znowu terytorium stosunkowo w lasy ubogie, tak samo zresztą jak pomorskie brzegi Bałtyku. Uderzająco mało lasów widzimy naokoło Stargardu, Choszczna i Pyrzyc, a także koło Gryfina, Maszewa, Dobrej, Nowogardu, Płot i Gryfic aż po Trzebiatów. Owa szeroka smuga terenu o przebiegu południkowym, na dużych przestrzeniach zupełnie pozbawiona lasów, robi często wrażenie stepów, do czego niemało przyczynia się wybitnie rzadkie miejscami zasiedlenie tych stron.

Lasy nad dolną Odrą, rosnące po lewym brzegu rzeki, tworzą rozległą Puszczę Wkrzańską (Ueckermünder Heide), sięgającą na zachodzie aż po trasę kolejową, która prowadzi z Pozdawilku do Nakła (Anklam). Północno-wschodnia część Puszczy Wkrzańskiej, znajdująca się przed linią graniczną Warpno Nowe — Grodzisk, należy do Polski. W przewadze są to lasy szpilkowe, nie brak tu atoli także większych przestrzeni mieszanych, jak np. koło Jasienicy w pobliżu Polic. Jeszcze większy obszar niż Puszcza Wkrzańska przedstawiają kompleksy leśne rozciągające się po prawym brzegu dolnej Odry i dolnej Iny. Nad Iną

są to wyłącznie bory szpilkowe, natomiast koło Stepnicy i na dużej przestrzeni sąsiedniej występują obficie drzewostany mieszane, podobnie jak i na wyspie Wolin.

Wspomniany wyżej północny pas lesisty zaczyna się na wschodzie drzewostanami mieszanymi koło Wejherowa i ciągnie się aż do Prośnicy. Lasy należące do tej smugi leśnej wypełniają część powiatu lęborskiego, północ bytowskiego, południe słupskiego, południe sławieńskiego, północ miastkowskiego, środek i południe koszalińskiego i środek białogardzkiego. Pas południowy, na który znowu, w przeciwieństwie do północnego, składają się prawie wyłącznie drzewostany iglaste, rozpoczyna się Borami Tucholskimi, które przechodzą w lasy północnej części powiatu chojnickiego, te zaś w lasy powiatu człuchowskiego, zapełniając sobą jego środek i północ. Następnie spotykamy rozległe lasy nad rzeką Czarną, poboczną Gwdy, koło miejscowości Czarne (Hammerstein), dalej w zachodniej części powiatu szczecineckiego, w północnej części powiatu wałeckiego, wreszcie między Kaliszem a Człopą nad Drawą, poboczną Noteci.

CHARAKTERYSTYKA LASÓW POMORSKICH. Wszystkie te lasy prawie wszędzie na Pomorzu Zachodnim rosną albo na zandrach albo na mało urodzajnej rumoszy polodowcowej moren końcowych. Gdzie szpilkowy las dominuje bezapelacyjnie, tam już z góry można przypuszczać podłoże piaszczyste, gdzie zaś pokazują się drzewostany liściaste lub choćby tylko mieszane, tam niechybnie mamy do czynienia z glebą gliniastą albo przynajmniej gliniasto-piaszczystą.

W porównaniu do wschodnio-pruskich, lasy pomorskie przedstawiają się dziwnie ubogo, bez tego piękna przyrodzonego, którego tak wiele mieszczą w sobie np. lasy naokół Olsztyna, Jedwabna, Ostródy lub Mikołajek, jak również obszary Puszczy Rominckiej. Na Pomorzu, poza Pu-

szczą Wkrzańską, lasy robią wrażenie raczej plantacyj leśnych niż pierwotnych elementów natury. Piękniejsze nieco są bukowe, nieduże zresztą Koszalińskie Lasy Miejskie, które rosną na terenie pogarbionym do 120, a nawet do 137 m, Lasy Pobądzkie i Tychowskie (zapełniające sobą w dorzeczu górnej Prośnicy obszar zwany przez Niemców „Flachsland"), dalej rozciągające się na dokładnej prawie równinie Lasy Rosnowskie i Cewlińskie, w południowej części jednak nieco zabagnione z powodu znajdującej się tam na rzece Radewie zapory dolinnej, Lasy Wicewskie, które pokrywają rozległy płaskowyż, wznoszący się gdzieniegdzie do 106 m, Lasy Popiel na północ od Iglic, a na południe od Rześnikowa, wreszcie Lasy Warnowskie i Międzyzdrójskie na wyspie Wolin, gdzie dużo czaru dodaje brzeg morski i falisty teren z wzniesieniem ponad 100 m. Na wschodzie więcej uroku niż inne posiadają lasy koło Bytowa i Miastka. Piękne są również buczyny pod samym Szczecinem.

Najpospolitszym drzewem w lasach Pomorza Zachodniego jest sosna, następnie ze szpilkowych świerk; jodła i modrzew są już znacznie rzadsze, a najrzadszy cis (*Taxus baccata*). Z liściastych pierwsze miejsce zajmuje buk, ale i dąb w obydwóch odmianach zdarza się często, poza tym na przestrzeniach więcej mokrych spotyka się liczne brzozy, olchy i osiki. Inne drzewa, jak graby, wiązy, klony, lipy, wierzby, czereśnie (*Prunus avium*), dzikie jabłonie (*Pirus malus*), dzikie grusze (*Pirus communis*), są już znacznie rzadsze. W podszyciu, bogatym w lasach liściastych, a zwłaszcza mieszanych, częsta jest leszczyna i niektóre odmiany wierzby, także maliny, a na więcej otwartych miejscach, dzikie róże. Pospolity jest również bluszcz (*Hedera Helix*), który niekiedy oplata drzewa aż do samych wierzchołków. Z roślin drobniejszych dużo jest borówek i brusznic, a także kwiatów, zwłaszcza storczyków.

POWIERZCHNIA LEŚNA I PROCENT ZALESIENIA KRAJU. Areał leśny w dzisiejszym woj. szczecińskim obejmuje 641.500 ha, co w stosunku do całego obszaru województwa, wynoszącego 3.040.000 ha, przedstawia 21,1% powierzchni pod lasem. Niemcy przyjmowali powierzchnię leśną nieco większą (678.000 ha) i w związku z tym otrzymywali też silniejszy procent zalesienia, bo 22,8.

Obszary leśne Pomorza Zachodniego administrowane są przez dwie dyrekcje: szczecińską, do której należy 240.000 ha i „Bałtycką" w Szczecinku z 401.500 ha. Linia działowa między obydwiema dyrekcjami biegnie od Kołobrzega przez Białogard, Drawsko i Wałcz. Na południu dyrekcje pomorskie graniczą: z gorzowską na zachodzie, a z poznańską na wschodzie.

Lasy liściaste, które na Pomorzu Zaodrzańskim przeważają, obejmując aż 57%, na obszarze woj. szczecińskiego pokrywają 153.400 ha i przedstawiają nie więcej niż 22% ogólnej powierzchni leśnej kraju. Z tego wypada na:

lasy przeważnie dębowe	31.900 ha
„ „ bukowe	61.300 „
„ „ brzozowe	34.000 „
liściaste zarośla leśne	10.900 „
„ zagajniki starsze	15.300 „

Lasy szpilkowe pokrywają razem 524.700 ha, z czego przypada na:

lasy sosnowe	497.400 ha
„ modrzewiowe	255 „
„ świerkowe	24.000 „
„ jodłowe	450 „
zagajniki z drzew iglastych	2.600 „

PRODUKCJA DREWNA. Najznaczniejszych ilości drzewa, zarówno użytkowego jak i opałowego, dostarczały zawsze lasy szpilkowe. W r. 1927, w ostatnim, z którego zachowały się dokładne dane, lasy pomorskie na obszarze należącym dziś do Polski dały:

użytkowego	drzewa	dębowego	37.580 m³
„	„	bukowego i innego twardego	62.000 „
„	„	brzozowego i innego miękkiego liśc.	27.500 „
opałowego	„	dębowego	54.700 „
„	„	bukowego i innego twardego	215 350 „
„	„	brzozowego i innego mięk. liśc.	108.250 „
użytkowego	„	sosnowego i modrzewiowego	825.100 „
„	„	świerkowego i jodłowego	34.500 „
opałowego	„	sosnowego i modrzewiowego	525.250 „
„	„	świerkowego i jodłowego	27.500 „

Razem daje to potężną ilość 1.917.730 metrów przestrzennych drzewa użytkowego i opałowego, wydobywanego corocznie z lasów pomorskich, i to tylko na obszarze należącym obecnie do Polski. Ilość ta przedstawia mniej więcej 1/10 część, przeciętnie uzyskiwanej do r. 1939 na obszarze całej ówczesnej Polski i, choć jest uderzająco wysoka, ustępuje wydobyciu drewna z lasów wschodnio-pruskich, które, obejmując obszar zupełnie równy pomorskim (662.430 ha i 641.500 ha), dawały jednak do 1.400.000 metrów przestrzennych drzewa użytkowego i do 2.000.000 m³ opałowego, z czego, np. w r. 1920 same tylko lasy państwowe dały 1.507.485 m³.

Między tymi dwoma obszarami zachodzi jeszcze ta różnica, że Pomorze dostarcza stosunkowo więcej niż Prusy Wschodnie drewna bukowego i dębowego, mniej zaś świerkowego, tak ważnego dla wyrobu celulozy. Drewno sosnowe dominuje jednak tu i tam, przy czym nieporównanie lepsza jest sośnina wschodnio-pruska niż pomorska. Na obszarze zaś samego Pomorza więcej uzyskuje się dębiny, brzeziny i buczyny, a zwłaszcza tej ostatniej, w granicach szczecińskiej niż szczecineckiej dyrekcji lasów.

LUDNOŚĆ

POCHODZENIE DAWNIEJSZEJ LUDNOŚCI POMORZA

ZALUDNIENIE POMORZA W OKRESIE KAMIENNYM. Człowiek na Pomorzu zjawia się na stałe dopiero w okresie polodowcowym, choć to nie wyłącza możliwości, że także już wcześniej w międzylodowcowych okresach cieplejszych, luźne gromady ludzkie przebywały trwale na obszarach między dolną Wisłą a Łabą. Nad Bałtyk owe gromady ludzkie docierać mogły z południa Europy, gdzie współcześnie z okresem lodowym panowały lepsze warunki klimatyczne. Byłby to człowiek neandertalski z najstarszą kulturą paleolityczną. Gdy w miarę ustępowania skandynawskich lodowców, zaczynając od wschodniej Europy, stykającej się z Azją, powierzchnia obszarów polodowcowych pokrywać się zaczęła najpierw tundrą, potem trawiastymi stepami, a wreszcie lasem, na ziemie europejskie dostały się także ze wschodu nowe typy ludzkie, niosące kulturę młodszego paleolitu. Na północy byli to ludzie podobni do Eskimosów typu *Chancelade*, na stepach rasa *Cromagnon*, a w strefie lasów *Awrignac*. Z nich wszystkich ludzie rasy *Cromagnon* okazali się typem najżywotniejszym; bawili oni także nad Bałtykiem.

W średnim okresie kamiennym, trwającym mniej więcej od 8 do 5 tysiąclecia przed Chrystusem, gdy Morze Bałtyckie w swym rozwoju przechodziło fazę jeziora słodkowodnego (Ancylusowego), człowiek nad jego brzegami, sądząc z względnej obfitości archeologicznych wykopalisk,

osiadał już liczniej. Były to grupy myśliwców i rybaków, pod względem rasowym przedstawiających typ długogłowych *Cromagnon*. Potrzebne im sprzęty sporządzali z drzewa, rogu i kości, nie znali jednak jeszcze rolnictwa i chowu bydła, unikali lasów i szukali miejsc więcej otwartych.

Tymczasem lasami ku północy posuwać się zaczęła ludność krótkogłowa, która, prawdopodobnie drogą na Bałkany, przybyła z Azji. Rasowo przedstawiała ona krótkogłowy typ praalpejski i szeroką smugą poprzez kraje zachodnio-nadbałtyckie sięgnęła aż do północnych krańców Półwyspu Skandynawskiego, przetrwawszy tam do dnia dzisiejszego w miejscowym typie lapońskim. Niemieccy badacze odnoszą również do tych czasów przybycie ze wschodu nowej ludności, podobnej do typu *Cromagnon*, półkoczownniczej, hodującej renifera, a mianowicie pranordyków. Zmieszawszy się z typem *Cromagnon*, miała ona dać początek dzisiejszej rasie nordyckiej, która w okresie, kiedy Bałtyk przechodził fazę Morza Litorynowego, była nad jego brzegami już dość liczna. Niemniej jednak praalpejscy krótkogłowcy nadal utrzymywali się i wywierali wpływ na otoczenie.

LUDNOŚĆ W OKRESIE BRĄZOWYM I ŻELAZNYM. Stosunki te przetrwały nad Bałtykiem do neolitu włącznie, który na Pomorzu przypadał między latami 2.500 a 1.500 przed Chr., a zatem w czasach, gdy Włochy i Grecja przeżywały okres brązowy, Egipt organizował swoje drugie państwo, nad brzegami zaś Morza Egejskiego toczyły się opiewane przez Homera boje o szóstą już z kolei Troję. Na Pomorzu wówczas pojawiają się dopiero początki rolnictwa, a gdzieniegdzie pokazuje się kultura megalityczna, która, zdaniem Niemców, ma stwierdzać, że na te obszary, zajęte w owych czasach przez krótkogłowców, może Prafinów, dostają się nordyccy „Indogermanowie". Wynikiem skrzy-

żowania tych dwóch typów może być, w myśl opinii niemieckiej, ludność południowego wybrzeża Bałtyku, która mniej więcej do r. 500 przed Chr. przechodziła swój okres brązowy. W młodszym okresie podzieliła się ona na dwa odłamy, wschodni oraz zachodni, na który silnie oddziaływać zaczęła kultura łużycka, uważana przez Niemców za germańską, przez naszych zaś uczonych (Kostrzewski) za słowiańską. Nauka polska, wpływy germańskie działające jednak zawsze tylko obok łużyckich, widzi dopiero w okresie żelaznym. Wywierają je przebywające chwilowo na południowych wybrzeżach Bałtyku szczepy germańskie tego rodzaju, jak Burgundowie lub Wandalowie albo przy ujściu Wisły bawiący Goci, którzy, choć wzmocnieni przez Gepidów, w myśl interesujących wywodów Jana Czaplińskiego [20], zepchnięci zostali przez miejscowe plemiona słowiańskie poza Bugo-Narew, w okolice Puszczy Białowieskiej, skąd pociągnęli dalej na stepy czarnomorskie. Przymieszka rasy śródziemnomorskiej (2%—4%), występująca wśród ludności Pomorza, Wielkopolski i południowego Mazowsza, wydaje się tego potwierdzeniem. Wywody Czaplińskiego są tym słuszniejsze, że Gotowie, wbrew temu, co utrzymuje nauka niemiecka, byli przesyceni elementem śródziemnomorskim [21]. Nie bez pewnego znaczenia jednak były późniejsze najazdy skandynawskich wikingów, którzy gdzieniegdzie osiadali nawet na stałe. Mimo wszystko, germańska działalność w tych stronach miała na ogół słabe napięcie — aczkolwiek zaprzeczyć się nie da, że w języku Słowian zachodnich znajdują się pewne zapożyczenia gockie — co nie przeszkadza atoli Niemcom do wypowiadania poglądów, że ona właśnie podniosła kulturę Pomorza.

DOMIESZKI ZE WSCHODU I SŁOWIANIE. Ze Słowianami mają Niemcy na ogół duży kłopot, zresztą nie tylko z nimi, lecz również z całym antropologicznym typem wscho-

dnim, który, ich zdaniem, przybywając do Europy z Azji (z zachodniej Syberii), zjawił się tu ostatni, prawdopodobnie w okresie brązowym, na razie nad średnią Wołgą i Kamą. Typ wschodni narzucił cechy rasowe Słowianom, którzy jako grupa językowa zaczęli się wyodrębniać z zespołu indoeuropejskiego mniej więcej w 3 tysiącleciu przed Chr., znacznie później, bo dopiero w czasach historycznych, gdy za nordykami, mniejsza już o to czy germańskimi, czy słowiańskimi, opuszczającymi częściowo swoje siedziby, wnikał daleko do zachodniej Europy. Widzimy go także w sporej ilości na Pomorzu, choć również doliczono się tam aż 42,64% nordyków. W uderzająco skromnej ilości reprezentowane typy ciemnowłose (8,85%) przy wielkiej ilości jasnych dają ten efekt, że Pomorze można było uważać do niedawna za główne w Polsce centrum ludności jasnowłosej i wysokorosłej. Typy ciemne lub mieszane występują jeszcze najliczniej wzdłuż Odry, od której potem rozchodzą się w głąb Polski wzdłuż Warty i Noteci. Wreszcie na Pomorzu nie widzimy tego zjawiska, które jest pospolite już w sąsiednich obszarach Poznańskiego, mianowicie, iż ludność w miarę dojrzewania ciemnieje, zarówno co do włosów jak i co do oczu i tym samym wyodrębnia się z analogicznych stref niemieckich. Świadczy to o ukrytych u nas dążnościach brunetowych czyli o większej domieszce żywiołu ciemnego, który za młodu drzemie w stanie potencjalnym, a potem wychodzi na jaw.

W porównaniu ze wschodnim brzegiem Bałtyku, także przepełnionym elementami jasnymi, na Pomorzu nie zaznacza się charakterystyczna tam wszędzie długość tułowia przy względnej krótkości nóg, tak pospolita na obszarach, które przeszły w prawieku okres zasiedlenia przez ludy bałtyckie. Po tych czasach zostały natomiast liczne nazwy geograficzne, które przetrwały aż do naszych dni. Przede

wszystkim zatem tego pochodzenia jest nazwa Odry. Z innych, nadanych jeszcze przez Bałtów, wymienić można nazwy rzek Małopanwi, Ślezy, gór Pienin, rzeki Wiar, m. Grybowa, wsi Medyki i in. [22].

Odnosiłoby się to do pierwszego okresu dziejów Polski, tzw. okresu lechickiego, który należy pojmować jako okres współżycia i wzajemnego przenikania się dwóch kultur i dwóch pokrewnych organizmów: bałtyckiego i słowiańskiego.

LECHICI. Nazwa „lechicki" albo „leski" [23] wprowadza nas już w okres poprzedzający czasy wczesnohistoryczne. „Lechickie" mogą być wieki niedalekie urodzeniu się Chrystusa, jak również o pięćset czy sześćset lat wcześniejsze lub późniejsze. Nie ma to jednak istotnego znaczenia. Wg Szafarzyka, istotne jest to, że Słowianie, którzy mieszkali między Łabą a Odrą, na Pomorzu Nadodrzańskim aż po Prośnicę i za nią, tworzyli wraz z Kaszubami i Polakami jedną grupę plemienną i posługiwali się narzeczami blisko, a nawet ściśle ze sobą spokrewnionymi. Tę grupę plemienną odróżnił on od dwóch innych grup, także zachodnio-słowiańskich, mianowicie: czesko-słowackiej i łużyckiej.

„Lechici" na północy swymi siedzibami sięgnęli za Łabę jako Drzewianie, mieszkający w trójkącie, którego najdłuższy bok stanowiła Łaba, dwa zaś inne — linie od ujścia rzeki Alan do Łaby aż po Drömling i od tego punktu do miejscowości Blekede nad Łabą. Kraik ten, leżący koło Lüneburga i ciągle jeszcze zachowujący w znacznym stopniu etnograficzny charakter słowiański, do dnia dzisiejszego nosi nazwę *Lüneburger Wendland*. Dawniej zwano go *„Unterer und Oberer Drawehn"*, w dokumentach zaś średniowiecznych *„Drawein"*, niewątpliwie na podstawie słowiańskiej formy językowej *„Drawaina"*, dającej się prze-

tłumaczyć jako kraj lesisty. Tam to, w okolicy miejscowości Lüchow i Wustrow, resztki owych lechickich Połabian przetrwały aż do połowy w. XVIII, poczem zniknęły, pochłonięte przez napierający żywioł niemiecki. Niemal w ostatniej chwili przed zagładą znaleźli się jednak ludzie, którzy utrwalili pisemnie słownictwo i formy języka Drzewian, tak że jesteśmy dość dobrze w tym zakresie poinformowani, a w każdym razie lepiej niż w stosunku do innych, tak samo już nie żyjących dzisiaj plemion zachodnio-lechickich, jak Warnów, Wagrów, prawobrzeżnych Połabian, Smolińców i innych grup pomniejszych, zapełniających obszary sięgające na wschód po rzekę Eldę, poboczną Łaby z jej prawego brzegu i po uchodzącą do Bałtyku pod Rostoką Warnawę. Nic prawie nie wiemy także i o Obodrytach, którzy wśród tej grupy mieli zawsze rolę przodującą.

Drugą więcej na wschód wysuniętą grupę lechicką, dochodzącą do dolnej Odry, tworzyły takie ludy, jak Chyżyni, Czrezpienianie, Doleńcy, Ratarowie, Morzyczanie, Doszanie, Stodoranie, Sprewianie i Wkrzanie. Wszystkie te ludy określano zbiorową nazwą Luciców albo Weletów.

Trzeci odłam Lechitów, tzw. Ranowie lub Rojanie, siedział na Rugii, wyodrębniając się politycznie od innych, czwarty zaś, rozpadający się na dwie grupy, Pomorzan zachodnich i wschodnich, zapełniał Pomorze na wschód od dolnej Odry aż po dolną Wisłę. Zachodni Pomorzanie pod nazwą Wolinian mieszkali nad morzem i nad Zalewem Szczecińskim, więcej od nich na południe Pyrzyczanie, a jeszcze dalej na południe, w trójkącie między dolną Wartą a Odrą, Liczykawicy. Wśród wschodnich Pomorzan najbardziej skrajną grupę stanowili Słowińcy i Kaszubi, którzy stykali się już z Polakami.

JĘZYKI ZACHODNIO-SŁOWIAŃSKIE. Języki czy też narzecza trzech ostatnich odłamów lechickich są nam bardzo

mało znane, z wyjątkiem Słowińców i, rzecz prosta, Kaszubów, którzy utrzymali się do dnia dzisiejszego w liczbie ok. 150.000 dusz. Słowińcy, którzy jeszcze żyli przed kilkudziesięciu laty małymi grupkami na Pomorzu, np. w okolicy jeziora Łebskiego i na zachód od Żarnowieckiego, pod naporem niemieckim wyginęli prawie doszczętnie, język ich jednak, dzięki pracy uczonego gdańszczanina Fr. Lorentza, został należycie poznany. Aczkolwiek wysiłki jego podjęte zostały już w momencie doszczętnego wygasania ludu słowińskiego, uwieńczone zostały takim wynikiem, iż zdaniem polskiego filologa słowiańskiego T. Lehra-Spławińskiego [24], żadna gwara polska nie doczekała się podobnie gruntownego i drobiazgowego opracowania. Dość powiedzieć, że słownik gwary słowińskiej Lorentza mieści w sobie 24.000 wyrazów, z których 18.000 jest identycznych z polskimi zarówno pod względem budowy słowotwórczej jak i znaczenia.

Fakt, że odcięty od polskich wpływów, wymarły język słowiński miał taki charakter posiada ogromną wymowę. Dowodzi to, że nie tylko kaszubszczyzna, ale i inne sąsiednie pomorskie języki mogą być uznane za odrośle polszczyzny i że wszystkie one wyszły z podłoża gwarowego od prawieków stojącego bardzo blisko polszczyzny. Na tym podłożu krzyżowały się tendencje językowe polskie z niewiele od nich różniącymi się tendencjami, charakterystycznymi dla mowy dalej ku zachodowi wysuniętych plemion wschodnio-pomorskich i połabskich. W ogólnym ujęciu są to przeto jakby narzecza polszczyzny, tylko o charakterze bardziej archaicznym od innych. Nasilenie tej archaiczności wzmaga się z jednej strony w kierunku z południa na północ, a z drugiej ze wschodu na zachód. Widać, że im dalej było od obszaru polskiego, tym słabiej docierały tam polskie językowe tendencje rozwojowe. Całkiem dobrze nawet można to śledzić w rozpadającym się na 76

dialektów języku kaszubskim z jego ruchomym, a silniejszym i odmiennym od polskiego akcentem, z odróżnianiem samogłosek długich i krótkich, z brakiem spółgłosek: ć, dź, ś i ź oraz z innymi właściwościami, pozornie ów język odgradzającymi od polszczyzny, która przecież jest dla każdego Kaszuby tak zrozumiała, iż stała się automatycznie językiem kościelnym Kaszubów, a próby stworzenia z kaszubszczyzny języka literackiego nie zostały dotąd uwieńczone szczególniejszym powodzeniem. Kaszubszczyzna wytworzyła dotąd tylko literaturę gwarową.

Okoliczność, iż wszystkie te języki, począwszy od polskiego, a skończywszy na wymarłym połabskim, tworzą jedną całość, obejmowaną pojęciem językowej grupy lechickiej z odrębnościami zaostrzającymi się ku zachodowi i tym wyraźniejszymi, im dalej w tym kierunku siedziało jakieś plemię, prowadzi nas jeszcze do innych wniosków. Zwracamy mianowicie uwagę, że takie języki, jak połabski lub polski, są pochodnymi od języka „lechickiego", ten od języka zachodnio-słowiańskiego, a ten znowu od języka prasłowiańskiego. Aby zaś mogły wytworzyć się tego rodzaju podziały i różnice, potrzeba na to dwóch rzeczy, mianowicie czasu i przestrzeni izolującej. Przestrzeni — dlatego, że ona w pierwszej linii stanowi powód powstawania różnic językowych, czasu znowu dlatego, że aby omawiane różnice mogły się wyrobić, muszą przejść dziesiątki pokoleń, w których ustach prasłowiańszczyzna przeistoczyć się potrafi np. w polszczyznę lub połabszczyznę. Licząc na wiek trzy pokolenia, nie przesadzimy, gdy początek tworzenia się polszczyzny lub połabszczyzny z języka prasłowiańskiego przesuniemy o jakich lat 2.000, tj. o 60 pokoleń, czyli mniej więcej na czasy narodzenia Chrystusa. Na wytworzenie się języka lechickiego liczyć można tedy 30 pokoleń, a z niego w stopniowych etapach — polszczyzny czy połabszczyzny dalszych 30. Rozumie się, że

idzie tu tylko o jak najogólniejsze określenie czasu, a nie o rachunek w przybliżeniu nawet ścisły. Atoli pewne jest, iż mylą się ci, którzy twierdzą, że jako zachodni Słowianie pokazaliśmy się w środkowej Europie nie prędzej niż na początku średniowiecza. Przeciwnie, myśmy tu byli i być musieliśmy znacznie wcześniej, bo, siedząc aż do wielkich wędrówek ludów zmasowani w mateczniku naddnieprzańskim czy poleskim, jak twierdzą Niemcy, nie mielibyśmy ani czasu ani warunków do tworzenia tych różnic językowych, jakie się stopniowo wyrobiły. Wszak kaszubszczyzna istniała już za czasów Bolesława Chrobrego, a połabszczyzna niezawodnie jeszcze wcześniej. Przynajmniej część tych trudności, jakie towarzyszyły parciu organizującej się Polski ku Bałtykowi, Odrze i Łabie, pochodziła nie z innego źródła jak z istnienia pewnych różnic językowych między podbijającymi Polakami a podbijanymi Pomorżanami. Wszak w innej stronie formującej się Polski widzimy, że już te różnice, tak nieznaczne i powierzchowne, które cechowały gwarę mazowiecką w stosunku do języka zachodnio-polskiego, nie sprzyjały zrazu całkowitej jednolitości akcji politycznej państwa.

Wśród Słowian zachodnich nie utworzyły się żadne języki piśmienne poza kaszubszczyzną, która zresztą bardzo wcześnie weszła w krąg polskiego rozwoju językowego. Wyjątek pod tym względem stanowi tylko narzecze słowińskie. Mianowicie pastor w Smołdzinie Michał Mostnik (Pontanus), żyjący w w. XVII, wydał po słowińsku i wydrukował u Jerzego Rethego w Gdańsku katechizm słowiński, agendy chrztów i ślubów, psalmy Dawida oraz historię Męki Pańskiej. Katechizm słowiński Mostnika, który w pierwszym wydaniu wyszedł w r. 1643, doczekał się jeszcze drugiego wydania też w Gdańsku w r. 1758, a wreszcie trzeciego, dokonanego przez pastora gdańskiego Mrongowiusza w Szczecinie w r. 1828. To wszystko!

Z powyższego wynika jednak, że wśród Słowian pomorskich istniały pewne warunki rozwoju piśmiennictwa, choćby tak skromnego jak słowińskie, a po wtóre, że jeszcze na początku w. XIX Słowińcy musieli być dość liczni, skoro dla nich można było wydawać książki. Więcej na zachód położone grupy słowiańskie nigdy do tego nie doprowadziły i zginęły pod naporem niemczyzny, zostawiając ślady swojego pobytu na południowym brzegu Bałtyku tylko w bogatym zasobie nazw geograficznych oraz rozsypanych po dokumentach luźnych wyrażeniach i imionach osób.

COFANIE SIĘ I ZANIKANIE ELEMENTU SŁOWIAŃSKIEGO. Warto atoli podnieść, że w chwili bitwy pod Grunwaldem, cały obszar na wschód od Prośnicy był jeszcze słowiański, inaczej mówiąc „wendyjski". Żyła tam jeszcze szlachta wendyjska i panowało wendyjskie prawo. Rozumie się, że lud był tym bardziej wendyjski. W r. 1856 zajmowali Słowianie (Słowińcy), wg relacji bardzo sumiennego rosyjskiego badacza Hilferdinga, jeszcze połowę powiatu słupskiego, cały lęborski i cały bytowski, ale musieli już być silnie, w młodszym zwłaszcza pokoleniu, przesyceni niemczyzną, skoro polski badacz tych spraw, Parczewski, w r. 1880 ten obszar zastał zmniejszony o połowę. Na początku bieżącego wieku stopniał on wreszcie do mizernych tylko skrawków nad jeziorem Żarnowieckim i pod Bytowem, a w końcu znikł prawie doszczętnie [25]. Na przykładzie Słowińców wyraźnie widać, że oparcie, jakie słowiańskości Pomorza dawała Polska, posiadało pewne znaczenie, bo nigdzie język słowiński nie utrzymał się tak długo, jak w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów kaszubsko-polskich. Wszędzie indziej na Pomorzu germanizacja, i to całkowita, nastąpiła już znacznie wcześniej, najsilniej i niejako ostatecznie w związku z reformacją, a zatem w pierwszej połowie w. XVI. Jeżeli mimo to owi polabscy Drze-

wianie przetrwali grupami pod Hamburgiem aż do połowy w. XVIII, to chyba dlatego tylko, że siedzieli wśród mokradeł stepu lüneburskiego, który nikogo nie wabił i przedstawiał zawsze jedną z najmniej ponętnych okolic zachodnich Niemiec. Przed reformacją taką niemczącą rolę przypisać należy arcybiskupstwom w Bremie, Hamburgu i Magdeburgu. Oba pierwsze, założone w połowie w. IX, rozciągnęły swoje władztwo nad całą zachodnią słowiańszczyzną nadmorską, trzecie zaś, później nieco powołane do życia, bo w połowie w. X, częściowo także nad Pomorzem położonym na wschód od Odry. Potrzebę założenia w tych stronach biskupstwa pojął już geniusz Bolesława Chrobrego, który stworzył w r. 1000 katedrę biskupią w Kołobrzegu. Biskupstwo to jednak długo nie potrwało.

Abstrahując od Karolingów, zwłaszcza od Karola Wielkiego, który pierwszy w r. 789 najechał Słowian, mianowicie kraj Luciców, mieszkających po lewej stronie dolnej Odry, najgroźniejszymi przeciwnikami słowiańszczyzny nadbałtyckiej z czynników świeckich byli margrabiowie Billungowie, władający marchią, rozciągającą się szerokim pasem między dolną Łabą a dolną Odrą, następnie margrabiowie brandenburscy, stopniowo od Sprewy i średniej Łaby posuwający się zarówno w kierunku Meklemburga jak i Choszczna, Ziemi Wałeckiej i Drawskiej, wreszcie Zakon Niemiecki, który stosunkowo bardzo wcześnie, bo już w pierwszej połowie w. XIV, opanował prawie całą kaszubszczyznę i ziemię Słowińców z Lęborkiem i Człuchowem. Książętom szczecińskim, epigonom dawnych dynastów słowiańskich, zresztą hołdownikom Rzeszy, pozostał tylko wąski skrawek ziemi, obejmujący pobrzeże Zalewu Szczecińskiego, obszary nad dolną Odrą i kawał ziemi nad Prośnicą z Kolobrzegiem, atoli stanowiący w znacznej części stałe lenno biskupów z Kamienia, aż po Słupsk, choć tutaj granica była dość chwiejna. Równoleżnikowy pas ziemi na wschód

od Prośnicy przechodził z rąk do rąk. Około r. 1213 Światopełk ks. Pomorza Gdańskiego zdobył Ziemię Słupską, a w r. 1240 Sławieńską (Sławno), której zachodnie granice sięgały mniej więcej po Koszalin, a na południu po Miastko. Ziemia Słupska na południu obejmowała Bytów, Lębork natomiast należał już do Pomorza Gdańskiego.

Kraj był tu wówczas zupełnie jeszcze słowiański, wśród niego, jako etnograficznie obce kompleksy zaznaczały się tylko: niemiecki klasztor bukowski, osada niemiecka w Słupsku, istniejąca tam obok słowiańskiej części miasta i niemieckie miasto nadbrzeżne, posługujące się prawem lubeckim, Darłowo (Rügenwalde). Przełom w stosunkach wywołał dopiero potężny w tych stronach ród Święców, którzy sprowadzili margrabiów brandenburskich, a ogromne swoje dobra skolonizowali w znacznej części Niemcami. I choć panowanie Brandenburczyków nie trwało długo, bo już w r. 1316 spotykamy w Ziemi Słupskiej ponownie książąt Zachodniego Pomorza, niemniej jednak te zmiany, jakie w tym czasie zaszły, były duże. Przede wszystkim przestało stosunkami społecznymi rządzić prawo polskie, natomiast prymat wzięło niemieckie, znikają też urzędy polskie jak również drobna szlachta polska, zepchnięta do poziomu chłopów. Pod względem kościelnym umocniła się władza biskupów z Kamienia, żarliwych germanizatorów, a próba oddania tych ziem arcybiskupstwu gnieźnieńskiemu, podjęta przez książąt Pomorza Gdańskiego, spełzła na niczym. Długo jednak jeszcze polskość owych obszarów była żywa i wyraźna. W Słupsku widzimy Polaków burmistrzów: w r. 1590 Macieja Pałubickiego, a w r. 1622 Jerzego Pałubickiego.

W kościołach ewangelickim i katolickim, jak również w szkołach początkowych używano języka polskiego. Ostatnia konfirmacja polska odbyła się w r. 1826 w Gardnie. Katolicy przy polskości wytrwali jeszcze lat kilkadziesiąt,

ale i oni, dziesiątkowani przez silną emigrację do Ameryki i Nadrenii, pozostawiającą w kraju często tylko starców, stopniowo ulegli germanizacji. Dzieci niemczyła szkoła, a ostatecznie całego tego procesu zamieniania Słowian na Niemców dopełniała służba wojskowa.

I choć, można powiedzieć, tak jednostajnie tragiczny przebieg w swoim całokształcie mają dzieje ludności słowiańskiej na Pomorzu, jednak jeszcze w drugiej połowie w. XIV zdawało się, że potoczą się one inną zgoła koleją, mianowicie, że bodaj obszary położone na wschód od Prośnicy zdołają na stałe utrzymać się przy polskości. Podstawę do snucia takich nadziei dawało ówczesne stanowisko książąt pomorskich, zwłaszcza Kazimierza Szczecińskiego. Ten wnuk Kazimierza Wielkiego i jego domniemany spadkobierca rządził nie tylko w Słupsku, ale i w części sąsiednich ziem polskich, szlachta kaszubska zaś sprawowała niejednokrotnie ważne nawet funkcje urzędowe na pograniczu polskim. Ostatecznie jednak, jak wiemy, skończyło się to wszystko umocnieniem rodu andegaweńskiego w Polsce. Raz jeszcze potem, gdy w Słupsku panowali znowu osobni książęta, w walkach Polski z Krzyżakami, trzymali oni zarówno z Jagiełłą jak i z synem jego Kazimierzem Jagiellończykiem, w przeciwieństwie do ówczesnych książąt szczecińskich, którzy stali po stronie Zakonu.

Po drugim pokoju toruńskim (r. 1466) znaczenie żywiołu polskiego na bliższym Pomorzu Zachodnim znacznie wzrosło, szczególnie gdy Eryk książę słupski otrzymał od Kazimierza jako lenno dwie ziemie zupełnie polskie: lęborską i bytowską, skąd szlachta polska przenikała do Ziemi Słupskiej. Skutki tej infiltracji zniszczyła w dużej mierze dopiero reformacja. Ona to doprowadziła szybko do zniemczenia się warstw wyższych i do przetrzebienia polskości w miastach i na wsi, przy czym wieś opierała się dłużej niż miasta modnemu wówczas ruchowi religijnemu, niosą-

cemu w warunkach pomorskich germanizację. Ciekawe jednak jest to, że w Słupsku, owym podówczas centrum niemieckości, w w. XVI i XVII ordynowano duchownych ewangelickich dla Polski, a w skład komisji egzaminacyjnej wchodził, zdaje się, na stałe kaznodzieja kaszubski. W latach 1574-1591 na 76 kandydatów na duchownych 47 pochodziło z Polski [26]. Prócz tego mocno uderza inny szczegół: oto jeszcze w r. 1627 sejm w Szczecinie domaga się polskich kaznodziejów, co znalazło nawet swój wyraz w uchwale sejmowej.

Gdy w r. 1638 wymarli książęta pomorscy (szczecińscy), którzy drogą polskiego lenna dzierżyli dotąd Ziemię Lęborską i Bytowską, obie te krainy wróciły do Korony. Wówczas na tym małym skrawku Pomorza Zachodniego polskość się ożywiła i podniosła z poniżenia, w jakie zepchnęły ją rządy książąt szczecińskich. Niestety, trwało to wszystko bardzo krótko, bo już w r. 1657 Polska oddaje te obszary Hohenzollernom. W tym też mniej więcej czasie wielkie zmiany zachodzą i w innych stronach Pomorza. Pokój westfalski w r. 1648 przyznaje Szwecji ujścia Odry wraz ze Szczecinem, wyspę Rugię i część Pomorza ze Strzałowem i Gryfią — obszar nazywany przez Niemców Pomorzem Przednim (Vorpommern), elektor zaś brandenburski otrzymuje całe prawie Pomorze Zachodnie (Hinterpommern) wraz z ziemiami lennymi biskupów w Kamieniu. To gromadzenie ziem słowiańskich pod berłem Hohenzollernów trwało i dalej. Pokój w Sztokholmie z r. 1720, zamykający wojnę północną, oddaje im część Pomorza ze Szczecinem, wyspy Uznam i Wolin oraz część Pomorza Zaodrzańskiego (Vorpommern). Reszta jego wraz z Rugią pozostała aż do czasów napoleońskich przy Szwecji, której rządy były zresztą humanitarne i obiektywne

Pod naporem nacierającego żywiołu niemieckiego germanizowała się w pierwszej linii, niezbyt zresztą liczna, miejscowa szlachta. Niemieckie czynniki rządzące, zarówno margrabiowie brandenburscy, jak i królowie pruscy, wiedząc o tym, czynili wszystko, aby ów proces pogłębić i utrwalić. Hohenzollernowie jednali sobie szlachtę kaszubską wszystkimi możliwymi sposobami, inaczej zupełnie niż dawni rodzimi książęta szczecińscy, którzy nią poniewierali i spychali na niziny społeczne. Spośród różnych sposobów działania wymienić przede wszystkim należy założenie w r. 1769 korpusu kadetów w Słupsku, który oddał szczególniejsze usługi w niemczeniu dzieci szlachty lęborskiej i bytowskiej, podobnie jak, odnośnie szlachty południowo-pomorskiej, założona w r. 1776 szkoła kadecka w Chełmnie. Ze szkoły w Słupsku wyszedł głośny swojego czasu wielki patriota pruski generał Jan Dawid Ludwik York von Wartenberg, który pochodził z rodziny drobnej szlachty kaszubskiej Jark-Gostkowskich. Porzucił on przede wszystkim tę część nazwiska, która wskazywała na jego słowiańskie pochodzenie — „Gostkowski", a drugą zanglizował, przy czym od króla pruskiego otrzymał przydomek „von Wartenberg" i prawo używania herbu angielskiego rodu York Earl of Hardwike. Takich Yorków, nie tak sławnych jednak jak ów Jan, przerobiony potem na marszałka Yorka, wyszło z kadeckiej szkoły w Słupsku aż 13. Poza tym 10 Chamyr-Gliszczyńskich, 9 Krokowów, 10 Wrycz-Rekowskich, 16 Dziezielskich, 11 Witków-Jeżewskich i wielu innych, wszystko dzieci szlachty pomorskiej, która w ten sposób wzmacniała żywioł pruski zarówno w wojsku jak i w administracji [27]. Jak zaś gruntownie i szybko szkoła kadecka w Słupsku wrosła w otoczenie pomorskie, jako czynnik wychowawczy i przekształcający duszę narodu, świadczy choćby fakt, że gdy w momencie organizowania się Księ-

stwa Warszawskiego próbowano pozyskać część kadetów do służby w wojsku polskim, usiłowania te spotkały się z zupełnym niepowodzeniem. Kadeci słupscy woleli bez wyjątku pozostać przy pobitym królu pruskim niż przejść pod sztandary polskie. Wreszcie dla pełnej charakterystyki, jak owa szkoła kadecka zaznaczyła się w stosunkach polsko-niemieckich, oglądanych przez pryzmat czasów i wieków, przytoczyć się godzi także i to, że głośny oprawca Warszawy i jej destruktor generał E. von dem Bach-Żelewski jest w prostej linii potomkiem junkrów pruskich pochodzenia pomorskiego, którzy niegdyś zapełniali zakład nad Słupą. Prawdziwi Jańczarowie nadbałtyccy!

Słowem nacisk germanizacyjny trwający wieki uniemożliwiał na Pomorzu nie tylko jakiekolwiek okrzepnięcie tających się jeszcze tu i ówdzie śladów elementu słowiańskiego, ale niszczył także wszystkie próby egzystowania jego gdy na gruncie krajowym zjawiał się jako czynnik nowy, zdążający wyłącznie do celów gospodarczych. I ten się nie ostał. Świadectwem tego są wyniki kolonizacji Pomorza, przeprowadzonej za czasów Fryderyka II. Wśród 751 rodzin, które w latach 1748—1752 osiadły w nowych wsiach Pomorza, 88 pochodziło z Polski. W r. 1755 takich rodzin polskich, przybyłych na Pomorze w charakterze kolonistów, było już 161, poczem liczba ich wzrastała dalej. Prawie wyłącznie Polakami skolonizowane zostały wsie na pojezierzu, Smolczęcino (Schmalzenthin) i Chłopilas (Klöpperfier) w silnie pagórkowatej okolicy między Drawskiem a Polczynem, Grabęcino (Gröbenzin) koło Bytowa, Nowa Wieś (Neudorf) w bagnistej okolicy pod Bobolicami, Bismark w pow. lęborskim na północ od rzeki Łeby na obszarze, który Niemcy nazywali „Niebieskim Kraikiem", Sińczyca (Schöningswalde) w bagnistej okolicy na południowy wschód od Darłowa, Brunów Most (Heinrichshof) na północny zachód od Stargardu i Żydowo (Sydowsaue)

na południe od Szczecina nad Rgilicą, wschodnim ramieniem Odry [28].

OPÓR SŁOWIAŃSKI. Jak z powyższych rozważań wynika, na pomorskim obszarze słowiańszczyzny lechickiej długo ważyło się, kto ma być panem tej krainy, czy rodzimy żywioł słowiański, reprezentowany niemal aż do połowy w. XVII przez rodzimą dynastię książąt szczecińskich, niestety jednak całkowicie już zgermanizowaną, czy też obcy, niemiecki, wdzierający się na owe ziemie od południa, głównie przy poparciu Marchii Brandenburskiej i od północy przez działalność mieszczańsko-kupieckiej Hanzy, której skuteczna ekspansja skończyła się zresztą już w w. XV. W każdym razie szybkie niemczenie się odwiecznych i, zdawało by się, dość silnie ugruntowanych skupisk ludności słowiańskiej w Strzałowie, Gryfii, Szczecinie, Darłowie, Słupsku, Kołobrzegu, Stargardzie, a jeszcze bardziej w Rostoce, Wiszomierzu, Lubece i w kilku innych punktach Meklemburgii, dawnej krainie Luciców i Obodrytów, to głównie dzieło hanzeatów. Reszty dopełniły niemczące wpływy Kościoła, który, jeżeli gdzie to tutaj, w swoich zabiegach około pozyskania nowych terenów działalności posługiwał się mieczem intruzów niemieckich i niebywałym terorem [29]. Nie dziwmy się też wcale, że miejscowa ludność słowiańska stawiała temu wszystkiemu niekiedy rozpaczliwy opór. Szczególnie zaś celowali w tym Obodryci, którzy za napady niemieckie płacili wyprawami na ziemie niemieckie, a niekiedy i duńskie, bo i Duńczycy byli w tym czasie zawziętymi wrogami słowiańszczyzny. — Wszak to oni zburzyli sławną świątynię słowiańską w Arkonie na Rugii. Kroniki niemieckie zachowały nam pamięć wielu takich wypraw obodryckich, z których największe przypadają na lata 798, 983, 1072 i 1110. Szczególnie zaś znaczne były trzy ostatnie. Z owych dat wyczytać jednak można także i to, że walka orężna zachodnich Słowian z

ekspansywnym żywiołem niemieckim trwała przeszło dwa wieki, zanim ostatecznie między dolną Odrą i dolną Łabą szala losu zważyła się przeciwko słowiańszczyźnie, oddając najbardziej cenne, bo nadmorskie ziemie we władanie triumfującego germanizmu.

Jeżeli reszta zachodnich ziem słowiańskich, szczególnie zaś obszary polskie, nie poniosły stąd już w średniowieczu jeszcze większych szkód, to ów obrót spraw przypisać należy w dużej mierze charakterowi wybrzeża pomorskiego, zwłaszcza na jego odcinku więcej wschodnim pozwalającemu na zakładanie portów tylko przy ujściu niektórych rzek, a następnie dzięki ubóstwu samej gleby pomorskiej, nie sprzyjającej zbyt gęstemu skupianiu się ludności. Pomorze nie było też nigdy zamieszkałe przez liczne masy ludzkie i takim krajem pozostało do dzisiaj. Nie mogło ono również, jak niektóre inne okolice, przyjąć wielkich mas kolonistów niemieckich, wykazując pod tym względem pojemność mniejszą nawet od Prus Wschodnich.

Są to w najogólniejszym zarysie koleje, jakie przechodziła ludność słowiańska na Pomorzu, zanim powstała owa *tabula rasa,* którą uzyskano tam kilkadziesiąt lat temu, układając w grobach prawie że ostatnich już Kaszubów i Słowińców. Kraj stał się wówczas językowo w 100 procentach niemiecki, więcej niemiecki nawet niż Prusy Wschodnie i Śląsk, choć, mimo wszystko, pod względem etnograficznym zdradzał jeszcze bardzo mocno swoją obcą niemczyźnie przeszłość, która wyzierała nade wszystko z brzmienia nazw. Słowiańskie nazwy miejscowości, nie mówiąc już o rzekach, jeziorach, niwach, lasach lub wzgórzach, aczkolwiek silnie nieraz przekształcone, przetrwały w przytłaczającej większości aż do wybuchu ostatniej wojny. Niemcy nie mogli ich usunąć, mimo iż wszystko w tym kierunku robili; zwłaszcza duże na owym polu zabiegi podejmowały rządy hitlerowskie. Podobnie było też i z

nazwiskami ludzi, w ogromnej większości posiadającymi brzmienie słowiańskie. Uderzały tu zwłaszcza tak pospolite nazwiska z końcówką „ow", jak: Virchow, Jastrow, Krokow, Grubow, Wussow, Kosow, Rostkow itp. Właściciele ich byli niewątpliwie Niemcami, a nawet patriotami niemieckimi, często nie wiedzącymi zgoła o tym, że nazwisko, które noszą, jest słowiańskie. Ale byli i tacy, którzy tę świadomość mieli. Sławny uczony niemiecki, antropolog Virchow, wprost szczycił się słowiańskością swojego nazwiska. Hitleryzm jednak i tych ludzi zepchnął w niepamięć, wydobywając na widownię motyw nierówności rasowej, która nakazuje wszystkim, co słowiańskie, gardzić, wszystko to nienawidzić i tępić. Wśród współczesnych nam Niemców, a przynajmniej Niemców z czasu drugiej wojny światowej, sentymentaliści w rodzaju Virchowa byli nie do pomyślenia. Ustała obiektywna praca nauki, a nad wszystkim zagórował brutalny postulat zupełnej zagłady nawet wspomnień przeszłości.

do 117

PRZED DRUGĄ WOJNĄ ŚWIATOWĄ I PO WOJNIE

CYFRY OGÓLNE LUDNOŚCI PRZED R. 1939. Proces niszczenia przez Niemców na Pomorzu Zachodnim tubylczej ludności słowiańskiej albo, lepiej i ściślej się wyrażając, przeistaczania jej w niemiecką, rozpoczęty blisko tysiąc lat temu, trwał bez przerwy aż do dni naszych. W rezultacie Niemcy swój cel osiągnęli niemal całkowicie. W momencie, kiedy zaczynała się wojna, żywioł słowiański w tych stronach jakby prawie nie istniał. Pomorze stało się krajem niemieckim, tym tylko od wielu innych różnym, że rzadziej zamieszkałym, bo poniżej normy niemieckiej, która dla całej Rzeszy wynosiła 134 mieszkańców na kilometr kwadratowy. Na Pomorzu na tej przestrzeni mieszkało średnio tylko niespełna 60 osób, co przypominało stosunki w Prusach Wschodnich z ich ludnością nie gęściejszą niż 61 osób na km² lub w Brandenburgii z jej 66 mieszkańcami. Tylko Marchia Graniczna wykazywała zaludnienie jeszcze mniejsze, bo zaledwie 43 osoby na km².

W chwili ostatniego spisu niemieckiego, przeprowadzonego 17 maja 1939 r., ludność stała obszaru o powierzchni 30.114,1 km², tworzącego dziś woj. szczecińskie, wynosiła w cyfrach absolutnych 1.786.888 dusz, co na km² daje 59,3 mieszkańców. Jeżeli będziemy się orientowali wg byłych prowincyj niemieckich, jakie częściowo lub w całości weszły w skład Ziem Odzyskanych, dostaniemy wartości nieco większe. Wówczas na obszarze wynoszącym 30.985,7 km²

znajdziemy 1.848.756 mieszkańców, co na 1 km² daje średnio 59,7 dusz.

Pomorze, w stosunku do całego terytorium Ziem Odzyskanych (102.474 km²) przedstawiające 30,3% wcielonego do Polski obszaru, obejmowało 21,0% jego ludności, z dużymi różnicami terytorialnymi w jej rozmieszczeniu.

Spis z r. 1939 wykazał ludności wiejskiej 927.897 dusz, miejskiej zaś 858.991, co stanowiło 48,1% ogółu zaludnienia kraju. Gospodarstw domowych naliczono 509.795, czyli jedno wypadało na 3,4 osoby.

Gęstość zaludnienia w najrzadziej zamieszkałych powiatach do r. 1939.

Powiat	średnio mieszk. na 1 km²
Wałcz	32,4
Człuchów	32,7
Miastko	33,1
Choszczno	34,8
Drawsko	35,9
Zadzko	36,6
Słupsk	37,0
Koszalin	39,4
Kamień Pomorski	39,7
Złotów	40,0
Szczecinek	40,0

A zatem na obszarze 11 powiatów gęstość zaludnienia przedstawia typ wręcz poleski, Polesie bowiem już w r. 1931, czyli 9 lat przed uwzględnianym przez nas spisem niemieckim, wykazywało średnio 31 mieszkańców na km², a w chwili konskrypcji niemieckiej niewątpliwie dorównywało gęstością zaludnienia omawianej części Pomorza.

Najgęściejsze zaludnienie (pominąwszy miasta tzw. wydzielone, jak Szczecin, gdzie na 1 km² powierzchni znajdowało się 3.265 mieszkańców, Słupsk — 1.147,0, Stargard — 897,0, Kołobrzeg — 674,9 i Koszalin — 368,4), widzimy w powiatach Rędowa (171,9) i Uznam-Wolin (143,0), przeto zaledwie w dwóch okręgach administra-

cyjnych wiejskich, które tylko w części przeszły do Polski. Wszędzie indziej zaludnienie wahało się między 40 a 65 duszami na km², choć ta gęstość przestrzennie dla Pomorza Zachodniego nie była tak typowa, jak pierwsza z wyliczonych.

Zaludnienie w najgęściej zamieszkałych powiatach do r. 1939

Powiat	średnio mieszk. na 1 km²
Resko	41,9
Myślibórz	42,5
Kołobrzeg-Karlino	44,1
Bytów	44,2
Wkra	45,3
Pyrzyce	45,7
Białogard	46,7
Sławno	49,0
Nowogard	51,1
Gryfino	59,8
Gryfice	60,4
Chojna	65,3

W sumie obszary w granicach dzisiejszego woj. szczecińskiego z zaludnieniem nie większym niż średnio 40 mieszkańców na 1 km² za czasów niemieckich zajmowały przestrzeń 16.312,7 km², zaś z zaludnieniem między 40 a 65 dusz tylko 12.573,4 km². Reszta, tj. 1.228,0 km², przypadała na obszary najgęściej zamieszkałe (924,9 km²) i miasta wydzielone (303,1 km²).

Szczególnie rzadko zamieszkały był cały południowy wschód kraju, skąd dwiema smugami, przez Miastko-Słupsk i przez Koszalin, słabe zaludnienie dochodziło aż do samego morza. Poza tym zwracał uwagę obszar Kamienia, stanowiący jak gdyby wyspę wśród terenów gęściej zaludnionych.

STOSUNKI JĘZYKOWE PRZED R. 1939. Cała ta ludność, choć w większości z pochodzenia wcale nie niemiecka, posługiwała się jednak prawie bez wyjątku językiem dolnoniemieckim. Inaczej zatem niż w Prusiech Wschodnich,

gdzie słyszało się kilka narzeczy niemieckich, a poza tym sporo języka polskiego, na północy zaś litewskiego.

Odnośnie Pomorza tę jednolitość tym bardziej należy podziwiać, że koloniści niemieccy, przybywający na Pomorze grupami w okresie wielu setek lat, pochodzili z najrozmaitszych stron Rzeszy. Widać jednak, że w owym zlepku kolonialnym jako pierwsi i najliczniejsi wystąpili Niemcy północni z Dolnej Saksonii, i że oni stopniowo dostosowywali językowo do siebie wszystkich, którzy zjawiali się później. Niezależnie od tego procesu zespalania się językowego różnych elementów, wyrobiły się na terenie Pomorza Zachodniego okręgi dialektyczne narzecza dolnoniemieckiego. Badacz tych spraw dr Kurt Mischke [30] ustalił 9 główniejszych, nie licząc innych, zarysowujących się już mniej wyraźnie. Prócz tego poza obszarem narzecza dolnoniemieckiego zanotował on również większą wyspę językową, znajdującą się na północ od Sławna, gdzie zachowało się było do ostatnich czasów narzecze palatynackie i nie zataił lojalnie istnienia wiosek kaszubskich w Bytowskim i jednej słowińskiej na zachód od jeziora Żarnowieckiego.

Czy zaznaczył się jakikolwiek wpływ języków słowiańskich na język niemiecki na Pomorzu, nie wiemy. Należy atoli przypuszczać, że to oddziaływanie przecież istniało, skoro analogicznie w Prusiech Wschodnich zostawiło ono po sobie w tamtejszej niemczyźnie, a szczególnie w słowniku, liczne i wysoce charakterystyczne ślady. Zastanawia w każdym razie bardzo wielka rola rzeki Łeby jako ważnej granicy dialektycznej niemieckiej, potem dolnej Słupy i średniego Wieprza, a wreszcie istnienie wielkiej i znaczącej rubieży w zakresie cech dialektycznych, która prawie dokładnie z N na S przebiegała po zachodniej stronie najwyższej części środkowego pojezierza, gdzieś od Manowa pod Koszalinem po okolice na wschód od Połczyna. Może

również rezultatem pewnej serii wpływów językowych starego środowiska słowiańskiego było niezmiernie silne dialektyczne odcinanie się niemczyzny krajeńskiej, choć należącej do narzecza dolnoniemieckiego, od reszty obszaru pomorskiego, i to na całej przestrzeni od Mosiny pod Szczecinkiem, aż po Stargard i dalej po Goleniów, po drugiej zaś stronie Zalewu Szczecińskiego aż po Wkrę. I tę okoliczność wreszcie należy podnieść, że na wybrzeżu morskim na całej jego długości, bo od m. Dziwna w pobliżu Kamienia aż po ujście Słupy, był w użyciu tylko jeden dialekt, różniący się znacznie od tych, jakich używano głębiej w kraju. Prawdopodobnie tę jedność dialektyczną wyczarowało morze. Rybacy z różnych stron, jeżeli chcieli żyć, musieli się ze sobą spotykać, a te kontakty prowadziły w prostej linii do zacierania się różnic językowych.

STOSUNKI LUDNOŚCIOWE W LATACH 1945 I 1946. Dziś niemal wszystko to, co opisaliśmy, należy do przeszłości. Pobici Niemcy opuścili kraj tak tłumnie, że przez to samo zmienił się decydująco obraz narodowościowy i demograficzny, zupełnego zaś przeistoczenia stosunków dopełniło trwające przeszło od roku usuwanie z Pomorza szczątków żywiołu niemieckiego, z którym współżycie Polaków jest nie do pomyślenia i który nigdy nie zechciałby pogodzić się z polską państwowością. Należy przypuszczać, że nasze działanie, oparte na zapadłych w Poczdamie w połowie r. 1945 decyzjach armij sprzymierzonych, da nam wreszcie ten upragniony rezultat, że Pomorze przyjmie znowu szatę ziemi czysto słowiańskiej, jaką było przed setkami lat. Ilu jeszcze w kraju jest Niemców — nie łatwo określić. Podobno w chwili obejmowania przez nas w posiadanie Pomorza było ich 533.762. Dnia 1 stycznia 1946 r. na obszarze woj. szczecińskiego, lecz bez powiatów: Sławno, Słupsk, Miastko, Bytów, Człuchów i Złotów, liczono ich

331.048, zaś dnia 1 marca 1946 — 270.969. Polaków dnia 1 stycznia na tym samym obszarze miało być 253.287, zaś 1 marca 307.412.

Spis polski z dnia 14 lutego 1946 r. na całej przestrzeni dzisiejszego woj. szczecińskiego znalazł 895.743 mieszkańców, łącznie Polaków i Niemców. Tych ostatnich szczególnie wielu przetrwało dotąd we wschodnich powiatach, przyłączonych do obszaru woj. szczecińskiego z dniem 29 maja 1946 r. Dość powiedzieć, że jeszcze w sierpniu 1946 r. miało ich być np. w samym tylko powiecie słupskim aż 102.000, z których 17.000 obok 25.000 Polaków żyło w Słupsku, a 82.000 na wsi, gdzie już jednak swoje gospodarstwa potracili. Zatrzymali tylko część mieszkań, żyjąc ze stopniowej wyprzedaży zachowanego jeszcze mienia. Dziś te stosunki wyglądają niewątpliwie nieco inaczej, zważywszy, że w każdym tygodniu z terenu pomorskiego odchodziły na zachód znaczne transporty repatriowanej ludności niemieckiej.

Struktura wieku ludności w grupach polskich i niemieckich przedstawia się dość różnie. Wśród 100 osób znajdujących się w początkach r. 1946 na Pomorzu Zachodnim Polacy do lat 14 stanowili 12,7%, między 15 a 60 rokiem życia 37,8%, powyżej 60 lat 2,7%. Niemcy do 14 lat 14,9%, między 15 a 60 rokiem życia 23,7%, powyżej 60 lat 8,2%. A zatem wśród Niemców więcej było starców i dzieci, mniej zaś niż u Polaków ludzi w pełni sił do pracy. Poza tym na 100 osób było mężczyzn Polaków 30%, Polek 23,3%, Niemców 17,9% i Niemek 28,8%. Znowu zatem korzystniejsze u Polaków niż u Niemców ugrupowanie ludności wg płci.

Na 100 osób przebywających na Pomorzu mieszkało na wsi Polaków 28,5%, w mieście 24,7%, Niemców na wsi 16,8%, w mieście 30,0%. Polacy przeto na wsi byli zna-

cznie, bo blisko dwukrotnie liczniejsi niż Niemcy. Rozumie się, że są to wartości przeciętne, gdyż w poszczególnych wypadkach rzecz przedstawiała się nieraz zgoła inaczej. Dość wspomnieć choćby tylko sam Szczecin. Już w sierpniu w tym najbardziej zaludnionym mieście Pomorza na 92.000 Polaków żyło tylko 8.000 Niemców; obecnie, tj. w listopadzie 1946 r., i te wartości ustąpiły innym: Polaków jest przeszło 100.000, a Niemców chyba nie więcej niż 7.000. Niewątpliwie tak samo lub podobnie przedstawiają się stosunki w Słupsku i w innych miejscowościach. Coraz bardziej wyłącznie polski staje się także Szczecinek, dziś miasto liczące ok. 30.000 mieszkańców, Świdwin z jego 6.000 ludności polskiej, Czaplinek z 5.000 Polaków i inne miejscowości. Niektóre miasta, jak Złotów, są już dzisiaj niemal w 100% polskie.

Warunki mieszkaniowe i lokalowe na Pomorzu Zachodnim przedstawiają się stosunkowo dość dobrze, z wyjątkiem chyba miejscowości szczególnie zniszczonych, jak: Pyrzyce, Dąbie, Choszczno, Wałcz, Bobolice, Stargard lub Kołobrzeg, albo też miejscowości w połowie, a przynajmniej w najistotniejszych swych częściach, zdewastowanych w rodzaju Świdwina, w którym legło w gruzach śródmieście, Sławna, gdzie znikło stare miasto, Koszalina z również zniszczonym centrum, Jastrowia lub Słupska. Wszędzie jednak problem mieszkaniowy komplikuje ta okoliczność, że mieszkania poniemieckie w znacznej części są wieloizbowe z małą ilością kuchni, przybywającym zaś osadnikom polskim i repatriantom potrzeba raczej mniejszych, lecz z kuchniami.

Na obszarze woj. szczecińskiego w jego granicach do 29 maja 1946 r. izb mieszkalnych użytkowanych w połowie r. 1946 było 392.691, w czym zajmowanych przez Polaków 231.766, przez Niemców 111.869, a przez urzędy i

wojsko 49.056. Poza tym zdatnych do użycia znajdowało się jeszcze 62.581 izb, po przeprowadzeniu zaś potrzebnego remontu dalszych 117.600. Niezależnie zaś od tego istniało 2.489 lokali sklepowych, w czym zaraz mogących służyć 627, po remoncie 1.862.

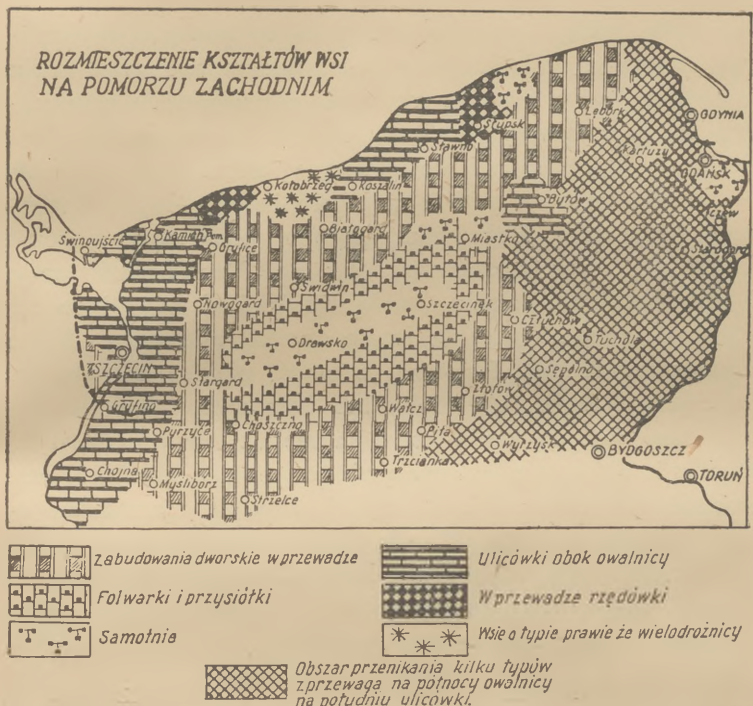
OSIEDLA WIEJSKIE I MIEJSKIE

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OSIEDLI WIEJSKICH. Kształty wsi i miast na Pomorzu nie odbiegają zbytnio od niemieckich, ale też nie naśladują ich niewolniczo. Tę pewną odrębność struktury tutejszych osiedli ludzkich uznają zresztą i sami Niemcy, jak np. Walter Geisler [31]. Stwierdza on mianowicie, że obszary na wschód od linii Szczecin-Zgorzelec, gdy idzie o formy wsi, cechuje wprawdzie występowanie tak charakterystycznej dla tych połaci byłej Rzeszy ulicówki, do której na środkowych równinach przyłącza się obficie wielodrożnica, jednak ulicówka niemiecka jest odrębna od słowiańskiej, tak samo jak słowiańska rzędówka nie jest identyczna z niemiecką szeregówką. Poza tym inne niemieckie formy tutejsze, wyszedłszy z wielodrożnicy, zdaniem Geislera, drogą przez wieś okrągłą rozwinąć się miały w formę owalnicy, która na wschód od linii Łaby i Sali wykazuje główne tereny występowania.

Te wszystkie stwierdzenia, zresztą bardzo sporne, w pierwszej linii tyczą się Pomorza, dla którego typowe są nadto samotnie i folwarki. Samotnie odnieść trzeba przeważnie do wcześniejszych nieco okresów kolonizacyjnych, formowanie się zaś luźnych folwarków najczęściej do czasów ponapoleońskich, kiedy ziemia wychodziła masowo z rąk tych, którzy nie byli w stanie podołać olbrzymim ciężarom podatkowym. Często z dwóch lub trzech posiadłości mniejszych formowano jedną, folwarczną.

Nieporównanie starsze i prawdopodobnie w znacznej części jeszcze słowiańskiego pochodzenia są przysiółki, najczęściej spotykane w sąsiedztwie lasów.

Na ogół na północy Pomorza przeważają wsie, które rozwinęły się z dworu, jako ośrodka stopniowo wytwarza-



jącego osadę, gdy na południu licznie występują skupienia ludzkie od razu formowane jako ulicówki. Owe ulicówki oskrzydlają także cały teren Pomorza od wschodu i zachodu, występując tutaj nie tylko obficiej niż gdzie indziej, ale także w możliwie jak najbardziej typowych formach. Spotykamy je jeszcze daleko na północy, jak np. wieś Benice między Kamieniem a Gołczewem, jak Sadlno

koło Trzebiatowa, jak ciągnące się kilometrami Langenhagen na wschód od Trzebiatowa w pół drogi do Kołobrzega, jak Kartlewo na północny zachód od Świdwina (Schivelbein). Dużymi ulicówkami są także takie wsie, jak Gross- i Klein Sophiental między Szczecinem a Goleniowem, Zadzko przy Dobrzanach (Jakobshagen), Ostrów na zachód od Choszczna, Radun na wschód od Choszczna i in. W ogóle pełno tych ulicówek w nisko położonych okolicach Pomorza nad Odrą, tak samo jak na wschodzie kraju w dolinie Noteci oraz na sąsiedniej wierzchowinie pojezierznej, którą docierają prawie do samego morza, słabnąc ilościowo w Bytowskim i koło Sławna. Pełno tych ulicówek — śladów znacznie późniejszej kolonizacji — koło Łobżenicy, Więcborka, Dobrzynki, Złotowa, przy czym niektóre imponują wręcz rozmiarami, jak np. Neu Grunau przy Dobrzynce lub Głomsk z wsią Königsdorf na północ od Złotowa; znaczne są także leżące opodal wsie Stare i Nowe Zakrzewo. Środek Pomorza, a zatem okolice Białogardu, Połczyna, Bobolic, Czaplinka lub Polanowa, takich kształtów osad już nie znają, co wskazuje, iż tam mieliśmy do czynienia głównie z ludnością nie przybyłą z zewnątrz, lecz pochodzenia miejscowego, choć doszczętnie zgermanizowaną. Nie ma też tego rodzaju osad na wyspie Wolin i na sąsiednim lądzie w bezpośrednim sąsiedztwie Kamienia i Gryfic (Greifenberg), a mało ich po lewej stronie Odry w pobliżu Szczecina, gdzie przeważają dwory i owalnice.

ZWIĄZEK OSIEDLI Z WARUNKAMI FIZJOGRAFICZNYMI. — Kwestia wody gruntowej i jej poziomu, na innych obszarach Polski, decydująca nieraz o kształtach i rozmiarach osad ludzkich, na Pomorzu nie posiada niemal żadnego znaczenia, gdyż woda wszędzie tu występuje w obfitości i przeważnie płytko, nie w większej głębokości niż 3,5 do 4,5 m. Poziom wód gruntowych, oscylując nieznacznie w ciągu roku między najwyższym stanem, zjawiającym się

na Pomorzu z reguły prawie w kwietniu i najniższym, przypadającym na październik lub listopad, pokazuje się głębiej w kilku tylko miejscowościach, jak w Stargardzie, Klauszewie (Klaushagen) na południe od Połczyna i w niektórych punktach na wierzchowinie pojeziernej.

Największy wpływ na strukturę i rozmiary osiedli w warunkach pomorskich wywarło zalesienie kraju. Tam, gdzie lasy przetrwały do naszych czasów, jak na wierzchowinach pojezierza, występuje prawie zawsze jako dominująca forma osiedla przysiółek. A że lasy z reguły utrzymały się na gruntach najmniej urodzajnych, stąd płynie także i ten wniosek, że przysiółki przeważają na glebach gorszych i najgorszych.

I jeszcze inna nasuwa się uwaga. Oto ludność słowiańska, przez Niemców i przez ich osadnictwo wypierana była zawsze najwcześniej z gruntów najurodzajniejszych i najłatwiej pozwalających na zagospodarowywanie się. Ponieważ zaś gleby na wierzchowinach pojezierza przedstawiają się pod tym względem możliwie najgorzej, stąd można przypuścić, że właśnie tam, a nie gdzie indziej, najdłużej zachowało się w masie pierwotne zaludnienie kraju, zwłaszcza owa drobna szlachta pomorska, która pozbawiona wpływów środowiska polskiego, przeszła ostatecznie na stronę niemiecką w w. XIV—XVI. Przysiółek przeto jako forma osiedla jest pamiątką po słowiańskich czasach; wskazują zresztą na to wybitnie słowiańskie nazwy owych przysiółków, podczas gdy niemieckie przylgnęły raczej do miast oraz do wytworów parcelacji i kolonizacji.

POCHODZENIE MIAST POMORZA ZACHODNIEGO. W stosunku do miast przyjąć można zasadę, iż prawie wszystkie rozwinęły się z osad słowiańskich, położonych przy więcej ożywionych traktach, często w sąsiedztwie ubezpieczających wód jeziornych lub bagiennych albo też większych strug wodnych. W każdym razie prawie że nie widzimy na

Pomorzu zakładania nowych zupełnie osiedli miejskich, jak to czynił Zakon Krzyżacki w Prusiech Wschodnich, w oparciu o wznoszone przez siebie obronne zamki. Można dlatego przyjąć, że zasługa umiastowienia kraju jest tu zarówno dziełem ludności tubylczej jak i przybyszów i dziś trudno wprost określić, co stworzyli Niemcy, a co sięga w przeszłość znacznie starszą. Są miasta, które układem swoich ulic, przecinających się pod kątem prostym, a zgrupowanych koncentrycznie naokół głównego placu, nie różnią się niczym od osiedli miejskich zachodnich Niemiec, Belgii lub północnej Francji, jak np. Kamień, Białogard, Koszalin, Kołobrzeg, Resko (Regenwalde), Świdwin (Schivelbein) i kilka innych, ale spotykamy też ciągle i takie, które mają całkiem odmienny charakter. Mianowicie ich ulice są albo związane w jedną całość przez główną arterię środkową, albo też swym wzajemnym układem odtwarzają kratę okienną. Niemcy przyznają, że dla Pomorza szczególnie charakterystyczna jest forma owego układu kratowego *(Gitterform)* ulic. To przyznanie ma duże znaczenie dla badacza struktury miejscowych osiedli. Okazuje się, że miasta wschodnio-niemieckie, a w naszym wypadku pomorskie, posiadają w dużym odsetku cechy odmienne niż na ziemiach staroniemieckich, cechy własne. A jeżeli wykazują to miasta, to tym bardziej wyodrębnia się wieś. A zatem *„bezüglich der Siedlungsformen ist der deutsche Osten ein Raum mit eigener Note“* — stwierdza wyraźnie Geisler [32].

Omawianych miast z odrębnym od zachodnio-niemieckiego układem ulic jest tu tak wiele, iż stanowią one przytłaczającą większość. Wskazuje to, że ci, którzy na Pomorzu budowali miasta i tworzyli życie miejskie, w małym tylko procencie byli Niemcami, a w większości dziś już doszczętnie zniemczonymi Słowianami. Nie Niemcy przeto nieśli tu z zachodu, jak twierdzą, wyższe formy współ-

życia ludzi, nauczywszy się ich zresztą od kolonów rzymskich, ale wprost przeciwnie — na obszarze pomorskim wchodzili w stworzone już, choć może jeszcze bardzo surowe ramy życia miejskiego, i tylko wypełniali je sobą, z gruntu przetwarzając zaledwie gdzieniegdzie. Powszechnie ograniczali się tylko do zmian w dziedzinie prawa. Do takich miast prasłowiańskich, przez Niemców ubranych w szaty im obce pod względem struktury, należą Kamień, Kołobrzeg, Białogard i Koszalin, gdy wielkiej reszcie miejskich osiedli, jak Połczynowi, Gryficom (Greifenberg), Płotom (Plathe), Golczewu (Gülzow), Karlinowi (Körlin), Jastrowiu (Jastrow), Wolinowi na wyspie tejże nazwy i wielu, wielu innym, mniejszym i większym nie próbowali nawet tej faktury narzucić.

PRASTARY GRÓD SŁOWIAŃSKI WOLIN. Ciekawy i wielu wspomnieniami związany z Polską jest nade wszystko Wolin. Istniał on już, zanim Polska jako zorganizowane państwo wystąpiła na widowni dziejowej, a zatem przed r. 963. Musiało to być przy tym miasto ludne i zasobne, skoro, licząc na pomoc zaodrzańskich Weletów, sprzeciwiło się tak bądź co bądź potężnemu władcy, za jakiego niewątpliwie uchodzić mógł nasz Mieszko I, gdy garnąc zachodnie ziemie słowiańskie, wybijał on Polsce przy ujściu Odry „okno" do morza. Kierowani przez nasłanego ze strony margrabiego Gerona saskiego awanturnika Wichmana, Weleci z Wolinianami pobili Mieszka, który wprawdzie utrzymał w swym władaniu południowo-zachodnią część Pomorza, ale musiał się zgodzić na opłacanie Niemcom daniny z tego tytułu. Wolin zatem wyszedł na razie obronną ręką. Nie na długo jednak, bo już cztery lata później, mianowicie w r. 967, Mieszko w oparciu o posiłki czeskie pobił zarówno Weletów jak i Wolinian i przyłączył do Polski oporne miasto wraz z całym Nadodrzańskim Pomorzem, prawdopodobnie aż po Rędowę [33].

Jednak, mimo to, jeszcze raz musiał Mieszko dobijać się o te terytoria, gdy w r. 972 do walki wystąpił sam margrabia Hodo, jeden z następców Gerona, którego Mieszko pobił wówczas w decydującej rozprawie pod Cedzyną. Miasto Wolin wraz z ziemiami sąsiednimi przy Polsce utrzymał, choć nie bez dużych ofiar, i to zdaje się nawet za zgodą cesarza Ottona. Odtąd północną granicą polskiego państwa, sięgającego do środkowego, ujściowego ramienia Odry, był brzeg Bałtyku. Jak można wnioskować ze słów głośnego regestru z kancelarii watykańskiej, odnoszącego się do dokumentu, który zaginął, a w którym Mieszko I w r. 990 złożył w ofierze swoje państwo stolicy apostolskiej, ta granica morska ciągnęła się aż do ujścia Wisły. Wspomniany regestr jako północną granicę ziem podlegających władzy Mieszka wymienia „długie morze aż do Prus". Słowa te odnosić się mogą tylko do Bałtyku, a nie, jak to chcą Niemcy, do jakiejś smugi moczarów, np. nadnoteckich.

Polska weszła w ten sposób, już w swoim zaraniu dziejowym, w skład państw bałtyckich, posiadła ważny port Wolin i tylko Dania, uprawiająca podówczas imperialistyczną politykę podbojów w basenie Bałtyku, była wroga temu stanowi rzeczy, co zresztą z licznymi przerwami trwało jeszcze długo. Duńczycy, którzy wyspę Wolin zwali Jumem lub Jomem, a miasto Wolin Jomsborgiem, często pokazywali się w tych stronach jako napastnicy i wielokrotnie musieli się dać we znaki, jak wynika z przechowanych opowieści o zburzonym przez nich nadbałtyckim grodzie Winecie, przy czym nazwa ta niewątpliwie powstała przez przekręcenia słowa Jum na: Jumne, Jumneta, Uimneta, Wimneta, Wineta [34].

WOLIN ZA CZASÓW BOLESŁAWA CHROBREGO I KRZYWOUSTEGO. Czy Wolin należał do Polski za czasów, gdy Bolesław Chrobry władał ziemiami nadbałtyckimi, nie wie-

my. Przypuszczać należy, że tak było, bo Chrobry niewątpliwie dobrze sobie zdawał sprawę z wagi Odry, nie tylko jako arterii handlowej, ale i strugi mającej wielkie znaczenie strategiczne i wszystko czynił, aby Wolin — miasto panujące nad ujściem wielkiej rzeki — utrzymać w swoim ręku. Ale wiemy i to, że nad Obodrytami i nad znaczną częścią Weletów (pod którą to nazwą trzeba rozumieć całe mrowie drobnych pomorskich ludów, mieszkających po lewym brzegu dolnej Odry) nie panował, w czym zresztą leży tragedia tych plemion i szybkie następnie pochłonięcie ich przez najazd niemiecki. W każdym razie owo władanie Chrobrego Wolinem nie musiało być dość silne, skoro nie tam, ani też w sąsiednim Kamieniu umieścił on siedzibę założonego na Pomorzu przez siebie biskupstwa, lecz w Kołobrzegu, przy ujściu Prośnicy. To również jest pewne, że chrystianizacja Pomorza przez czas dłuższy szła bardzo opornie i że omawiane obszary jeszcze sto lat po śmierci Chrobrego w wielkiej przewadze posiadały ludność pogańską. Pozyskanie Pomorza dla chrystianizmu dokonało się dopiero za Bolesława Krzywoustego, ponownego zdobywcy tego kraju. Chrystianizację przeprowadzili na miejscu Otto, biskup bamberski i utworzona w Gnieźnie drużyna misyjna. W r. 1124 przyjęła chrzest Ziemia Pyrzycka, z kolei stolica miejscowych książąt w Kamieniu, a wreszcie, choć nie bez dużego oporu, Wolin, podobnie jak i Szczecin. W tych dwóch punktach dopiero osobista interwencja Bolesława Krzywoustego oraz obietnica obniżenia podatków i danin wojennych skłoniły ludność do ustępstw. Szczecinianie pierwsi porzucili odziedziczone po przodkach wierzenia, ostatnimi zaś, którzy zerwali z pogaństwem i całym Parnasem czczonych bóstw, byli Wolinianie.

W Wolinie do dnia dzisiejszego nic nie pozostało z owych prastarych czasów poza nazwą miejscowości i dawną sło-

wiańskość osady potwierdzającym rozkładem ulic. Prócz tego z rozmieszczenia okolicznych moczarów i bagien można dziś jeszcze rozpoznać ówczesne położenie miasta na suchej niedużej wyspie, niegdyś prawie niedostępnej. To właśnie położenie osady pozwalało Wolinianom prowadzić politykę nieporównanie bardziej samodzielną niż innym okolicznym grodom, a nade wszystko, w oparciu o brzeg morski i o zakamarki ujściowych obszarów Odry, stworzyć wielkie centrum handlowe, swoimi wpływami obejmujące cały Bałtyk, a nawet dalsze zaplecze. Atoli przewodniej roli wśród miast pomorskich, którą bardzo rychło pozyskał sobie Szczecin, Wolin, głośny swymi bogactwami, nie zdobył sobie nigdy, nawet wtedy, gdy stał się stolicą biskupią, co nastąpiło bezpośrednio po przejściu jego mieszkańców na chrystianizm. W materializmie pogrążona ludność nie umiała, widocznie, ocenić tego pomyślnego dla niej faktu, a może odezwała się także struna tajonej niechęci do państwowości polskiej, jako że pierwszym biskupem wolińskim, choć nie podległym archidiecezji gnieźnieńskiej, lecz wprost samemu papieżowi, został Polak, kanonik Wojciech. Dość, że po odjeździe biskupa Ottona grupy upartych pogan zarówno w Szczecinie jak i w Wolinie próbowały unicestwić dzieło misyjne. Dopiero druga podróż biskupa w r. 1128, podjęta zrazu pod egidą cesarza Lotara, a poświęcona nawróceniu wyspy Uznam oraz niektórych okolic na lewym brzegu Odry, zmieniła radykalnie położenie i na prawym brzegu rzeki, zwłaszcza gdy z przybyciem Ottona wkroczyły na Pomorze także i wojska polskie. Wtedy, uchylając się od walki, Szczecinianie i Wolinianie pogodzili się z losem i już ostatecznie zerwali z pogaństwem. Biskupstwo pomorskie, mimo to, nie rezydowało długo w Wolinie, bo miasto wskutek najazdu Duńczyków, którzy ciągle plądrowali wybrzeża pomorskie, zostało tak silnie zniszczone, że w r. 1139 okazała się potrzeba przeniesie-

nia stolicy biskupiej do sąsiedniego Kamienia. Od tej chwili Wolin podupadał coraz bardziej i nie podniósł się już więcej do dawnego znaczenia.

DZIEJE SZCZECINA. Szczecin miał zgoła inną historię. Gdy Wolin stał u szczytu znaczenia i gromadził ogromne bogactwa, położony w głębi lądu nad Odrą Szczecin słynął raczej jako ośrodek religijny zarówno najbliższej okolicy jak i dalszych szczepów pomorskich. Główne bóstwo nazywało się tutaj Trzygłowem. Stał się też rezydencją wielkich książąt, którzy sprawowali władzę zwierzchnią nad różnymi, przez własnych książąt rządzonymi ziemiami i grodami [35]. Czasem były to także republiki miejskie; taką zrazu stanowił i sam Szczecin, podobnie jak i nadmorski Kołobrzeg.

Jako stolica wielkich książąt pomorskich, Szczecin bardzo wcześnie, bo już w r. 1133, stał się również siedzibą biskupią, przystąpiwszy poprzednio, w r. 1124, do budowy pierwszego kościoła miejscowego pod wezwaniem Św. Piotra. Ta zrazu drewniana budowla ustąpiła z czasem miejsca (pod zmienionym nieco wezwaniem Św. Piotra i Pawła) murowanej i w tej formie, jaką jej nadał wiek XV, przetrwala do naszych czasów [36].

Szczecin bardzo szybko zajął wśród miast pomorskich stanowisko podobne do tego, jakie sto kilkadziesiąt lat wcześniej zdobył sobie na Rusi nieporównanie ludniejszy od niego Kijów, macierz grodów ruskich. Wielcy książęta pomorscy, przebywający w Szczecinie, szukali oparcia zarówno przeciwko Niemcom jak i Duńczykom w Polsce, która atoli, rozpadłszy się na dzielnice, po zgonie Krzywoustego w r. 1138, dać go nie mogła. W rezultacie książę szczeciński Bogusław II był zniewolony w r. 1181 złożyć hołd cesarzowi Fryderykowi Rudobrodemu w jego obozie pod Lubeką. Od tej chwili zaczyna się germanizacja kraju,

zrazu powolna, potem coraz to wyraźniejsza. Niejako wstępem do tego było nadanie Szczecinowi w r. 1243 prawa magdeburskiego, które sprzyjało wysoce penetracji mieszczaństwa niemieckiego. Szczecin wraz z Stargardem, Kołobrzegiem, Słupskiem i Gdańskiem, należał również do związku miast hanzeatyckich. Prócz tego prowadziła przezeń wielka nadbrzeżna droga handlowa, która niezależnie od bałtyckich szlaków morskich łączyła Lubekę, Rostokę i Strzałów z Gdańskiem, Malborkiem i Królewcem, gdy druga obchodziła znowu Pomorze od południa, wiodąc z dalekiego Brügge przez Kolonię, Merseburg, Frankfurt nad Odrą do Torunia i Chełmna.

Zdawało by się, że miasto znajdujące się w takich dogodnych warunkach zacznie szybko wykazywać wielki rozwój, a zwłaszcza przyrost liczby mieszkańców. Tak jednakże nie było. Szczecin aż do początków w. XVI (r. 1523) liczył ciągle jeszcze, tak samo jak za Bolesława Krzywoustego, zaledwie 5.000 do 6.000 dusz. Zmieniał się tylko jego wygląd i przybywały mu różne urządzenia, szczególnie odnośnie portu. Wzniesiono zatem ratusz, w r. 1277 otwarto własną szkołę, a w r. 1283 zbudowano drewniany most, łączący wyspę Łasztownię z prawym brzegiem Odry, skonstruowano pierwszy dźwig, wystawiono pierwsze magazyny i spichlerze portowe, wreszcie wykończono (r. 1299) drogę do pobliskiego Dębu, który leży na trasie Szczecin-Stargard. Jeszcze wcześniej, bo za księcia Barnima (Barnislawa) I (1220—1278), rozpoczęto prace przy obwarowaniu miasta, ukończone dopiero za rządów jego wnuka Barnima III (1320—1368), który przystąpił również do budowy zamku książęcego, wykończonego ostatecznie w r. 1503 za księcia Bogusława X.

Położony na wzgórzach Szczecin, po ufortyfikowaniu go oraz po wystawieniu wspaniałego zaiste zamku książęcego,

później jeszcze rozszerzanego i ozdabianego, stał się jednym z najpiękniejszych i najważniejszych miast na wschodzie Rzeszy. Zwłaszcza zamek, olbrzymi gmach, częściowo w stylu gotyckim, a częściowo renesansowym, z ogromnym wewnętrznym podwórzem [37], nie miał współcześnie sobie równego między Łabą a Bugiem, wyjąwszy chyba Wawel, Hradczyn i Malbork. Od w. XVI miasto coraz to bardziej zaludniało się i rozbudowywało przedmieścia i port, który wprawdzie nie widział nigdy takich obrotów, jak gdański, ale na Bałtyku był z niemieckich portów po Lubece najważniejszy. Mocno na rozwoju Szczecina zaważyła dopiero wojna trzydziestoletnia, zdobycie miasta przez Szwedów [38] i późniejsze ich walki z elektorami brandenburskimi, w czasie których Fryderyk Wilhelm w r. 1679 prawie 3/4 miasta obrócił w perzynę. Łącznie z rezultatami później występujących tu epidemii miasto tak się wyludniło, że w r. 1710 liczyło tylko 6.000 dusz, a jeszcze w r. 1756 zaledwie 13.600.

Z przedmieść szczecińskich najpierwsze rozwinęły się dawne wsie rybackie na lewym brzegu rzeki, które już w r. 1319 przeszły na własność miasta. Na północ od Starego Szczecina powstało osiedle Grabów, a na południu — Pomorzany. Takich osiedli stykających się ze Szczecinem było więcej, czekały one jednak długo na wcielenie do miasta, które najpierw pozbyć się musiało swoich starych murów obronnych, pochodzących z w. XIV, a odnowionych i przerobionych w latach 1721—1735. Zburzono je w r. 1875 i Szczecin wówczas zamienił się w miasto otwarte, zachowując ze swoich fortyfikacyj tylko dwie bramy o wyglądzie, jaki posiadały w pierwszej ćwierci w. XVIII. Przedtem już do miasta wcielono Pomorzany (r. 1865), a następnie Niebuszewo, Grabów, Niemierzyn i Brodów, wreszcie w r. 1911 Pogodno i Świerczewo. Liczba mieszkańców, która w r. 1850 wynosiła 44.100 dusz, w r. 1900 podnio-

sła się do 210.000, a w r. 1939 do 273.000, przy powierzchni miasta obejmującej 8.220 ha. Nie koniec na tym. Niemcy hitlerowskie, które wszędzie chciały tworzyć coś gigantycznego, w październiku 1939 r. przyłączyły do Szczecina taką przestrzeń, że obszar miasta wzrósł od razu do 45.896 ha, a ludność jego zwiększyła się do 381.425 mieszkańców. Jest to tzw. „Wielki Szczecin", pomysł absurdalny i nie celowy, którego też pewnie nie będziemy się trzymali. Szczecin liczący w r. 1939 przed ustanowieniem hitlerowskich granic, na 1 km² powierzchni przeciętnie tylko 3.293 mieszkańców, był w porównaniu z miastami polskimi zaludniony bardzo umiarkowanie i, pominąwszy śródmieście, robił w całości ze swoimi ogromnymi przedmieściami wrażenie wielkiego ogrodu. Wielki Szczecin Hitlera redukował liczbę mieszkańców na 1 km² do 833. Dla porównania dodajemy, że Warszawa przed zburzeniem miała na 1 km² 8.337 mieszkańców, a Łódź nawet 10.292.

Port szczeciński jest najważniejszą częścią miasta, jego sercem i podstawą rozwoju. Miasto poniosło wprawdzie na skutek drugiej wojny światowej bardzo wielkie straty, wszystkie jednak zagoją się i znikną, gdy baseny i kanały portowe zatętnią nowym życiem.

MUZEA I ZBIORY SZCZECINA. Dzieła architektury, których pełno było w starym Szczecinie, przeważnie rozsypały się w gruzy. Świadczyły one o wysokim poziomie duchowym tych, co ich potrzebowali — dynastów słowiańskich, aczkolwiek zgermanizowanych. Niepowetowane straty poniosły także niektóre miejscowe księgozbiory, a nade wszystko zasobne muzea, z których Muzeum Miejskie zostało rozbite, a Regionalne ocalało wprawdzie, lecz zostało doszczętnie obrabowane. Czegoż bo nie posiadały i jak szeroki obejmowały krąg zainteresowań. Były tam zatem wielkie zbiory prehistoryczne z terenu całego Pomorza, numizmatyka,

stara broń i zbroje, zabytki odnoszące się do życia cechów w starym Szczecinie, malowana ceramika grecka, poza tym łódź wikingów czy też Słowian tutejszych [39], ogromne, setki szaf zajmujące zbiory przyrodnicze, zwłaszcza entymologiczne, na szczęście w części uratowane i przewiezione do Warszawy. Nie brakowało też wielu pierwszorzędnych okazów egzotycznych, jak ceramiki Inków, rzeźb buddyjskich i in. Wielkie to szczęście dla polskiej nauki, że z tego niesłychanego pogromu wyratowano ogromną ilość starych pergaminów i dokumentów szczecińskich. Ocalała także w przeważającej części wielka Biblioteka Miejska, licząca setki tysięcy tomów. Już dzisiaj instytucję tę ofiarni miejscowi pionierzy polskości, wysiłkiem indywidualnym, postawili na takim poziomie, iż w zupełności spełniać może swoje zadania czynnika kulturalnego.

Niewątpliwie na tych dzielnych ludzi, poza chęcią służby dla Polski, oddziałał *genius loci,* środowisko szczecińskie z jego wielkimi tradycjami kulturalnej pracy. Portowy gród Bogusławów i Barnimów przy ujściu Odry zawsze bowiem słynął, i to dużo wcześniej niż sąsiedni Berlin, jako poważne centrum twórczej myśli. Sekundowały mu w tym, według możności i dwa inne miasta pomorskie: Strzałów (Stralsund) i Gryfia (Greifswald), położone na północny zachód, nad cieśniną morską oddzielającą ląd stały od wyspy Rugii. Więcej na zachód leżąca Roztoka wiązała się już silniej z Lubeką i Hamburgiem. Szczecin mieścił też jedno z najstarszych towarzystw naukowych w Europie. Z opóźnieniem tylko posiadł pierwszą szkołę świecką, założoną przez magistrat dopiero w r. 1469 i drukarnię (miejską), która zaczęła działać w r. 1579, czyli z górą sześćdziesiąt lat po krakowskich. Nie dziwmy się temu jednak, bo za ostatnich Jagiellonów kroczyliśmy na czele postępu i kultury duchowej Europy.

POLSKOŚĆ SZCZECINA PRZED R. 1939 I OBECNIE. Zachodzi pytanie, jak się przedstawiała polskość Szczecina, i to nie w owych odległych czasach, gdy wszystko tu przepojone było duchem i kolorytem słowiańskim, ale wówczas, gdy Niemcy, przynajmniej pozornie, przerwali już doszczętnie wszelkie związki ludzi żyjących z tymi sprzed prawieków. Oto niewątpliwie polski żywioł Szczecina przedstawiał się bardzo słabo, i to zarówno pod względem liczebności jak i składu socjalnego. Niewiele też na zmianę rzeczonych stosunków wpłynęło powołanie do życia wnet po podpisaniu traktatu wersalskiego polskiej placówki konsularnej. Żywioł polski był nad Odrą wprawdzie liczebnie mocniejszy niż np. w Królewcu i oceniać go trzeba mniej więcej na 6.000 dusz, co w stosunku do prawie 300.000 (273.000) mieszkańców Szczecina stanowiło 2%, ale przeważnie składał się tylko z robotników i drobnych rzemieślników. Polacy, zorganizowani w pięciu miejscowych towarzystwach pod przewodnictwem kilkudziesięciu aktywnych i ofiarnych działaczy, nie doznawali znikąd pomocy. Nie mógł udzielić jej wiele rząd polski, a jeszcze mniej myślał o tym Kościół rzymsko-katolicki. Dość powiedzieć, że dla pobożnych Polaków odprawiały się w ciągu roku zaledwie 3 nabożeństwa z kazaniem polskim w kościele przy ulicy Bogurodzicy. Szkoła polska istniała tylko jedna i działać mogła wyłącznie w godzinach popołudniowych. Gromadziła też ona przeciętnie zaledwie 35 dzieci.

Całe to wątłe życie duchowe kolonii polskiej przerwało się gwałtownie i brutalnie w czerwcu 1939 r., kiedy Gestapo wywiozło ostatniego polskiego nauczyciela, zasłużonego Kaszubę Omiecińskiego, do Oranienburga, gdzie zginął on śmiercią męczeńską jak tylu innych Polaków, równocześnie zaś drugiego czołowego działacza, Stanisława Borkowskiego, prezesa Polskiego Towarzystwa Szkolnego,

sądy niemieckie skazały na 15 lat więzienia [40]. Gromadka ludu polskiego na terenie Szczecina została teraz bez przewodników. Na skutek tego częściowo tylko dotrwała do momentu wkroczenia zwycięskich wojsk radzieckich, za którymi niemal od razu weszły do miasta także i cywilne grupy polskie, biorące Szczecin w posiadanie Rzeczypospolitej. Dnia 30 kwietnia 1945 r. na wieży olbrzymiego gmachu rządowego (*Regierungsgebäude*) zawisła flaga polska, a dnia 4 maja przybyli tam już w liczbie 350, pierwsi osadnicy z Wielkopolski, za którymi zjawiła się wnet i druga grupa, złożona z 1.000 ludzi. W tych warunkach zdawało się, że Szczecin szybko zmieni swe oblicze, tym bardziej, iż Niemcy zupełnie prawie miasto opuścili. Niestety, stało się inaczej! Między 16 a 19 maja, Polacy w liczbie około 4.500 dusz musieli wyjść ze Szczecina, a chorągiew polska została ściągnięta z wieży budynku rządowego. Polski zarząd miejski przeniósł się do Koszalina, do Szczecina zaś napłynęli znowu Niemcy, którym udało się nawet stworzyć własną administrację miejską. Nie powiodła się także i druga próba utrzymania w zubożałym tymczasem Szczecinie polskiego zarządu miejskiego, przedsięwzięta dn. 9 czerwca przez tę samą grupę koszalińską, za którą pociągnęli tam raz jeszcze polscy osadnicy. Dnia 19 czerwca nastąpił nowy *exodus* polskiego zarządu, a opiekę nad polskimi osadnikami szczecińskimi objął miejscowy Komitet Pomocy Polakom pod kierunkiem Alfonsa Kaczmarka. Powodzenie towarzyszyło dopiero trzeciej próbie ustalenia się polskiego zarządu miejskiego, która nastąpiła 4 lipca. Wówczas do Szczecina powróciły także polskie wojska, polska administracja i polska szkoła. Uchwały poczdamskie z początkowych dni sierpnia sprawę tę postawiły jeszcze wyraźniej i konkretniej, po czym Niemcy musieli oddać miasto w polskie ręce. Dnia 4 października otrzymał Szczecin nowe tereny na zachodzie, jako powiat welecki

(1.122 km²) i od tej chwili rośnie ilość jego polskich mieszkańców. Wg stanu z dnia 20 września 1945 r. liczył on 20.150 zarejestrowanych dusz polskich i 60.293 Niemców, w czym 13.209 dzieci do lat 14 i 11.245 osób w wieku ponad lat 60. W pierwszych dniach marca 1946 r. liczba polskich mieszkańców Szczecina zwiększyła się do przeszło 34.200, a liczba Niemców odpowiednio spadła. Od jesieni 1946 r. liczba mieszkańców Szczecina przekracza 100.000, a od końca grudnia 1946 — 120.000.

ŻYCIE GOSPODARCZE

wojennych. Dostateczną pobudką do takiego działania jest zresztą fakt, iż dzisiejsze Pomorze żyje przecież ciągle jeszcze na ruinach gospodarczych Pomorza sprzed r. 1945. Obraz, jaki mamy zamiar nakreślić, może będzie nawet bardzo ogólnikowy, ale przedstawienie go jest konieczne, gdyż oglądając go uplastycznimy sobie drogę, którą teraz winniśmy kroczyć, aby zniszczone barbarzyńsko obszary znowu ożyły i podjęły wszystkie możliwości gospodarczego rozwoju, zarówno w zakresie rolnictwa jak i przemysłu.

Pomorze było przede wszystkim krajem rolniczym, dlatego też w pierwszej linii interesować nas musi jego struktura rolna. Ona stanowiła źródło mnóstwa lokalnych zjawisk społecznych, na niej też, jak na fundamencie, opierało się całe życie ekonomiczne kraju. Jeżeli na Pomorzu było ono odmienne nieco niż w innych stronach Ziem Odzyskanych, nie mówiąc już o Polsce jako całości, przypisać to należy właśnie nie czemu innemu, jak głównie pomorskiej strukturze rolnej.

Na obszarze dzisiejszego woj. szczecińskiego znajdowały się, wg danych spisu niemieckiego z dnia 17 maja 1939 r., 103.642 gospodarstwa rolne i leśne o łącznej powierzchni 2.792.599 ha.

Struktura gospodarstw rolnych przed r. 1945.

Rozmiar gosp. w ha	Ilość gospodarstw	Powierzchnia w ha
0,5 — 5	33.582	66.023
5 — 10	18.645	140.646
10 20	28.930	416.215
20 — 100	19.961	692.676
powyżej 100	2.524	1.447.039

Największą liczbę stanowiły gospodarstwa wielkochłopskie o rozmiarach od 10 do 100 ha, bo razem aż 47,2% wszystkich. Średnich gospodarstw od 5 do 10 ha było 18,0%, a drobnych od 0,5 do 5 ha, 32,4%.

Poza tym uderzała na Pomorzu jeszcze spora ilość drobnych działek, do 0,5 ha powierzchni, których w granicach dzisiejszego województwa było 144.024. Zajmowały one obszar 20.229 ha.

Najmniej licznie, choć stosunkowo w ilości 4 razy większej niż w Polsce, występowały gospodarstwa wielkie, o rozmiarach ponad 100 ha. Było ich zaledwie 2½ tysiąca, zajmowały jednak obszar 1.447.039 ha, czyli aż 52,9% całej powierzchni rolnej i leśnej kraju. Średnia powierzchnia gospodarstw tej grupy wynosiła na Pomorzu Zachodnim 585,2 ha, gdy wielkochłopskich w grupie od 10 do 20 ha — 14,4 ha, w grupie zaś od 20 do 100 ha — 34,7 ha. Gospodarstwa mniejsze, z grupy 5 do 10 ha, miały średnio 7,5 ha powierzchni, a drobne, od 0,5 do 5 ha, 2 ha.

Przy tego rodzaju strukturze agrarnej życie gospodarcze Pomorza Zachodniego toczyło się jakby na marginesie życia i dążeń dwóch warstw: obszarniczej, zwanej tu junkierską, i wielkochłopskiej. Razem władały one obszarem wynoszącym 2.585.930 ha, czyli 92,6% całej powierzchni rolniczo-leśnej kraju. Reszta, będącej tu jednak większością ludności wiejskiej, reprezentująca bez zawodowych robotników rolnych, ok. 52.000 rodzin, cisnęła się na małym stosunkowo skrawku 207.000 ha.

Tak oto aż do r. 1945 wyglądała osławiona niemiecka sprawiedliwość społeczna. W Polsce wprawdzie, owych gospodarstw drobnych było stosunkowo jeszcze więcej niż na Pomorzu Zachodnim (64,6% w stosunku do 32,4%), ale stosunki polskie tym właśnie różniły się od niemieckich, że u nas brakło fizycznie ziemi na lepsze wyposażenie przeciętnego chłopa, tam zaś tej ziemi istniał nadmiar, a mimo to w większości wypadków chłop pozostawał bez ziemi albo ratował się ucieczką poza granice kraju. Warstwy siedzące szeroko na swych dobrach nie miały wcale ochoty

oddawać cośkolwiek z posiadanej roli, a dla licznych bezrolnych i małorolnych upatrywały „przestrzeń życiową", ów w terminologii niemieckiej głośny *„Lebensraum"*, u sąsiadów, choćby za cenę ich biologicznego wytępienia.

REGIONALNE ROZMIESZCZENIE WARSZTATÓW ROLNYCH. Na 100 ha powierzchni ogólnej kraju na użytki rolne wypada: na Pomorzu Zaodrzańskim 72,5%, w dolinie Odry 65,2%, w regencji koszalińskiej 57,5%, średnio na całym Pomorzu Zachodnim 62,6%.

Rozmieszczenie znowu procentowe owych użytków, ujętych w formy warsztatów rolnych wg ich wielkości, przedstawia się w sposób następujący:

Rozmieszczenie typów gospodarstw na Pomorzu Zachodnim (w % %)

Pow. gosp. w ha	Na Pom. Zaodrz	W dolinie Odry	W regencji koszalin.	Na Pom. Zach w ogóle
poniżej 5	4,1	6,0	6,7	6,0
5 — 20	10,6	23,2	30,3	24,3
20 — 100	14,8	24,4	17,3	19,9
powyżej 100	70,5	46,4	45,7	49,8
	100,0	100,0	100,0	100,0

Jest rzeczą niewątpliwą, że taki, a nie inny podział ziemi zasadniczy ma wpływ na produkcję rolną.

WPŁYW STRUKTURY ROLNEJ NA GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA. Dla zilustrowania agrarnych stosunków pomorskich damy jeszcze kilka przykładów ich układu w pojedyńczych powiatach.

Weźmy powiat pyrzycki. Układ był tam tego rodzaju: 7 majątków o obszarze ponad 1.000 ha każdy, 31 od 500 do 1.000 ha, 36 od 200—500 ha, 34 od 100—200 ha, 90 od 50—100 ha, 510 od 20—50 ha, 486 od 10—20 ha, 481 od 5—10 ha i 5.270 gospodarstw małych poniżej

5 ha. Nic dziwnego zatem, że przy tego rodzaju podziale ziemi powiat ten, najurodzajniejszy ze wszystkich na Pomorzu Zachodnim, posiadał w r. 1939 tylko 47.752 mieszkańców, czyli na 1 km² zaledwie 45,7 osób.

Powiat słupski: wprawdzie tylko 1 majątek o obszarze ponad 1.000 ha, ale za to 52 od 500—1.000 ha, 96 od 200—500 ha, 29 od 100—200 ha, 27 od 50—100 ha, 316 od 20—50 ha, 1.613 od 10—20 ha, 2.005 od 5—10 ha i 9.498 gospodarstw małych poniżej 5 ha. Rezultat taki, że w ogromnym powiecie, mającym 2.226,4 km² powierzchni, znajdowało się 82.287 mieszkańców, czyli na 1 km² 37 osób.

Powiat gryficki (Greifenberg): jeden majątek ponad 1.000 ha, 14 od 500—1.000 ha, 22 od 200—500 ha, 29 od 100 do 200 ha, 81 od 50—100 ha, 427 od 20—50 ha, 631 od 10—20 ha, 729 od 5—10 ha i 3.265 gospodarstw małych poniżej 5 ha. Lepsza przeto była struktura rolna i natychmiastowym jej skutkiem było blisko dwa razy gęściejsze zaludnienie niż w powiecie słupskim, gdyż 60,4 osób na 1 km².

Powiat szczecinecki (Neu Stettin): 5 majątków ponad 1.000 ha, 20 od 500—1.000 ha, 48 od 200—500 ha, 78 od 100—200 ha, 121 od 50—100 ha, 729 od 20—50 ha, 1.652 od 10—20 ha, 1.642 od 5—10 ha, i 3.480 gospodarstw poniżej 5 ha. Rezultat: na 1 km² 40 osób.

Wzięliśmy pod uwagę powiaty przeciętne co do gęstości zaludnienia i struktury rolnej. Zostawiliśmy na uboczu takie, jak człuchowski z 32,7 mieszkańcami na 1 km², wałecki z 32,4, miastkowski z 33,1 i podobne. Takie było Pomorze Zachodnie jako warsztat pracy rolnej — kraj plantacyj i najemnej pracy rolnej, bo rzecz prosta, że tego rodzaju struktura rolna opierała się na najemnych siłach pracowniczych. Kraj poza tym na ogromnych obszarach zmeliorowany i zelektryfikowany, wyposażony w liczne

środki transportu oraz świetnie związany komunikacyjnie z Rzeszą. Produkcja rolna stała tu wysoko, już choćby tylko dlatego, że było komu i gdzie sprzedawać wygospodarowane płody. Wszak Pomorze posiadało 60 miast, a niektóre z nich dość uprzemysłowione, nie mówiąc już o Szczecinie i okolicy.

GŁÓWNE UPRAWY. Na Pomorzu uderzała pewna monotonia upraw i produkcji, większa nawet tutaj niż w Prusiech Wschodnich. Uprawiano cztery główne gatunki zbóż: żyto, pszenicę, jęczmień i owies, następnie ziemniaki, buraki cukrowe i zwykłe, nieco roślin pastewnych i oleistych. To wszystko! Darmo natomiast szukało by się okiem jakiegoś poletka hreczki lub prosa, lnu lub konopi, grochu lub soczewicy. Może nawet gdzieś one były, ale rozmieszczone tak rzadko i w tak skromnych rozmiarach, iż dla obserwującego krajobraz pozostawały niedostrzegalne. W pewnych tylko stronach, jak np. koło Szczecina, mile zwracały uwagę liczne sady.

Rozmieszczenie upraw za czasów niemieckich, dostosowane głównie do jakości gleby, bo klimatyczne względy grają tu już rolę mniejszą, pozwala wyróżnić regiony następujące: a) żyta i ziemniaków, b) żyta, owsa i ziemniaków, c) pszenicy, jęczmienia i ziemniaków, d) buraków cukrowych, pszenicy i ziemniaków. Rozumie się, że gdy idzie o żyto, ziemniaki, a poniekąd i owies, to są one uprawiane wszędzie jako rośliny naczelne, z tym, że w pewnych regionach ustępują mniej lub więcej silnie innym uprawom, w niektórych stronach całkiem nie stosowanym albo stosowanym w bardzo tylko szczupłych rozmiarach. Stąd też możliwe jest wprowadzanie pojęcia regionu, ale względność jego jest oczywista. Chodzi po prostu o podkreślenie większej lub mniejszej częstotliwości, czy też nasilenia pewnych upraw.

Jakość gleby uwidacznia się najlepiej w rozmieszczeniu uprawy pszenicy. Zajmuje ona grunty najcięższe, a przy tym zawierające najwięcej humusu i wapna. Pszenica unika wyraźnie gleb ubogich, piaszczystych i nadmiernie suchych. Główne centrum jej uprawy znajduje się na południowym zachodzie kraju, w pobliżu miasta Pyrzyc

i jeziora Miedwie, a także po obydwóch brzegach rzeki Płony. W kierunku południowym przechodzi obszar pszeniczny do sąsiednich powiatów, myśliborskiego i chojeńskiego, a po części i do strzeleckiego. Na północ sięga po górną Inę, na zachód zaś po okolice Gryfina nad Odrą, którą zresztą przekracza i zjawia się po prawym brzegu wielkiego, szeroko zabagnionego rowu odpływowego Rędowy oraz na całej przestrzeni naokół Szczecina. Tu

gdzieniegdzie grunty znajdujące się pod uprawą pszenicy zajmują aż do 25% wszystkich użytków rolnych. Tak wyglądają uprawy aż po południową krawędź Puszczy Wkrzańskiej (Ueckermünder Heide), od której na zachód na przestrzeniach Pomorza Przedniego (Vorpommern) łącznie z wyspą Rugią znowu wszędzie na lepszych ziemiach widzimy pszenicę, zwłaszcza spotykamy jej wiele na glinach koło Ducherowa. W przeciwieństwie do tych okolic, więcej spiętrzone moreny denne Pomorza na całej przestrzeni od Stargardu aż po Bytów i dalej aż po Wisłę prawie nie posiadają uprawy pszenicy. Niewątpliwie jest to również związane z pogarszaniem się w tych stronach warunków klimatycznych. One to sprawiają, że rośliny okopowe, poprzedzające w płodozmianie pszenicę, nie mogą być tak wcześnie, jak to być powinno, sprzątnięte z pola i stąd brak czasu, aby rolę przygotować pod zasiew oziminy, a pszenica jara nie zapewnia dostatecznie obfitych zbiorów. W rezultacie na częstsze łany pszeniczne natrafiamy dopiero w pasie wybrzeżnym, na ciężkich glinach koło Kołobrzega, Koszalina, Darłowa i Słupska, gdzie pszenica zajmuje ok. 10% powierzchni użytków rolnych, o ile lokalnie przez odwodnienie umiano dać sobie radę z nieprzepuszczalnością gliniastego podłoża. W innych stronach piachy dolinne, moreny końcowe i zandry są za ubogie dla tak wybrednego zboża, jakim jest pszenica. Jeżeli w okolicach na południe od Szczecinka, pod Lotyniem istniała za czasów niemieckich uprawa pszenicy, to dlatego, że miejscowe zandry ustąpiły w tych stronach urodzajnej morenie dennej.

Główne obszary uprawy pszenicy odpowiadają dość ściśle najważniejszym terenom uprawy j ę c z m i e n i a. Można jednak zauważyć, że choć jęczmień lubi te same prawie warunki glebowe, jakie sprzyjają pszenicy, niemniej jednak wcale bujne łany jęczmienne pokrywają także gliniaste

piaski oraz niektóre części moren spiętrzonych. Dlatego na całej przestrzeni Pomorza rozmieszczenie upraw jęczmienia jest dość jednostajne. Jęczmień nie pokazuje się tylko na szczerych piaskach, a zwłaszcza na czystych zandrach.

Uprawa buraków cukrowych ograniczona jest wyłącznie do zachodniej, zaodrzańskiej części kraju, a w przedodrzańskiej tylko do okolic koło Pyrzyc i nad jeziorem Miedwie, gdzie spotykamy łany pszeniczne. Poza tym pewne znaczenie ma burak cukrowy w pasie mniej więcej 10 km szerokości ciągnącym się po obydwóch brzegach dolnej Regi. Natomiast na obszarze pszenicznym nadmorskim, między Kołobrzegiem a Słupskiem, za czasów niemieckich buraka cukrowego nie uprawiano głównie dlatego, iż w tych stronach nie ma ani jednego zakładu przerabiającego ów surowiec, a transport jego na dalsze odległości, przy braku śródlądowych dróg wodnych i wysokości kolejowych taryf niemieckich, nie opłacał się. Inny powód zaniechania uprawy buraka na gruntach nadmorskich, pozwalających jednak na produkcję pszenicy, leży i w tym, że dużo ich jeszcze nie zostało uwolnionych od nadmiaru wilgoci, gromadzącej się na bardzo nieprzepuszczalnym podłożu gliniastym.

Odmienne jest rozmieszczenie upraw innej grupy roślin, mianowicie: żyta, owsa i kartofli. W zestawieniu z poprzednimi żyto, stawiające glebie i klimatowi znacznie mniejsze wymagania, zajmuje obszar nieporównanie większy niż pszenica, a tylko tam cofa się nieco pod względem areału upraw, gdzie na dobrych gruntach musi walczyć z roślinami więcej rentującymi się. Widzimy to koło Pyrzyc i na zachód od Koszalina, gdzie przepływa rzeka Radew, poboczna Prośnicy, jak również koło Darłowa i Słupska.

Za czasów niemieckich z ogólnej powierzchni gruntów uprawnych na Pomorzu Zachodnim żyto zajmowało 21,75%,

przy czym nie cofało się ani przed zandrami, ani nawet przed morenami wysokimi, o ile te formacje terenowe nie były pokryte lasami lub łąkami. Szkodliwego wpływu na zasiewy żyta nie wywoływał także niedostatek wilgoci, jeszcze wyraźniej, surowy miejscowy klimat. Wprost przeciwnie, zauważono wielką odporność tego zboża wobec niskich temperatur zimowych i zjawiającą się wcześnie zdolność kiełkowania przy temperaturze o 1° do 2°C niższej niż u innych zbóż. Największe skupienie upraw żyta zaznacza się na prawym brzegu Iny, na północny zachód od jeziora Miedwie i na prawym brzegu dolnej Odry w stronie Kamienia. Poza tym pola z łanami żyta wypełniają obficie szczególnie trzy powiaty leżące na wierzchowinie pojeziernej, mianowicie stargardzki, drawski i szczecinecki.

Owies zajmuje na Pomorzu Zachodnim ok. 14% wszystkich gruntów uprawnych. Poletka owsiane są prawie tak samo równomiernie rozmieszczone na powierzchni całego kraju, jak obszary z żytem, przy czym uprawie owsa dogadzają przede wszystkim strony obfitujące w wilgoć. Stąd na zandrach, na których żyto może jeszcze dobrze rosnąć, uprawa owsa nie daje wielkich rezultatów. Widoczne to jest na granicy powiatu drawskiego, koło Złocieńca (Falkenburg), aż po miejscowość Zgniły Zdrój (Gr. Linichen), w południowej części powiatu szczecineckiego i na południowy wschód od Bytowa. Na ogół owies, z racji stosunkowo większej ilości względnej wilgotności powietrza, obficiej zjawia się na zachodnim niż na wschodnim brzegu Odry, na wzniesieniach niż na niżej położonych obszarach, co nie przeszkadza jednak temu, że na północny zachód od linii Goleniów - Płoty - Polanów - Darłowo ustępuje w ogóle uprawom roślin cenniejszych. Pod względem glebowym obszary uprawy owsa pokrywają się z rozprzestrzenieniem dobrych gleb leśnych, umiarkowanie lub mało zbielicowanych, o podłożu gliniasto - piaskowym lub gliniastym.

Ziemniaki są na Pomorzu najbardziej rozpowszechnioną rośliną okopową, przy czym w części kraju leżącej na zachód od Odry i w szerokim pasie wybrzeżnym aż po rzekę Wieprz nie zajmują więcej niż 10% pól uprawnych, inaczej niż na przestrzeniach między rzekami Łebą a Łupawą, gdzie uprawa ich osiąga maksimum, stanowiąc aż 30% wszystkich upraw. Zandry również dogadzają całkiem dobrze kulturze ziemniaka, wskutek czego wraz z żytem i owsem charakteryzuje on najbardziej powierzchnię uprawną kraju. Uprawa jego cofa się tylko wyraźnie na gruntach nieprzepuszczalnych.

Z innych roślin uprawianych na Pomorzu na wymienienie zasługuje tytoń, który nad Odrą i Rędową zajmował do wojny 0,1% pól uprawnych. Pewne znaczenie posiadała także uprawa rzepaku i rzepiku, a wyjątkowo także tu i ówdzie roślin dostarczających włókna. Ze strączkowych tylko groch spotykany był na Pomorzu Zaodrzańskim, z okopowych zaś, obok ziemniaka, pospolita była wszędzie brukiew, tak dobrze znana z obozów pracy i innych, urządzanych w czasie wojny dla męczonych w Niemczech Polaków, normalnie zaś służąca głównie do żywienia inwentarza.

Z roślin pastewnych, zajmujących na Pomorzu Zachodnim razem ok. 10,2% wszystkich użytków rolnych, najważniejsza jest koniczyna. Mniej już znaczy saradela, a jeszcze mniej lucerna, która, trwając kilka lat z rzędu na gruncie, wyłącza pewne jego części spod normalnego płodozmianu. Koniczyna, najwybredniejsza ze wszystkich roślin pastewnych, najsilniej występuje w pasie przymorskim, gdy znowu saradela, znosząca łatwo właściwości klimatu więcej kontynentalnego, cechuje wysoko położone okolice Miastka, Bobolic, Świdwina i Drawska.

OGÓLNE UWAGI O PRODUKCJI ROŚLINNEJ. Zachodnio-pomorskiemu rolnictwu nie nadawała jednak nigdy cha-

rakteru uprawa roślin pastewnych lub ściśle przemysłowych, lecz produkcja zbóż i ziemniaków. Znajdujący się pod uprawą tych roślin areał ulegał wprawdzie wahaniom i w niektórych latach zwiększał się nieco, aby w innych ulec znowu pewnej redukcji, na ogół jednak była to wartość prawie niezmienna. Na Pomorzu Zachodnim zauważyć się tylko dawało, jak zresztą i w całej Polsce, pewne stopniowe cofanie się uprawy żyta na korzyść pszenicy, co znowu nie miało odpowiednika w cofaniu się uprawy ziemniaka na korzyść buraka. Zwiększanie się na Pomorzu Zachodnim areału upraw pszenicy, a wraz z tym także i jęczmienia, miało miejsce szczególnie w latach 1931 i 1932. Nastąpiło ono na niekorzyść żyta i owsa, z okopowych zaś — buraka, który cofnął się, i to wcale silnie, bo o 1/3 areału dotychczasowej uprawy, pod wpływem międzynarodowych umów w zakresie produkcji cukru. Wszak lata 1931 i 1932 były okresem głębokiego kryzysu gospodarczego, który przechodziła cała prawie Europa wskutek zakrojonych na miarę ogólnoświatową zaburzeń stosunków wymiany produktów, zarówno fabrycznych jak i rolnych. Wyjątkowo pozycja ziemniaka była zawsze niezachwiana i nie ulegała żadnym prawie fluktuacjom. Na plonach jego odbijały się i odbijają tylko lata klimatycznie gorsze lub lepsze, suchsze lub wilgotniejsze.

O wysokim poziomie przedwojennego rolnictwa na Pomorzu Zachodnim świadczy m. in. ilość zużywanych nawozów, zwłaszcza sztucznych. Na obszarze od Odry po Wisłę i od Bałtyku po Noteć zużywano sztuczne nawozy w ilości przedstawiającej równowartość 50.000 t czystego azotu i 80.000 t czystego potasu. Odpowiednie też do tych wkładów były rezultaty, jakie dawało rolnictwo. Sięgnijmy np. do bardzo przeciętnego r. 1932. Oto wówczas ozimej pszenicy z 1 ha zbierano na Pomorzu Zachodnim 23,0 q, żyta 17,9 q, jęczmienia 21,8 q, owsa 19,9 q, ziemniaków

164,2 q, buraków 266,9 q, siana 41,0 q. Tylko w Bytowskim i Szczecineckim wyniki były słabsze; żyta np. zbierano tam średnio tylko 12,9 q.

Przeciętny zbiór czterech głównych zbóż (żyta, pszenicy, jęczmienia i owsa) wynosił na Pomorzu Zachodnim w r. 1936 — 20,6 q/ha, gdy w Poznańskim i na Śląsku 15 q, w woj. warszawskim, pomorskim, lubelskim i kieleckim od 12 do 14 q, w wołyńskim, stanisławowskim, tarnopolskim, lwowskim i krakowskim od 10 do 12 q, wreszcie w województwach północno-wschodnich poniżej 10 q, przy czym uderzają niezmiernie ubogie zbiory w Wileńszczyźnie, gdzie z 1 ha sprzątano średnio tylko 6,2 q. Przeciętny zbiór pszenicy dla całej Polski w latach 1932—1936 wynosił z 1 ha — 11,2 q, żyta 10,9 q, jęczmienia 12,0 q, a owsa 10,6 q. Ziemniaków w tym czasie zbierano u nas średnio 114 q.

Charakter rolniczy ziemi pomorskiej podkreślają jeszcze lepiej niż podane wyżej cyfry dla Pomorza i te, które dla porównania przytoczyliśmy odnośnie Polski, plony przeliczone na głowę mieszkańca. Oto w latach trzydziestych bieżącego wieku zbierano w kilogramach na 1 mieszkańca prowincji:

pszenicy w dolinie Odry 80,2, we wschodniej zaś części Pomorza (regencji koszalińskiej) 40,5;
żyta w dolinie Odry 357,1, we wschodniej części 490,1;
ziemniaków w dolinie Odry 1 833, we wschodniej części 2.946;

na 1 mieszkańca wsi:

pszenicy w dolinie Odry 185,0, we wschodniej części Pomorza (regencji koszalińskiej) 62,1;
żyta w dolinie Odry 824,4, we wschodniej części Pomorza (regencji koszalińskiej) 752,1;
ziemniaków w dolinie Odry 4.231, we wschodniej części Pomorza (regencji koszalińskiej) 4.523.

Jak widać z powyższych cyfr, ku wschodowi wzrastało potężnie znaczenie uprawy żyta i ziemniaków, a równo-

cześnie silnie zmniejszała się waga uprawy pszenicy. W ogóle nadwyżki żywnościowe, które z Pomorza Zachodniego, po ustaleniu się normalnej gospodarki, mogłyby być kierowane do innych dzielnic Polski, pochodzić mogą głównie z produkcji żyta i ziemniaków. Duża część ziemniaków użyta też być może na przeróbkę przemysłową albo do żywienia inwentarza; do wybuchu ostatniej wojny 39,1 % zbiorów służyła właśnie temu celowi. Podobnie było także z nadwyżkami owsa i jęczmienia.

HODOWLA ZWIERZĄT DOMOWYCH. Poprawa stosunków w zakresie hodowli zwierząt domowych dokonała się w ciągu w. XIX, poczem, ustabilizowawszy się na pewnym poziomie, nie wykazywała zbyt ostrych zmian lub cofnięć. Na ogół postępy hodowli w zestawieniu z tym, co było w początkach w. XIX, a co podawały zestawienia statystyczne w momencie wybuchu drugiej wojny światowej, najbardziej są jaskrawe odnośnie wschodniej części kraju. W regencji koszalińskiej liczba świń, która w r. 1816 nie przenosiła tam 38.000 sztuk, w latach tuż przed drugą wojną światową osiągnęła poziom 610.000. Podobnie, choć nie tak gwałtownie, w związku z zarzuceniem gospodarki pastwiskowej i przejściem do intensywnej hodowli stajennej, podniosła się także ilość pogłowia bydła rogatego. Mniej już imponuje przyrost liczby koni, a całkiem niepomyślnie kształtuje się progresja pogłowia owiec. Gdy w r. 1873 tylko na obszarze regencji koszalińskiej, szczecińskiej i strzałowskiej liczono 3.219.000 sztuk, to w r. 1928 na tymże obszarze nie było ich więcej niż 525.000, a tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej nawet jeszcze mniej. W przybliżeniu dawało to 17 sztuk na 1 km² powierzchni kraju.

Obsada zwierząt domowych na 100 ha użytków rolnych w latach 1934—1938 przedstawiała się na różnych terenach Pomorza Zachodniego następująco:

Obsada inwentarza żywego w latach 1934—1938
(sztuk na 100 ha użytków rolnych)

Wyszczególnienie	konie	bydło rog	owce	świnie
dolina Odry (reg. szczecińska)	13,6	46,1	44,1	44,6
regencja koszalińska	13,0	41,8	52,8	50,4

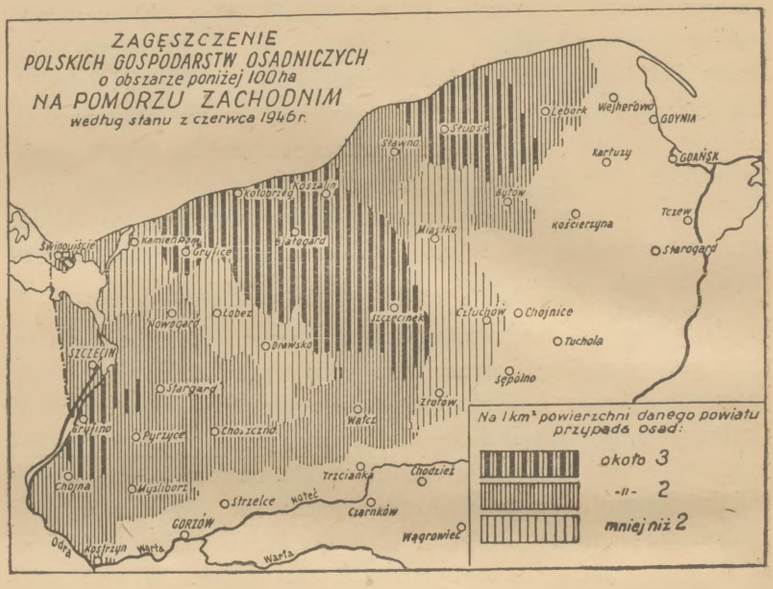
Większych zatem różnic regionalnych brak. Niemniej jednak dawały się wyodrębnić pewne obszary o silniejszej i słabszej hodowli zwierzęcej. Dla bydła rogatego takie obszary intensywniejszej hodowli rozciągały się na północ od górnego biegu rzeki Iny, naokół jeziora Miedwie i nad rzeką Płoną, tudzież wszędzie nad dolną Odrą. Zawsze najmniej bydła wykazywały wysoko spiętrzające się obszary pojezierza, które znowu posiadały większe skupienia owiec. Występowały one także liczniej na południowy wschód od jeziora Miedwie. Świnie w największym zagęszczeniu zjawiały się w pasie wybrzeżnym od Kołobrzega przez Koszalin po Sławno, co związane było z istnieniem w tych stronach drobnych gospodarstw chłopskich. W ogóle gospodarstwa najmniejsze, o powierzchni do 2 ha, tak samo zresztą jak i w sąsiedniej Polsce, hodowały nierogacizny najwięcej, również jeszcze dużo gospodarstwa od 5 do 20 ha, natomiast znikomo mało największe, ponad 1.000 ha, których było w kraju 42. Z owcami miała się rzecz wprost przeciwnie. W majątkach od 200 do 1.000 ha, których na Pomorzu naliczono 1.794 (łącznie z regencją strzałowską), znajdowała się więcej niż połowa całego owczego pogłowia, tj. 484.000 sztuk. Krowy skupiały się głównie w niedużych warsztatach rolnych wielkości 5 do 20 ha (167.000 sztuk), choć wcale liczne były jeszcze i w majątkach od 20 do 100 ha (102.000 sztuk). Podobnie przedstawiała się sprawa z końmi, których większą ilość wykazywały poza tym jeszcze majątki od 200 do 1.000 ha.

PO ZNISZCZENIU WOJENNYM. Wojna przyniosła gospodarstwu Pomorza Zachodniego tak głębokie, a pełne grozy zmiany i zniszczenia, że porównać je można tylko do tych, jakie występują w związku z katastrofami gwałtownego trzęsienia ziemi lub gigantycznej powodzi. Ale w gruncie rzeczy i to porównanie chybia. To, co przyniosła wojna Pomorzu i wszystkim, zwłaszcza słowiańskim krajom, zdeptanym butami żołdaków hitlerowskich, daje obraz raczej jakiegoś powszechnego, systematycznego i złośliwego, niestety jednak, jakże bardzo skutecznego wysiłku destrukcji, zmierzającego do tego, aby człowiek, który ponownie te ziemie obejmie w posiadanie, nic nie otrzymał z pracy poprzednika. Jeżeli przeto, mimo wszystko, przetrwało cośkolwiek, to z pewnością wbrew woli prowadzącego wojnę, głównie zaś dlatego, że zabrakło mu czasu i sił do niszczenia. Innych alternatyw i motywów nie było.

Przy tego rodzaju psychicznym nastawieniu beligerenta pierwszy cios spaść musiał na rolnictwo. Zniszczono tedy narzędzia pracy i zapasy, pogłowie zwierząt i prowadzone kultury, a gdzie tylko się dało, przy pomocy ognia i dynamitu — także ludzkie siedziby. Na rozkaz z góry człowiek tłumnie opuszczał ziemię pomorską. Wyszło z niej ponad 70% stałej ludności. Została garść pariasów, dzieci i starców, mało już przydatnych do pracy. W tych warunkach od razu przerwał się normalny cykl zajęć rolnych i przybywający kolonista polski stanął przed mnóstwem najrozmaitszego rodzaju trudności, których pokonywanie stwarzało jedno nie kończące się pasmo udręki. Kraj zaroił się poza tym od opryszków i rabusiów, rozmnożyły się plagi w rodzaju myszy i chorób zwierzęcych, a nad wszystkim zaciążyła zmora niepewności jutra. Jednak szczęśliwie przebyliśmy pierwszy rok straszliwej próby. Chłop polski, jak wszędzie tak i tutaj, niesłychanie prędko zaczął „wrastać w ziemię“ i okazywać niebywałą zaradność. Bez-

spornie rolnictwo polskie na Pomorzu wygląda w tej chwili jeszcze bardzo słabo, najważniejsze jest jednak to, że już istnieje. Polski pług, w literalnym tego słowa znaczeniu, bo przywieziony często jeszcze „zza Buga", orze już role Zachodniego Pomorza i orać ich będzie coraz to więcej.

Wskutek niedostatecznego wyposażenia w siłę roboczą i narzędzia pracy, widzimy w początkach naszej akcji kolo-



nizacyjnej nie dość zadawalające wyniki pracy na roli. Tak np. do kwietnia 1946 r. zorano 205.344 ha, zostawało zaś do zorania 770.836 ha; obsiano 140.368 ha, zostawało do obsiania 835.812 ha. Rozumie się, że część tej zaległej pracy wykonano później, atoli w r. 1946 dużo ziemi leżało jeszcze ugorem, jak np. cała prawie przestrzeń między Szczecinem a Świdwinem, w przeciwieństwie znowu do tego, co widziało się pod Koszalinem, albo choćby między Świdwinem a Białogardem, gdzie spotykało się przynajmniej

sporo bydła, wypasającego zarastające roślinnością pola. Szczególnie dobrze, jak na stosunki pomorskie w r. 1946, uprawione były okolice Słupska, zwłaszcza zaś przestrzeń między Słupskiem a Ustką. Zbiory przedstawiały się wszędzie dość skromnie. W powiecie nowogardzkim, na ogół urodzajnym, z 1 ha sprzątano w r. 1946 tylko 6,5 q ziarna, czyli mniej więcej 1/3 część tego, co przed wojną, przy czym atoli niemało do obniżenia się ilości plonu w tym roku przyczyniły się długotrwałe deszcze i niezmiernie rozmnożone polne myszy.

Z majątków o powierzchni ponad 100 ha, których na Pomorzu Zachodnim (w granicach do 29 maja 1946 r.) w dniu 1 lutego 1946 r. znajdowało się 1.660, część (602) o łącznym obszarze 235.152 ha była zarządzana przez urzędy cywilne, część, mianowicie 485 obiektów o obszarze 221.240 ha, nie objęto w ogóle w zarząd, a część, reprezentująca 573 obiekty o obszarze 248.191 ha, znajdowała się w administracji wojska.

Dziś jeszcze dostatku na Pomorzu Zachodnim nie ma, a na wsi pomorskiej mniej go może nawet niż w mieście, ale to niewątpliwie resztki stanu przejściowego. Gdy wzmoże się produkcja, przy doskonałej strukturze ludności, która się już zarysowuje, dobrobyt podniesie się rychło i osiągnie poziom bardzo znaczny. Rzecz charakterystyczna, że ceny na Pomorzu Zachodnim, poza Szczecinem, już obecnie nie są wyższe niż gdzie indziej w Polsce, a w każdym razie nie mają tendencji do szczególniejszego wzrastania. Dotyczy to zarówno cen żyta jak tłuszczu, mimo iż wielkie jego ilości zabierają do Rzeszy repatriowani Niemcy.

STAN INWENTARZA ŻYWEGO I MARTWEGO. Najważniejszym brakiem w gospodarce rolnej dzisiejszego Pomorza Zachodniego jest brak zwierząt, szczególnie siły pociągo-

wej. W kwietniu r. 1946 na obszarze Pomorza Zachodniego w granicach, jakie ono posiadało do 29 maja 1946 r., było zaledwie 28.960 koni, a i obecnie nie ma ich więcej niż 65.000, podczas gdy za czasów niemieckich pracowało tu 165.000 zwierząt. Niektóre okolice, jak np. wyspy Wolin i Uznam, pierwszą partię koni w liczbie 150 sztuk otrzymały dopiero przy końcu sierpnia 1946 r. Były to konie szwedzkie i duńskie, może za ciężkie na lekkie tamtejsze ziemie. Dodać też należy, że nie wszystkie konie, które docierają do Pomorza Zachodniego, udaje się tam utrzymać; spora ich część ginie od nagminnie panującej w wielu stronach nosacizny. W samym tylko powiecie nowogardzkim w lecie 1946 r. zastrzelono 120 chorych koni.

Bydła rogatego wiosną 1946 r. znajdowało się 36.000 sztuk, łącznie zaś z buhajami, wołami i jałówkami 44.000, gdy za czasów niemieckich stan bydła przekraczał 700.000 sztuk. Rzecz godna zanotowania, że i z trzodą chlewną zrazu też nie było lepiej, bo naliczono jej tylko 22.000. Na tym jednak odcinku hodowli postęp jest najwidoczniejszy. Przypuszczać należy, że świń znajduje się już ponad 130.000 sztuk, przede wszystkim prosiaków, nabywanych łatwo i stosunkowo tanio na targach tygodniowych, gdy ceny koni i bydła rogatego, zwłaszcza lepszego, osiągają zawrotne poziomy, niedostępne dla kolonisty repatrianta, który, nie mając co sprzedać, przeważnie jest także pozbawiony gotówki. Rozumie się, że ilość 130.000 wieprzów w stosunku do tego, co tu było za czasów przedwojennych, kiedy pogłowie nierogacizny osiągało liczbę 1.100.000 sztuk, ciągle jeszcze jest bardzo mała, bezsprzecznie jednak postęp istnieje. Gorzej jest tylko z owcami. Wiosną 1946 r. liczono ich na Pomorzu Zachodnim 18.100 sztuk, gdy przed wojną liczba owiec przekraczała 350.000. Przypuszczać jednak należy, że i tutaj zachodzą zmiany korzystne, i że pogłowie owcze powoli wzrasta. Przy końcu drugiego pół-

rocza r. 1946 przyrost wynosił 8% stanu czerwcowego tego roku. Stosunkowo duży jest przybytek ptactwa domowego, szczególnie kur.

Niedostatek pociągowej siły zwierzęcej częściowo bodaj mogłyby zastąpić traktory. Wiosną 1946 r. nie działało ich jednak więcej niż 405 sztuk, zresztą były to maszyny dość już zużyte, skoro prawie drugie tyle, bo aż 363, znajdowało się w remoncie. Poza tym ilość ich była zgoła nie wystarczająca. Dla orientacji nadmienimy, że do należytego obsłużenia terenu Ziem Odzyskanych potrzeba ich 12 do 15 tysięcy, a zatem na Pomorzu Zachodnim 2.400 do 3.000 sztuk.

Na razie niepomyślnie przedstawia się również sprawa narzędzi rolniczych, aż do bron włącznie. Razem na obszarze Pomorza Zachodniego (w granicach do 29 maja 1946 r.) było ich wiosną r. 1946 — 9,218 sztuk, gdy za czasów niemieckich rolnictwo, nie licząc mniejszych narzędzi, miało do dyspozycji 4.221 kieratów, 4.398 różnych motorów, 8.771 wialni, 6.337 dużych młocarek i 8.996 grabiarek. Obecnie z tego zasobnego inwentarza zostały tylko skromne resztki.

ZAKOŃCZENIE. Rolnictwo wszędzie, a zatem i na Pomorzu, to praca wybitnie długofalowa, stąd też jego rezultatów nie sposób mierzyć okresami jednorocznymi lub dwuletnimi. Rolnictwo w wysokim stopniu zależne jest od zjawisk klimatycznych i od należytego zapoznania się gospodarującego człowieka z glebą. Dlatego nic nie pomoże najlepsza nawet wola rolnika, dopóki nie pozna on warunków przyrodzonych danego środowiska. Przy uprawie będzie popełniał on liczne błędy, nie będzie wiedział, kiedy się spieszyć, a kiedy być cierpliwym, kiedy ziemię zorać głęboko, kiedy zaś płytko, jak dobrać odpowiedni nawóz

lub w ogóle postarać się o niego. To wszystko wywiera wpływ na wyniki pracy na roli, a zatem i na Pomorzu, i tylko długoletnie doświadczenie, gromadzone często całymi generacjami, potrafi rolnikowi wskazać pewną i skuteczną drogę postępowania.

PRZEMYSŁ

PODSTAWY SUROWCOWE I WARUNKI OGÓLNE. Działalność przemysłowa na pewnym terytorium może mieć charakter albo akcji wysoce podstawowej oraz wyjściowej dla wszelkich dalszych, albo też tylko dodatkowej, niejako uzupełniającej to, co człowiek wytwarza w innych dziedzinach swej pracy. Na Pomorzu Zachodnim owe sprawy do wybuchu ostatniej wojny nie miały zdecydowanego oblicza, bo choć niewątpliwie istniały tam niektóre przemysły wielkie, mimo to Pomorze trudno było nazywać krajem przemysłowym. Tak było za czasów niemieckich i prawdopodobnie pozostanie tak i obecnie. Przyczyną tego jest nade wszystko bardzo wąska podstawa surowcowa obszaru. Wprawdzie poprawia ją nieco niezmiernie korzystne położenie kraju, mianowicie posiadanie brzegu morskiego i wielkiej żeglownej rzeki, ale i te okoliczności wystarczyć nie potrafią, aby kraj pokrył się całym szeregiem zakładów wytwórczych i przetwórczych oraz aby pozyskał fizjologiczne cechy obszaru przemysłowego.

Podstawa surowcowa daje na miejscu warunki do powstania trzech tylko przemysłów w wielkim stylu, tj. materiałów budowlanych, przemysłu drzewnego i spożywczego. Położenie przynajmniej części Pomorza Zachodniego nad wielką rzeką i nad zatoką morską, umożliwiającą wchodzenie statków w głąb lądu, do tej grupy dorzuca jeszcze, jako czwarty, przemysł hutniczy, oparty na spro-

wadzanej rudzie żelaznej i na sprowadzanym węglu. Ale to jest wszystko, gdy idzie o podstawowe, tzw. kluczowe przemysły.

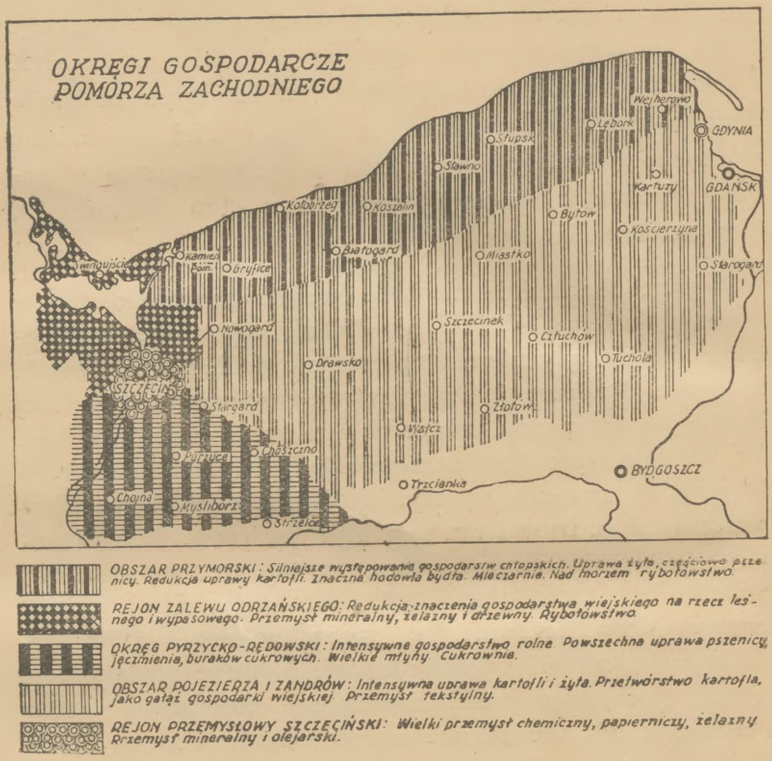
Pomorze stanowiło kraj nade wszystko rolniczy, w którym aż 51% ludności zajęciami swoimi było związanych z rolą, jednak dzięki głównie Szczecinowi i jego produkcji przetwórczej tworzyło również ważny obszar przemysłowy. Poza tym przemysł istniał jeszcze w wielu innych miejscowościach. Razem pracowało w przemyśle 23% pomorskiej ludności zarobkowo czynnej, czyli znacznie więcej niż w Polsce powersalskiej.

Niektóre gałęzie przemysłu, zwłaszcza w Szczecinie i jego okolicy, miały za sobą długą linię rozwojową; wytwórczość ich była duża, o znakomitym poziomie gatunkowym. Dość wspomnieć szczecińskie papiernictwo, wytwórnie celulozy, sztucznego jedwabiu, sztucznych nawozów, cementu, wyrobów szamotowych, cukrownie, olejarnie, rafinerie, browary, a wreszcie huty żelazne i fabryki wyrobów metalowych, doki okrętowe i inne tego rodzaju zakłady, aby ocenić wagę nadodrzańskiego ośrodka przemysłowego, który na całym obszarze „niemieckiego Wschodu", poza Górnym Śląskiem i Wrocławiem, nie miał sobie równego. Wprawdzie prowincja pomorska produkowała przemysłowo znacznie mniej, jednak wpływała silnie na ogólny charakter kraju, a nade wszystko uzupełniała wytwórczość stołecznego Szczecina. Nie mówimy przy tym o takich zakładach, jak młyny, mleczarnie, przetwórnie ziemniaków, fabryki konserw rybnych, mączki rybnej lub tranu, bo te przemysły z natury rzeczy grupowały się w pierwszej linii tam, gdzie był dany surowiec, a zatem na prowincji, tak samo jak i wapienniki, cukrownie lub fabryki mazgi drzewnej. Nie brakowało jednak na prowincji również i fabryk tekstylnych, wyrobów metalowych, papierni, wytwórni wyrobów farmaceutycznych, mydła, fabryk mebli, szkła lub zapałek.

Jakie były przyczyny osiadania przemysłu na prowincji, trudno orzec, niewątpliwie w każdym wypadku inne. Jedna była atoli najprawdopodobniej wspólna, mianowicie obfitość na miejscu rąk roboczych, wypływająca ze składu socjalnego ludności kraju, w którym w chwili wybuchu drugiej wojny światowej było czynnych zarobkowo ok. 925.000 ludzi, co stanowiło 49% ogólnego zaludnienia. Bo choć Pomorze należało do najrzadziej zaludnionych obszarów Rzeszy, miało przecież mnogie tysiące ludzi, które imać się musiały każdego zajęcia albo z kraju emigrować. Handel i komunikacja potrafiły wyżywić tu tylko 14% ludności, inne zaś zawody 12%.

Pomorze Zachodnie nie było krajem przemysłowym w rodzaju Nadrenii lub Saksonii, jednak jego część, tj. Szczecin z okolicą, gdy idzie o uprzemysłowienie nie ustępowała im wcale. Rozumie się, że rozmiary owej uprzemysłowionej krainy są zgoła inne, mianowicie nieporównanie mniejsze. Na ów fakt wysokiego uprzemysłowienia Szczecina z okolicą należy zwrócić jak najusilniejszą uwagę, aby nie powtórzył się tu znowu ten sam błąd, jaki w r. 1921 popełniono odnośnie Górnego Śląska, nie oddając go w całości Polsce, lecz sporą jego część zostawiając przy Rzeszy. Granica przy Szczecinie jest wprawdzie dotąd tylko prowizoryczna, niemniej jednak istnieje i istnieć może jeszcze latami, pociągając wcale niepożądane następstwa choćby dlatego, że odcinek jej, utworzony przez lewy brzeg ujściowej Odry oraz zakreślony przez linię Nowe Warpno-Gryfin, jest pomyślany zupełnie dowolnie. Teren przemysłowy szczeciński podzielony został przez tę linię na dwie części, które samoistnie rozwijać się nie potrafią. Można bowiem przyjąć jako pewnik, że przynajmniej po Rędowę na zachodzie, a jeszcze lepiej po rzekę Wkrę, mamy do czynienia z jednym i tym samym rejonem gospodarczym, od

którego nic odciąć się nie da bez uszkodzenia całości. Odnosi się to zwłaszcza do przemysłu żelaznego i w ogóle metalowego, cukrowniczego i mineralnego. Wszystkie te przemysły albo czerpią z okolicy surowiec, albo też stanowią



związany ze sobą łańcuch ogniw popierającej się wzajemnie wytwórczości. Względy na przemysł rybny i rybołówstwo nakazywałyby nawet przesunięcie granicy Polski aż poza ujście Wkry ku rzece Pianie, co miałoby także i ten skutek, że w ręku Polski znalazłyby się bardzo cenne lasy, rozciągające się na południe od Zalewu Odrzańskiego, tzw.

Puszcza Wkrzańska (Ueckermünder Heide), stanowiąca największy na Pomorzu Zachodnim kompleks leśny.

W związku z tym, cośmy dotąd powiedzieli, zarysowuje się niewątpliwy podział Pomorza Zachodniego pod względem gospodarczym, na pięć odrębnych rejonów, jako to:

a) przymorski,
b) Zalewu Odrzańskiego,
c) pyrzycko-rędowski,
d) pojezierny,
e) przemysłowy szczeciński.

Największe różnice zarysowywały się zawsze między obszarem przemysłowym szczecińskim a resztą terytorium, choć niemałe były i te także, jakie przedstawiał wschód kraju w zestawieniu z jego częścią zachodnią, nadodrzańską. Już na pierwszy rzut oka uderzała na wschodzie duża monotonia gospodarcza, której nie było na zachodzie, i to nawet nie tyle z racji bogatego występowania tu licznych surowców, ile dzięki szczególnie dogodnemu i w swoim rodzaju jedynemu położeniu tych obszarów pod względem komunikacyjnym. Szczecin obok Hamburga był długie lata oknem Berlina i sporego terytorium Rzeszy na szerokie przestrzenie morskie, przede wszystkim zaś, leżąc nad Odrą, korzystał z szczególnie tanich dróg dowozowych, których znaczenie ku wschodowi coraz to bardziej gasło.

U PROGU ODBUDOWY. Liczne dziedziny przemysłu na Pomorzu Zachodnim tak ucierpiały wskutek wojny, że nie prędko będą mogły się dźwignąć. Ściślej mówiąc, muszą być one stwarzane prawie od nowa. Rodzi się zatem kwestia, czy w ogólnym naszym polskim planie działania w dziedzinie gospodarczej będzie leżało konieczne reaktywowanie tej właśnie pracy, tak jak ona istniała do wojny i czy nie będziemy chcieli przenieść jej gdzie indziej. Może to, co przedstawiał ten dawny przemysł, zechcemy zastąpić w sporej części ożywieniem rękodzieła, do czego znowu

może dać ogromną podnietę ponowne zelektryfikowanie całego obszaru Pomorza Zachodniego, które istniało za czasów niemieckich. Dziś i pod tym względem zaszły zmiany bardzo istotne. Ogromnej gęstości sieć przewodów została podarta na strzępy, a z wielkiej ilości (36) zakładów wytwarzających prąd elektryczny, nie licząc doprowadzanego z zewnątrz, z Brandenburgii, aktywna pozostała tylko cząstka. Tak samo ma się rzecz ze stacjami rozdzielczymi (transformatorami).

Pisać przeto dzisiaj o przemyśle Pomorza Zachodniego jako o czymś, co już istnieje w tej formie, jak np. na Górnym Śląsku, na wielkiej przestrzeni Dolnego, albo w niektórych stronach Polski centralnej (Łódź), jest trudno. Istnieją zaledwie tylko możliwości, mniej lub więcej realne, podniesienia z ruin tego, co było, i nic więcej. O nich też nade wszystko mówić będziemy. Tu znowu choćby nic więcej jak tylko brak wyrobionych pracowników, stawia na razie tamy zbyt szerokim zamierzeniom. Ale przeważnie brak jest także maszyn, surowców, owej wspomnianej przed chwilą energii elektrycznej, a nawet budynków. Słowem, niemal wszystkiego. Dla przemysłu drzewnego i materiałów budowlanych została przynajmniej podstawa surowcowa, dla hutniczego możność ożywienia go, bo nie zmieniło się przecież położenie kraju, a jeżeli ten przemysł istniał za czasów niemieckich, to może istnieć, nawet jako kluczowy, także i za czasów polskich; ale wszystkie inne przemysły, nie wyłączając spożywczego, z cukrowniczym na czele, będą w stanie dźwignąć się wówczas dopiero, gdy cały kraj, a w nim i rolnictwo, ulegnie regeneracji.

Z pracą przemysłową jest mimo to inaczej niż z rolniczą. Gdy stanie odpowiedni zakład i gdy otrzyma należyty komplet maszyn, przy nich zaś odpowiednią ilość robotników, kierowaną przez świadomy produkcji personel techniczny, fabryka ruszy, bo spełniły się już wszystkie za-

sadnicze warunki jej działania. Szczególnie tyczy się to tak zwanego przemysłu ciężkiego, gdyż przy lekkich lub specjalnych często komplikuje sprawę jeszcze należyte przygotowanie samego robotnika, jak to widzimy np. w przemyśle tekstylnym, optycznym, zegarmistrzowskim, w wielu działach wytwórczości chemicznej lub w niektórych gałęziach produkcji tzw. artystycznej. Ostatecznie pewne jest, że ten, kto posiądzie fabrykę z odpowiednim personelem robotniczo-technicznym, potrzebny kapitał obrotowy i zapewniony zbyt produkcji, ten w 100% będzie miał warunki skutecznego działania; zakłada się przy tym, oczywiście, jeszcze takie zasadnicze rzeczy, jak posiadanie źródła energii i miejscową podstawę surowcową, którą w pewnych warunkach zastąpić można również importem surowca, co albo jest funkcją kapitału, albo odbywa się w drodze wymiany surowca za surowiec lub surowca za gotowy produkt fabryczny, ewentualnie za półfabrykat.

Na Pomorzu Zachodnim istniały w tym względzie wszystkie możliwe kombinacje i istnieć tu one muszą zawsze, bo taka jest sytuacja tego kraju, co wyjaśnić nie trudno, wniknąwszy nieco w szczegóły.

PRZEMYSŁ ROLNY. Jak wiadomo, fizjologię organizmu gospodarczego Pomorza Zachodniego warunkuje nade wszystko rolnictwo. W takim przeto kraju jak Pomorze przemysł spożywczy powinien zajmować rolę naczelną i stanowić o obliczu przemysłowym obszaru. I tak było aż do wybuchu ostatniej wojny światowej. Atoli teraz, po olbrzymich zniszczeniach wojennych, którym uległo, na równi z całym życiem gospodarczym obszaru miejscowe rolnictwo, i tutaj zaszły zmiany bardzo decydujące. Przeto chyba tylko wielorakość przemysłu spożywczego, dającego o sobie znać bodaj w ocalałych fragmentach i zaimprowizowanych początkowych poczynaniach, może nieco zatrzeć obraz zupełnej powojennej martwoty tej dziedziny pracy.

Wśród różnych gałęzi przemysłu spożywczego przeróbka ziemniaków odgrywała przed wojną bardzo poważną rolę. Z ogromnej produkcji ziemniaków, która na Pomorzu Zachodnim w latach trzydziestych wynosiła przeciętnie 3.400.000 ton rocznie, ok. 8,3% ulegało przeróbce w gorzelniach, a 4,4% w fabrykach krochmalu i mączki ziemniaczanej. Prawie wszystkie owe gorzelnie znajdowały się na ziemiach leżących na wschód od Odry, bo na zachodnim brzegu rzeki występują one tylko sporadycznie po Rędowę, a już całkiem z rzadka na obszarach zachodnich. Są to przeważnie zakłady wielkoobszarnicze. W znacznej ilości nagromadziły się one w okolicy Reska (Regenswalde), Zadzka na wschód od Stargardu i Słupska, gdy znowu pas ziemi znajdujący się nad jeziorem Dąb i Zalewem Odrzańskim, a ciągnący się wzdłuż wybrzeża pomorskiego aż prawie po Łebę i tam zwężający się ku wschodowi, niemal całkiem gorzelni nie posiada.

Były czasy, kiedy produkcja spirytusu np. w powiecie słupskim osiągała 7½ mil. litrów rocznie, w powiecie reskim 6½, w powiecie pyrzyckim 4. W ogóle na Pomorzu Zachodnim produkowano przeciętnie w przybliżeniu 450.000 hl rocznie, czyli mniej więcej 58% tego, co w tej dziedzinie dawała cała Polska (w r. 1936/37 — 777.820 hl). Wśród gorzelni pomorskich znajdowały się również zakłady, które przerabiały wyjątkowo żyto lub owoce, fabryka zaś celulozy pod Policami w pobliżu Szczecina jako produkt uboczny (przez przeróbkę odpływających ługów) dostarczała corocznie 140.000 hl spirytusu sulfitowego. Nie brakowało też gorzelni związanych z produkcją drożdży, jak w Szczecinie i Maszewie, które pracowały na sprowadzanej z cukrowni melasie.

Fabryki krochmalu, mączki ziemniaczanej i syropu ziemniaczanego przeciętnie przerabiały od 400 do 1.000 q ziemniaków dziennie. Największa z nich

w Nowogardzie, zatrudniająca niegdyś do 100 ludzi, nawet 6.000 q. W sumie dawało to duże ilości produktu, głównie krochmalu, który znajdował zbyt szczególnie w fabrykach tekstylnych Niemiec. Krochmalnie, z wyjątkiem niektórych, skupiały się w środkowym pasie kraju, gdzie uprawa ziemniaków była najznaczniejsza.

Fabryki płatków ziemniaczanych najliczniej zgromadziły się we wschodniej części Pomorza, mniej zaś już licznie, ale za to pod postacią zakładów nieporównanie większych, w okolicach nadodrzańskich. Tu występowały one po miastach (Dąbie, Nowogard, Łobez, Gryfice), gdy na wschodzie kraju przy większych kompleksach dóbr, przetwarzając dziennie 150—500 q surowca ziemniaczanego. Płatkarnie pomorskie w liczbie 147 mogły dziennie przerobić 71.500 q ziemniaków.

Obecnie przeróbka ziemniaków jeszcze nie ruszyła, poza kilku małymi zakładami i rafinerią spirytusu w Szczecinie.

Jeżeli przeróbka ziemniaków z reguły prawie lokowała się na Pomorzu w pobliżu obszarów największej produkcji tego surowca, to tym bardziej działo się to z cukrowniami, które bez wyjątku mieściły się wśród pól buraczanych. Już pierwsza cukrownia na Pomorzu Zachodnim, powstała w r. 1817, liczyła się z położeniem. Ulokowana ona została w Szczecinie dlatego, że przetwarzała surowy cukier indyjskiego pochodzenia, dowożony tu drogą morską.

Cukrownie na całym Pomorzu Przedodrzańskim, aż do wybuchu wojny w r. 1939, wytwarzały niemal wyłącznie cukier surowy, przerabiany w ogromnej rafinerii szczecińskiej, która obsługiwała także pięć cukrowni Pomorza Zaodrzańskiego.

Do początków r. 1945 na dzisiejszym obszarze naszego Pomorza Zachodniego utrzymało się pięć cukrowni, tj. szczecińska, gryficka, kluczewska, friedrichsthalska i cho-

szczeńska. Obecnie ilość ich skurczyła się do dwóch centrów pracy cukrowniczej, mianowicie szczecińskiego (cukrowni w Gumieńcach) i zaczynającego się uruchamiać — kluczewskiego. Cukrownia w Choszcznie uległa rozbiórce, a dwie inne dotąd nie dają widocznego znaku życia. Nie przewiduje się również uruchomienia wielkiej rafinerii centralnej cukru w Szczecinie. Praca cukrowni w Gumieńcach jest minimalna, podobno z powodu braku ludzi; w początkach r. 1946 miało tam pracować tylko 17 osób, gdy dla pełnego uruchomienia zakładu potrzeba 100, a dla wszystkich cukrowni na Pomorzu Zachodnim 1.000. Rozumie się, iż do takiego zapotrzebowania dojdzie się nieprędko, zważywszy, że plantacje buraczane po zniszczeniach wojennych są dopiero w zawiązku.

Ogromnie liczne na Pomorzu były m ł y n y. W chwili wybuchu ostatniej wojny znajdowało się ich około 1.500, w czym jednak bardzo wiele zakładów całkiem małych. Najgęściej skupiły się młyny wzdłuż wybrzeży, a także koło Stargardu i Pyrzyc, najrzadziej zaś na północny zachód od Miastka, na południe od Szczecinka i na południe od miejscowości Łobez. Stosunkowo niedużo ich znajdowało się również na lewym brzegu dolnej Odry. Sporo młynów poruszanych było wiatrem lub wodą.

Młyny większe, ze zdolnością dziennego przemiału ponad 20 t, pobudowały się w Szczecinie, Dąbiu, Pyrzycach, Stargardzie, Kołobrzegu, Koszalinie, Darłowie, Słupsku i Lęborku. Kilka z nich skupiło się także nad rzeką Regą, a kilka znaczniejszych było rozmieszczonych luźno na całej przestrzeni kraju.

Obecnie działają już młyny w Białogardzie i Łobezie, oba elektryczne, z dziennym przemiałem po 15 t, w Korlinie (wodny) z przemiałem 15 t, w Stargardzie (parowy z przemiałem 120 t, administrowany przez armię radziecką), w Wałczu (15 t) i w Gryficach (15 t). Prócz tego pracuje

jeszcze pewna ilość mniejszych zakładów młynarskich z dziennym przemiałem 2—5 t. Dla obecnej małej produkcji rolnej obszaru to poniekąd wystarcza.

Już przed wojną widoczna była tendencja do zmniejszania się liczby młynów, w czym niemałą rolę grał samochód, pozwalający na łatwe rozwożenie przetworów młynarskich i powodujący przez to zbędność małych, drogo pracujących zakładów.

Ta sama tendencja przejawia się w browarnictwie, tylko że tutaj proces zanikania zakładów mniejszych skończył się wcześniej, bo już kilkadziesiąt lat temu. Z istniejących dawniej w Szczecinie 13 browarów już na wiele lat przed drugą wojną światową działały tylko 3, a na wschodzie kraju z istniejących w r. 1890 — 60 zakładów pozostało czynnych tylko 11. Teraz, po zniszczeniu wojennym, uruchomiono tylko 2 browary w Szczecinie.

Mleczarnie przeciwnie, nawet zakłady mniejsze, już od lat nigdzie nie wykazywały tendencji do zanikania. W swoim rozmieszczeniu odzwierciedlały one dokładnie istniejący w kraju stan bydła, który znowu był odbiciem znajdujących się na miejscu mniejszych lub większych obszarów łąk i pastwisk. Ponieważ jednak więcej bydła hodowała własność mała aniżeli dwory, stąd też mleczarnie skupiły się nade wszystko na terenach drobnowłościańskich. Widać je zatem było w pasie nadmorskim od rzeki Regi po Łebę i od Świdwina ku południowi, w kierunku Noteci. W sąsiedztwie Szczecina mleczarnie były nieco rzadsze, co łatwo tłumaczyło się okolicznością, że Szczecin pochłaniał bardzo znaczną część okolicznej produkcji mleka w stanie nie przerobionym. Liczyć można, że na Pomorzu Zachodnim z produkcji rocznej, wynoszącej ok. 1.209 mil. litrów, czyli równej 1/7 części przedwojennej produkcji polskiej, mniej więcej 56% ulegało przeróbce w mleczar-

niach w przedodrzańskiej części kraju, reszta zaś przeważnie w zakładach spółdzielczych. Na Pomorzu główna część dostawianego do mleczarni mleka przerabiana bywała na masło, a tylko w drobnym procencie na sery.

Inne działy przemysłu spożywczego reprezentowane są obecnie m. in. przez drożdżownię i fabrykę ekstraktu drożdżowego w Szczecinie, fabrykę musztardy i olejów jadalnych w Świdwinie, przetwórstwo owocowe w Dębnie, octownię w Koszalinie, palarnię kawy i wytwórnię czekolady w Szczecinie itd.

Dla pokrycia miejscowego zapotrzebowania produkcja ta jest jednak zbyt mała, tak iż istnieje ciągle jeszcze konieczność znacznego importu wielu fabrycznych artykułów spożywczych z zewnątrz obszaru.

Nietęgo również przedstawia się przetwórstwo rybne, głównie z powodu bardzo niewydatnych miejscowych połowów rybnych w Zalewie Szczecińskim i w Zatoce Szczecińskiej oraz w innych stronach wybrzeża Pomorza Zachodniego. Dość powiedzieć, że gdy np. w czerwcu 1946 r. połowy na odcinku morskim przed Gdynią przyniosły 2.336.773 kg różnych ryb, w lipcu zaś 2.337.210 kg, w Gdańsku w tych samych miesiącach 172.262 i 91.261 kg, to w Darłowie 89.437 i 51.488 kg, a w Zalewie Odrzańskim i w Zatoce Szczecińskiej w czerwcu 30.602 kg, w lipcu zaś 27.542 kg. Rozumie się, że tak skromnej ilości poławianej ryby odpowiadają też i wyniki przetwórstwa rybnego; w Gdyni w czerwcu 1946 r. przewędzono, zasolono lub zapuszkowano 524.872 kg, w Gdańsku 135.098 kg, w Darłowie zaś zaledwie 38.172 kg, a w Szczecinie tylko 10.455 kg. Podobnie było i w lipcu: w Gdyni przetworzono 388.843 kg, w Gdańsku 110.137 kg, w Darłowie 12.972 kg, a w Szczecinie 14.713 kg. Taki stosunek wyników miejscowego przetwórstwa rybnego, jest tu stały.

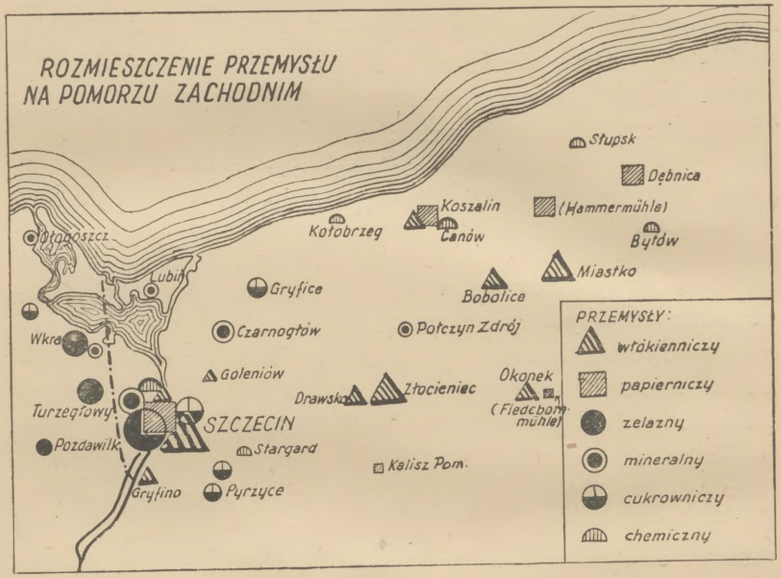
PRZEMYSŁ WŁÓKIENNICZY i SKÓRNICZY. Słabo tylko wiąże się z miejscową produkcją rolniczą i w niewielkim stopniu czerpie z niej surowce przemysł tekstylny. Tak np. przemysł wełniany na Pomorzu Przedodrzańskim opierał się w małej tylko części na wełnie miejscowej, a przeważnie posługiwał się importowaną. Stanowił on zresztą typowy przykład utrzymywania się pewnej gałęzi pracy przemysłowej nawet i wtedy, gdy warunki w zakresie danej produkcji zupełnie się zmieniły. Do wybuchu wojny najliczniejsze i najznaczniejsze fabryki materiałów wełnianych, koców i przędzy działały w Złocieńcu (Falkenburg), gdzie pracowało 6.000 wrzecion i w Miastku (Rummelsburg). Poza tym zakłady mniejsze czynne jeszcze były w Okonku (Ratzebuhr), Drawsku, Bobolicach, a wreszcie w Goleniowie.

Tkactwo płócienne w chwili wybuchu wojny reprezentowane było tylko przez jeden drobny warsztat pracy w okolicy Miastka. Jutę i twarde włókno, konopie lub odpadki wełniane i bawełniane przerabiano w Szczecinie, gdzie również jak i w Gryfinie istniały fabryki filcu, w Koszalinie zaś przy pomocy celulozy sprowadzanej z Prus Wschodnich, Śląska, Finlandii, Szwecji i Norwegii fabrykowano nici do owijania przewodów kablowych. Wśród wszystkich tych zakładów naczelne miejsce zajmowała jednak, należąca co prawda już do innego typu, bo do chemicznego raczej niż do tekstylnego — fabryka sztucznego jedwabiu w pobliżu Szczecina w Żydowie — Podjuchach nad Rgilicą, prawym ramieniem Odry. Zatrudniała ona do 2.000 robotników.

Obecnie przedsięwzięto prace zmierzające do uruchomienia tej wytwórni, należącej do Zjednoczenia Przemysłu Włókienniczego.

Na ogół przemysł włókienniczy, który na Ziemiach Odzyskanych zatrudniał przed wojną 75.200 ludzi, z czego

4.700 na Pomorzu Zachodnim, niewątpliwie daje nadzieje odnowy, mianowicie jest możność uruchomienia fabryki koców w Bobolicach, fabryk sukna w Okonku, Jastrowiu i Drawsku, a poza tym trzech zakładów konfekcyjnych w Szczecinie i Słupsku oraz państwowej roszarni lnu w Lęborku. Wszędzie konieczny jest montaż maszyn, a gdzieniegdzie także remont budynków.



W gorszej sytuacji niż włókienniczy znajduje się przemysł skórniczy, zatrudniający tu niegdyś 2.230 ludzi. W dniu 31. XII. 1945 r. czynna była na obszarze Pomorza Zachodniego tylko jedna fabryka, zatrudniająca 39 pracowników. Wśród pozostałych siedmiu większych zakładów nieczynnych było pięć garbarni, fabryka pasów transmisyjnych i szczecińska fabryka obuwia. Istnieje jednak plan jej odbudowy podobnie jak i garbarni w Gryfinie, Trzebiatowie, Białogardzie, Barwicach i Straszynie.

Natomiast mają być zlikwidowane małe zakłady w Złocieńcu, Czaplinku, Człopie i Kaliszu.

PRZEMYSŁ CHEMICZNY I DRZEWNY. W zakresie przemysłu chemicznego, działającego w momencie wybuchu wojny, na wymienienie zasługują fabryki sztucznych nawozów, wszystkie prawie skupione w Szczecinie i w pobliżu tego miasta. Fabryka superfosfatu w Szczecinie (Stolzenhagen-Kratzwieck), zatrudniająca w r. 1928 ok. 500 osób, w r. 1933 — 370, a w r. 1939 ponad 400, należała do największych tego rodzaju w Rzeszy i zaopatrywała swymi produktami poza Pomorzem głównie Prusy Wschodnie, poza tym dużo superfosfatu wysyłała także do krajów zamorskich. Obecnie znajduje się w stadium odbudowy i ma być połączona z produkcją kwasu siarkowego.

Prócz czołowego produktu, za jaki uznawano powszechnie szczeciński superfosfat, nie bez pewnego znaczenia były również skupione głównie w Szczecinie, ale znajdujące się także w Kołobrzegu, Koszalinie i Słupsku, wytwórnie farb, lakierów i mydła, nadto laboratoria farmaceutyczne i kosmetyczne. Ceniona też była produkcja olejów jadalnych i technicznych w Szczecinie, oparta na dowozie różnych zamorskich surowców oleistych.

Dzisiaj część zakładów z tego zakresu jest odbudowywana, mianowicie wytwórnia suchych farb oraz zakłady farmaceutyczne w Szczecinie, państwowe zakłady destylacji drzewa w Gryfinie, fabryki świec i mydła lub jednego z tych artykułów w Szczecinie, Gryfinie, Koszalinie i Stargardzie, gdzie prócz tego produkuje się także proszek do prania; uruchomiona zaś została fabryka kwasu węglowego w Szczecinie.

Jak z tego widzimy, mimo poważnego zniszczenia, odbudowa przemysłu chemicznego, zatrudniającego na Pomorzu Zachodnim do początków r. 1945 spory zastęp 5.480

pracowników, jak na nasze stosunki i możliwości planowana jest dość obszernie i w tempie względnie przyśpieszonym.

W grupie produkcji chemicznej na jedno z pierwszych miejsc wysuwała się poza tym fabryka zapałek w Sianowie pod Koszalinem, która zatrudniała w przybliżeniu 300 osób. Drzewo osikowe, potrzebne do produkcji zapałek, otrzymywała fabryka sianowska prawie wyłącznie z Polski, co świadczy, że mimo dość skąpych własnych zasobów osiki, woleliśmy wywozić ten podstawowy i cenny surowiec, zamiast rozwijać rodzimą produkcję zapałczaną. Wszak w chwili wybuchu wojny w całej Polsce pracowały zaledwie cztery fabryki tej branży, gdy jeszcze w r. 1929 było ich 10, a przedtem znacznie więcej. Rozumie się, że w związku z tego rodzaju polityką przemysłową spadła też u nas liczba robotników zajętych w przemyśle zapałczanym, mianowicie z 2.685 w r. 1929 na 796. Znikł również całkowicie eksport do krajów zamorskich, niegdyś bardzo żywy i intratny.

Pomijając inne działy przemysłu chemicznego, jak np. fabrykację papy dachowej, której najlepsze gatunki wywożone były nawet poza granice Rzeszy, jak następnie przeróbkę chemiczną drzewa na dziegieć, węgiel drzewny, spirytus drzewny i inne tego rodzaju preparaty, w którym to dziale pracy na plan pierwszy wysuwała się licząca 150 robotników fabryka w Gryfinie (Greifenhagen), nieco więcej uwagi chcemy poświęcić pomorskiej produkcji papierniczej, zatrudniającej przed wojną razem 6.890 pracowników. Jest ona najstarszym, zdaje się, przemysłem miejscowym, bo, wiążąc się z rzeką Płoną, początkami sięga r. 1528. Nowoczesna produkcja z włókien roślinnych, zastępujących szmaty, zjawia się na Pomorzu ok. r. 1845. Ponieważ jednak bardzo szybko pokazało się, że miejscowe zapasy drzewa nie mogą

pokryć potrzeb rozrastającego się przemysłu papierniczego, rozejrzano się za dowozem surowców i półfabrykatów z zagranicy, głównie z Finlandii, Szwecji i Estonii. Wykorzystano także łatwy dowóz Odrą śląskiego paliwa mineralnego oraz tę okoliczność, że tu nad dolną Odrą krzyżowały się zasięgi transportów węglowych z Anglii i Westfalii. Tak powstało nadodrzańskie centrum papiernicze, największe w Rzeszy. Obejmowało ono szereg zakładów w Szczecinie i okolicy aż po Goleniów. Zdolność produkcyjna tego zespołu sięgała do 320.000 kg papieru dziennie, przy czym wytwarzano tu prawie wszystkie możliwe gatunki zarówno papieru do pisania jak i gazetowego, książkowego, pakowego, tektury itp. Obok tego głównego centrum nadodrzańskiego istniało na Pomorzu jeszcze drugie, położone atoli mniej dogodnie, obejmujące zakłady w okolicy Słupska (Dębnica) i Sławna. Zdolność produkcyjna tego drugiego centrum sięgała 90.000 kg papieru do pisania dziennie, nie licząc 110.000 kg celulozy sulfitowej i 10.000 kg miazgi drzewnej. Wreszcie trzecie centrum w Koszalinie mogło dostarczyć 70.000 kg papieru i 4.000 kg przędzy papierowej. Fabryki Flederbornmühle nad górną Gwdą i w Kaliszu (Kalies) uważane być muszą za zakłady małe, niejako posiłkowe. Jak widzimy z powyższego, papiernictwo pomorskie było przemysłem bardzo poważnym i ogólnopaństwowego znaczenia.

Dziś zamarło ono zupełnie z powodu zniszczeń wojennych, a szczególnie kompletnego niemal wywiezienia maszyn papierniczych. Na razie można planować uruchomienie tylko jednej fabryki celulozy i papierni w Koszalinie.

Przemysł drzewny opiera się na Pomorzu na potężnym areale 641.500 ha lasów, dość równomiernie rozmieszczonych, dostarczających surowca krajowemu tartacznictwu; przecierało ono głównie miejscowe zapasy drewna, przeciwnie niż np. w Prusiech Wschodnich, gdzie

tamtejsze trzy razy liczniejsze tartaki związane były znowu z importem surowca. W poprzednio niemieckiej części Pomorza Zachodniego działało tartaków 228, zatrudniających w roku wybuchu drugiej wojny światowej przeszło 4.100 pracowników. Część tych zakładów posługiwała się siłami wodnymi. Tartaki najliczniejsze były w okolicy Goleniowa i we wkrzańskim obszarze leśnym, na północny zachód od Szczecina.

Na krajowym tartacznictwie opierała się jedna z gałęzi obróbki drzewa, tj. meblarstwo, które, wyszedłszy z miejscowego rękodzieła, ma za sobą dość długie tradycje rozwoju. W produkcji mebli istniała wyraźna specjalizacja lokalna. W Goleniowie, w fabryce zatrudniającej do 200 robotników, wyrabiano krzesła, które produkowano również w Sławnie, w Wierzchowie (Virchow) robiono stoły, w Białogardzie meble wyściełane, a w Kcyni (Eggesin) nad Wkrą biurka itd. Fabryki mebli skoncentrowane były również w Szczecinie i Słupsku, skąd istniał pewien wywóz urządzeń mieszkaniowych do Berlina, Nadrenii i na Górny Śląsk.

Przemysł drzewny nie wymaga tego rodzaju fachowości powszechnej pracowników, aby nie mógł być obsłużony przez robotników, których w dowolnej ilości dostarczyć może Polska, gdzie ten właśnie przemysł był wcale rozpowszechniony. Dlatego też zaczął on ożywiać się najwcześniej, bo już w r. 1945, kiedy ruszyło 7 pierwszych fabryk. Dziś pracuje ich 20 i są widoki dalszego uruchamiania zakładów. Także i wartość produkcji, wynosząca już na wiosnę 1946 r. przeciętnie 5½ miliona złotych miesięcznie, a dzisiaj kilka razy tyle, stanowi zachętę do kroczenia po drodze przedsiębrania wszystkiego, co prowadzi do regeneracji pracy. Fabryki tego działu najwięcej zajmują się produkcją mebli i otworów budowlanych, mniej już posadzek, skrzyń, beczek, wozów, sedesów, a wreszcie

galanterii drzewnej. Zatrudniają dziś ponad 1.400 ludzi, co stanowi jednak tylko mniej więcej 25% potrzebnej załogi, gdyby miały ruszyć całą siłą. Z poważniejszych czynna jest jedna, z dawniejszych czterech, fabryka mebli w Słupsku, która na początku jesieni 1946 r. zatrudniała 90 ludzi. Poza tym fabrycznie wyrabiano meble w Lęborku (60 ludzi), Koszalinie, Stepnicy, Szczecinie, Żarnowie, Barlinku (400 ludzi), Wierzchowie (pow. drawski), Trzebiatowie (pow. gryficki), Człopie (pow. wałecki), w Białogardzie i w kilku innych jeszcze punktach. Otworów budowlanych dostarczały fabryki w Stepnicy (pow. kamieński), w Gryficach, Koszalinie, Barlinku, Lipinach (pow. pyrzycki), posadzek — fabryki w Stepnicy i w Białogardzie, wozów — w Kolczygłowach (100 ludzi) i w Nowogardzie, beczek — w Kamieniu i Lęborku, skrzyń — w Stepnicy, Koszalinie, Barlinku i Wielkim Tychowie na północny wschód od Połczyna, galanterii drzewnej — w Trzciance.

Zniszczenie wojenne zakładów jest bardzo różne: w Koszalinie 20%, w Stepnicy 30%, w Goleniowie 50% itp.

PRZEMYSŁ MINERALNY. W przeciwieństwie do mocno rozpowszechnionego w całym kraju przemysłu drzewnego, który opiera się na dużej ilości małych i średnich zakładów, przemysł mineralny, obejmujący produkcję materiałów budowlanych, skupia się nade wszystko w zachodniej części Pomorza i jest w zasadzie przemysłem wielkim. W zakres jego działalności wchodzi ceramika budowlana, wapienniki, przemysł cementowy i klinkierowy. Zniszczenie jego jest olbrzymie, nieporównanie większe niż przemysłu drzewnego. Dość powiedzieć, że z przejętych w r. 1945 prawie 30 zakładów, przed wojną zatrudniających 11.480 pracowników, zrazu zdołano uruchomić tylko 2.

Ważny dla życia gospodarczego przemysł mineralny, jak wszędzie tak i na Pomorzu Zachodnim, wiąże się silnie

z budową geologiczną kraju. Gdy idzie o najpospolitszą gałąź tego przemysłu, jaką jest niewątpliwie produkcja cegły, zauważyć należy, że na obszarach pomorskich możliwa jest ona w bardzo wielu stronach, a to z powodu obfitości glin i gliniastych iłów, tutaj już mocno pozbawionych wapna. Produkcji cegły przeszkadzają tylko nieco stosunki klimatyczne, mianowicie przeciągające się wiosną przymrozki, oraz miejscami warunki transportowe. Niegdyś cegła pomorska docierała aż do Berlina, także z okolic nad Wkrą do Strzałowa (Stralsund), a zawsze do Szczecina. Atoli w okresie przed wybuchem drugiej wojny światowej pod tym względem stosunki zmieniły się bardzo. Okazało się, że na dalsze dystanse cegła przewożona być może tylko drogą wodną i że trzy razy droższy przewóz koleją nie wytrzymuje kalkulacji handlowej. Wśród tych warunków, jak również wskutek powstania lokalnych cegielni wszędzie w najbliższym sąsiedztwie większych miast, a więc i Szczecina, gdzie istnieją grube do 80 m pokłady glin trzeciorzędowych, podupadł wyraźnie dawniej najważniejszy na Pomorzu wkrzański okręg produkcji, co wynika choćby z faktu, że gdy jeszcze w r. 1907 pracowało tu 55 cegielni, to w latach 1937 i 1938 już tylko 12. Natomiast inne pomorskie cegielnie lokalne utrzymały się aż do ostatniej chwili, a istniejące w okolicach Gryfic (Greifenberg), Kolobrzega i Lęborka miały nawet pewne znaczenie szersze. Uderza to tym bardziej, że na Pomorzu Przedodrzańskim pracowało nadto 30 zakładów dostarczających cegły piaskowo-wapiennej, która silnie konkurowała co do ceny z cegłą wypalaną. Główne centra produkcji tej cegły istniały w powiecie słupskim i stargardzkim.

Na skutek wspomnianego ogromnego zniszczenia wojennego w zakresie produkcji cegły nie planowano na r. 1946 większej wytwórczości niż 15% przedwojennej. Odnosi się to do zakładów w Stołczynie, Niemierzynie, Kluczewie i

dwóch w Koszalinie („Przyszłość" i „Wolność"), które razem, zatrudniając 525 ludzi, miały wyprodukować 13 mil. sztuk cegły, gdy w czasach przedwojennych zdolność produkcyjna Pomorza Przedodrzańskiego i okolic Szczecina sięgała 86.000.000 sztuk. Sama tylko cegielnia „Zgoda" w Stołczynie (Stolzenhagen-Kratzwieck) produkowała 15 mil. sztuk, Kluczewo pod Stargardem 12.000.000, Śmierdnica nad Płoną 8.000.000, Trzebiatów 15.000.000 itd.

W trzyletnim planie rozbudowy przemysłu na Pomorzu, przy stopniowym zatrudnianiu do 1.070 ludzi, przewiduje się wyprodukowanie w 12 cegielniach zwyż 60.000.000 sztuk cegły, przy czym duże nadzieje wiąże się szczególnie z cegielniami w Stołczynie, Kluczewie i Trzebiatowie oraz z cegielnią w Wałczu, która przed wojną światową mogła dostarczać do 8.000.000 sztuk cegły piaskowo-wapiennej. Wg planu trzyletniego niezależnie od tego mają kaflarnie, przy zatrudnianiu 100 ludzi, wyprodukować 600.000 kafli (szczególnie w Gryficach). Razem biorąc ilość cegły, która ma być wyprodukowana na Pomorzu Zachodnim, jest wcale znaczna, zważywszy, że wg planu trzyletniego, wszystkie cegielnie na Ziemiach Odzyskanych w latach 1946-48 mają dostarczyć 126.000.000 cegły budowlanej, 48.000.000 dziurawki i 132.000.000 dachówek.

Olbrzymie znaczenie w działalności przemysłowej Pomorza Zachodniego posiadają wapienniki, które przed wojną światową istniały w Czarnogłowiu, w Połczynie i na wyspie Wolin koło Lubinia, przy czym główny ośrodek produkcji, oparty na eksploatacji pokładów wapienia wieku jurajskiego (malmu), znajdował się w Czarnogłowiu. Poza tym niegdyś pracowały jeszcze wapienniki w Dzegowie (Degow) i w Kłębach (Klemmen), ale, stopniowo wykupione przez zakłady w Czarnogłowiu, zostały zamknięte i unieruchomione.

Zakłady w Czarnogłowiu (Zarnglaff), zatrudniając 325 ludzi, należały do większych tego rodzaju zakładów w Niemczech. Pokrywały one mniej więcej 1/4 część niemieckiego zapotrzebowania wapna nawozowego, a poza tym dostarczały sporych ilości wapna budowlanego, produkując dziennie 600 ton. Jest to niewątpliwie wiele, niemniej jednak zapotrzebowanie Polski na ten produkt jest tak znaczne, iż dobrze będzie, gdy Pomorze Zachodnie obejdzie się bez importu z innych stron kraju. Ilustrując mianowicie cyfrowo ilość wapna potrzebnego Polsce, dość powiedzieć, że na r. 1946 polskie hutnictwo zgłosiło zapotrzebowanie na 720.000 t, przemysł chemiczny na 400.000 t, cukrowniczy na 250.000 t, budowlany na 900.000 t, inne zaś przemysły na 50.000 t. Razem daje to 2.320.000 t, a przecież to nie całość naszych zapotrzebowań, które niewątpliwie wzrastać będą z latami, gdy Polska zacznie się silniej rozwijać ekonomicznie. Obliczono, że na r. 1948 samo tylko zapotrzebowanie przemysłu i budownictwa osiągnie ilość 5.270.000 t. Również i to musi być wzięte w rachubę, że duma Pomorza, wapienniki w Czarnogłowiu, nie dadzą się nawet porównać co do wielkości z takimi, jak np. w Wojciechowie na Śląsku, zresztą największymi i najlepiej urządzonymi tego rodzaju zakładami w Europie. Gdy zakłady w Czarnogłowiu mogły rocznie produkować ok. 180.000 t wapna, to wytwórczość Wojciechowa sięgała 600.000 t, z czego za czasów niemieckich 65% szło na potrzeby budownictwa, 15% dla hutnictwa a 20% dla cukrownictwa. Zresztą poza ową zasadniczą różnicą, jaką na przykładzie Wojciechowa widzimy odnośnie ilości produktu, oba wapienniki były zakładami wzorowymi, przy czym czarnogłowskie dostarczały wapna o najwyższym stanie pierwiastkowym, znakomicie odpowiadającego wszystkim potrzebom hutnictwa i przemysłu chemicznego.

Wskutek wojny wapienniki w Czarnogłowiu zostały zniszczone, głównie przez wywiezienie cennych urządzeń. Plan odbudowy przewiduje zupełną ich rekonstrukcję do r. 1948 kosztem 50 milionów zł i wówczas będą mogły dać zatrudnienie 400 ludziom. Odbudowa wapienników w Czarnogłowiu jest konieczna, choćby tylko ze względu na planowane uruchomienie huty w Szczecinie.

Ogromnie ważne były także dla tej prowincji w ramach Rzeszy łomy kredy i szlamownie tego cennego surowca. Położone są one jednak przeważnie już poza granicami polskiego Pomorza Zachodniego, mianowicie koło Sośnicy na Rugii. Te, które znajdują się na wyspach Wolin i Chrostów naprzeciwko miejscowości Kamień, są na razie, na skutek dewastacji wojennej, zupełnie nieczynne. Ilości dostarczanej z Rugii kredy były duże. Drogą morską wywożono stamtąd corocznie do 80.000 t kredy surowej i do 7.000 t szlamowanej. Prócz tego jeszcze ok. 12.000 t kolejami.

Duża część tego materiału przerabiana była w cementowniach, które skupiły się wyłącznie na brzegach zalewu, stanowiąc tu jedną z najbardziej kwitnących gałęzi przemysłu mineralnego. Największe cementownie regionu dolnoodrzańskiego znajdowały się w Żelechowie (Zülchow), w Finkenwalde, w Lubinie (Lebbin) na wyspie Wolin i w Ołogoszczu (Wolgast). Razem zatrudniały te zakłady do 1.000 osób, z czego ok. 100 w cementowni w Szczecinie („Stolzenhagen - Kratzwieck"), gdzie przerabiano żużle wysokopiecowe. Prócz tego już w czasie wojny, mianowicie w ostatnich jej kwartałach, ze względu na istniejący na miejscu surowiec, wykończono cementownię w Czarnogłowiu, ale w związku z wypadkami wojennymi do właściwego uruchomienia omawianego zakładu nie przyszło, a całe urządzenie tej cementowni zostało wywiezione. Zresztą dewastacji wojennej nie uszły i inne wytwórnie cementu, miano-

wicie w Żelechowie (port szczeciński), w Stołczynie („Stolzenhagen - Kratzwieck"), w Czarnowie (na prawym brzegu Odry) i w Lubinie na wyspie Wolin, czyli wszystkie. Cementownia w Stołczynie była ściśle związana z hutą wielkopiecową w Stołczynie, skąd otrzymywała żużel do produkcji cementu żużlowego.

Plan odbudowy przewiduje nade wszystko uruchomienie cementowni w Stołczynie, bo z jednej strony zniszczenie bodaj w budynkach, jest tu najmniejsze, a z drugiej wiąże się to ściśle z uruchomieniem huty w Stołczynie. Uruchomiona ma być również cementownia w Czarnogłowiu, gdyż ta znowu obywać się może bez dowozu materiału z Rugii. Ubytek zakładów pomorskich w łącznej produkcji cementu na obszarze Ziem Odzyskanych jest bardzo dotkliwy. Gdy przed wojną produkowały one 800.000 t, to w r. 1946 mogą dać tylko 300.000 t. Stanowi to najważniejszy motyw do jak najrychlejszego uruchomienia cementowni pomorskich.

Przemysł ceramiczny, aczkolwiek ważny dla kraju, w stosunku do cementowego był rozwinięty słabiej. Z ubogich w wapno glin miejscowych wypalano w 12 kaflarniach kafle piecowe, głównie na użytek lokalny, zaś z glin przywożonych ze Śląska i z Moraw oraz z kaolinu angielskiego formowano wyroby szamotowe, które miały duży stosunkowo zbyt także poza granicami Pomorza. Samych tylko cegieł szamotowych wywożono corocznie do 30.000 t, z czego ok. 4.000 t do Z. S. R. R. Fabryka wyrobów szamotowych, zatrudniająca do 700 robotników, znajdowała się w Szczecinie, główna zaś wytwórnia kafli w Lęborku. Mniejsze działały w Policach (4 zakłady), Gryficach, Trzebiatowie nad rzeką Regą, w Sianowie pod Koszalinem, Czastarowej pod Białogardem i w kilku innych punktach.

Przemysł szklany reprezentowany był tylko przez jedną hutę w Stolcu (Stolzenburg), na północny zachód

od Szczecina. Zatrudniała ona ok. 200 robotników. W Stolcu produkowano nade wszystko flaszki, zbywane na Zachodnim Pomorzu. Potrzebnego hucie surowca dostarczały mioceńskie piaski spod Szczecina, paliwa zaś okoliczne torfowiska.

PRZEMYSŁ HUTNICZY, ODLEWNICZY I METALOWY. Osobliwością Pomorza Zachodniego w dziedzinie przemysłu było bezspornie jego hutnictwo żelazne, zgrupowane w Szczecinie, które w chwili wybuchu ostatniej wojny światowej miało za sobą już blisko półwiekowy okres rozwoju. Jest to dział wielkiego przemysłu, którego odnowienie na Pomorzu nie tylko jest możliwe, ale wręcz konieczne.

Pomyślne warunki dowozu rud szwedzkich, norweskich, hiszpańskich i algierskich z jednej strony a węgla ze Śląska, Anglii i Nadrenii z drugiej, jak również sprowadzanego drogą morską starego żelastwa, dały impuls do zbudowania tu, nad dolną Odrą, w Stołczynie trzech wysokich pieców wytapiających żelazo, z których aż do r. 1939 czynny był jeden. Zdolność przetwórcza huty wynosiła 2 do 3 milionów t żelaza. Z hutą łączyła się koksownia i specjalna aparatura do wytwarzania paliw płynnych. Olbrzymia ilość szlaki żelaznej (żużla) przetwarzana była na cement żużlowy, a poza tym praca huty łączyła się z produkcją nawozów sztucznych. Niezależnie od tego działała jeszcze huta miedzi. Słowem, jeden wielki kombinat, stanowiący jakby serce przemysłowe Szczecina, a co za tym idzie i całego Pomorza. Produkowane przez szczecińską hutę żelazo w przeważnej części przetwarzane było przez miejscowy przemysł mechaniczny, jak niemniej w fabrykach metalowych Wkry (Ueckermünde), Turzegłów (Torgelow) i Pozdawilka (Pasewalk), które to zakłady swoimi początkami sięgają w. XVI. Niegdyś były one zmuszone same wytwarzać sobie potrzebny surowiec przez eksploatowanie darniowych złóż żelaza, które rozciągały się nad

dolną Wkrą. Gdy się te złoża wyczerpały, mimo to nie zaniechano dalszej produkcji w zakresie istniejących fabryk, posługując się dowozem żelaza z Anglii, aż doczekano się wreszcie własnego surowca z pobliskiej huty szczecińskiej. Istniał również dowóz żelaza z Lubeki.

Cały przemysł produkcji żelaza i odlewniczy, reprezentowany na Pomorzu przez czterdzieści kilka mniejszych i większych zakładów, a przerabiający ponad 100.000 t surowego żelaza i ok. 60.000 t starego żelastwa, zatrudniał w przybliżeniu 2½ tysiąca pracowników. Swych wyrobów dostarczał on warsztatom okrętowym i montowniom konstrukcyj żelaznych, także i specjalnych, jak np. istniejącej w Polanowie fabryce maszyn tkackich, fabryce aparatów gorzelniczych w Miastku (Rummelsburg), fabryce łożysk kulkowych w Darłowie (Rügenwalde) itp.

Obecnie przewidziana jest odbudowa huty i dwóch jej pieców, poza tym budowa walcowni żelaza. Wtedy huta, pracująca na importowanej rudzie i przywożonym ze Śląska węglu, zdobędzie wprost olbrzymie znaczenie dla szczecińskiego przemysłu budowy okrętów i w ogóle dla tamtejszej stoczni, produkcji maszyn itp. Przy tym dodać należy, że w Szczecinie do r. 1945 istniały 2 duże stocznie i kilka mniejszych. Dziś wszystko to jest albo w stadium początkowej odbudowy, albo zupełnie nieczynne.

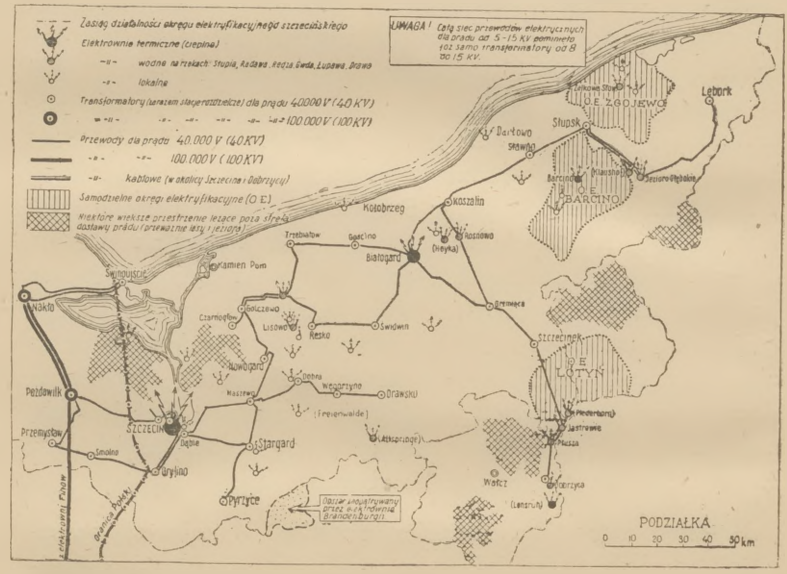
Przemysł metalowy, który do wybuchu wojny światowej zatrudniał na Ziemiach Odzyskanych przeszło 130.000 ludzi, w tym na samym Pomorzu Zachodnim 23.000 pracowników, znajduje się w najzupełniejszej ruinie, już choćby dlatego, że specjalnie w tym dziale wywieziono z urządzeń fabrycznych wszystko, co tylko wywieźć się dało. Dość powiedzieć, że z dawniejszej ogromnej ilości zakładów obecnie czynne są zaledwie dwie małe fabryczki, mianowicie pieców stalowych w Darłowie, zatrudniająca zaledwie 26 ludzi i fabryka puszek do konserw, lakieru

i oliwiarek w Goleniowie. To wszystko! Inne fabryki są nieczynne, a ze względu na koszt urządzenia ich od podstaw w bardzo małym tylko zakresie mogą się spodziewać uruchomienia. Do takich należą np obie fabryki maszyn i narzędzi rolniczych w Słupsku, z których resztki mogą być zcalone w jedną wytwórnię i zatrudniać 500 ludzi, fabryka maszyn rolniczych i pługów w Barlinku, mogąca po odnowieniu zająć 200 pracowników, fabryka maszyn rolniczych w Łobezie, fabryka śrub (d. G. Schefer) w Szczecinie z możliwością zatrudniania 100 ludzi, fabryka siatek drucianych „La Grange" w Szczecinie ze zdolnością zatrudniania 40 osób i z możliwością przeróbki miesięcznej 60 t drutu, takaż fabryka w Łobezie z możliwością zatrudniania 30 ludzi, fabryka wałów korbowych (d. Paul Loef) w Gryfinie, warsztaty samochodowe w Koszalinie, montownia samochodów w Szczecinie. Inne zakłady, jak konstrukcyj żelaznych w Szczecinie lub wszystkie mające związek z przemysłem zbrojeniowym, prawdopodobnie nie prędko rozpoczną jakąś pracę; najprędzej może jeszcze stać się aktualna produkcja wodnych płatowców. A przecież przemysł metalowy mieści w sobie takiej olbrzymiej doniosłości przemysły, jak taboru i sprzętu kolejowego, maszynowy, obrabiarkowy, narzędziowy, części kutych, odlewniczy, kotlarski, metali kolorowych itp.

Bardzo ważny dla wszelkiej produkcji krajowej, szczególnie małej i średniej, jako podstawowe źródło najtańszej siły, przemysł energetyczny zatrudniał przed wojną na Pomorzu Zachodnim wraz z wiążącym się z nim przemysłem elektrotechnicznym ok. 5.200 pracowników. Dziś jest on o tyle aktywny, że w kilkunastu centrach kraju rozpoczęto wytwarzanie prądu elektrycznego, przy czym już w lutym 1946 r. było czynnych 11 elektrowni, zatrudniających 833 ludzi. Przy sposobności należy jednak zauważyć, że Pomorze Zachodnie aż do początków r. 1945

było obszarem w zupełności prawie zelektryfikowanym. Ogromnie gęsta sieć przewodów elektrycznych docierała do wszystkich zakątków kraju, opierając się o duże elektrownie termiczne w Szczecinie i Białogardzie i o kilka mniejszych, o 11 wodnych i 21 lokalnych z własną produkcją prądu elektrycznego. Ponadto istniał potężny dopływ prądu z elektrowni Winowskiej w Brandenburgii, przy pomocy linii o napięciu 100.000 wolt.

Elektryfikacja Pomorza Zachodniego



Obecnie przewidziane jest uruchomienie niektórych elektrowni wodnych i rozbudowa elektrowni w Szczecinie, ogołoconej w związku z wypadkami wojennymi z dawniejszej wspaniałej aparatury, obliczonej na produkcję 200.000 kilowatów. Poza tym projektowany i przeprowadzany jest remont sieci 5, 10 i 15 KVna linii Sianowo-Gryfino i Sianowo-Maszewo, toż samo odbudowa głównych stacyj rozdzielczych w Białogardzie, Świdwinie, Koszalinie, Trzebiatowie,

Stargardzie, Wolinie, Kamieniu, Choszcznie, Kołobrzegu, Chojnie i Gryfinie. Są to roboty kosztowne, bo sama odbudowa owych stacyj i niezbyt długiej linii przewodów pociągnęła za sobą wydatek 40.960.000 zł.

STAN ZATRUDNIENIA W PRZEMYŚLE W R. 1945. Kreśląc powyższy obraz dźwigającego się przemysłu Pomorza Zachodniego, zapoznaliśmy czytelnika, choć w najogólniejszym zaledwie zarysie, jak wiele tu na tym polu jest jeszcze do zdziałania i jak ta nasza praca jest utrudniona przez wszechstronność ruiny. Jeżeli pod barbarzyńskim tchnieniem hitlerowskiej armii, i dzikiej a złośliwej ewakuacji legło pokotem rolnictwo pomorskie, to przemysł rozsypał się wręcz w gruzy, wśród których pracować jest nad wyraz trudno. Bardzo wiele musi powstawać niemal na nowo, z ogromnym wysiłkiem woli i nakładem olbrzymiego mozołu, często przy braku fachowców a nawet zwykłych rąk roboczych. Nie dziwmy się też, że tym cyfrom pracowników, jakie tam swojego czasu w przemyśle wykazywali zagospodarowani Niemcy (w przemyśle i rzemiośle 274.000 osób), możemy na razie przeciwstawić bardzo skromne tylko pozycje polskie. Najważniejsza jednak rzecz istnieje, to jest wola dźwignięcia zniszczonego kraju. I to dźwiganie już się zaczęło. Jaka jest ilość rzemieślników na Pomorzu Zachodnim, nie wiemy. W pomorskim przemyśle fabrycznym w dniu 31 sierpnia 1945 r. pracowało 500 osób, między nimi aż 250 Niemców, czyli połowa, już jednak na początku jesieni 1946 r. zatrudnione były 4.324 osoby, wśród których tylko 270 Niemców, dziś zaś pracuje ok. 6.000 ludzi, prawie wyłącznie Polaków. Zmienia się zatem wyraźnie skład pomorskich pracowników przemysłowych. Ten proces polonizacji przemysłu nad Bałtykiem oraz jego odnawiania się w ciągu lat kilku da niewątpliwie rezultaty ze wszech miar pomyślne.

KOMUNIKACJA

UWAGI OGÓLNE. Wobec równoleżnikowego niemal położenia głównej osi kontynentu europejskiego i wobec charakterystycznego usytuowania się naszej części świata w stosunku do lądowej masy azjatyckiej inne znaczenie zawsze miały i mają w Europie arterie ruchu idącego ze wschodu na zachód lub odwrotnie, a inne przebiegające południkowo. W ujęciu najogólniejszym szlaki równoleżnikowe nie tylko w Europie, ale nawet w całej Eurazji, świadczą przeważnie o tendencjach ekspansywnych albo zgoła podbojowych tych, którzy je stworzyli, szlaki zaś południkowe — o wymianie pokojowej w dziedzinie handlu, zdobyczy ducha, lub choćby tylko zwyczajnego współżycia narodów. Tezy te można poprzeć setkami przykładów, aż do wielkiej kolei transsyberyjskiej włącznie. Szlaków równoleżnikowych szukał Aleksander Wielki, idący na podbój Persji i Indyj, Dżingischan zdobywający wschód Europy, w odwrotnym znowu kierunku — Jermak lub Deżniew ze swoimi Kozakami w szalonej pogoni ku brzegom Pacyfiku. Przeważnie szlakami równoleżnikowymi posługiwały się buszujące w basenie Morza Śródziemnego hordy Gotów i innych rabusiów germańskich, obok nich zaś Hunów, Awarów, Połowców i Węgrów. Szlakami równoleżnikowymi wkraczały do nas przez setki lat watahy tatarskie i najazdy zza Dniepru, a jeszcze później swój los ze szlakami równoleżnikowymi związał Karol XII w marszu pod Poł-

tawę, Napoleon I docierający do Moskwy i Hitler szturmujący Stalingrad. .

Ziemie polskie były zawsze przepełnione szlakami równoleżnikowymi, podobnie zresztą jak i obszary niemieckie. Ta tylko zachodziła kardynalna różnica, że o ile Niemcy chcieli mieć te szlaki jako główne, to nam zostały one poniekąd narzucone. Szlakami równoleżnikowymi na ziemie słowiańskie i nadbałtyckie zapędzali się średniowieczni rycerze niemieccy, kupcy hanzeatyccy i głoszący nową wiarę niemieccy misjonarze. W przeciwieństwie do tego, szlaki południkowe, abstrahując od głównych, mocno zresztą przecenianych dróg bursztynowych, odgrywały u nas ważną rolę rzadko i na krótko, przy tym przeważnie tylko na użytek wewnętrzny lub koniecznej obrony, tak że panujący kierunek równoleżnikowy szlaków komunikacyjnych, wycisnął nawet swoje piętno na całym rozwoju Rzeczypospolitej, na jej handlu, kolonizacji wewnętrznej, polityce wyznaniowej, słowem na wszystkim, co ważne, aż do kształtu państwa włącznie. Tak samo zresztą było i w Niemczech, gdzie w oparciu o ten kierunek komunikacyjny powstawały niekiedy wręcz karykatury państw, jak choćby owe przebrzmiałe królestwo pruskie, zaczynające się nad Renem i wąską kiszką, w dodatku poprzerywaną, sięgające aż do Kłajpedy. Było ono szczytowym wynikiem ekspansji i tego, co zrodzić potrafi konsekwentna ekspansja, nawiązująca zawsze w Europie środkowej do momentów komunikacyjnych i nimi się legitymująca.

POTRZEBY KOMUNIKACYJNE POLSKIE I NIEMIECKIE NA POMORZU ZACHODNIM. Dopiero dzisiaj widzimy tendencję do radykalnej zmiany tych stosunków. Niemcy, o ile utrzymają się przy przestrzeni między Renem a Odrą, kształtem swojego terytorium państwowego naśladować będą w przyszłości czworoboczną Francję, równoleżnikowa oś Czechosłowacji powersalskiej skróciła się już teraz o dobrych

dwieście kilometrów, a rozpiętość Polski pierwszy raz od wczesnych czasów piastowskich wyrównała się w obydwóch kierunkach, równoleżnikowym i południkowym. Oś południkowa jest nawet nieco dłuższa niż równoleżnikowa. Nic lepiej nie wyraża nowego etapu terytorialnego rozwoju naszych ziem, jak ten właśnie stosunek dwóch wymiarów, charakteryzujących kształt i położenie państwa. Stanowią one jakby szkielet orientacyjny nowej polskiej rzeczywistości przestrzennej, którą winniśmy stopniowo wypełniać treścią, także i w dziedzinie komunikacji.

A do zrobienia jest tu dużo! Do warunków powojennych, jakie powstały między Odrą a Bugiem oraz między Bałtykiem a Karpatami, musimy się ustosunkować racjonalnie, uwzględniając przy tym wszystko, cośmy przejęli po rządach poprzednich, spadek ów jednak poddając potrzebnym przeistoczeniom i uzupełnieniom. W dziedzinie komunikacyjnej rzeczone modyfikacje zmierzać winny do tego, aby obok już od dawna rozbudowanych szlaków równoleżnikowych, a zatem dróg inwazji i ekspansji, zjawiły się równie liczne i równie znaczną przelotnością obdarzone szlaki południkowe, szlaki obronne. Muszą to być szlaki wszelkiego typu, a zatem koleje, autostrady i arterie rzeczno-kanałowe. Niemcom budowę szlaków równoleżnikowych, w północnej zwłaszcza części oddanego Polsce obszaru, nakazywała i ułatwiała już sama przyroda, jak przebieg linii brzegu morskiego od Szczecina do Gdyni, dolina dolnej Warty i Noteci, wreszcie kierunek wzniesień Pojezierza Pomorskiego. My tych ułatwień dla szlaków południkowych mieć nie będziemy, ale mimo to owej pracy podjąć się musimy, bo od niej w wielkiej mierze zależy, czy staniemy dość twardo i dość pewnie na tych starych polskich ziemiach, które nam teraz przypadły w udziale, a do których Niemcy odmawiają nam praw, właśnie dlatego, że tamtędy wiodą ich równoleżnikowe drogi najazdu na

wschód europejski, jak to wykazała ostatnia wojna. I nie sposób, abyśmy obojętnie przechodzili wobec faktu, że do długiej, przeszło 400 km wynoszącej linii pomorskiego wybrzeża Bałtyku, kolej żelazna za czasów niemieckich docierała bezpośrednio z południa tylko w Szczecinie, a potem dopiero aż w Gdańsku i w Gdyni. Wszak wszystkie inne domorskie dojazdy są zaledwie odgałęzieniami arteryj równoleżnikowych, których zadaniem było właśnie pomijanie wybrzeża. Wyrażało się to nawet w odległości tych arteryj od Bałtyku, wynoszącej przeważnie kilkanaście kilometrów. Dla Łeby szlak dojazdowy z Lęborka wynosi zwyż 30 km, dla Ustki ze Słupska 17 km, dla Darłowa ze Sławna 19 km, dla Kołobrzega z Białogradu 37 km. Koszalin nie ma żadnego bezpośredniego dostępu domorskiego, Trzebiatów tylko wąskotorówki, a Kamień dojazdówkę z Wysokiej, dziś zresztą nieczynną, bo pozbawioną torów.

Dla Niemców, wielbicieli ekspansji zachodnio-wschodniej, gęściejsze połączenia z brzegiem morskim były niepotrzebne. Inaczej jednak ma się rzecz z Polską, zwłaszcza biorąc pod uwagę dodatkowy aspekt obrony. Przecież każda linia południkowa to ważna zapora dla toczącej się na nas lawiny ewentualnego najazdu germańskiego, to coś w rodzaju uproszczonej Linii Maginota, która pozwala na przesuwanie sił zbrojnych i skuteczniejszą obronę. Przede wszystkim zaś taki wielokrotny a bezpośredni i łatwy dostęp do morza jest nam potrzebny ze względów gospodarczych. Produktywność południa Polski, szczególnie zaś Śląska, może, a nawet musi być tak wielka, że nasz dostęp domorski, wykazujący obecnie tylko jeden kierunek kolejowy na Szczecin, nigdy nas nie będzie mógł zadowolić i należycie obsłużyć.

SZLAKI KOLEJOWE I WĘZŁY KOMUNIKACYJNE POMORZA ZACHODNIEGO. Najstarszą linią kolejową, zbudowaną jeszcze w r. 1846 i wówczas oddaną do eksploatacji, jest

szlak Szczecin - Stargard - Krzyż, po czym po upływie lat aż 24, bo w r. 1870, nastąpiło otwarcie komunikacji na szlaku Szczecin - Gdańsk, a jeszcze później, dopiero w r. 1892, w kierunku północnym na Goleniów - Wysoką - Wolin. Jak widzimy, poszczerbiona przez wojnę i porwana w wielu stronach na strzępy sieć kolejowa Pomorza Zachodniego powstawała bardzo powoli.

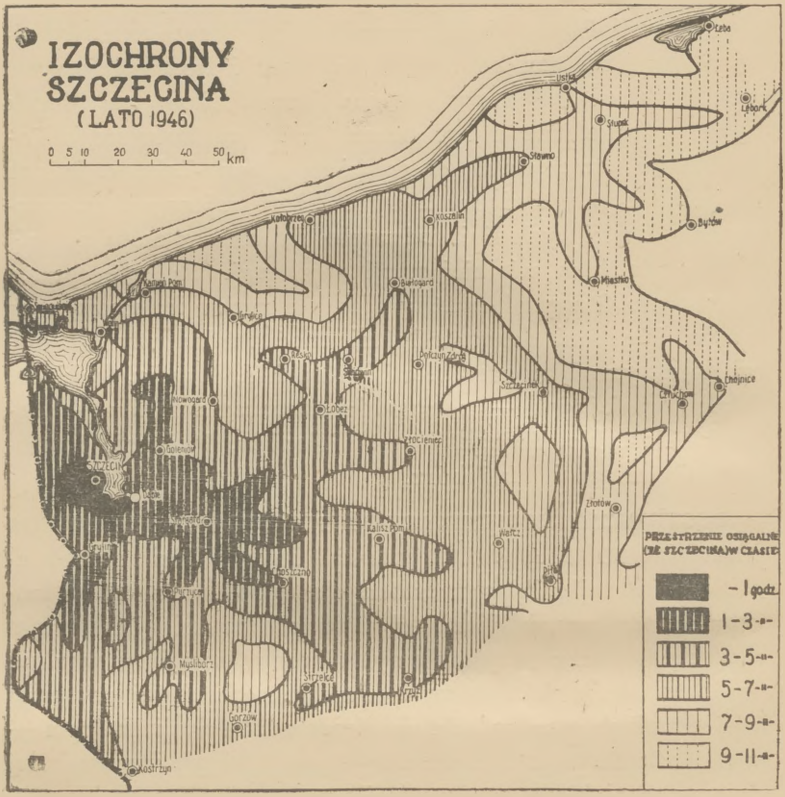
Z okrężnych linii kolejowych szczególniejsze znaczenie za niemieckich czasów miał dla Pomorza Zachodniego dwutorowy i o wielkiej przelotności szlak Malbork - Tczew - Chojnice - Piła - Krzyż - Gorzów Wielkopolski - Kostrzyn-Berlin. Odnośnie Pomorza Zachodniego rolę pomocniczą na południu spełniał jeszcze szlak drugi, prawie równoległy do poprzedniego i także dwutorowy, mianowicie Wystruć - Olsztyn - Ostróda - Iława - Toruń - Inowrocław - Poznań - Zbąszyn - Słubice (Frankfurt nad Odrą) - Berlin. Trzeci równoleżnikowy: Malbork - Tczew - Gdańsk - Gdynia - Lębork - Słupsk - Sławno - Koszalin - Białogard - Stargard - Szczecin z przedłużeniem do Berlina, dla ruchu ściśle krajowego posiadał znaczenie najistotniejsze, szczególnie w związku ze szlakiem dodatkowym Runów - Szczecinek - Chojnice. Ten oto stan przetrwał do dzisiaj. Za główną arterię kolejową Pomorza Zachodniego uznać trzeba linię Szczecin - Stargard - Runów - Białogard - Sławno - Słupsk - Lębork - Gdynia - Gdańsk, która jest przeważnie szlakiem dwutorowym, wspieranym jeszcze przez ów pomocniczy, też dwutorowy, Runów-Drawsko-Złocieniec-Czaplinek-Szczecinek-Chojnice. Szlak Szczecin-Stargard-Choszczno-Krzyż-Wronki-Poznań jest ważny szczególnie dla komunikacji z Warszawą. Zresztą przecina on tylko południowo-zachodni kąt kraju, wielce w tych stronach zniszczonego. Szlak ten sprawia jednak, że Szczecin wyrasta na główny węzeł krajowej komunikacji kolejowej, choć leży tak wybitnie peryferycznie wobec reszty

obszaru pomorskiego. Poza tym komunikacyjną wagę Szczecina podkreśla jeszcze ruch autobusowy i budzący się rzeczno-morski. W normalnych czasach i warunkach na spory węzeł komunikacyjny, w rodzaju Bydgoszczy lub dawniejszej Piły, mógłby wyrość także Szczecinek, w którym do niedawna krzyżowało się sześć linii kolejowych, między nimi jedna prowadząca bezpośrednio na Słupsk i do Lęborka oraz druga przez Grzmiącą, Bobolice i Korzybie do przecięcia się ze szlakiem Sławno-Lębork. Jednak zdjęcie torów w związku z wypadkami wojennymi na przeważnej części tych linii odsunęło na daleką metę rozwój Szczecinka jako wielkiej stacji węzłowej. Rolę tę spełnia bezspornie Stargard, ważny ośrodek ruchu kolejowego w kraju. Węzłami drugorzędnymi, choć bardzo ożywionymi, są poza tym: Białogard, Kalisz Kraiński, Runów, Świdwin, Wałcz, mniej już — z powodu rozebrania torów — Lębork, Korzybie, Słupsk, Płoty, Goleniów, Pyrzyce, Jastrowie, Grzmiąca i Myślibórz.

DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA POMORZA ZACHODNIEGO PRZED I PO R. 1945. Dostępność Pomorza Zachodniego uwidacznia najlepiej nakreślona dla tego kraju mapa izochron z dystansami jedno- i dwugodzinnymi. Jako punkt wyjściowy ruchu przyjmujemy stołeczny Szczecin. Uwzględniając głównie najszybszy, a zarazem najbardziej dostępny dla szerokich warstw ludności środek lokomocji, którym — zwłaszcza na większe dystanse — jest tu ciągle jeszcze kolej żelazna, a niekiedy autobus (o ile nawet nie zaprząg konny), otrzymujemy dość wierną charakterystykę dostępności kraju.

Na południu interesującego nas obszaru jako skrajne punkty przyjęliśmy miejscowości Kostrzyn, Gorzów, Krzyż i Piłę, na wschodzie Chojnice i Lębork, na północy południowe wybrzeże Bałtyku, a na zachodzie należące do Polski tereny nad Zalewem Szczecińskim. Razem daje to powierzchnię 36.180 km², pokrywającą się mniej więcej z

dzisiejszym areałem woj. szczecińskiego (30.400 km²), bo tylko o 4.500 km od niego większą. Dodać musimy, że nasze izochrony odnoszą się do takiego kolejnictwa, jakim



dzisiaj rozporządzamy, tj. do aparatu silnie zdewastowanego. Musieliśmy pominąć setki kilometrów linii nieczynnych, których pozbawiono szyn i na których poniszczono mosty. Gdybyśmy jako podstawę wykresu przyjęli działanie tych arteryj i wszystkich urządzeń kolejowych takie, jakie było jeszcze w r. 1944, przebieg naszych izochron niewątpliwie byłby inny. Przede wszystkim z powierzchni

Pomorza znikłaby zupełnie zaznaczająca się szeroko strefa odległości ośmio-, dziewięcio- i dziesięciogodzinnych, nie mówiąc już o jedenasto- i dwunastogodzinnych, a następnie mniej było by dziwnych zakrętów i dużych wysp izochronicznych, z reguły negatywnych, które występują już w odległości stu kilometrów od węzła szczecińskiego a, im dalej ku wschodowi, tym stają się liczniejsze, aby wreszcie w okolicy Bytowa, Polanowa i Miastka oraz na wybrzeżu Bałtyku między Ustką a Łebą osiągnąć pod tym względem wartości szczytowe. Także obszar objęty izochroną pierwszej i drugiej godziny uwielokrotniłby się znacznie. Dzisiaj jest on uderzająco mały i dla pierwszej godziny nie przekracza 300 km², gdy np dla przedwojennego Królewca w Prusiech Wschodnich wynosił 5.290 km², stanowiąc 15% całej określonej granicami politycznymi z r. 1939 sfery wpływów komunikacyjnych prowincji wschodnio-pruskiej. Owych 300 km² Szczecina przedstawia zaledwie 1% powierzchni Pomorza Zachodniego. Zresztą inaczej być nie może, skoro przeciętnie, jak to podnieśliśmy przed chwilą, potrzeba obecnie zwyż godziny, aby ze stacji Szczecin Główny przedostać się na stację Szczecin Dąb, głównie wskutek słabych, drewnianych prowizorycznych mostów, rzuconych przez obydwa ramiona dolnej Odry, oraz zakreślania ogromnego łuku przez stację Gumieńce. W tych warunkach wzrasta ogromnie znaczenie komunikacyjne Stargardu, osiągalnego ze stacji Szczecin Główny w ciągu dwóch godzin pociągiem pospiesznym, aczkolwiek oddziela te stacje dystans zaledwie 44 km, który dawniej, przy pełnej użytkowości całego aparatu kolejowego, pokonywano średnio w ciągu 40 minut.

Takie porównania, charakteryzujące obecną powolność ruchu pociągów pasażerskich, cytować można bez końca. Choszczno (Arnswalde) osiągano dawniej ze Szczecina w ciągu godziny i 18 minut, Krzyż w ciągu 2 godzin 11 mi-

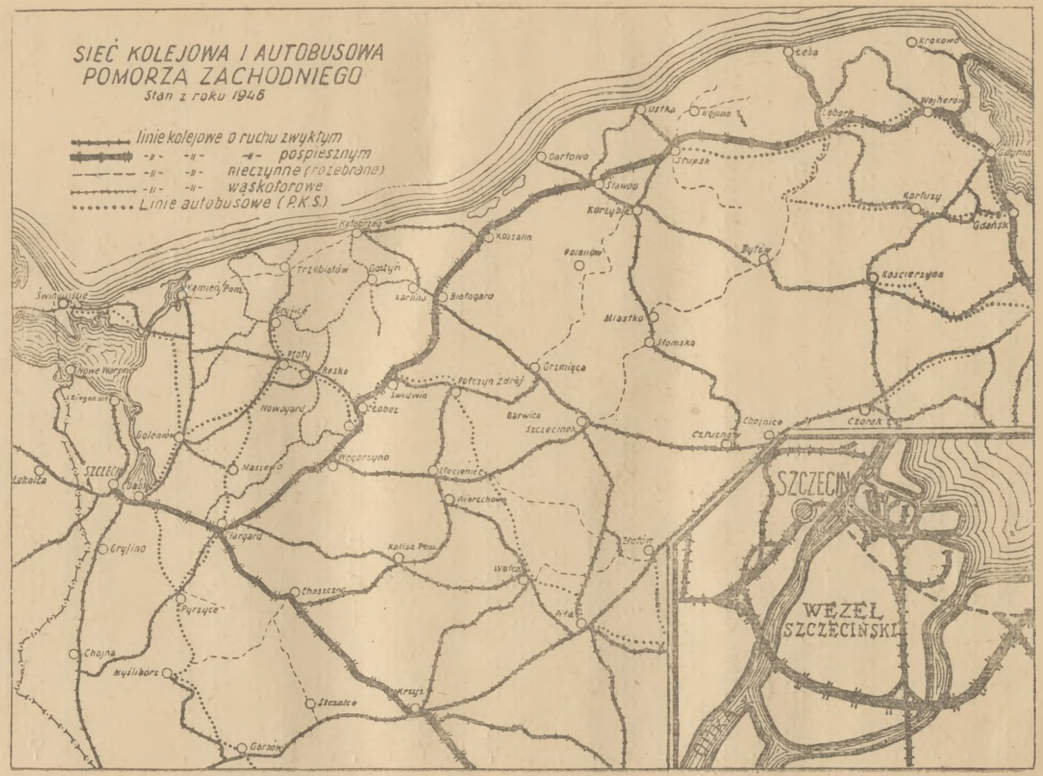
nut, Białogard (155,6 km) w ciągu 2 godzin 11 minut, Słupsk — 3 godzin 47 minut, wreszcie Gdańsk — 6 godzin 35 minut. Dzisiaj na pokonanie tych samych odległości przy najszybszych pociągach trzeba zużyć przeciętnie dwa razy tyle czasu, przy czym należy zaznaczyć, że szlaki, które tu zanotowaliśmy, są w całym tego słowa znaczeniu pryncypalne, bo pierwszy na Krzyż prowadzi najkrótszą drogą do Warszawy, a drugi — Szczecin-Gdańsk, stanowi oś komunikacyjną całego kraju. Na bocznych liniach jest nieporównanie gorzej.

Kolejnictwo na Pomorzu Zachodnim, administrowane przez Dyrekcję Kolejową w Szczecinie, jak na trudne warunki, wśród których obecnie pracuje, stoi na poziomie wcale wysokim. Stacje przez wojnę przeważnie zniszczone odbudowano o tyle, o ile to było możliwe i konieczne, ponaprawiano gruntownie wiele mniejszych obiektów mostowych, a bodaj prowizorycznie większe mosty. Rzucono także dwa tymczasowe duże mosty drewniane pod Szczecinem przez Odrę i jej boczne ramię Rgilicę.

Uwagi nasze mają na celu wykazanie, jak wiele jeszcze jest do zdziałania, zanim będzie można powiedzieć, iż bodaj częściowo powetowało się razy, jakie wojna zadała kolejom. Mówią o tym zresztą następujące cyfry. Oto w zawiadywaniu Dyrekcji Kolei Państwowych w Szczecinie, która zasięgiem swojego działania obejmuje prawie dokładnie obszar dzisiejszego woj. szczecińskiego, znajdują się 2.594 km szlaków normalnotorowych i 603 km wąskotorowych. Z tego normalnotorowych czynnych jest 1.943 km, zaś wąskotorowych, mających tu jednak ogromne znaczenie, zaledwie 158. Przeto w pierwszym wypadku na odbudowę i uruchomienie czeka 25% szlaków, a w drugim aż 78%. Tylko na obszarze Dyrekcji Kolejowej w Olsztynie jest jeszcze gorzej, gdyż tam z 2.712 km szlaków normalnotorowych trzeba odbudować 50,3%, a z 406 wąsko-

torowych 56%. Mała to jednak pociecha, że w innej stronie Ziem Odzyskanych sprawa odbudowy kolei wymaga jeszcze większych wysiłków, natomiast pewnikiem niezbitym jest fakt, iż wojna obeszła się z kolejami na obszarach zachodniej Polski jak najbezwzględniej. Zniszczenia linii kolejowych na terenie czterech dyrekcyj Ziem Odzyskanych stanowią 90% wszystkich zniszczeń kolei normalnotorowych w Polsce.

ZAGĘSZCZENIE SZLAKÓW KOLEJOWYCH. Przypuszczać należy, że mimo tych olbrzymich zniszczeń w ciągu lat kilku cała sieć kolei żelaznych na Pomorzu Zachodnim zostanie odbudowana. Zapytać się przeto godzi, jak wówczas będzie się przedstawiała jej gęstość i czy będzie można uznać ją za wystarczającą, pominąwszy — rzecz jasna — podstawowy jej brak, jakim jest bardzo słabe uwzględnianie wybrzeża. Jeżeli tedy przyjmiemy dystans 2,5 km jako odległość od szlaku, która może zadowolić w całości ludność okoliczną, zainteresowaną transportem towarowym i ruchem osobowym, to okaże się, że z uwzględnieniem kolejek wąskotorowych i tych szerokotorowych, które były budowane tylko dla powolnego ruchu miejscowego, sieć kolejowa na Pomorzu Zachodnim przedstawiać się będzie korzystnie co do gęstości tylko w zachodniej części kraju, mniej więcej aż po południk miejscowości Łobez. Środkowa i wschodnia części Pomorza Zachodniego natomiast miały i mieć będą kolei znacznie mniej, zwłaszcza zaś część południowo-wschodnia, gdzie za czasów niemieckich nie brak było miejscowości odległych od trasy kolejowej o 12, a nawet 15 km, jak np. na południe od Świdwina, na południe od Drawska, na północ od Wałcza, na północ i południe od Szczecinka, na zachód od Bytowa i na wybrzeżu morskim na odcinku m. Sławna. Wszędzie tu zatem przydało by się zagęszczenie sieci, bo tylko wówczas kraj będzie mógł przyjąć większą ilość mieszkańców. Nie


SIEĆ KOLEJOWA I AUTOBUSOWA
POMORZA ZACHODNIEGO
Stan z roku 1946
linie kolejowe o ruchu zwykłym
-"- -"- -"- pospiesznym
-"- -"- nieczynne (rozebrane)
-"- -"- wąskotorowe
Linie autobusowe (P.K.S.)
Świnoujście
Kamień Pom.
Trzebiatów
Gryfice
Goleniów
Szczecin
Łobeżyca
Nowogard
Stargard
Gryfino
Chojna
Myślibórz
Gorzów
Kołobrzeg
Białogard
Kołobrzeg
Koszalin
Darłowo
Ustka
Słupsk
Lębork
Wejherowo
Gdynia
Gdańsk
Kartuzy
Kościerzyna
Człuchów
Chojnice
Czersk
Tczew
Malbork
Elbląg
Braniewo
Frombork
Morąg
Olsztyn
Ostróda
Iława
Kętrzyn
Giżycko
Ełk
Olecko
Suwałki
Augustów
Grajewo
Łomża
Ostrołęka
Pułtusk
Mława
Ciechanów
Nowy Dwór
Modlin
Warszawa
Grodzisk
Piła
Wałcz
Szczecinek
Kołobrzeg
Koszalin
Słupsk
Lębork
Gdańsk
Gdynia
Kartuzy
Kościerzyna
Człuchów
Chojnice
Czersk
Tczew
Malbork
Elbląg
Braniewo
Frombork
Morąg
Olsztyn
Ostróda
Iława
Kętrzyn
Giżycko
Ełk
Olecko
Suwałki
Augustów
Grajewo
Łomża
Ostrołęka
Pułtusk
Mława
Ciechanów
Nowy Dwór
Modlin
Warszawa
Grodzisk
Piła
Wałcz
Szczecinek
Kołobrzeg
Koszalin
Słupsk
Lębork
Gdańsk
Gdynia
Kartuzy
Kościerzyna
Człuchów
Chojnice
Czersk
Tczew
Malbork
Elbląg
Braniewo
Frombork
Morąg
Olsztyn
Ostróda
Iława
Kętrzyn
Giżycko
Ełk
Olecko
Suwałki
Augustów
Grajewo
Łomża
Ostrołęka
Pułtusk
Mława
Ciechanów
Nowy Dwór
Modlin
Warszawa
Grodzisk
Piła
Wałcz
Szczecinek
Kołobrzeg
Koszalin
Słupsk
Lębork
Gdańsk
Gdynia
Kartuzy
Kościerzyna
Człuchów
Chojnice
Czersk
Tczew
Malbork
Elbląg
Braniewo
Frombork
Morąg
Olsztyn
Ostróda
Iława
Kętrzyn
Giżycko
Ełk
Olecko
Suwałki
Augustów
Grajewo
Łomża
Ostrołęka
Pułtusk
Mława
Ciechanów
Nowy Dwór
Modlin
Warszawa
Grodzisk
Piła
Wałcz
Szczecinek
SZCZECIN
WĘZEŁ
SZCZECIŃSKI

możemy też zapominać o tym, że ze wszystkich części Rzeszy Pomorze miało najrzadszą sieć kolei normalnotorowych, a najgęściejszą wąskotorówek, podrażających transport z powodu potrzeby przeładowywania towarów na stacjach kolei normalnotorowych. Na 1.000 km² powierzchni kraju przypadało na całym Pomorzu Zachodnim średnio 79 km szlaków normalnotorowych, a 54,0 km wąskotorowych, w czym znowu na obszarze regencji szczecińskiej 82,7 km normalnotorowych i 64,7 km wąskotorowych, w regencji koszalińskiej 73,3 km normalnotorowych i 36,7 km wąskotorowych.

WARTOŚĆ UŻYTKOWO-TRANSPORTOWA KOLEI POMORSKICH. Mimo wszystko ta sieć spełniała w stosunku do kraju rolę niezmiernie doniosłą. Pomorze nie posiadało, jak Prusy Wschodnie, rozbudowanej znakomicie sieci dróg wodnych i kolej musiała tu przyjąć na siebie nade wszystko cały przewóz towarów. Śledząc szlaki i nasilenie przewozu kolejowego, widzimy dopiero, do jakiego stopnia dla kraju i jego produkcji było bez znaczenia całe długie wybrzeże pomorskie poza Szczecinem. Wszystko, co kraj wytwarzał, a co stawało się przedmiotem wymiany towarowej, zmierzało w kierunku Szczecina, a zatem pszenica, jęczmień, ziemniaki, drzewo i inne tego rodzaju surowce. Wyjątek stanowiły chyba pewne ilości żyta i owsa wywożone przez Ustkę i mniej już znaczne — przez Kołobrzeg. Na odwrót — ze Szczecina rozchodziły się po kraju transporty nawozów sztucznych, węgla, żelaza i towarów kolonialnych. Mówiąc inaczej, Szczecin monopolizował cały handel krajowy, a narzędziem tej jego działalności w pierwszej linii były koleje. Czym był Szczecin dla Pomorza Zachodniego, wynika także z rozmiarów jego kolejowego ruchu osobowego. W Szczecinie biletów kolejowych sprzedawano prawie tyle, co na wszystkich innych stacjach pomorskich kolei państwowych razem wziętych, zwłaszcza po odliczeniu Słup-

ska i Stargardu. Najintensywniejszy ruch osobowy zaznaczał się na szlakach Szczecin - Słupsk, Szczecin - Goleniów - Płoty, Słupsk - Ustka, Stargard - Choszczno, Szczecin - Gryfino, na lewym zaś brzegu Odry (w granicach obecnych Polski na zachodzie) między Szczecinem a stacją Trzebiesz nad zatoką. Również i ruch towarowy podążał tymi samymi szlakami, choć z pewnymi odchyleniami. Mocny był zawsze na szlakach: Szczecin-Stargard-Białogard, Szczecin-Goleniów-Płoty, Szczecin-Gryfino-Kostrzyn, a dziwnie znowu słaby na odcinku Stargard-Krzyż, w kierunku na Kamień i Wolin, między Stargardem a Piłą.

Tak było dawniej. A jak jest obecnie? Odpowiedź przedstawia się dość prosto. Dziś nie wozimy towarów w niezliczonych tysiącach wozów dziennie, bo nie mamy co wozić. Produkcja jest słaba, zaludnienie niedostateczne, Szczecin jako port polski stawia dopiero pierwsze kroki, a inne porty Pomorza Zachodniego jeszcze są całkiem nieczynne. Zamiast towarów przewozimy zatem ludzi i koleje nastawiły się głównie na ruch pasażerski. Ludzi spotykamy też pełno w wagonach, pełno na stacjach, bo koleje są najważniejszym naszym pomocnikiem w akcji polszczenia kraju i usuwania zeń Niemców. Można wręcz powiedzieć, że bez kolei nie było by w tym zakresie nawet mowy o skutecznym działaniu w większym stylu. Tylko przy pomocy kolei dokonaliśmy tego, na co obecnie spoglądamy po 5½ latach koszmarnej wojny i po całym piekle okupacji niemieckiej, tj. spolszczenia kraju tak błyskawicznego i powszechnego. Wszak w Szczecinie domyślać się tylko można, że tu byli niegdyś Niemcy. Tak samo jest w wielu wsiach i miasteczkach. Tych nowych ludzi w ogromnej większości przywiozła kolej.

DROGI BITE I WĘZŁY DROGOWE. Ci, którzy nie skorzystali z pomocy kolei, podążyli na Pomorze drogą kołową. Spotykane na ulicach wszystkich osiedli pomorskich małe

wózki z charakterystycznym konikiem w zaprzęgu z dugą, świadczą, że tych ludzi było sporo. Dotarli oni aż do Szczecina i poza Szczecin, bo w okolice Warpna i Polic. Widzieć ich można pod Kamieniem, Goleniowem, nie mówiąc już o Słupsku lub Sławnie, Miastku lub Drawsku. Jeżeli jednak ich konik z dugą i prymitywnym wózkiem wytrzymał daleką podróż z Nowogródczyzny lub z Wołynia, przypisać to należy innemu znowu czynnikowi komunikacyjnemu, mianowicie bitej drodze, która na Pomorzu na codzień i w ruchu sąsiedzkim odgrywa rolę z pewnością nie mniejszą od drogi żelaznej, a poza tym jest podłożem i warunkiem ruchu pojazdami mechanicznymi, od roweru począwszy. Droga bita ułatwia ludności styczność z organizacjami państwowymi oraz zakup towarów i ich zbyt, słowem stanowi olbrzymią dźwignię gospodarczą i społeczną życia. Zresztą tak było i w najdawniejszych czasach.

Doliną Prośnicy na Kołobrzeg biegł prastary szlak solny, łączący Pomorze z Polską. Szlak ten mijał Szczecinek od zachodu i południa, przechodził między jeziorami Czeresieką i Radaczem i gdzieś koło Żółtnicy wkraczał w dolinę rzeki Gwdy. Liczne wykopaliska monet rzymskich świadczą o starożytności rzeczonej arterii handlu i ruchu, którą dzisiaj biegnie kolej żelazna, spajająca Poznań przez Piłę, Jastrowie, Szczecinek, Białogard z Kołobrzegiem. Do tego starego szlaku solnego nawiązywano również projekt budowy wielośluzowego kanału, łączącego Prośnicę poprzez jeziora Czeresieka i Wielim z Gwdą, przeto i z Notecią.

Dróg bitych na Pomorzu jest wielka obfitość, bo ok. 10.000 km. Stan ich na ogół jest nienajgorszy, gdyż wojna mniej brutalnie się z nimi obeszła niż z kolejami. Szybko ponaprawiane, przeważnie wyasfaltowane, tworzą także podstawę ożywionego ruchu automobilowego, bez którego trudno było pomyśleć działanie urzędów, zwłaszcza w pierw-

szym okresie naszych rządów, kiedy koleje jeszcze nie ruszyły. Szybsze niż koleje, samochody przebiegają dziś cały kraj we wszystkich kierunkach i umożliwiają urzędom wgląd w potrzeby nowych mieszkańców, bardzo jeszcze bezradnych, bezpośrednio po przybyciu. Główne drogi mają tu przeważnie przebieg równoleżnikowy. W tym też kierunku skierowano pierwszą szosę pomorską, zbudowaną w latach 1828—35 w oparciu o starą drogę wojskową i handlową, która ze Szczecina przez Goleniów, Nowogard, Koszalin, Słupsk i Lębork wiodła do Gdańska. Przez doprowadzenie do omawianej drogi bocznic na północ w stronę Kołobrzega, Darłowa, Ustki i Łeby oraz na południe w stronę Bytowa, Miastka, Szczecinka i Połczyna nadano tej arterii charakter głównej i podstawowej dla całego kraju. Poza tym ze Szczecina wychodzi ważna szosa w stronę Pyrzyc, Myśliborza (Soldin), Kostrzyna i Gorzowa, a ze Stargardu w kierunku Wałcza, gdzie krzyżuje się z pierwszorzędnym szlakiem drogowym Berlin-Człuchów-Chojnice-Tczew. Znacznie później zbudowano szosę z Goleniowa w kierunku obydwóch wysp zamykających od północy Zalew Szczeciński, a jeszcze później stworzono szeregi dojazdówek do ważniejszych węzłów kolejowych.

Co do gęstości sieci drogowej zachodzą między pojedyńczymi powiatami bardzo znaczne różnice. Najgęściejszą siecią rozporządza powiat białogardzki, nie brak jednak okolic, gdzie nawet dość znaczne osiedla nie posiadają jeszcze żadnej drogi murowanej, tylko drogi polne. Najsłabiej przedstawia się stan dróg między Jastrowiem a Czaplinkiem, między Gryficami a Goleniowem, nad dolną Iną i gdzieniegdzie koło Świdwina i Barlinka. Idąc od wschodu, z węzłów drogowych zasługują na wymienienie: Bytów, Słupsk, Sławno, Bobolice, Szczecinek, Czaplinek, Wałcz, Stargard i Pyrzyce, wszystko punkty, z których wybiega po 5, a nawet po 6 szos. Z peryferyjnie wobec Pomorza

Zachodniego położonych miejscowości ważne są pod tym względem: Piła, Gorzów i Kostrzyn, na wschodzie Lębork, na zachodzie zaś Chojna (Königsberg N. M.). Na najważniejszy węzeł drogowy wyrobił się jednak stołeczny Szczecin, który pośredniczy między obszarami położonymi na wschód i zachód od Odry i wobec którego przejście przez rzekę, jakie od dawna istniało już pod Gryfinem (Greifenhagen), posiada tylko podrzędne znaczenie. Wielka autostrada, która miała biec w kierunku z SW na NE przez Pomorze, a której budowę Niemcy zaczęli na kilka lat przed wojną, nie dość jednak energicznie ją prowadzili, tak iż na ogół pozostała w sferze projektów, omija jednak Szczecin i przekracza Odrę na południe od tego miasta, między miejscowościami Kolbaczewo (Colbitzow) i Radziszewo (Retzowsfelde). W dalszym przebiegu miała rzeczona autostrada iść przez Maszewo (Massow), Dobrą (Daber), na północ od Świdwina (Schivelbein), na południe od Polanowa, koło Borze Tuchomie (Borntuchen) i odnośnie Pomorza Zachodniego kończyć się między wioskami Żukówkiem (Zukowken) i Pomyskiem (Klein- i Gross Pomeiske) na granicy polskiej[41]. Była to owa głośna autostrada, którą Hitler chciał wprowadzić na terytorium polskiego Pomorza i o którą rzekomo, obok Gdańska, rozpoczął wojnę z Polską. Droga wojenna pierwszego rzędu, choć, w razie realizacji projektu, także niezmiernie doniosła arteria handlu i wszelkiego transportu; byłaby ona szczególnie ważna dla właściwego Pojezierza Zachodnio-Pomorskiego.

Wszystkich szlaków autobusowych, wliczając już takie, które obsługują również częściowo obszary sąsiednie, jak np. szlak Lębork-Kartuzy, Słupsk-Lębork-Wejherowo lub Szczecin-Gorzów, mamy na Pomorzu Zachodnim 9. Łączna ich długość wynosi zaledwie 844 km, co w stosunku do wcale rozległego terytorium województwa, mającego ok. 30.000 km² powierzchni, jest bardzo niewiele. Poza tym

owe szlaki skupione są nade wszystko naokół Szczecina, którego okolice posiadają też najgęściejszą sieć kolei żelaznych i komunikację wodną. Tam zaś, gdzie przy rzadkości sieci kolejowej autobus mógłby pełnić funkcje zastępcze, szlaków autobusowych brak zupełnie. Odnosi się to zwłaszcza do wielkiej przestrzeni między Świdwinem a Czerskiem, leżącym już w granicach woj. bydgoskiego, oraz między Piłą a wybrzeżem Bałtyku. W ogóle, poza komunikacją ze Świnoujściem, uderza zupełny brak szlaków autobusowych na całym wybrzeżu pomorskim i, z wyjątkiem jednego: Świdwin-Wałcz, na całym pojezierzu. Nie ma ich również między Myśliborzem i Wałczem. Przeto na Pomorzu Zachodnim pozostaje jeszcze bardzo wiele do zrobienia, aby gęstość szlaków autobusowych w województwie zrównać bodaj z tą, jaką mamy w reszcie państwa.

KOMUNIKACJA WODNA I INNE ŚRODKI TRANSPORTU. Pomorze Zachodnie posiada obecnie właściwie tylko jedną arterię ruchu rzecznego, mianowicie statkami parowymi na linii Szczecin-Świnoujście, bo użyciu Odry w kierunku od Szczecina na południe przeszkadzają leżące w korycie rzeki zniszczone mosty. Z powodu braku statków, jednak nawet w razie usunięcia tych ruin nieprędko ożywi się ruch na rzece. Na razie rozporządzamy tylko trzydziestoma barkami, podczas gdy Niemcy mieli ich 3.000. Niełatwo też temu stanowi zaradzi wydobywanie z wody zatopionych barek i budowa nowego taboru żeglarskiego, tym bardziej, że praca stoczni w Kostrzynie i w okolicy Wrocławia jest dopiero w zawiązku. Na razie zatrudnionych jest tam nie więcej niż 200 ludzi. Gdyby nawet zaczęły pracować także inne jeszcze zakłady, jak np. dwa dalsze kostrzyńskie, nie wystarczy to nam na potrzeby komunikacji wodnej na Odrze. Brakowi statków zaradzić może tylko sprowadzenie pewnej ich ilości z obszaru niemieckiego.

Innych szlaków śródlądowej żeglugi poza Odrą na Pomorzu Zachodnim jest niewiele, a jeżeli są, to krótkie. Do rzek żeglownych należy Ina, poboczna dolnej Odry, która na przestrzeni mniej więcej od ujścia aż po Stargard może dźwigać statki o nośności do 200 t. Tak samo jest z ujściowymi odcinkami rzek Drawy (po Osieczno), Gwdy (po Piłę) i Brdy (kilka kilometrów powyżej Bydgoszczy). Z rzek uchodzących wprost do morza niewątpliwą wartość dla żeglugi wykazuje Prośnica, która na kilkukilometrowym odcinku ujściowym aż po Stary Kołobrzeg pozwala wchodzić statkom o nośności do 1.200 t, podobnie jak rzeka Wieprz po Darłowo, a Słupa przy Ustce [42]. W razie uruchomienia morskiej żeglugi przybrzeżnej znaczenie owych ujściowych odcinków rzek niewątpliwie bardzo wzrośnie, jak również w wypadku oparcia o którykolwiek z nich projektowanego trajektu przez Bałtyk, dla połączenia polskich linii kolejowych ze szwedzkimi.

Na razie istnieje tylko jedna linia lotnicza Warszawa-Poznań-Szczecin, na której codziennie odbywa się jeden lot w obydwóch kierunkach. Trwa on 3 godziny, w czym 30 minut postoju w Poznaniu.

PORT SZCZECIŃSKI I ODRA

PORT SZCZECIŃSKI I JEGO PRACA DO R. 1945. Najważniejszą częścią Szczecina jest bezwzględnie jego port, obejmujący ok. 960 ha, w czym powierzchni wodnej 393,45 ha. Dla porównania dodajemy, że obszar portu gdyńskiego wynosi 897 ha (bez redy), w tym powierzchni wodnej 224 ha, zaś w Gdańsku samej tylko powierzchni wodnej 897 ha, w czym portu rzecznego (wraz z Martwą Wisłą) 685 ha, a morskiego 212 ha. Jak widzimy zatem, port w Szczecinie jest obszerny i wśród dzisiejszych portów polskich zajmuje wybitne miejsce. Bardzo wcześnie przylgnął on do wyspy Łasztowni i do wysp sąsiednich i tam też dotąd znajduje się główne jego centrum. Od w. XVII stanowił on własność miasta i był przez nie inwestowany, a co za tym idzie i eksploatowany. Port w Szczecinie, podobnie zresztą jak w Królewcu, aż do końca pobytu tam Niemców teoretycznie przynajmniej znajdował się w ręku miasta, praktycznie — miasta i rządu pruskiego, do czasu spłacenia przez miasto pożyczki, zaciągniętej u rządu po pierwszej wojnie światowej na inwestycje. Dla rozbudowy i konserwacji urządzeń portowych istniała zrazu wspólnota portowa (Hafeninteressengemeinschaft), zaś dla eksploatacji portu akcyjna spółka (Hafenbetriebsgesellschaft), której akcje podzielone zostały między miasto i państwo. W r. 1929 nastąpiła fuzja obydwóch powyższych instytucyj w

jedno towarzystwo „Stettiner Hafengesellschaft m. b. H.“, w którym rząd posiadał 50% udziałów.

Port szczeciński leży w odległości 65 km od Bałtyku. Wobec Szczecina port w Świnoujściu odgrywa rolę podobną do tej, jaką posiada Piława w stosunku do Królewca; jest jego awanportem, założonym w r. 1746[43], z czasem wcale silnie rozbudowanym jako pomocnicza baza niemieckiej floty wojennej na Bałtyku.

Droga wodna z Świnoujścia do Szczecina posiada głębokość ok. 10 m, a zatem zupełnie wystarczającą dla statków oceanicznych. Rozumie się, że aby to osiągnąć nie obeszło się bez bardzo poważnych robót ziemnych na wyspie Uznam (Kaiserfahrt) i bez wybagrowania szlaku żeglowego, w prostej niemal linii przecinającego z NW na SE Zalew Szczeciński. Przy samym Szczecinie główny szlak wodny stanowi lewe, czyli zachodnie ramię ujściowe Odry, które z wschodnim, Rgilicą (Gr. Reglitz), uchodzącym do obszernego jeziora, zwanego Dąb (Dammscher See stagnum Damb), łączą na gruncie podmiejskim dwie naturalne odnogi: Parnica i Duńsko (Dunzig), przezwane obecnie Starówką. Poza tym istnieje jeszcze kilka sztucznych kanałów, starszych i nowszych, jak Nowy Przekop (Möllnfahrt), ok. 5.600 m długi, wykopany w latach 1927—1929, jak Kanał Dębicki (Breslauer Fahrt), Grabowski (Grabower Fahrt), Przemysłowy (Dunzig - Parnitz Kanal), Grodzki (Oder - Dunzig - Kanal), Swantewita (Swante Kanał), Pucki (Vorflutkanal), Przekop Parnicki (Parnitzer Durchstich) i inne. Głębokość ich wynosi 8—9 m, podobnie jak i różnych basenów portowych. Niektóre z nich, jak np. Kanał Górnośląski, spełniały rolę części portu właściwego i uzbrojone były w dźwigi. Kanał Górnośląski, zwany także Basenem Górnośląskim (Steinbruch hafen — 10,23 ha), posiadał 2 elektryczne dźwigi mostowe, jeden z wydajnością 100 do 150 t na godzinę, a drugi 60 t/godz.

Jądro portu szczecińskiego, na którego całość składało się zasadniczo 7 części, stanowił Port Wolnocłowy (22,37 ha) wraz z Portem Węglowym (14,40 ha); oba były wyposażone w tory kolejowe oraz uzbrojone w dźwigi elektryczne i hydrauliczne w liczbie 97, Węglowy nadto w mostowe elektryczne w liczbie 9 o nośności 5—15 t i w wywrotnicę wagonową 30-tonową, mogącą w godzinie przeładować 150 t, jak również w 200-tonowy zasobnik do rudy. Węgiel wychodził jednak także przez Port Wolnocłowy, który zresztą był oparciem dla linii żeglugi regularnej i dla przewozu drobnicy.

Port Przemysłowy (18 ha), przylegający do Portu Węglowego, oddany był do użytku firm prywatnych, z których nieliczne tylko posiadały dojazdy kolejowe i urządzenia przeładunkowe, Port Zbożowy zaś, najnowocześniejszy ze wszystkich, bo zbudowany na parę lat przed drugą wojną światową (1934-1936 r.), choć nie stanowił właściwie osobnej całości, służył nade wszystko do przeładunku zboża. W tym celu, prócz dojazdów kolejowych, posiadał on olbrzymi silos o pojemności 43.000 t. Zresztą z powierzchnią składowania w Szczecinie sprawa nie stała dobrze. Niewiele stosunkowo magazynów znajdowało się w tzw. Nowym Porcie (Möllnhafen), podobnie jak na nabrzeżu Duńsko (Dunzigkai), przeznaczonym dla obsługi żeglugi przybrzeżnej, gdzie dźwigi były wprawdzie elektryczne, a nie parowe jak w Nowym Porcie, lecz magazyny mocno przestarzałe. Całkiem wreszcie pozbawiony magazynów był najobszerniejszy ze wszystkich (319,23 ha), tzw. Stary Port (Alter Hafen), rozłożony na obu brzegach Odry. Miejsce magazynów zajmowały tutaj otwarte, drewniane szopy, aczkolwiek ta część portu służyła dla żeglugi pasażerskiej morskiej i śródlądowej oraz jako punkt oparcia żeglugi rzecznej. Stary Port nie posiadał też żadnego uzbrojenia dźwigowego.

PORT
W SZCZECINIE
Odra
wody
tereny zabudowane
0 400 800 1200 1600 2000 m
Odra
Odra
Odra
Odra
Jezioro DĄB
Kan. Gdański
Kan. Orzelski
Kan. Przemysłowy
Kan. Górnośląski
Rz. Starówka
Rz. Parnica
Rzeka Parnicka
KĘPA REGLICKA
DWORZEC TOWAROWY

Cała powierzchnia składowania magazynów w porcie szczecińskim, łącznie z szopami drewnianymi, wynosiła zaledwie 122.000 m², gdy w Gdyni 273.000, czyli przeszło dwa razy więcej, a w Gdańsku aż 290.000. Natomiast długość nabrzeży, zresztą w części drewnianych, była większa niż w Gdyni, wynosiła bowiem 20.000 m, gdy w Gdyni 13.000 m. Pod tym względem nie dorównywał atoli Szczecin Gdańskowi z jego 31.000 m nabrzeży. Choć Szczecin ustępował Gdyni jakością i nowoczesnością uzbrojenia dźwigowego, przewyższał ją jednak ilościowo. Szczecin posiadał 123 dźwigi i 1 wywrotnicę wagonową, kiedy Gdynia tylko 84 dźwigi i wywrotnicę, Gdańsk zaś 96 dźwigów, w tym co prawda 3 mosty przeładunkowe dla rudy i fosfatów oraz 3 taśmowe urządzenia przeładunkowe dla węgla. Tylko w zakresie stoczni okrętowych Szczecin wyprzedzał zarówno Gdynię jak i Gdańsk. Było ich tutaj kilka, większych i mniejszych, oraz szereg mieszczących się w porcie zakładów przemysłowych.

Obroty towarowe portu szczecińskiego w ostatnich 3 latach przed drugą wojną światową stale przekraczały 8.000.000 t rocznie, zbliżając się do gdyńskich, a w każdym razie coraz to bardziej prześcigając Gdańsk. Głównym artykułem masowym, stanowiącym ok. 40% obrotu ogólnego, był węgiel oraz koks, i to zarówno w przywozie jak i w wywozie, poczem ważne miejsce w przywozie zajmowały: ruda żelazna, drewno, kamienie ciosane, papier, nawozy i żelazo obrabiane, w wywozie zaś: śledzie, papier, zboże i cukier. Poza tym poważną pozycję obrotu towarowego na wejściu i wyjściu stanowiła drobnica, której tak bardzo niedostawało naszym portom w Zatoce Gdańskiej.

W zestawieniu z Gdynią, a nawet z Gdańskiem, cechowała Szczecin większość obrotów jednostkami rzecznymi, przekraczających stale 3.000.000 t i mających tendencje raczej do wzrostu niż do obniżania się. W transportach

rzecznych Szczecina czołowe miejsce przypadało Górnemu Śląskowi, a obok niego Brandenburgii, gdy wielka i wygodna droga wodna Warty i Noteci, prowadząca w głąb terenów państwa polskiego coraz to bardziej pustoszała, aż w końcu wykazywała całkowitą niemal martwotę. Kiedy np. w r. 1935 wywieziono i przywieziono z portu i do portu szczecińskiego transportami rzecznymi z obszarów górnej Odry 1.264.000 t, z Brandenburgii 1.551.000 t, z dolnej Odry 765.000 t, to z Warty - Noteci zaledwie 82.000 t, czyli mniej nawet niż z obszarów Łaby (108.000 t).

Port w Szczecinie, zniszczony mniej więcej w 50%, wymaga bardzo wielkich wkładów, zanim zacznie znowu w pełni oddawać swe usługi. Przede wszystkim Niemcy wysadzili w powietrze wszystkie mosty w liczbie czterech, łączące port z miastem, jak również i mosty dojazdowe. Poza tym spalili lub rozbili przeważną część magazynów i dźwigów, poniszczyli zwrotnice kolejowe, ogołocili z urządzeń technicznych portowe zakłady przemysłowe, zatopili wiele obiektów w basenach i kanałach portowych, spalili nawet część drewnianych nabrzeży, które istniały obok kamiennych w Starym Porcie i nad Kanałem Duńsko (Dunzig).

Zauważyć należy, że port szczeciński posiada duże możliwości rozbudowy, o których prawdopodobnie pomyślimy jednak wówczas dopiero, gdy usuniemy te zniszczenia wojenne, które dzisiaj najbardziej przeszkadzają jego eksploatacji. Pierwszym krokiem do tego musi być odbudowa mostów przez Odrę. Plan niemiecki dalszej rozbudowy portu szczecińskiego przewidywał stworzenie w oparciu o Nowy Przekop (Möllnfahrt) kilku basenów z wykrojem w kierunku ukośnym na południe. Koncepcja ta jest zupełnie realna i praktyczna, bo przeprowadzenie jej dałoby powiązanie ze sobą starych części portu i stworzyłoby całość zwartą i nowocześnie rozplanowaną.

POLSKI STAN POSIADANIA W PORCIE SZCZECIŃSKIM. — Wojna tak dalece zmieniła stan przedwojenny portu szczecińskiego, że dzisiaj mówić o nim można tylko jako o rzeczy nowej, stopniowo powoływanej do życia, a co za tym idzie wysoce odmiennej od obrazu niedawnej przeszłości. Część portu będąca we władaniu polskim nie nosi nawet urzędowej nazwy portu szczecińskiego, ale „Rejonu Portowego Dolnej Odry".

Ów Rejon leży na północ od byłego zakładu „Gollnow i Syn" i przez władze radzieckie został nam przekazany w marcu 1946 r., po czym kilkakrotnie jeszcze był rozszerzany; ostatni raz w październiku 1946 r., gdy polska administracja morska objęła we władanie tzw. Górną Wyspę Okrętową. Jest to część dawnego portu, która posiada dobre nabrzeże o łącznej długości ok. 1.500 m, z wyposażeniem w polery i pierścienie do cumowania statków. Ma także magazyny, które szybko przywrócić można do stanu używalności po usunięciu gruzów i niedużych naprawach. Nieco później otrzymaliśmy w porcie centralnym tzw. Nabrzeże Noteckie.

Zestawiając raz jeszcze dla przeglądu stan posiadania Polski w porcie szczecińskim, stwierdzamy, że we władaniu polskim znajduje się odcinek szczecińskiego wybrzeża Odry po lewej jej stronie, począwszy od ulicy Konarskiego w kierunku na północ, obie tzw. Wyspy Okrętowe (Górna i Dolna), północna część cyplu między Kanałem Grodzkim a Kanałem Dębickim, na wyspie Łasztowni, na północy część tzw. Starówki; i dalej na południu część tzw. Parnicy, wreszcie część nad Kanałem Przemysłowym i Starówką. Poza tym nad Kanałem Górnośląskim i Parnicą są w ręku polskim w 3 partiach zbiorniki na paliwo płynne. Wreszcie w październiku 1946 r. Polski Urząd Morski przejął od władz radzieckich odcinek nad Kanałem Noteckim w porcie centralnym, przeznaczony dla transportów drzewa.

Znajdują się tam 3 dźwigi, w tym jeden 6-tonowy elektryczny.

Rejon przekazany Polsce w marcu 1946 r., podzielony na szereg niezależnych nabrzeży, był dawniej tylko organizacyjnie portem, w istocie zaś służył on wszystkimi swoimi urządzeniami (nabrzeżami, magazynami, dźwigami itd.) znajdującym się niegdyś na tym terenie zakładom przemysłowym, które wojna doszczętnie prawie zniszczyła. Pozostałe szczątki, niepotrzebne więcej nie istniejącym obecnie zakładom wytwórczym czy przetwórczym, na razie spełniają rolę polskich urządzeń portowych. Niektóre z nich, ale tylko w bardzo skromnym zakresie, zostały do tego celu przystosowane.

Urządzenia w ten sposób powstałe:

1. pozwalają na bezpieczne miejsce postoju dla statków morskich i żeglugi śródlądowej;

2. dają możność przeładunku towarów ze statków na ląd lub berlinki oraz przeładunku z lądu i berlinek na statki;

3. umożliwiają krótkotrwałe składowanie towarów;

4. tworzą miejsce początkowe, końcowe lub przesiadkowe żeglugi pasażerskiej, pocztowej i pośpieszno-drobnicowej oraz miejsce zaopatrywania statków w paliwo, żywność i wodę;

5. stanowią punkt oparcia dla floty rybackiej, jak niemniej dla handlu i przemysłu rybnego.

Nie ma zaś dotąd urządzeń do długotrwałego składowania towarów, ani też takich, które wymagają specjalnej opieki (np. chłodni), miejsc przeróbki przywożonych surowców dla handlu wewnętrznego i eksportu, miejsc do magazynowania towarów na aukcje, stref wolnocłowych oraz warsztatów budowy i reparacji statków. Poza tym istnieje brak urządzeń przeładunkowych, a sieć kolejowa na terenie portowym jest bardzo słabo rozwinięta.

Rejon Portowy Dolnej Odry składa się z następujących nabrzeży, przystosowanych już do przyjmowania statków. Wyliczamy je z krótką charakterystyką pod nazwami, jakie otrzymały dla celów orientacyjnych i stanu, w którym się znajdowały na początku jesieni 1946 r.:

Nabrzeża Rejonu Portowego Dolnej Odry w jesieni r. 1946

Nazwa odcinka	Długość nabrzeży w m	Przeznaczenie	Urządz. przeładunkowe i inne	Magazyny	Dojazd kolejowy	Położenie
Oko	260	przystań pasażerska	—	1.200 m²	brak	Rej. Port Dol. Odry
Mak	250	przyjmowanie bydła	—	—	brak	„
Huk	255	przeładunek węgla	2 dźwigi czerpakowe	—	bocznica kolejowa	„
Snop	300	przeładunek drobnicy	—	w odbudowie	„	„
Ucho	400	przeładunek drobnicy	—	7.000 m²	„	„
Kra	375	ładunki masowe	dźwig 7,5 ton chwytakowy	—	bocz. kol. w budowie	„
Fant	260	przeładunek drobnicy i drzewa	—	12.000 m²	„	„
Reja	110	urządzenia rzeźni miejskiej i przeładunek bydła	—	—	„	port właściwy
Ewa	200	przeładunek drobnicy	—	Elewator zbożowy 45.000 ton	„	port właściwy

Szczególniejsze znaczenie dla interesów ogólnopolskich posiadają zbiorniki naftowe w porcie szczecińskim. Dzisiejsza produkcja naftowa Polski daje 125.000 t rocznie, a że realne zapotrzebowanie nasze wynosi mniej więcej 700.000 t

płynnego paliwa, przeto ok. 550.000 t sprowadzać musimy z krajów sąsiednich, w naftę bogatszych, jak z: Z. S. R. R., Rumunii i Węgier, na razie zaś bardzo poważną ilość importu naftowego pokrywamy z dostaw U. N. R. R. A., które z reguły docierają drogą morską. Zbiorniki, które mogą przyjmować te dostawy, posiadamy właściwie tylko w Gdańsku i Szczecinie, gdyż znajdujące się w Gdyni zaledwie częściowo mogą służyć do tego celu. W każdym razie nie nadaje się tam na gromadzenie płynnego paliwa wielka baza zbiorników podziemnych, niestety, przeważnie betonowych, o pojemności 27.000 m³, jaką Niemcy podczas wojny zbudowali na Oksywiu. Do tego celu użyteczna jest jedynie składownia, którą przemysł cukrowniczy stworzył w Gdyni dla melasy, idącej na wywóz. Ma ona 10.600 m³ pojemności zbiornikowej. Gdańsk rozporządza bazami zbiorników o łącznej pojemności 45.440 m³, a zbiorniki szczecińskie będą mogły już wkrótce pomieścić 37.400 m³ płynnego paliwa, w tym zbiornik nr 1 może pomieścić 4.227 t, nr 2 ok. 3.200 t, nr 3 (w remoncie) 30.000 t. Byłyby one jeszcze użyteczniejsze, gdyby przy nabrzeżach, gdzie stoją, morze było głębsze. Dzisiejsza głębokość (7 m) zmusza większe statki do częściowego rozładowywania się w Świnoujściu.

Wyżej wymienione nabrzeża i urządzenia po zakończeniu przewidzianego remontu będą w stanie wykonywać przeładunek mniej więcej 150.000 t miesięcznie, ten zaś odcinek portu, który oddano nam w październiku 1946 r., prócz tego jeszcze mniej więcej 95.000 t, tak że cała zdolność przepustowa portu szczecińskiego, znajdującego się we władaniu polskim, do niedawna jeszcze bardzo nikła, będzie mogła wzrosnąć do blisko 3.000.000 t rocznie.

Czy jednak praca portu w takich rozmiarach będzie możliwa, zależy także w dużej mierze od dalszego rozbudowania aparatu usług portowych, na które się składa: pilotaż

i holowanie statków przez kapitanat portu, klarowanie przez maklerów okrętowych, załadowywanie i wyładowywanie przez spedytorów, jak również łatwe bunkrowanie i w ogóle szybkie zaopatrywanie w żywność oraz w to wszystko, czego statkom potrzeba. Portów z lichą obsługą starają się statki unikać, gdyż każdy stracony dzień jest czynnikiem podrażającym koszty transportu.

Dzisiejsze polskie władze morskie w Szczecinie wiedzą o tym doskonale. Atoli sporo czasu jeszcze upłynie, zanim owe oazy, tworzące dzisiejszy Rejon Portowy Dolnej Odry, choćby rozszerzony, zespolą się w jedną całość z resztą terytorium portowego, służącego dotąd przeważnie celom wojennym i powojennym. Pracuje tam 75 dźwigów, gdy na obszarze administrowanym przez morskie władze polskie do niedawna były trzy czy też cztery i cztery wincze. Spodziewać się jednak należy, że niebawem to skromne nad wyraz wyposażenie polskiej części portu szczecińskiego polepszy się przez ustawienie dźwigów rewindykowanych z Magdeburga, teraz znajdujących się w remoncie, a także przez dostawę dźwigów pływających.

EKSPLOATACJA PORTU SZCZECIŃSKIEGO. Pierwszy statek przybył do polskiej części portu w Szczecinie dnia 4 kwietnia 1946 r. Przybił on do przystani Oko, przywożąc polskich repatriantów. Od tej chwili zaczął się ruch w porcie, powoli przyjmując charakter coraz to intensywniejszy i wszechstronniejszy, choć pod tym względem Rejon Portowy Dolnej Odry z dwoma innymi portami polskimi, Gdańskiem i Gdynią, nie może się zgoła mierzyć. Gdy tonaż statków na wejściu w Gdańsku i Gdyni w r. 1946 osiągnął do końca sierpnia poważną już wartość 3.300.803 NRT, a do końca października 4.126.588 NRT, to w Szczecinie stoi ciągle jeszcze na poziomie zaledwie kilkudziesięciu tysięcy. Najsilniejszy jest ruch pasażerski, związany z przyjazdem polskich repatriantów i wyjazdem opuszczających

Polskę Niemców. W tej dziedzinie Szczecin kroczy nawet przed razem wziętymi portami gdańskim i gdyńskim. Gdy do końca sierpnia 1946 r. przez oba te porty przybyło i wyjechało ok. 65.000 osób, to przez Szczecin blisko 72.000, przy czym podnieść wypada, że port szczeciński działa dopiero od kwietnia 1946 r. Gorzej jest z transportem towarów. Pierwszy okręt szwedzki z węglem, załadowanym w Szczecinie w sposób normalny, przybył do Szwecji dopiero w początkach września 1946 r., choć próby w tym kierunku czyniono już w czerwcu i sierpniu. Ale były to tylko próby, z braku urządzeń portowych dość mozolne. W październiku ładowano już więcej, bo tygodniowo ponad 2.000 t. Również w październiku poczęły tu przybywać transporty zwierząt, dostarczanych Polsce przez zagranicę. Do tej pory wszystkie te transporty szły przez porty Zatoki Gdańskiej, a były one wcale znaczne, gdyż w r. 1946 do końca lipca dostarczono Polsce 55.513 koni, 13.609 sztuk bydła rogatego i 156.331 ptactwa domowego. Październik więc pod tym względem oznacza przełom dla portu szczecińskiego, który zaczął przyjmować dość znaczne partie zwierząt, zwłaszcza koni.

Na rozwój ruchu w porcie szczecińskim nie bez wpływu jest otwarcie tam w czerwcu 1946 r. oddziału nawigacyjnego. Na razie swoją działalnością obejmuje on port i Zalew Szczeciński bez Świnoujścia. Do głównych zadań oddziału należy obecnie oświetlanie toru wodnego i wraków, celem umożliwienia żeglugi w nocy.

EKSPLOATACJA ŻEGLUGI NA ODRZE. Rzeczą wielce charakterystyczną dla portu szczecińskiego jest wątły jeszcze ciągle związek jego z tej miary magistralą wodną, jak Odra. Gdy za czasów przedwojennych przychodziło tędy do Szczecina i wychodziło ze Szczecina ponad trzy miliony ton, a podczas ostatniej wojny dwa albo trzy razy tyle (np. w r. 1942 ogólny obrót towarowy na Odrze wynosił

aż 15,7 milionów t, z czego ogromny procent przypadał na Szczecin), to obecnie powiązanie metropolii nadodrzańskiej z jej magistralą wodną przedstawia się niezmiernie słabo. Np. w sierpniu 1946 r. weszło z Odry do portu szczecińskiego tylko 17 barek niemieckich, 6 polskich holowników i 5 polskich barek odrzańskich, wyszło zaś z portu w górę rzeki 20 barek i 7 holowników. Przywieziono 3.681 t soli potasowych z niemieckiej strefy radzieckiej tytułem odszkodowań wojennych, a barkami polskimi 1.590 t węgla śląskiego. Wywieziono zaś 2.011 t gipsu, 170 t klinkerytu i 283 t drobnicy. Zupełnie tak samo przedstawiał się ruch na Odrze na jej odcinku szczecińskim w lipcu, z tą chyba różnicą, że ze Śląska dostarczono wówczas nieco więcej węgla, a w wywozie zjawiła się także dachówka i cegła. W konsekwencji cały prawie ciężar transportu odnośnie Szczecina spada na kolej żelazną i gościńce, podobnie jak ma się rzecz z naszymi portami w Zatoce Gdańskiej, gdzie z lądu rzeką (w tym wypadku Wisłą) przywozi się tylko 0,5% ładunków, a 99,5% koleją, w transporcie zaś do lądu 3,4% statkami, a 96,6% koleją i gościńcem. Ale warunki żeglugi na Wiśle są stale bardzo trudne, gdy na Odrze, nawet obecnie po zniszczeniach wojennych, dogodne, i to na całej 717 km wynoszącej trasie od Koźla do ujścia. Te utrudnienia, jakie jeszcze istnieją, dadzą się stosunkowo dość łatwo usunąć. Wszak nie uległy zniszczeniu główne zbiorniki retencyjne, dostarczające wody w okresie letniej posuchy, a zatem w Otmuchowie o powierzchni 20 km^2 i o pojemności 143 milionów m^3, w Turawie na Małej Panwi o pojemności 90 milionów m^3 i w Marklisie o pojemności 15 milionów m^3. Zachowały się też porty nadodrzańskie, jak gliwicki, kozielski, opolski, wrocławski, małoszyński, stynowski, głogowski, nowosolski, przybrzeski, słubicki, świecki i gryfiński. Można i tabor zdobyć, bo uchodzący Niemcy nie zdołali wszystkiego uprowadzić lub zniszczyć.

Rekonstrukcja szlaku odrzańskiego przedstawia jedno z najbardziej aktualnych, a nawet palących zadań państwowych Polski. Tylko tanią drogą wodną będziemy w stanie dostarczać na wybrzeże tani węgiel, przy czym pamiętać należy, że nasz konkurent angielski już akcję zaczął: w czerwcu 1946 r. przybiły do brzegów szwedzkich dwa pierwsze statki z węglem angielskim. Na uruchomienie pełnej żeglugi na Odrze czekają także nasze transporty rudy szwedzkiej, apatytów z półwyspu Kola, złomu i wielu innych towarów masowych, a nade wszystko także te ładunki płynnego paliwa, które są nam obecnie nieodzownie potrzebne. Na żeglowność Odry czeka wreszcie nasz sąsiad czeski, któremu rzeka, prowadząca do morza, potrafi dać bardzo wiele, zwłaszcza w tym wypadku, gdy stosunki czesko-niemieckie będą równie napięte jak obecnie. Trudno w każdym razie pomyśleć, aby Hamburg, tak jak to było przed ostatnią wojną, stał się ponownie portem czeskim, nie już w wymiarach z r. 1928, kiedy tędy przeszło 995 tys. t transportów czeskich, ale bodaj z r. 1934 z jego 553 tys. t.

Czesi od Hamburga będą się musieli odwrócić, co pociągnie za sobą także przerwanie żeglugi czeskiej na średniej i dolnej Łabie oraz przeniesienie jej na Odrę. Gdy Łabą w r. 1928 przeszło 697,7 tys. t transportów czeskich, czyli zwyż dwa razy więcej niż równocześnie kolejami, a w r. 1934 jeszcze w każdym razie 307 tys. t, to w tych samych dwóch latach Odrą 14,8 tys. t. Obecnie w sytuacji, jaką przyniosła druga wojna światowa, stosunki te najpewniej ulegną zmianie. Transporty, które szły Łabą, znajdą się na Odrze, przy Łabie zaś pozostaną ilości odnoszące się dawniej do Odry. Tę przemianę powinniśmy jak najusilniej popierać, bo jest to najpewniejsza droga do wytworzenia wspólnoty interesów, a co za tym idzie, i zgodnego działania politycznego Czechosłowacji i Polski.

ZAKOŃCZENIE

Jak zmieniło się nasze położenie od chwili, gdy stanęliśmy nad dolną Odrą, wyjaśniają nam niektóre dane cyfrowe. Oto mierzona w linii prostej odległość Szczecina od Kopenhagi wynosi 280 km, od Hamburga 300, od wybrzeża szwedzkiego 220, od Berlina 120, od Drezna 275, od Renu pod Kolonią 580, od Warszawy 450, od Królewca 410, od Krakowa 525. A zatem ze Szczecina wszędzie jest blisko. Równocześnie duże znaczenie ma okoliczność, że na przeciwko szeroko rozwartego wgłębienia linii wybrzeżnej Pomorza przy ujściu Odry leży silnie wysunięta ku południowi, a nadto najbogatsza i najludniejsza część Półwyspu Skandynawskiego, tzw. Skania. Wysunięcie to jest tak znaczne, że już na wiele lat przed wojną na stosunkowo niewielkiej odległości 105 km między Szwecją a Pomorzem Zachodnim, mogły być uruchomione połączenia kolejowe przy pomocy promów morskich, szczególnie na trasie między Sośnicą (Sassnitz) na Rugii a m. Trelleborg. Połączenie nieporównanie krótsze od istniejącego obecnie między Gdańskiem a Szwecją, które pokrywa 310 km drogi morskiej.

Rozumie się, że owa bliskość Szwecji i Danii miała niegdyś także i złe następstwa, których dziś brak. Stamtąd mianowicie wychodziły również usiłowania owładnięcia ziemią pomorską. Ostatecznie jednak te zapędy pozostały bez głębszego wpływu, a na szali losów tego kraju

realnie i trwale zaważyli dopiero atakujący Pomorze od południa Brandenburczycy oraz wdzierający się w te strony od zachodu Dolnosasi. Istniał jeszcze i trzeci kierunek najazdu niemieckiego, tj. od morza, reprezentowany przez kupiectwo miast hanzeatyckich, zwłaszcza zaś Lubeki i Gryfii (Greifswald).

Od strony Bałtyku dostępność Pomorza Zachodniego była jeszcze większa niż Prus Wschodnich. Gdy na Pomorzu, poza głęboko wcinającym się w ląd Zalewem Szczecińskim, istniały zawsze jeszcze trzy porty, mianowicie Kołobrzeg, Darłowo i Ustka, to w Prusiech Wschodnich, nie licząc daleko na północ wysuniętej Kłajpedy, były tylko dwa, trudne zresztą do osiągnięcia, w Królewcu i Elblągu, bo średniowieczna działalność portowa Braniewa była krótkotrwała. Dziś atoli, gdy od portu wymaga się znacznie więcej niż dawniej, choćby tylko ze względu na głębsze zanurzanie się statków, odmorska dostępność Pomorza Zachodniego jako całości pogorszyła się nieco. Za to tym bardziej nabrał znaczenia Szczecin, który jest zarazem portem Śląska i całej zachodniej połaci Polski. Niemcy nie pogodzą się nigdy z odcięciem Szczecina od Rzeszy, bo odebranie im owego miasta koronuje dzieło wyparcia najazdu niemieckiego za Odrę oraz bezapelacyjnie przekreśla blisko tysiącletnie zabiegi i wysiłki w kierunku zapanowania nad przestrzenią ok. 200.000 km² na zachód od Wisły i wkraczania przez nią do Prus Wschodnich, co w następstwie przynosiło wojującej niemczyźnie niezrównaną pozycję wyjściową przy każdym ataku na sąsiadów. Można założyć już dzisiaj, że dlatego Niemcy czekać będą tylko odpowiedniego momentu, aby rozpętać nową walkę o Szczecin. Zdobywanie Szczecina, upozorowane rzekomą wagą tego miasta dla pobliskiego Berlina, pociągnie za sobą atak na Śląsk i całą zachodnią część Polski. Myliłby się przecież bardzo ten, kto by myślał, że zostawiając Niem-

com Szczecin uniknie się może walki. Tak jak Gdańsk nie był zgoła powodem drugiej wojny światowej, lecz tylko pozorem do jej rozpoczęcia, tak samo było by też ze Szczecinem pozostawionym przy Rzeszy. Posiadając to miasto, tak jak w istocie posiadali Gdańsk, gdzie na długo przed r. 1939 polskość została wyparta do ostatnich zaułków, Niemcy mieliby tylko ułatwioną agresję.

Posiadanie Pomorza Przedodrzańskiego jest dla nas przeto rzeczą wielką, jest talizmanem racjonalnego traktowania przez nas problemów politycznych w przyszłości. Tylko stojąc nad Odrą możemy być Słowianami. W innym wypadku pracowalibyśmy zawsze na swoją zagładę i na zgubę bratnich nam narodów.

Takie stwierdzenia są możliwe, gdy ma się w ręku elementy tego rodzaju, jak niezmienność natury niemieckiej ujawnioną na przestrzeni z górą dwóch tysięcy lat, jak położenie nasze w Europie, a wraz z nami całego świata słowiańskiego, jak wreszcie nie ulegający wątpliwości fakt braku odporności wszystkich małych i nie wzmocnionych związkami sąsiedzkimi organizacyj państwowych. W tych roztrząsaniach szczególne znaczenie ma okoliczność, że nasze położenie w Europie jest ostateczne i niezmienne. Ale tę ostateczną granicę zachodnią daje nam pomoc ludów słowiańskich. To jest ten trzeci czynnik geopolitycznej natury, który wchodzi w grę we wszystkich naszych poczynaniach jako narodu i państwa. Odra broni nie tylko nas, ale osłania całą słowiańszczyznę. Silna polska flota wojenna w Świnoujściu strzec będzie przepraw przez cieśniny duńskie nie tylko dla nas, ale i dla Z. S. R. R., dla Czechosłowacji, a może także i dla Jugosławii. Jesteśmy w rodzinie ludów słowiańskich i w ich związku.

Czwartym czynnikiem oddziałującym na życie naszego narodu teraz i w przyszłości jest sytuacja ogólną na świecie, która wytworzy się w związku z naszą odrzańską gra-

nicą. Dotychczas Niemcy byli gospodarczo samowystarczalni lub prawie samowystarczalni. Wołali oni wprawdzie głośno, że traktat w Wersalu pozbawił ich tej samowystarczalności, ale naprawdę tak nie było. Utrata Poznańskiego i skrawka Pomorza wcale nie tak ciężko ważyła na ich gospodarstwie. Mieli bogaty i żyzny Dolny Śląsk, mieli całe Pomorze Przedodrzańskie i Ziemię Lubuską, poza tym Marchię Graniczną, Meklemburgię, Brandenburgię i Prusy Wschodnie. Przy oszczędnej a intensywnej gospodarce mogli obywać się prawie bez importu, gdyby tego chcieli. Narzekali bezustannie, że jest im źle, bo pragnęli stworzyć racje dla swojego marszu ku wschodowi, do którego się gotowali. Teraz jednak będzie już inaczej. Teraz naprawdę sporą część potrzebnej im żywności Niemcy będą musieli importować, w związku z tym zaś będą musieli przestawić swój przemysł prawie w całości na wywóz. Przy znanych właściwościach Niemców taka sytuacja może znowu wytworzyć zaognienie w świecie, bo Anglosasi też muszą wywozić, zwłaszcza zaś Anglicy. Toteż Brytyjczycy, najbardziej w tym zainteresowani, niechętnym okiem patrzą na nasze sadowienie się nad Odrą, które poza tym sprawia jeszcze i to, że pierwszą potencją Europy staje się nie Anglia, lecz różnymi związkami połączona ze sobą słowiańszczyzna. Anglicy przeto dążą do pokrzyżowania tych sytuacyj, do udobruchania Niemców i stworzenia sobie z nich przywiązanego przyjaciela, może sojusznika, a przez nieosłabianie ich potencjału produkcyjnego — również ważnego odbiorcę surowców i wielu gotowych fabrykatów. Niemcy zubożali i zmuszeni do zaopatrywania się w żywność za granicą takim partnerem Anglii być nie mogą. Rzecz prosta, że w tym postępowaniu Albionu tkwi potężna doza cynizmu, wynikającego w dodatku z myśli politycznej obliczonej w najlepszym razie na lat 10, 15 lub 20.

I to wszystko wplecione jest nieodłącznie w owo brzemienne dla nas i dla świata posiadanie przez Polskę Pomorza aż po Odrę. Stajemy się wskutek tego podmiotem wielkiej polityki światowej, gdy dotąd przeważnie byliśmy tylko przedmiotem. Chodzi o to, aby ta świadomość zmiany w naszym narodzie była powszechna a, stawszy się taką, zabiła wszelką bierność, jaka w nas jeszcze tkwi drogą nałogu. Musimy wiedzieć, że wróciliśmy do polityki Mieszka i Bolka Chrobrego, a to byli ludzie na wskroś aktywni, aż dziw jak aktywni. Działali zawsze z planem. My również te plany mieć musimy — nie Polski „od morza do morza", lecz mniejszej terytorialnie, gęsto zaludnionej, pełnej warsztatów twórczej pracy i silnie związanej ze światem słowiańskim.

Wówczas Pomorze Przedodrzańskie będzie zawsze nasze i nikt go nam wydrzeć nie potrafi.

PRZYPISY

1. W. Deecke: Das skandinavische Erdbeben vom 23 Oktober 1904 und seine Wirkung in den südbaltischen Ländern, IX Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft zu Greifswald (1903-1905), Greifswald 1905.

2. Prof. Jerzy Smoleński, zamordowany przez Niemców w Oranienburgu.

3. Wyraz, używany przez lud wiejski na oznaczenie materiału skalnego nagromadzonego chaotycznie Pod względem znaczeniowym jest on identyczny z tym, co rozumiemy powszechniej pod słowem rumowisko. Wyraz „rumosz" słyszałem kilkakrotnie na terenie dzisiejszego woj. olsztyńskiego. Sądzę, że dość obrazowo oddaje on strukturę i skład moreny, zwłaszcza końcowej.

4. Geologische Karte der Provinz Pommern und der anschliessenden Teile der Grenzmark nach den Aufnahmen der Preussischen Geologischen Landesanstalt, Berlin 1930.

5. H. Reich: Uber eine magnetische Anomalie am Lebasee in Ostpommern, Zeitsch. f. Geophys. VI, 1930, str. 207-216. Obliczenia Reicha pozwalają na przypuszczenie, że warstwa leżąca w głębi a powodująca magnetyczne zaburzenia nad jeziorem Łebsko znajduje się pod powierzchnią mniej więcej w odległości 1,6 km, tj. w takiej, do której sięgnąć mogą normalne prace kopalniane przy eksploatacji cennych kruszców. Druga podobna anomalia magnetyczna znajduje się na terenie Polski pod Iławką (Pr. Eylau) w b. Prusiech Wschodnich. Została ona zbadana i matematycznie obliczona przez Oskara Baselera (Die Vermessung der erdmagnetischen Anomalie bei Pr. Eylau und ein Versuch ihrer Deutung, Königsberg in Pr. 1930). Tu warstwy powodujące zaburzenia magnetyczne leżą w głębokości 3—4 km.

6. W Atlasie nazw geograficznych Słowiańszczyzny Zachodniej ks. Stanisława Kozierowskiego miejscowość ta podana jako Berndorf.

7. Jezioro obniżyło swój poziom o 8 stóp (przeszło 2,5 m), przez co uzyskano dla uprawy 14.338 magd. morgów czyli 36 km².

8. Wszystkie te nazwy jezior podajemy za znaną książką ks. Stanisława Kozierowskiego: Atlas nazw geograficznych Słowiańszczyzny Zachodniej, Instytut Zachodni, Poznań 1945.

9. Prawidłowiej podobno „nierzejami" od pomorskiego słowa nierzchnąć się — iskrzyć się (K. Kulwieć).

10. Rugia jeszcze wcześniej tworzyła z sąsiednim lądem stałym jedną całość. Od Pomorza oddziela ją dziś Cieśnina Strzałowska.

11. Wolin stanowi jedną płytę, a zatem inaczej powstał niż Rugia lub Uznam, ale i on wciągnięty w działanie Prądu Zachodniego co do linii wybrzeżnej został wygładzony i wyrównany. Proces ten trwa dotąd.

12. Wg. O. Krümmel'a — 430.000 km².

13. Dla człowieka nie uzbrojonego w odpowiednie przyrządy. Przy ich pomocy można jednak przypływ i odpływ morza śledzić nawet w zamkniętych zatokach jak Fińskiej lub Botnickiej. Do Gdyni i Gdańska fala przypływów idzie z wysokością 7 cm, do Hangö — 5 cm. Fala przypływu na Bałtyku ma okres 24-godzinny, a zatem inaczej niż na oceanie, gdzie idzie z okresem 12-godzinnym.

14. Te dane odnośnie Bałtyku cytujemy za rozprawą Stanisława Kończaka: Zarys hydrografii Bałtyku, Przegląd Geograficzny XVI, Warszawa 1937.

15. Prace Działu Hydrologicznego P. I. M. nr 7, — Warszawa 1937.

16. Obecny Zalew Odrzański, dzielący się na wschodni Wielki i zachodni Mały, łączy się z morzem trzema cieśninami: zachodnią Pieńską (Peener Strasse), środkową Świną (Swine) i wschodnią Dziwnowską (Dievenow). Nad Cieśniną Dziwnowską leży miasto Wolin (Julin), niegdyś bardzo handlowy i głośny gród Słowian. Dziś dla żeglugi służy głównie Świna. W głębi zalewu, komunikując się z nim szeroką szyją, rozciąga się jezioro Dąb (56 km²), do którego uchodzi wschodnie ramie Odry, Rgilica. Główne ramię, nad którym zabudował się Szczecin, wlewa się do hafu więcej na północ.

17. Charakterystyczna jest wielka krzywizna izogony przy Szczecinie.

18. H. Keller: Das Mittelwasser der Ostsee u. Nordsee, Centrlb. der Bauverwalt, nr 55, Berlin 1911.

19. M. Plagens: Die phänologischen Verhältnisse von Pommern, Diss, Greifswald 1933.

20. Bałtyk jako podstawa organizacji państwa polskiego. Instytut Bałtycki, Dział Informacji Naukowej, kom. nr 12, 1945.

21. J. Czekanowski: Ślady antropologiczne Gotów w Polsce, Zbiór prac poświęconych E. Romerowi, 1934.

22. E. Kucharski: Etniczne oblicze ziem polskich przed przyjściem Słowian, Sprawozdanie Tow. Naukowego we Lwowie IX z. 3, 1929.

23. Pierwszy przed stu przeszło laty słowo to sformował znakomity uczony czeski Paweł Józef Szafarzyk w swoim dziele o etnografii Słowian; Slovansky narodopis, Praha 1842.

24. Friedrich Lorentz, Adam Fischer, Tadeusz Lehr-Spławiński: Kaszubi, kultura ludowa i język, wyd. Instytutu Bałtyckiego, Toruń 1934.

25. Zostały tylko pojedyńcze wyrażenia i piosenki obrzędowe słowińskie tu i owdzie jeszcze śpiewane, choć częściowo nie rozumiane. Prof. Żebrowski z Poznania, który bada te resztki językowe w okolicy Słupska i gdzie indziej na Pomorzu Zachodnim, ocenia liczbę tych, którzy jeszcze niektóre słowa i zdania rozumieją, na 50 do 80 dusz.

26. Karol Górski: Germanizacja Pomorza Dolnego, Strażnica Zachodnia z lipiec-wrzesień 1923, za W. Bertholdym: O Stolpa du bist ehrenreich!, 1910.

27. Że to były dzieci słowiańskie wynika choćby ze słów badacza tych spraw Niemca Cramera, które cytuję za dr Kazimierą Jeżową-Paszkowską z jej rozprawy: Przyczynek do historii szlachty kaszubskiej, Strażnica Zachodnia zeszyt lipiec-wrzesień 1929. „Die Meisten Junker verstanden bei ihrer Aufnahme nur ihre cassubische Muttersprache und musten die deutsche Sprache erst erlernen".

28. Dr Peter Wehrmann: Friedrich der Grosse als Kolonisator in Pommern, Jahresbericht der Geographischen Gesellsch. zu Greifswald VI, T. 2, Greifswald 1898.

29. To niemczenie Pomorza nie szło jednak tak szybko i gwałtownie, jak utrzymują pisarze niemieccy. Jeszcze w w. XV. (o czym świadczy Długosz) i w w. XVI (Dantyszek) mowa słowiańska sięgała aż po bramy Lubeki, a prawy brzeg Odry, poza wysepkami niemieckimi, głównie miejskimi, zamieszkiwała zwarta masa ludności słowiańskiej, polskiej czy kaszubskiej, w każdym razie lechickiej. Fakt ten wynika przynajmniej ze słów Kroniki Pomorskiej Tomasza Kantzowa, który pisze, że na prawym brzegu Odry „mieszkają jedynie marni Słowianie".

O Kaszubach zaś wyraża się w r. 1780 proboszcz protestancki w Słupsku, Hacken w urzędowym sprawozdaniu do radcy Brüggemanna w Szczecinie w następujący sposób:

„Minęło już niemal 600 lat, jak Niemcy wypierają Kaszubów czyli Wenedów z ich starodawnych siedzib coraz dalej ku wschodowi.

Wybitna duma narodowa Kaszubów, jest główną przyczyną dlaczego tak długo stawili opór zupełnemu wygaszeniu ich plemienia sarmackiego. Ta duma stoi na przeszkodzie, aby w jakikolwiek sposób łączyli się z krwią niemiecką i to tym bardziej że w Niemcach widzą uzurpatorów swej dotychczasowej ojczyzny.

Ta duma przyczynia się także do tego, że uważają sobie za hańbę mówić językiem niemieckim, który w ich uszach brzmi tak bardzo po barbarzyńsku, przypuściwszy że go na tyle posiadają, aby od biedy nim się wysłowić".

Zob. dr Józef Mitkowski: Z dziejów germanizacji Pomorza Zachodniego, Poznań 1945.

30. Wirtschafts- und verkehrsgeographischer Atlas vom Pommern, karta 43 „Die niederdeutsche Sprache in Pommern", Ostsee-Druk. u. Verlag A. G., Stettin 1934.

31. Ostdeutschland als geographischer Raum, Reichsuniversität Posen, Poznań 1943.

32. J. w., nr. 30.

33. Tak się nazywa wielki rów podyluwialny, który tysiąc lat temu przedstawiać musiał zupełnie inny widok niż dzisiaj, choć i obecnie jeszcze Rędowa stanowi podmokłą obszerną równinę, szeregiem ścieków odwadnianą na północny zachód ku rzece Wkrze i na południowy wschód ku rzeczce Wilży (Welse). Za czasów Mieszka I. Rędowa tworzyła wybitną granicę, nie-

gorszą od samej Odry, a obstawiona grodziszczami także ważną linię warowną, mogącą trzymać na wodzy zapędy tych różnych małych ludów zaodrzańskich, które nie chciały się podporządkować idei wejścia w skład wielkiej federacji zachodnio-słowiańskiej. Rędowa swój charakter powszechnie uznawanej linii granicznej zachowała zresztą aż do najnowszych czasów, stanowiąc granicę powiatu rędowskiego, obejmującego całą pierwotną Ziemię Szczecińską. Zob. ks. Paweł Czaplewski. Granica zachodnia Pomorza pod koniec X wieku, Instytut Bałtycki, Dział Informacji Naukowej, kom. nr 8, 1945.

34. Widajewicz Józef: Związki Pomorza Zachodniego z Polską, Uniwersytet Jagielloński i Akademia Górnicza, Polski Związek Zachodni, Kraków 1945.

35. Takim był np. bardzo dla sprawy pozyskania Pomorza dla Polski i chrystianizmu zasłużony książę na Kamieniu, Warcisław, który zdaje się pierwszy imieniem władyków Zachodniego Pomorza, złożył hołd Bolesławowi Krzywoustemu.

36. Nie jest wykluczone, że już wcześniej istniała w Szczecinie drewniana kaplica pod wezwaniem św. Wojciecha, prawdopodobnie zburzona w r. 1128 w okresie nawrotu do pogaństwa. Dzisiaj nie wiemy nawet gdzie ona stała. Owa kaplica mogłaby świadczyć, że jeszcze przed zjawieniem się misji św. Ottona chrześcijaństwo na Pomorzu Nadodrzańskim szczepili Polacy. Później nieco powstały kościoły św. Jakuba (1187), św. Jana (1240), których dzisiejsze kształty datują z w. XIV. Stary kościół św. Mikołaja, początkowo tylko kaplica, nie dotrwał do czasów dzisiejszych. Spalony za wojen napoleońskich w r. 1811, nie został więcej odbudowany. Tak samo stało się też z kościołem Panny Marii, pochodzącym z r. 1263, który w r. 1789 spłonął od uderzenia pioruna. Wszystkie inne świątynie pochodzą już ze znacznie późniejszych okresów.

37. W kościele zamkowym, wystawionym w r. 1587, spoczęli fundatorowie zamku i władcy Pomorza Szczecińskiego aż do Bogusław XIV włącznie, który zmarł w r. 1637 i był z nich ostatni. s. 129

38 Szwedzi pod Gustawem Adolfem zdobyli miasto w r. 1630 i panowali w nim aż do końca wojny północnej (1721). s. 129

39. W okresie prac misyjnych św. Ottona oddawał się korsarstwu obywatel Szczecina, Wyszak. Poza tym głośny był wówczas na całej północy brat księcia Warcisława, Racibor. W r. 1135,

a zatem jeszcze za życia Bolesława Krzywoustego urządził on wielkim powodzeniem uwieńczoną wyprawę na miasto norweskie Kongheli, przy czym flota Racibora miała liczyć 250 łodzi, z których każda wiozła 44 ludzi i 2 konie. Niewątpliwie relacja ta operuje cyframi mocno przesadnymi, bo trudno pomyśleć, aby na podobnego rodzaju wyprawę zebrało się aż 11.000 ludzi, niemniej jednak świadczy ona, że i Słowianom nie był obcy chleb wikinga. Zob. Widajewicz Józef: Związki Pomorza Zachodniego z Polską, U. J. i Ak. G., Polski Związek Zachodni, Kraków 1945.

40. Po sześciu latach spędzonych w więzieniu uwolniły go wojska radzieckie.

41. Istniała jeszcze druga alternatywa trasy autostrady, umieszczająca ją nieco więcej na południu kraju. W myśl tej alternatywy miała autostrada już zaraz za Maszewem zwrócić się w kierunku wschodnim, obejść od południa Dobrą tak samo jak i Łobez, poczem również od południa zbliżyć się do Połczyna Zdroju i do Bobolic, od północy okrążyć Miastko, od południa znowu Bytów i dotrzeć do granicy polskiej pod Grabęcinem (Gröbenzin).

42. Na Pomorzu lewobrzeżnym użytecznych wodnych dróg śródlądowych jest więcej. Rzeka Wkra, uchodząca do Zalewu Szczecińskiego, po Pozdawilk jest dostępna dla statków o nośności do 400 t., a po Przemysław dla 200-tonowych. Jeszcze żeglowniejsza jest Piana w końcowym biegu, łącząca swoje wody z odrzańskimi. Po Nakło (Anklam) wchodzą na Pianę statki mające powyżej 1.200 t. nośności, po Chocków — 600 t., a po Demin 200 t.

43. Świna (Swine), środkowy odpływ Zalewu Odrzańskiego do Bałtyku, stanowiący granicę między wyspą Wolin i wyspą Uznam, w średniowieczu występuje pod nazwą Szwine lub Zwina — (Pommersches Urkundenbuch). Zob. ks. Kozicrowski: Atlas nazw geograficznych Słowiańszczyzny Zachodniej, Instytut Zachodni, Poznań 1945. Ks. Paweł Czaplewski nazywa to ramię Odry wprost Dźwiną. Zob. Granica zachodnia Pomorza pod koniec wieku X, Instytut Bałtycki, Dział Informacji Naukowej, kom. nr 8, 1946. Godzi się zapytać, czy w tym związku nie należało by używać nazwy Dźwinoujście zamiast Świnoujście.

LITERATURA

Antoniewicz Wł., O Muzeum Morza i Pomorza Polskiego, Przegląd Zachodni, nr 9, Poznań 1946.

Asmis W., Grundbesitzverteilung und innere Kolonisation, Arch. f. innere Kolonisation, II. H. 3/4, Berlin 1910.

Baseler O., Die Vermessung der erdmagnetischen Anomalie bei Preuss. Eylau und ein Versuch ihrer Deutung, Königsberg in Preussen 1930.

Beihefte zum Jahrbuch der Pommerschen Geographischen Gesellschaft, Greifswald, ostatnie zeszyty 1939 i 1940.

Berg K. H., Das rote und rotbunte Niederungsrind in Pommern, Diss., München 1928.

Berger, Der Stettiner Hafen u. seine Verkehrsbeziehungen mit Schweden in alter und neuer Zeit, Pommernjahrbuch, III Jg. 1928.

Besch R., Heimatkunde und Heimatschutz. Ein Verzeichnis wichtiger Schriften vornehmlich Pommern betreffend, Stettin 1924.

Beyer J., Die Bedeutung Polzins als Badeort, Unser Pommerland, XIII Jg., 1928.

Biskupski St., Przekrój rolnictwa woj. gdańskiego w dobie obecnej, Jantar, z. 3, Gdańsk - Bydgoszcz - Szczecin 1946.

Biuletyn Informacyjny Morski Instytutu Bałtyckiego, Gdańsk - Bydgoszcz 1945 - 1947.

Blumme F., Die Zuckerindustrie Stettins, Ostseehandel, X Jg. 1930.

Die Bodenverhältnisse Provinz Pommern Karte 1:750.000, Veröff. der Landesbauernschaft, Stettin 1938 i 1939.

Böhler K., Der Wasserstrassenverkehr im Odergebiet, Zeitsch. für Binnenschiffahrt, LXIX Jg., 1937.

Braun G., Der Pommernatlas. Pomm. Heimatpflege, IV Jg., 1933.

Braun G., Ueber Küste und Häfen Pommerns, Unser Pommerland, XXI Jg.

Braun F., Landeskunde der Provinz Westpreussen, Sammlung Göschen, Leipzig 1912.

Bronisch G., Von einer unbekannten Bauernhausform im Kreise Lauenburg in Pomm., Heimatkal. Kr., Lauenburg 1936.

Brzozowski M., Obroty towarowe niemieckich portów morskich, Instytut Bałtycki, Gdynia 1937.

v. Bülow K., Erdbebenbeobachtungen in Pommern., Dorniana IX, 1928.

v. Bülow K., Beitrag zur Geologie pommerscher Hochmoore, — Dorniana, VIII, 1927.

v. Bülow K., Erdbeben in Pommern, Kolberg-Körliner Heimatkal., 1929.

v. Bülow K., Die Diluviallandschaft in nordöstlichen Hinterpommern, Jahrb. Preuss. Geolog. Landesanst., XLV, Berlin 1925.

v. Bülow K., Wie die Polziner Landschaft entstand, Unser Pommerland, XIII, Jg., 1928.

v. Bülow K., Aus der Erdgeschichte des blauen Ländchens, Unser Pommerland, XI Jg, 1926.

v. Bülow K., Einiges aus der Geologie der Insel Wollin, Unser Pommerland, XII Jg., 1927.

v. Bülow K., Der erdgeschichtliche Werdegang des Kreises Randow, Unser Pommerland, XV Jg., 1930.

v. Bülow K., Zur Klimageschichte der Nacheiszeit in Pommern, Dorniana, VII, 1926.

v. Bülow K., Entstehung und Ausfüllung eines jungglazialen Tales (Leba-Urstromtal in NO. Pommern), Jarb. Preuss. Geol. Landesanst, LIII, 1932.

v. Bülow K., Geologisches aus dem Kreise Neustettin, Unser Pommerland XII Jg., 1927.

v. Bülow K., Allgemeingeologische Beobachtungen im Wanderdünengebiet der Lebasee-Nehrung in Ostpommern, Jahrb. Preuss. Geol. Landesanst., L., 1930.

v. Bülow K., Vierjährige Beobachtungen an den Wanderdünen auf der Nehrung des Lebasees, Jahrb. Preuss. Geolog. Landesanstalt, LIV, 1933.

v. Bülow K., Grundzüge der Geologie und Bodenkunde von Pommern, Hrsg. v. d. Preuss. Geolog. Landesanst., — Berlin 1932.

v. Bülow K., Der Bau des vortertiären Untergrundes in Pommern, Zeitschr. f. praktische Geologie, XXXIV, 1926.

v. Bülow K., Zur Kenntnis der Braunkohlen in der Umgebung Stettins, XXXIX Jahresber. Geogr. Gesell. Greifswald, Greifswald 1922.

v. Bülow K., Die Landschaft im Kreise Bütow, Unser Pommerland, X Jg, 1925.

v. Bülow K., Rügens erdgeschichtlicher Werdegang, Unser Pommerland, XIII Jg., 1928.

v. Bubnoff S., Die Karte nutzbarer Lagerstätten Pommerns, — Volk u. Raum, Beitr. z Raumf. u. Raumordnung, I, Heidelberg 1938.

Bührs M., Die Entwicklung des pommerschen Schiffbaues, Unser Pommerland, XII Jg, 1927.

Buławski R., Pojemność ludnościowa rolnictwa niemieckiego po odłączeniu terytoriów wschodnich, Problemy ogólne akcji osadniczo-przesiedleńczej, Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, Warszawa 1946.

Buławski R., Problemy osadniczo-przesiedleńcze Ziem Odzyskanych, Sesja Rady Naukowej dla Ziem Odzyskanych, Kraków 1945.

Buławski R., Problem „Niemców pochodzenia polskiego", Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, Kraków 1945.

Buławski R., Gminne drużyny osadnicze jako awangarda osadnictwa rolniczego, Sesja Rady Naukowej dla Zagadnień Ziem Odzyskanych, Kraków 1945.

Burkhardt R., Geschichte des Hafens und der Stadt Swinemünde, Swinemünde 1920/21, I. in 2 Teilen. II. Swinemünde 1931.

Burow E., Die Handweberei im Kreise Schlawe, Pomm. Bauer., 1 Jg., 1934.

Büsing R., Schiffsbauindustrie, Ostseehandel, IX Jg., 1929.

Carlberg B., Die Städte des westlichen Hinterpommern, XLI/XLII Jarb. Geogr. Gesellsch. Greifswald 1922/24, Greifswald 1924.

Carlberg B., Die Stadt Cammin als Siedlung, Unser Pommerland, VIII Jg, 1923.

Carlberg B., Die Geschichte des Stargarder Stadtplanes, Unser Pommerland, XII Jg, 1927.

Carmesin L., Auf den Spuren des Bibers in Pommern, Unser Pommerland, XV Jg., 1930.

v. Consbruch., Baüerliches Besitz u. Landarbeiter in pommerschen Bauerndörfern, Arch. f. exakte Wirtschaftsforschung, VI, Jena 1915.

Czaplewski P., Granica zachodnia Pomorza pod koniec X wieku, Instytut Bałtycki, Wydział Pomorzoznawczy, — Dział Informacji Naukowej, 1945.

Czekanowski J., Prazasiedlenie dorzeczy Odry i Wisły, Przegląd Zachodni, nr 12, Poznań 1946.

Czekanowski St., Pomorze Zachodnie jako teren pracy rolniczej, Jantar, Bydgoszcz 1946.

Dansmann H., Der Tabakanbau an der unteren Oder und Randow, Diss., Göttingen 1934.

Daub, Zur Eröffnung der Reichsautobahnlinie Berlin - Stettin, Ostseehandel, XVI Jg, 1936.

Deecke W., Ueberblick über die Oberflächenformen Hinterpommerns Kolberg Körliner Heimatkalender, 1929.

Deecke W., Das skandinavische Erdbeben vom 23 Oktober 1904 und seine Wirkung in den südbaltischen Ländern, IX Jahresbericht des geographischen Gesellschaft zu Greifswald (1903—1905), Greifswald 1905.

Denkschrift „Die Not der preussischen Ostprovinzen". Im Auftrage der Ostprovinzen als Handschrift gedruckt, Königsberg Pr. 1930.

Dibbelt O., Kolbergs Handel um das Jahr 1000, Kolberg - Körliner Heimatkal., 1938.

Dobrowolski K., Uwagi o osadnictwie ziem zachodnich, Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, Kraków 1945.

Dorka G., Urgeschichte des Weizackerkreises Pyritz, Stettin 1939.

Dreyer J., Die Moore Pommerns, ihre geographische Bedingtheit und wirtschaftsgeographische Bedeutung, XIV Jahresber. Geogr. Ges. Greifswald 1913/14, Greifswald 1914.

Drolshagen C., Die schwedische Landesaufnahme und Hufenmatrikel als ältestes deutsches Kataster, Beihefte zu Jahresberichten der Geogr. Ges. Greifswald 1920 u. 1923.

Dziewulski W., Kolonizacja niemiecka na Pomorzu Zachodnim w wiekach średnich, Jantar, z. 2, Bydgoszcz 1946.

Dziewulski W., Upadek gospodarczy Pomorza Przedodrzańskiego od XIX w., Jantar, z. 1, Bydgoszcz 1946.

Echte, Die Linienführung und Bauweise der Reichsautobahn in Pommern, Ostseehandel, XV Jg., 1935.

Eichhorn E. A., Stralsund und der Rügendamm, Stralsund 1937.

Engel H., Die pommersche Portland-Zement Industrie, Ostseehandel, V Jg., 1925.

Entwicklung und Bedeutung der Papier- und Zellstoffindustrie des Stettiner Wirtschaftsbezirks, Ostseehandel, XV Jg., 1935.

Eulitz O., Stolp in Pommern, Führer durch die Stadt und Umgebung, Stolp 1926.

v. Flemming H., Die innere Kolonisation im Kreise Kammin, Diss., Greifswald 1923.

Flemming-Paatzig R., Die pommersche Landwirtschaft, Pommern, das Grenzland am Meer, Berlin-Friedenau 1931.

Frank E., Die industrielle Entwicklung der Stadt Stettin, Diss., Köln 1932.

Franzius G., Wasserwirtschaft im Odergebiet, Ostseehandel, XVI Jg, 1936.

Friedrichsen M., Vorpommerns Küsten u. Seebäder, Greifswald 1912.

Friedrichsen M., Ostseesturmflutten der Jahreswande 1913/14 und ihre Wirkung auf Pommerns Küste, Jb. der Geogr. Gesell. zu Greifswald, Greifswald 1914.

Freymark, Die Oderwasserstrasse in ihrer Bedeutung für die gewerbliche Tätigkeit des deutschen Ostens, Ostseehandel, XVI Jg., 1936.

Freymark, Die Oder das Rückgrat des ostdeutschen Verkehrsnetzes, Schr. d. Brandenb. Oderverkehrs, H. 4, Frankfurt 1933.

Gaedke E., Die Pyritzer Wehrbauten (Pyritz ein Musterbild mittelalterlicher Befestigungskunst), Pyritz 1930.

Gazeł A. i Ołtarzewski St., Towarowe usługi morskie — (szacunek wartości usług i sposoby ich określania), Instytut Bałtycki, Gdynia 1937.

Geisler W., Ostdeutschland als geografischer Raum, Reichsuniversität Posen, 1943.

Gemeindelexikon für den Freistaat Preussen, IV, Provinz Pommern. Bearbeitet v. Preuss. Statist. Landesamt, Berlin 1932.

Gerlach, Siedlungen, Wege und Strassen des Kreises Lauenburg-Pomm. in alter u. neuer Zeit, Heimatkal., Lauenburg 1930.

Gerlach, Die Mauern und Wehrbauten der alten Stadt Lauenburg, Heimatkal., Lauenburg 1921.

Gerlach A., Leba, Unser Pommerland, XI Jg, 1926.

Gerlach u. Tietze, Zur Geschichte und Bedeutung der Bienenzucht in den Kreisen Lauenburg und Bütow, Heimatkal, — Lauenburg 1931.

Germershausen, Das Fischereiwesen in Pommern, Pommern das Grenzland am Meer, Berlin-Friedenau 1931.

Geyer H., Der Kraftpostverkehr in Pommern, Bollwerk, VI Jg., 1935.

Gierke F., Die Rügensche Kreideindustrie, Ostseehandel, — XIV Jg., 1934.

Goc Fr., Zagadnienie ogrodnictwa zarobkowego na Ziemiach Odzyskanych, Problemy osadnictwa rolniczego, — Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, Warszawa 1946.

Göbel H., Kolberg. Deutschlands Städtebau, Berlin 1921.

Goehrtz E., Das Bauerhaus im Regierungsbezirk Köslin, Forschung zur dtsch. Landes-u. Volkskunde, XXVIII H. 3, Stuttgart 1931.

Gohrbandt E., Deutsche Kulturarbeit in der Abtei Buckow, — Monatsbl. Ges. Pomm. Gesch. u. Altertumskunde, XLVIII, 1934.

Goldschmidt H., Die Grundbesitzverteilung in Hinterpommern u. Brandenburg von Beginn des 30 jährigen Krieges bis zur Gegenwart, Berlin 1910.

Górski K., Germanizacja Pomorza Dolnego, Strażnica Zachodnia, Poznań 1933.

Griebenow H., Die Gegend zwischen Schlawe und Rügenwalde im Jahre 1275. Ein Beitrag zur pommerschen Siedlungsgeschichte, Unser Pommerland, X Jg, 1925.

Gustowski L., Pomorze Zachodnie między pierwszą a drugą wojną światową (1918 - 1945), Przegląd Zachodni, nr 4/5, Poznań 1945.

Hartman S., Możliwości osadnictwa rybackiego morskiego na Ziemiach Odzyskanych, Problemy osadnictwa rolniczego, Biuro Studiów Osadniczo - Przesiedleńczych, — Warszawa 1946.

Hartnack W., Die Küste Hinterpommerns unter besonderer Berücksichtigung, der Morphologie, XLIII/XLIV Jahrb. Geograph. Gesell. Greifswald, 2 Beiheft, Greifswald 1926.

Harnack W., Wanderdünen Pommerns, Greifswald 1925.

Harnack W. u. Rubow E., Die Ostpommersche Grenzmark, — Veröff. d. Geogr. Seminars d. Techn. Hochschule Danzig, Breslau 1931.

XIII Jg., Prag 1931.

Haupt P. H. Stettin als tschechischer Hafen, Die Wirtschaft,

Hausen A., Die Entwicklung Stettins von 1918 - 1928, Zeitschr. f. Kommunalwirtsch., XVIII Jg., 1928.

Havestadt Ch., Der Einfluss des Elbe - Spree - Oder - Kanals auf die Verkehrswirtschaft u. Schiffahrt des Odergebietes, Ostseehandel XVI Jg., 1936.

Havestadt Ch., Die Bedeutung Stettins als Umschlagsplatz für die ostelbische Braunkohle, Ostseehandel, IX Jg. 1929.

Heidelck F., Das Kaschubische Giebelhaus, Jomsburg 1939, III.

Heinemann B., Grenzland Ostpommern. Eine bevölkerungs und wirtschaftspolitische Betrachtung, Stettin 1938.

Heinemann B., Bevölkerungspolitik u. Wirtschaftsförderung, — Ostseehandel, XVIII Jg, 1938.

Heintzsch E., Das pommersche Siedlungswerk in Vergangenheit und Zukunft, Schr. z. Förderung der inneren Kolonisation, H. 38, Berlin 1938.

Hellmann G., Regenkarte der Provinzen Brandenburg u. Pommern, sowie der Grossherzogtümer Meklenburg Schwerin und Meklenburg Strelitz, Veröffent. Preuss. Meteorl. Inst. nr 261, Berlin 1913.

Helmigk - Roediger, Aus dem Schaffen der altpreussischen Landbaumeister in Pommern. Pommern im Wandel der Zeiten, Stettin 1938.

Hornemann J., Pommers chemische Industrie, Ostseehandel, VI Jg., 1926, Sonderausgabe.

Herold W., Die Stechmückenplage in Swinemünde, Verh. 10 Mitgl. Verslg. Dtsch. Ges. f. angew. Entomol. 1936, Frankfurt a. M. 1937.

Herrmann K., Die Entwicklung der Oder vom Natur- zum Kulturstrom, Jahr. f. d. Gewässerkunde Norddeutschlands, Berlin 1930.

Hoburg G., Chamottefabrik in Podejuch, Unser Pommerland, XIV Jg., 1929.

Hoburg und Meyer, Die Braunkohlengruben der Buchheide, — Unser Pommerland, XIV Jg., 1929.

Holz E., Die Bedeutung der ostpommerschen Kleinstädte und ihre Entwicklungsmöglichkeiten, Ostseehandel, XVIII Jg., 1938.

Holzfuss E., Die Naturdenkmäler Pommerns, Pomm. Heimatbuch, Berlin 1926.

Holzfuss E., Nestzählung des weissen Storches in Pommern 1931, Dorniana, XIII, 1934.

Hołowiecki J., Gospodarcze uzasadnienie spółdzielczego zagospodarowania folwarków poniemieckich, Problemy osadnictwa rolniczego, Biuro Studiów Osadniczo - Przesiedleńczych, Warszawa 1946.

Hoogeweg H., Die Stifter und Klöster der Provinz Pommern, — Stettin 1924, I, Stettin 1925, II.

Izdebski Z., Rzeka Odra. Zagadnienie prawa narodów, Instytut Śląski, Katowice 1946.

Jaekel O., Vier nordische Eiszeiten, XVI Jahresber. Geogr. Gesellschaft Greifswald 1916/17, Greifswald 1917.

Jaekel O., Die Gefahren der Entwässerung unseres Landes (Pommern), Mitteil. Geol.-Paläontol. Inst. Greifswald, nr 4, Greisfwald 1922.

Jaekel O., Das Kreideufer Rügens als tektonisches u. glaziales Problem, Abh. Geol. Paläont. Inst. Univ. Greifswald, Greifswald 1930.

Jagow K., Die Heringsfischerei an den deutschen Ostseeküsten im Mittelalter, Arch. f. Fischereigesch., H. 5, 1915.

Jahrbuch der Pommerschen Geographischen Gesellschaft Greifswald, ostatni rocznik 1941/42.

Jentsch A., Beiträge zur Seenkunde, 3 Teil: Der Zarnowitzer See, Abh. Preuss. Geol. Landesanstalt, N. F. 57, 1922.

Jeske P., Die Ueberlandzentrale in Belgard, Unser Pommerland, XIV Jg, 1929.

Jeżowa K., Przyczynek do historii szlachty kaszubskiej, Strażnica Zachodnia, zeszyt lipiec - wrzesień, Poznań 1929.

Junack, Seit wann kommt die Fichte als Holzart im pommerschen Walde vor. Der deutsche Forstwirt, X, 1928.

Kaczmarek Z., Kolonizacja niemiecka na wschód od Odry, — Instytut Zachodni, Poznań 1946.

Kähler K., Strahlungs - und Helligkeitsmessungen in Kolberg, — Veröff. Preuss. Meteorol. Inst., II. 9, Berlin 1920.

Kaiser K., Atlas der Pommerschen Volkskunde, Textband u. Kartenband, Greifswald 1936.

Kannenberg H., Die Bedeutung des Anbaues von Hanf für unsere Provinz, Wochenbl. d. Landbauernsch. Pomm. IV Jg., 1937.

Kannenberg H., Der Hanfanbau auf Moorboden nach Neuhammersteiner Erfahrungen, Deutsch Landwirt. Presse, 1937, str. 202 i 212.

Kannenberg H., Die Neubildung von Bauerhöfen aus den Mooren in Ostdeutschland, Mitt. d. Ver. z. Förd. der Moorkultur 1934.

Katschinski A., Stettin - Swinemünde. Geopolitischer Blick auf das deutsche Ostseetor, Ostdeutsche Monatshefte, XIV Jg., 1933.

Keilhack K., Geologische Karte der Provinz Pommern und der anschliessenden Teile der Grenzmark nach den Aufnahmen der Preussischen Geologischen Landesanstalt, Berlin 1930.

Keilhack K., Die Verlandung der Swinapforte, Jahrb. Preuss. Geol. Landesanst., 1911.

Keilhack K., Zur Frage des Haffstausees, Jahrb. Preuss. Geol. Landesanst., XLVIII, 1927.

Keller H., Das Mittelwasser der Ostsee u. Nordsee, Zentralb. der Bauverwalt, nr 55, Berlin 1911.

Kiełczewska - Zalewska M. The geographical bases of Poland, Instytut Zachodni, Poznań 1947.

Kiełczewska M., Gluck M. i Kaczmarczyk Z., pod redakcją Wojciechowskiego Z., O lewy brzeg Odry, — Instytut Zachodni, Poznań 1946.

Kiełczewska M. i Grodek A., Odra - Nisa, najlepsza granica Polski, Instytut Zachodni, Poznań 1946.

Klauke W., Die Stellung Stettins im Handel der deutschen Seehäfen seit 1914, Diss., Greifswald 1933.

Kłapkowski T., Problemy rynku rolniczego i aprowizacji na Ziemiach Odzyskanych, Problemy osadnictwa rolniczego Biuro Studiów Osadniczo - Przesiedleńczych, — Warszawa 1946.

Koehn C., Die Schiffahrt der pommerschen Gewässer, Ostseehandel, XVI Jg, 1936.

Koehn C., Die Stettiner Binnenschiffahrt, Ostseehandel, — XIV Jg, 1934.

Koenigs, Grossschiffahrtsweg Stettin - Berlin, Ostseehandel, — X Jg., 1930.

Kolipiński J., Gospodarka niemiecka bez ziem za Odrą i Nisą, Przegląd Zachodni, Poznań 1946.

Kolipiński J., Granica na Odrze i Nisie z perspektywy ekonomiki światowej, Przegląd Zachodni, nr 9, Poznań 1946.

Komunikaty Gospodarczego Archiwum Morskiego, Instytut Bałtycki, Wydział Morski, Gdańsk 1945 i 1946.

Komunikaty Działu Informacji Naukowej, Instytut Bałtycki, Wydział Pomorzoznawczy, Toruń - Bydgoszcz 1945 47.

Kondracki J., Pomorze. Szkic geograficzny, Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych, Warszawa 1946.

Kończak St., Zarys hydrografii Bałtyku, Przegląd Geograficzny, XVI, Warszawa 1936.

Kończak St., Zarys klimatologii obszaru bałtyckiego, Przegląd Geograficzny, XVI, Warszawa 1936.

Kopeć H., Zjawiska demograficzne towarzyszące zmianom granic Polski, Problemy ogólne akcji osadniczo - przesiedleńczej, Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, Warszawa 1946.

Kortlepel L., Schivelbeiner Geschichte u. Geschichten, Schivelbein 1925.

Kozierowski St. ks., Atlas nazw geograficznych Słowiańszczyzny Zachodniej, z. 1 — Pomorze Zachodnie, Instytut Zachodni, Poznań 1945.

Kranz W., Ueber angebliche Hebungen und Senkungen an Pommerns Küsten nach der Litorinazeit, Naturwiss. Wochenschr., N. F. 13, nr 22, Jena 1914.

Kranz W., Die Umgegend von Swinemünde, Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin u. Misdroy. Landeskundl. Studie, Swinemünde 1912.

Kretschmar H., Die Entwicklung der Verkehrslage und Hinterlandgestaltung des Seehafens Stettin, Ztschr. Preuss. Statist. Landesamts, LXXII Jg, 1 u. 2 Abtl., Berlin 1934.

Kriesche U., Bauerntum und Grossgrundbezitz in West und Mittelpommern. Eine geographische Untersuchung über die Grundbesitzverteilung im Regierungsbezirk Stettin, 1 Beih. LVII/LVIII, Jahrb. Pomm. Geogr. Gesellschaft 1939/40, Greifswald 1939.

Krohne, Die Oder, die Hauptverkehrstrasse der ostdeutschen Wirtschaft, Ostseehandel, XVI Jg., 1936.

Krüger F., Heimatkunde des Kreises Bütow, Das Land Bütow, A. 2, Bütow 1929.

Krüger L., Vorgeschichte der Säugetierfauna Pommerns, Dorniana, I, 1920.

Kruszyński T., Co nam mówią zabytki o polskości ziem nad Odrą i przy ujściu Wisły, Polski Związek Zachodni, Kraków 1945.

Krygowski B. i Zajchowska S., Ziemia Lubuska. Opis geograficzny i gospodarczy, Instytut Zachodni, Poznań 1946.

Kuhlmann G., Die Formen der Steilküste Rügens, Diss., — Greifswald 1921.

Kühne F., Terassen und Dünen des Stauseegebietes zwischen Randow und Odermündung, Jahrb. Preuss. Geol. Landesanstalt, XLVIII, 1927.

Kujath M., Die pommersche Möbelindustrie, Ostseehandel, IX Jg., 1929.

Kunkel O., Ausgrabungen in Wollin 1935 und ältere Funde von den Odermündungsinseln, Bollwerk, V Jg., 1936.

v. Kurnatowski H., Abflussvorgang und Wasserhaushalt des Ihnagebietes, Diss., Halle 1934.

Kwiatkowski E., Budujemy nową Polskę nad Baltykiem, — Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1945.

Die Landwirtschaft Pommerns in Zahlen, Hrsg. v. d. Landesbauernschaft Pommern, Stettin.

Lange O., Stettin als Wirtschaftszentrum Pommerns, Ostseehandel, XV Jg., 1935.

Langerstein J., Die Entvölkerung des platten Landes in Pommern von 1890 bis 1905 u. ihre Ursachen, Diss., Greifswald 1912.

Laudan O., Geschichte des Grundbesitzes der Stadt Stolp, 1925.

Lehr-Spławiński T., O pochodzeniu i praojczyźnie Słowian, Instytut Zachodni, Poznań 1946.

Lehr-Spławiński T., Zagadnienie kaszubskie a plemiona słowiańskie na wschodnim pograniczu Niemiec w wiekach średnich, Polski Związek Zachodni, Kraków 1945.

Leick E., Wie die Pflanzendecke Pommerns entstanden ist., — Monatsbl. d. Kolberger Ver. f. Heimatkunde, nr 11, 1929.

Leick E., Die Pflanzendecke der Provinz Pommern, Pomm. Heimatbuch, Berlin 1926.

Leschke, Swinemünde und sein Wirtschaftsleben, Ostseehandel, X Jg., 1930.

Lesko, Die Glashütten im Randower u. Ueckermünder Kreise, — Heimatkalender, Ueckermünde 1920.

Leszczycki St., Ustalenie granic współczesnej Polski, Przegląd Zachodni, nr 4/5, Poznań 1945.

Ley N., Eilmann F. u. Magura W., Auswirkungen der Siedlung, II Teil: Siedlung und Siedlungsverfahren, Beiträge zur Methode des Siedlungsvorganges. Ber. ü. Landwirtschaft, N. F. Sonderheft 48, Berlin 1931.

Linden W., Stettins Aufgabe im osteuropäischen Verkehr, Ostseehandel, XVIII Jg., 1938.

Linden W., Der Seehafen Stettin, Dtsch. Ztsch. für Wirtschaftskde, IV, 1929.

Linke G., Die Vermessung der vorpommerschen Städte innerhalb der schwedischen Landesaufnahme im Anfang des 18 Jahrhunderts, Pom. Jahrb., XXXIII, 1939.

v. Linstow O., Die Entstehung der Buchheide bei Stettin, — Jahrb. Preuss. Geol. Landesanst., XXXV, 1914.

Lohse F., Reichsbahn und Wirtschaft in Pommern, Bollwerk, VI Jg., 1935.

Lohse F., Der Rügendamm. Verkehrstechn., Woche, XXVIII, 1934.

Lorenz F., Geschichte der pomoranischen (kaschubischen) Sprache, Berlin - Leipzig 1925.

Lorenz F., Geschichte der Kaschuben, Berlin 1926.

Lorentz Fr., Fischer A., Lehr-Spławiński T., Kaszubi, kultura ludowa i język, Instytut Bałtycki, Toruń 1934.

Louis H., Die Talgeschichte der mittleren und unteren Oder, Zeitschr. Ges. Erdkunde, Berlin 1931.

Lübke S., Die dörflichen Haus — und Hofformen im nördlichen Kreise Cammin, Heimatkal., Cammin 1929.

Malecki I., Historia i przyszłość energetyki Wybrzeża, Jantar, z. 3, Gdańsk - Bydgoszcz - Szczecin 1946.

Maleczyński K., Polska i Pomorze Zachodnie w walce z Niemcami w wieku XIV i XV, Instytut Bałtycki, Gdańsk - Bydgoszcz - Szczecin 1946.

Mały Rocznik Statystyczny 1939, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 1939.

Marbitz H., Phönologische Beobachtungen in Pommern, Jb. der Geogr. Gesell. zu Greifswald, Greifswald 1914.

Margulies, Das Ostseebad Kolberg als Solbad, Veröffen. a. d. Gebiet d. Medicinalverw., XV, 1922.

Marquardt O., Die Fischerei im Kolberger Land, Bollwerk, VIII Jg., 1937.

Marquardt O., Die Fischerei im Stolper Land, Unser Pommerland, XVIII Jg., 1933.

Massalsky H. E., Aufgaben der Landesplanung in Pommern, — Siedlung u. Wirtsch., XIX Jg., 1937.

Mecke M., Bauertum und Grossgrundbesitz des Kreises Rummelsburg in sechs Jahrhunderten, Berlin 1936.

Meincke F., Die Ursachen des Trockengebiets an der unteren Oder, Diss., Berlin 1936.

Mentzel E., Das Handwerk in Pommern, Pommern, das Grenzland am Meer, Berlin - Friedenau 1931.

Meissner O., Säkulare Schwankung des Ostseemittelwassers, Ann. Hydr. u. Marit. Meteor., LII, Berlin 1924.

Meister K., Stettin das Grosshandelszentrum für die Provinz Pommern, Ostseehandel, XIII Jg., 1933.

Miłobędzki Z., Ziemia Lubuska. Zarys gospodarczy 14 powiatów Ziem Odzyskanych włączonych do województwa poznańskiego, Poznań 1945.

Miłobędzki Z., Zagadnienie osadnictwa a odszkodowania wojenne, Problemy ogólne akcji osadniczo - przesiedleńczej, Warszawa 1946.

Mischke, Zanows Zündholzfabrikation, Unser Pommerland, IX Jg, 1924.

Mitkowski J., Z dziejów germanizacji Pomorza Zachodniego, — Poznań 1945.

Mitkowski J., Pomorze Zachodnie w stosunku do Polski, — Instytut Zachodni, Poznań 1946.

Monseler H., Die Wasserkraftwerke im Landkreise Stolp, Unser Pommerland, XVIII Jg., 1933.

Moos, Der Tabakbau in Pommern, Pomm. Bauernkalender, 1936.

Mügge W., Die Lage der pommerschen Ziegel - u. Hartsteinindustrie, Ostseehandel, VIII Jg., 1928.

Müggenburg H., Die Bevölkerungsverteilung im Regierungsbezirk Köslin, Wiss. Veröffen. d. Museums f. Länderkunde zu Leipzig, N. F. III, Leipzig 1935.

Müller G., Die Dichte der Bevölkerung im Regierungsbezirk Köslin, Diss., Greifswald 1922.

Namysłowski W., Granice zachodnie Polski w ramach prawa międzynarodowego, Przegląd Zachodni, nr 10, Poznań 1946.

Naske H., Siedlungsarbeit der Pommerschen Heimstätte, Siedl. u. Wirtsch., XV, H. 6, 1933.

Neuhaus E., Studien über das Stettiner Haff u. seine Nebengewässer, Zeitschr. f. Fischerei, XXXI, 1933.

Nitschke M., Führer durch „Das Blaue Ländchen" Kreis Lauenburg Pommern, Leba 1937.

Der Oderstrom, sein Stromgebiet u. seine wichtigsten Nebenflüsse. Eine hydrographische wasserwirtschaftliche Darstellung, 6 tomów z atlasem, Berlin 1896.

Odzyskane Ziemie — odzyskani ludzie, praca zbiorowa, Wydawnictwo Zachodnie, Poznań 1946.

Ohlendorf, Das Verkehrswesen in Pommern, Pommern, das Grenzland am Meer, Berlin - Friedenau 1931.

O lewy brzeg środkowej i dolnej Odry, Przegląd Zachodni, nr 2/3, Poznań 1945.

Oldenburg E., Stettin - Danzig - Gdingen. Grundgedanken zu neuen nordosteuropäischen Verkehrsproblemen, Ostdeutsche Monatshefte, XV Jg., 1934.

Oldenburg E., Stettin, Deutschlands Grosshafen an der Ostsee. Eine Verkehrsbetrachtung im Wandel der Zeiten, Pomm. wirtschaftskundl., Schriftenreihe, H. 1, 1937.

Olszewicz B., Sprawa reemigracji ludności polskiej, Problemy ogólne akcji osadniczo - przesiedleńczej, Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, Warszawa 1946

Orphal, Die Landflucht in der Provinz Pommern, Pommernjahrb., V. Jg., 1930/31.

Ost H. G., Die Besiedlung der nördlichen Grenzmark und des südöstlichen Hinterpommern im 16 Jahrhundert, Dt. Archiv. f. Landes- u. Volksforschg., I, 1937.

Ost H. G., Die zweite Besiedlung im Drage u. Küddowgebiet (Grenzmark). I Teil: Wandlungen im Siedlungsbild eines Abwanderungsgebietes, Deutschland u. der Osten, XIV, Leipzig 1939.

Paetow, Volkskunst in Ostpommern, Heimatkal. f. Ostpommern, 1936.

Paezolt F., Die Hütte Kraft in Stolzenhagen Kratzwieck, Unser Pommerland, XV Jg., 1930.

Pietkiewicz S. i Orlicz M., Plan regionalny przesiedlenia osadników rolnych na Ziemie Odzyskane, Biuro Studiów Osadniczo - Przesiedleńczych, Kraków 1945.

Plagens M., Die phänologischen Verhältnisse in Pommern, Diss, Greifswald 1933.

Platzer S., Das Lebamoor als Meliorationsgebiet, Diss. Berlin 1930.

Pleines K., Die Landwirtschaft, Forstwirtschaft u. Fischerei Ostpommerns in ihrer Abhängigkeit von geographischen Verhältnissen, Diss., Berlin 1937.

Ploch J., Der Wettbewerb der britischen Steinkohle mit dem deutschen Kohlenmarkte unter besonderer Berücksichtigung des Stettiner Gebietes, Diss., Greifswald 1932.

Poppendick W., Das Oderstromgebiet und seine Bedeutung für den Binnenschiffahrtsverkehr, Diss., Greifswald 1930.

Prace Działu Hydrologicznego P. I. M., Prace P. I. M., nr 7, Warszawa 1937.

Pracht K., Die Stettiner Bekleidungsindustrie. Eine Untersuchung über den Wandel der Heimatarbeit, Würzburg 1938.

Problem niemiecki w Polsce w momencie dzisiejszego przełomu. — Opracowanie dyskusyjne, na prawach rękopisu, Instytut Bałtycki, Gdańsk - Bydgoszcz - Toruń 1946.

Rajewski Z., Co wiemy o Arkonie, Przegląd Zachodni, nr 12, Poznań 1946.

Rajewski Z., Wołyń — „Opulentissima Civitas Sclavorum", — Przegląd Zachodni, nr 5, Poznań 1946.

Rättig J., Der Seehafen Stolpmünde, XVIII Jg., 1933.

Reepel M., Stettin und Umgebung, Stettin 1939.

Reich H., Ueber eine magnetische Anomalie am Lebasee in Ostpommern, Zeitsch. f. Geophys., VI, 1930.

Reiser H., Die pommerschen Eisengiessereien, Diss., Greifswald 1935.

Renner K., Die Erzeugungs und Absatzbedingungen der Landwirtschaft in der Grenzmark Posen - Westpreussen, in Pommern und Brandenburg rechts der Oder, Diss., Frankfurt a. M. 1933.

Rezultaty i perspektywy akcji osadniczo - przsiedleńczej w r. 1945 na terenie województw pomorskich. Opracowanie dyskusyjne na prawach rękopisu. Instytut Bałtycki, Gdańsk - Bydgoszcz - Toruń 1946.

Richter K., Geologischer Führer durch die Zarnglaff - Schwanteshagener Malmbrüche, Mitt. Geol. Paläont. Inst. Univ. Greifswald., Greifswald 1931.

Richter K., Die Bodenschätze Pommerns mit besonderer Berücksichtigung ihrer Zukunftsaussichten, Mitt. Geolog. - Paläont. Inst., Greifswald 1933.

Riemann H., Geschichte der Stadt Kolberg, Kolberg 1924.

Robien P., Die Buchheide und ihre gefliederten Bewohner, Unser Pommerland, XIV Jg., 1929.

Robien P., Beobachtungen über Vogelflug mit besonderer Berücksichtigung Pommerns, Unser Pommerland, XV Jg., 1930.

Rocznik Morski i Kolonialny 1938, Liga Morska i Rzeczna, Warszawa 1938.

Rogge H., Heimatkunde des Neustettiner Landes, Heimatkal. f. d. Neustettiner Land, 1927.

Róg St., Rzemiosło wiejskie jako niezbędny składnik osadnictwa rolniczego, Zagadnienie osadnictwa nierolniczego, Kraków 1945.

Röpke G., Die pommersche Eisenindustrie, Ostseehandel, — XIV Jg, 1934.

Röpke, Getreideumschlag in Stettin, Ostseehandel, XIV Jg., 1934.

Rosenow K., Das Stadtbild von Rügenwalde. Die räumliche Entwicklung unserer Stadt, eine Ergänzung zur Stadtgeschichte, — Rügenwalde 1920.

Rosenow K., Der Kreis Schlawe unter Friedrich dem Grossem, Schlawe 1927.

Rosenow K., Geschichte der Juden in Pommern, Pommersch. Bauernkal., 1936.

Rosenow K., Rügenwalde, zur 600 jährigen Jubelfeier der alten Hansestadt, Rügenwalde 1912.

Rowedder W., Die Wälder Pommerns in geographischer Betrachtung, LV/LVI Jahrb. Pomm. Geogr. Ges. 1937/38, Greifswald 1938.

Rübenack W., Grosse Geschiebe in Pommern, Jb. der Geogr. Gesell. zu Greifswald, Greifswald 1914.

Rückert F., Die Seehafenstellung Stettins in der Nachkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung der polnischen Ostseehafenpolitik, Diss., Halle 1931.

Rusiński W., Autochtoni Ziem Odzyskanych. Stan dzisiejszy i perspektywy jutra, Przegląd Zachodni, nr 10, Poznań 1946.

Saal B., Alt Stettin. Eine Stadt preussischen Stils, Stettin 1938.

Saenger K., Die Elektrizitätsversorgung der Provinz Pommern, Ostseehandel, IX Jg., 1929.

Sauer E., Der Adel während der Besiedlung Ostpommerns (der Länder Kolberg, Belgard, Schlawe, Stolp) 1250-1350, Stettin 1939.

Schädigung der Wirtschaft des Regierungsbezirkes Stettin durch die Grenziehung im Osten, Denkschrift d. Ind. u. Handelskammer Stettin, Bericht über 1929.

Schimmelpfennig J., Die Auswirkungen der Grenzziehung auf die Stadt Lauenburg in Pommern, Diss., Greifswald 1933.

Schmidt St., Zagadnienie ustroju rolnego na ziemiach odzyskanych, Problemy osadnictwa rolnego, Biuro Studiów Osadniczo - Przesiedleńczych, Warszawa 1946.

Schmidt St., Podstawy produkcji rolnej ziem nowych, Polski Związek Zachodni, Kraków 1945, cz. I.

Schmidt St., Plan gospodarczy produkcji rolnej na najbliższą przyszłość, Problemy osadnictwa rolnego, Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, Warszawa 1946.

Schmitz H. J., Aenderung der Verwaltungsgrenzen in der preussischen Ostmark, Grenzmärk. Heimatbl., XV, 1938.

v. Schmeling E. u. Holder-Egger K., Der bäuerliche Hausgarten in Pommern, Stettin 1935.

Schoene E., Entwicklung und Bedeutung der pommerschen Wollverarbeitungsindustrie, Ostseehandel, V Jg., 1925.

Schoene E., Entwicklung, Lage und Tendenzen der Kunstseiden-Industrie, Ostseehandel, VIII Jg., 1928.

Schrader H., Pommerns Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft, Ostseehandel, IX Jg., 1929.
Schulz W., Die zweite deutsche Ostsiedlung im westlichen Netzegau, Deutschl. u. d. Osten, IX, Leipzig 1938.
Schumacher W., Beiträge zur geographischen Heimatkunde des Kreises Bütow, Bütow 1914.
Schutz H., Holzkirchtürme in Pommern, Bollwerk, VII Jg., 1936.
Schütze H., Die Haken und Nehrungen der Aussenküste von Rügen. Diss., Greifswald 1932.
Schütze H., Entwicklung des Verkehrweges Swinemünde - Stettin, Peterm. Geogr. Mitteil. Ergänzungheft 214, Gotha 1932.
Schwalbe G., Das Klima der mittleren deutschen Ostseeküste und der angrenzenden Gebiete, insbesondere von Rügen. Ber. über die Tätigk. d. Preuss. Meteorl. Inst. 1920-23, Berlin 1924.
Schwarz G., Bauerntum u. Grossgrundbesitz in Ostpommern. — Eine geographische Untersuchung der Grundbesitzverteilung im Regierungsbezirk Köslin, LVII/LVIII Jahrb. Pomm. Geogr. Gesell. 1939/40, Greifswald 1939.
Seidler F., Zucht und Leistung des schwarzbunten Tieflandrindes in der Provinz Pommern, Diss., Leipzig 1927.
Sieberer K., Bau und Entstehung der Stettiner Landschaft, Stettiner Jahrbuch, 1921.
Simoleit G., Brückenkopf Ostpommern, Grenzkampfschriften, H. 12, Hrsg. v. A. Hillen - Ziegfeld, Berlin - Tempelhof 1935.
Simon K., Die Bevölkerungsbewegung in der Provinz Pommern 1871 bis 1910, Diss., Greifswald 1917.
Siuts J., Das Weizackerdorf u. sein altes Bauernhaus, Unser Pommerland, VII Jg., 1922.
Siuts J., Pyritz als Siedlung, Unser Pommerland, X Jg., 1925.
Skowron W., Powojenne ruchy migracyjne w Polsce, Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, Kraków 1945.
Ślaski J., Programowe linie organizacji polskiego ogrodnictwa na Ziemiach Odzyskanych, Problemy osadnictwa rolniczego, Biuro Studiów Osadniczo - Przesiedleńczych, Warszawa 1946.
Spielberg H. u. Schulz W., Köslin. Ein pommersches Städtebild, Berlin 1926.
Srocki B., Polska a Bałtyk w przeszłości i obecnie, Jantar, z. 1, Bydgoszcz 1946.
Srocki B., Znaczenie polskich Ziem Odzyskanych dla Niemiec i Polski, Jantar, z. 3, Gdańsk - Bydgoszcz - Szczecin 1946.

Srocki B., Polska i Nowe Niemcy, Instytut Bałtycki, Gdańsk - Bydgoszcz 1946.

Srocki B., Nowa Polska i nowe Niemcy, Instytut Bałtycki, Gdańsk - Bydgoszcz 1947.

Srokowski St., Ziemie słowiańskie i ich związek z Odrą i Bałtykiem, Życie Słowiańskie, Numer specjalny: Ziemie Odzyskane, Kraków 1946.

Srokowski St., Problem Odry, Jantar, z. 1, Bydgoszcz 1946.

Srokowski St., Zarys geografii fizycznej ziem polsko-litewsko-ruskich, — Wydawnictwo Rady Okręgowej, Kijów 1918.

Steiniger F., Urgeschichtsforschung und Siedlungsgeographie in Pommern, LI/LII Jb. Pomm. Geogr. Ges. 1933/34, Greifswald 1934.

Stettin als Fabrikationsplatz für Nähmaschinen, Fahrräder und Schreibmaschinen, Ostseehandel, VII Jg., 1927.

Stock O., Die Auswanderungen aus Pommern bis zum Jahre 1871, Monatsbl. Pomm. Gesell. für Geschichte u. Altertumskde, XLVIII, 1934.

Stoewer E., Pommern und Stettin im Kraftfahrzeugverkehr, Ostseehandel, VIII Jg., 1928.

Stopczyk W., Związek funkcjonalny rzemiosła z przemysłem jako zagadnienie w osadnictwie typu miejskiego, Zagadnienia osadnictwa nierolniczego, Kraków 1945.

Stopczyk W., Znaczenie portów bałtyckich dla Polski, Polski Związek Zachodni, Kraków 1945.

Styś W., Zagadnienie ustroju rolnego na Ziemiach Odzyskanych, Problemy osadnictwa rolnego, Biuro Studiów Osadniczo - Przesiedleńczych, Warszawa 1946.

Suckow K., Die öffentliche Elektrizitätsversorgung Pommerns unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Landwirtschaft, Diss., Berlin 1933.

Świokło W. i Moskalewicz E., Szczecin dawniej i dzisiaj oraz informator, 1945.

Szaflarski J., Zagadnienie odpływu ludności w ciągu ostatniego wieku z Ziem Odzyskanych, a nasza akcja osadnicza na tym terenie, Problemy ogólne akcji osadniczo - przesiedleńczej, Biuro Studiów Osadniczo - Przesiedleńczych, Warszawa 1946.

Tarnowski J., Jakie powinny być zachodnie granice Polski, Szczecin 1946.

Thiessen O., Stettin und seine Bedeutung für den Ein-, Ausführhandel und Durchgangsverkehr, Ostseehandel, XVIII Jg., 1938.

Toepffer H., Die Industrie der Steine u. Erden in Pommern, Ostseehandel, VI Jg., 1926. Sonderausgabe.

Tomaszewski A., Z przeszłości Słowian zachodnich. Połabianie i ich język, Strażnica Zachodnia, z. 3, Poznań 1929.

Treichel W., Pommerns Strassen - Wirtschaftsadern, Ostseehandel, XV Jg., 1935.

Treichel F., Geschichte der Stadt Köslin, Köslin 1939.

Uhden K., Beiträge zur Morphologie des Oderhaffgebietes, Diss., Greifswald 1927.

Vorbrich O., Landesplanung in einem Agrargebiet, Raumforsch. u. Raumordnung, III, 1939.

Wahnschaffe E., Beziehungen zwischen Bodenbeschaffenheit u. Volksdichte auf der baltischen Seenplatte zwischen Oder u. Weichsel. Ztschr. Ges. f. Erdkunde, Berlin 1913.

Wehrmann P., Friedrich der Grosse als Kolonisator in Pommern, VI Jahresbericht der Geogr. Gesellsch. zu Greifswald, II Teil, Greifswald 1898.

Wehrmann M., Verdienste der Herzöge um die Eindeutschung ihres Landes, Heimatkal., Ueckermünde 1937.

Wehrman M., Geschichte der Stadt Stettin, Stettin 1911.

Wehrmann M., Landeskunde der Provinz Pommern, Breslau 1917.

Werk G., Landwirtschaftsgeographie von Nordostpommern. Kreise Bütow, Lauenburg, Rummelsburg, Stolp u. Schlawe, LVII/LVIII, Jahrb. Pomm. Geogr. Ges. 1939/40. 2 Beih, Greifswald 1940.

Weyer W., Beiträge zur Geschichte des Landes Tempelburg Draheim, Heimatkal. Kr. Neustettin, H. 2, Neustettin 1929.

Wiadomości Statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego, Warszawa 1945 i 1946.

Widajewicz J., Związki Pomorza Zachodniego z Polską, Polski Związek Zachodni, Kraków 1945.

Widajewicz J., Niemcy wobec Słowian Połabskich, Instytut Zachodni, Poznań 1946.

Widajewicz J., Słowianie zachodni a Niemcy w wiekach średnich, Instytut Śląski, Katowice 1946.

Wieczorek E., Węgiel polski na tle sytuacji światowej, Instytut Bałtycki, Gdańsk - Bydgoszcz - Szczecin 1946.

Wilhelm-Kästner K., Bauernhaus und Landarbeiterhaus in Pommern, Volk u. Lebensraum. Beiträge z. Raumforsch. Raumordnung I., Heidelberg 1938.

Winkelmann., Die Flora der pontischen Hügel in Pommern, Mitt. des Pomm. Prov. Komit. f. Naturdenkmalpfg., nr 3, 1911.

Witt W., Die Burgwälle des Stolper Landes, Stolp 1934.

Witt W., Urgeschichte des Stadt- und Landkreises Stolp, Stolp 1934.

Witt W., Der Revekol und seine Umgebung in vor- und frühgeschichtlicher Zeit, Stolp 1933.

Witt W., Wirtschaftsstruktur u. Industriestandortsfragen in Pommern, Raumforschung u. Raumordnung, I, 1937.

Witt W., Wirtschaft und Verkehrsgeographischer Atlas von Pommern, Stettin 1934.

Witt W., Die bevölkerungspolitische Lage in Pommern im Laufe der letzten hundert Jahre, Pomm. Heimatpflege, III Jg., Stettin 1933.

Wodziczko A. i Czubiński Z., Ochrona pierwotnej przyrody na odzyskanych ziemiach zachodnich, Przegląd Zachodni, nr 1, Poznań 1946.

Wojciechowski Z., Polska-Niemcy. Dziesięć wieków zmagania, Instytut Zachodni, Poznań 1946.

Wollenweber H., Auswirkungen der Siedlung, I Teil: Ländliche Siedlung und Bevölkerung, Ber. über Landwirtsch., N. F. Sonderheft 44, Berlin 1931.

Wollenweber H., Auswirkungen der Siedlung, III Teil: Siedlung u. Viehstand, Ber. ü. Landwirtschaft., N. F. Sonderheft 64. Berlin 1932.

Wollenweber H., Auswirkungen der Siedlung, IV Teil: Siedlungsträger und optimaler Siedlungseffekt, Ber. ü. Landwirtschaft., N. F. Sonderheft 65, Berlin 1932.

Wrzosek A., W sprawie zmian podziału administracyjnego Ziem Odzyskanych, Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, Kraków 1945.

Zaborski B., Podatek gruntowy, gęstość zaludnienia i narodowość mieszkańców na Pomorzu, Instytut Bałtycki, Toruń 1936.

Zahn Ch., Beiträge zu einer Tiergeographie Pommerns, Mitt. a. d. Naturwiss. Ver. f. Neuvorpommern und Rügen, LXIII/LXIV, 1935/36.

Zahnow E., Dorfformen in Pommern, Pomm. Bauernkal., 1937.

Zajda J., Finansowanie osadnictwa na Ziemiach Odzyskanych, — Problemy ogólne akcji osadniczo - przesiedleńczej, Biuro Studiów Osadniczo - Przesiedleńczych, Warszawa 1946.

Zander H., Die pommersche Mühlenindustrie, Ostseehandel. VII Jg., 1927.

Zander H., Die Stettiner Oelindustrie, Ostseehandel, VII Jg., 1927.

Zaremba Z., Organizacja służby statystycznej na Ziemiach Odzyskanych, Problemy ogólne akcji osadniczo - przesiedleńczej, Biuro Studiów Osadniczo - Przesiedleńczych, Warszawa 1946.

Zaremba P., Polska flaga w Szczecinie, Szczecin 1946.

Zaremba P. i Piskorski Cz., Polski Szczecin. Rys historyczny Pomorza Zachodniego, Szczecin 1946.

Zdzitowiecki J., Bałtyk. Szkic gospodarczy, Instytut Zachodni, Poznań 1945.

Zechlin, Die ehemals neu märkischen Kreise Schivelbein und Dramburg, Heimatkal., Dramburg 1930.

Zenke R., Schrotholzbauten u. Holzkirchen im Kreise Bütow, Unser Pommerland, X Jg, 1925.

Zindars U., Die Fischerei des Stettiner Haffs u. seiner Nebengewässer geographisch betrachtet, LIX/LX Jahrb. Pomm. Geogr. Gesell. 1941/42, Greifswald 1941.

Zimmermann G., Dorftypen im Kreise Lauenburg, Heimatkal., Lauenburg 1932.

Zimmermann G., Zum Grundriss des ostelbischen Gutsdorfes, Geogr. Wochenschrift, 1934.

v. Zitzewitz-Kottow E. C., Grenzlande Pommern u. Brandenburg, Volk. u. Reich. VII Jg., H. 7/8, 1931.

Zöllner A., Ostseebad Misdroy im Wandel der Zeiten, Golnow 1931.

Żórawski B., Składniki transportu morskiego, Instytut Bałtycki, Gdańsk - Bydgoszcz - Toruń 1946.

SKOROWIDZ NAZW GEOGRAFICZNYCH

Alan rz., 95
Altstadt m., 64
Arkona m., 107
Banie m., 73
Ba en Górnośląski (Steinbruchhafen) 205.
Bardy m., 15.
Barlinek (Berlinchen) m., 18, 81, 82, 175, 183, 200.
Barwice (Bärwalde) m, 18, 170
Belty m., 38, 48, 49, 51.
Benice m., 119.
Białogard m., 8, 16, 19, 87, 112, 120, 122, 123, 152, 166, 170, 174, 175, 184, 189, 190, 191, 194, 198, 199.
Bismarck m., 74, 106.
Blekede m., 95.
Błotnica (Spie Bach) rz., 63, 64.
Bobęcino (Popenzin S.) jez., 43.
Bobolice (Bublitz) m, 4, 18, 36, 79, 106, 116, 120, 146, 169, 191, 200.
Bory Tucholskie, 85.
Borucin m., 36.
Borze Tuchomie m. (Borntuchen), 201.
Borzysław (Burzlaff) m., 16.
Braniewo m., 218.
Brochów m., 129.
Brunów Most (Heinrichshof, m., 106.
Brüsterort m., 54.
Brzózki (Althagen) m., 56.
Bukowo jez., 42, 46, 62.
Bytów m., 4, 7, 8, 18, 22, 29, 36, 69, 79, 82, 86, 100, 102, 106, 112, 114, 143, 144, 193, 195, 200.
Bytyń (Böthin S.) jez., 43.
Cedzyna m., 124.
Charzykowskie jez., 43.
Chłopilas (Klöpperhier) m., 106
Chojna (Königsberg Nm.) m., 18, 112, 185, 201.
Chojnice m., 69, 70, 71, 74, 75, 77, 78, 190, 191, 200.
Choszczno (Arnswalde) m., 36, 42, 77, 78, 79, 84, 101, 111, 116, 120, 166, 185, 190, 193, 198.
Chrostów (Gristow) m., 15, 24, 179
Czaplinek (Tempelburg) m., 36, 74, 81, 116, 120, 171, 190, 200.
Czarna rz., 85.
Czarna Woda rz., 40, 43.
Czarne (Hammerstein) m., 85.
Czarnogłów (Zarnglaff) m., 15, 24, 177, 178, 179, 180.
Czarnowo m., 81, 180.
Czastarowa m., 180.
Czeresieka jez., 199.
Czersko m., 202.
Czerwieniec m., 61.
Człopa m., 85, 171, 175.
Człuchów (Schlochau) m., 8, 101, 111, 114, 200.
Dąb (Dammscher See, stagnum Damb) jez., 56, 57, 58, 164 205.
Dąb m., 31, 128.
Dąbie m., 116, 165, 166
Dalarna m., 27.

Darłowo (Rügenwalde) m., 17, 62, 65, 77, 78, 79, 102, 106, 107, 136, 143, 144, 145, 166, 168, 182, 189, 200, 203, 218.
Deep m., 63.
Dębno m., 168.
Dębnica m., 173.
Dębosznica rz., 63.
Dobiegniewo (Woldenberg) m., 42.
Dobra (Daber) rz., 17, 29, 42, 74. 84.
Dobra (Daber) m., 201.
Dobrzany (Jakobshagen) m., 42, 120.
Dobrzynka m., 120.
Dolina Płd., 37.
Dolgie jez., 61.
Draga (Plecia) rz., 35.
Drawa rz., 14, 21, 39, 40, 41, 85, 203.
Drawsina (Drawein) m., 95.
Drawsko jez., 4, 43, 79, 146, 169. 170, 190, 195, 199.
Drawsko (Dramburg) m., 8, 18, 29, 74, 87, 106, 111.
Dretynin (Treten) m., 23.
Drogoradz (Dargarose) m., 22.
Drömling m., 95.
Drużno jez., 54.
Ducherowo m., 143.
Duńsko (Dunzig) rz, 205.
Duńsko nabrzeże (Dunzigk i), 206.
Dymin (Demmin) m., 40, 70, 82, 83.
Dymlin m., 176.
Dzegowo m., 15, 177.
Dziwna rz., 56, 57, 58.
Dziwna m, 114.
Eberswalde dol., 33.
Elbląg m., 8, 10.
Elbląg rz., 40.
Elda rz., 96.
Elk m., 8.
Falster w., 13.
Fenoskania m., 9, 26, 27, 51.
Finkenwalde m, 179.
Fionia w., 13.
Frydląd m., 35, 74.
Gąbin (Gumbinnen) m., 8.
Gałąź m., 77.
Gardna jez., 33, 40, 42, 46, 60, 61, 102.
Głębokie (Glambock See) jez., 22.
Głomsk m., 120.
Gniew m., 14.
Goleniów (Gollnow) m., 17, 31, 114, 120, 145, 169, 173, 174, 175, 183, 190, 191, 198, 199, 200.
Golczewo (Gülzow) m., 119, 123.
Goldap m., 8.
Góra Dąbek, 61.
Góra Siemierzyce (Schimmritzberg), 36.
Gorzów (Landsberg) m., 8, 71, 74, 75, 76, 191, 199, 201.
Górna Wyspa Okrętowa po t. 219.
Gorzów Wielkopolski m., 190
Góry Szymbarskie m., 14, 36.
Góry Tizebnickie, 37.
Grabęcino (Gröbenzin) m., 106.
Grabowa m., 39.
Grabów m., 129.
Grodzisk (Gartz) m., 31, 59, 81, 84.
Gross Sophiental m., 120.
Grybów m., 95.
Gryfia (Greifswald) m., 11, 77, 78, 82, 104, 107, 131, 136, 218.
Gryfice (Greifenberg) m., 23, 29, 79, 84, 112, 120, 123, 136, 159, 165, 166, 175, 176, 177, 180, 200.
Gryfino (Greifenhagen) m., 28, 31, 73, 84, 112, 142, 169, 170, 171, 172, 183, 184, 185, 198, 201.
Gryfska Oie w., 53.
Grzmiąca m., 191.
Grzybów m., 64.
Gubin m., 74.
Gumieńce m., 166, 193.
Gwda (Głda) rz., 14, 35, 39, 40, 41, 85, 173, 199, 203.

Hawela rz., 33.
Hiddensöe w., 51.
Hohensaaten m., 33.
Iglica m., 86.
Iława m., 190.
Ina rz., 17, 28, 31, 35 39, 56, 82, 142, 145, 150, 200, 203.
Ińsko (Nörenberg) m., 18.
Ińsko (Enzig See) jez., 43.
Jacniki (Jatznik) m., 25.
Jamno jez., 29, 42, 62.
Jamundzkie jez., 29, 42, 62.
Jasienica m., 84.
Jasmund m., 53.
Jastrowo m., 116, 123, 170, 191, 199, 200.
Jedwabno m., 85.
Kalisz Pomorski (Kallies) m, 81, 85, 171, 173.
Kalisz Krajiński m, 191.
Kamień m, 4, 15, 17, 23, 74, 83, 101, 102, 104, 112, 114, 119, 120, 122, 123, 125, 127, 136, 145, 175, 179, 185, 189, 198, 199.
Kamionek (Camminke) m, 19.
Kamień Pomorski (Cammin i. P). m., 111.
Kanał Dębicki (Breslauer Fahrt) 205, 209.
Kanał Duńsko (Dunzig), 208.
Kanał Górnośląski (Steinbruchhafen), 205, 209.
Kanał Grabowski (Grabower Fahr) 205.
Kanał Grodzki (Oder - Dunzig - Kanal), 205, 209.
Kanał Pucki (Vorflutkanal), 205.
Kanał Przemysłowy (Dunzig - Tarnitz Kanal), 205, 209.
Kanał Notecki, 209.
Kanał Swantewita (Swante Kanal), 205
Kanał Winowski (Firow K), 33.
Karlino (Körlin) m, 123.
Karnięcice (Karzig) m., 19.
Karlsberg m., 64.
Kartlewo m., 120.
Kcynia (Eggesin) m, 174.
Kępa m., 77.
Kępa Grzybowska m, 62, 64, 65.
Kiełpin (Cölpin) m, 18. 9
Klauszewo (Klaushagen) m, 121.
Klein Sophiental m., 120.
Klempnica (Glietzig) m, 17.
Kluczewo m., 176, 177.
Kłęby (Klemmen) m, 177.
Kolbaczewo (Colbitzow) m, 201.
Kołczygłowy m, 175.
Kołobrzeg m., 3, 4, 10, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 28, 35, 63, 64, 65, 81, 83, 87, 101, 107, 111, 112, 116, 120, 122, 123, 125, 127, 128, 136, 143, 144, 166, 171, 176, 185, 189, 197, 199, 200, 218.
Kończewo (Kunzow) m, 22.
Königsdorf m., 120.
Kopań jez, 46, 62.
Kopice m., 56.
Korlino m, 166.
Korzybie m, 191.
Kostrzyń m, 8, 33, 74, 75, 76, 190, 191, 198, 200, 201, 202.
Koszalin m, 4, 8, 10, 11, 13, 16, 17, 21, 23, 25, 41, 65, 77, 78, 79, 102, 111, 112, 113, 116, 122, 123, 136, 143, 150, 152, 166, 168, 169, 171, 172, 173, 175, 177, 180, 183, 184, 189, 190, 200.
Koszalińskie Lasy Miejskie, 86.
Kozazów m., 74.
Koźle m, 215.
Kraina Wielkich Dolin, 37, 46.
Krakau m, 6, 7.
Krzyż m, 8, 190, 191, 193, 194, 198.
Kuldynga m, 13.
Lądowo m., 62.
Langenhagen m, 120.

Lasy Ceblińskie, 86.
„ Międzyzdrojskie, 86.
„ Pobądzkie, 86.
„ Popiel, 86.
„ Rosnowskie, 86.
„ Tychowskie, 86.
„ Warnowskie, 86.
„ Wicewskie, 86.
Lębork m, 4, 7, 19, 24, 61, 74, 75, 77, 82, 101, 102, 166, 170, 175, 176, 180, 189, 190, 191, 200, 201.
Lędziechowo m., 77.
Lipia Góra (Liepgarten) m, 25
Lipiałuża jez, 46, 60, 62.
Lipiny m, 175.
Lotyń m, 143.
Lubeka m, 107, 127, 128, 129, 131, 182, 218.
Lubin (Lebbin) m, 24, 177, 179, 180.
Lubieszewo (Grosser Löbbe See) jez, 43.
Lubousza m, 74.
Lüchow m, 96.
Lüneburg m, 95.
Lüneburger Wendland kr, 95
Łaba rz, 11, 13, 33, 37, 38, 39, 91, 95, 96, 99, 101, 108, 118, 129, 208, 216.
Łasztownia w, 128, 204, 209.
Łeba (Łebsko) jez, 33, 40, 42, 46, 60, 61, 97, 146, 167.
Łeba rz, 19, 21, 31, 39, 40, 46, 60, 61, 106, 113, 164, 189, 193, 200.
Łobez m, 81, 165, 166, 183, 195.
Łobrzenica m, 120.
Łupawa rz, 39, 40, 41, 61, 146.
Łyna rz, 38, 41.
Malechów m, 74.
Mała Panwia rz, 95, 215.
Mały Potok (Kleiner Bach) rz, 63, 64.
Manowo m, 113.
Maszewo (Massow) m, 74, 84, 164, 184, 201.
Marklisa m, 215.
Medyki m., 95.
Miastko (Rummelsburg) m., 4, 7, 8, 18, 21, 29, 36, 82, 86, 102, 111, 112, 114, 146, 166, 168, 182, 193, 199, 200.
Miedwie jez., 11, 15, 28, 30, 31, 42, 43, 44, 81, 142, 144, 145, 150.
Mikołajki m, 85.
Modła bagno, 61, 62.
Moryca (Müritz) jez., 34.
Mosina m, 114.
Myślibórz (Soldin) m, 18, 25, 42, 73, 79, 112, 191, 200, 202.
Nabrzeże Noteckie port, 209.
Neu Grunau m, 120.
Niebieski Kraik kr, 106.
Niebuszewo m, 129.
Niemierzyn m, 129, 176.
Niemieckie (Gut Niemietzkie) m, 24.
Nowa Marchia kr, 4.
Nowa Wieś (Neudorf) m, 106.
Nowe Karpno m, 159.
Nowy Przekop (Möllnfahrt) kanał, 205, 208.
Nowogard m, 15, 23, 84, 112, 165, 175, 200.
Nytych m, 10.
Oie w, 15.
Okonek (Ratzebuhr) m, 169, 170.
Olecko m, 8.
Ologoszcz (Wolgast) m, 179.
Orła Ława (Adlergrund) m, 52.
Ossowo (Wutzow) m, 16.
Ostrowiec m, 74.
Ostrowo m, 11.
Ostrów Stary i Nowy (Alt i Neu Werder) m., 64.
Ostrów m., 120.
Ostróda m, 85, 190.
Osieczno m., 203.
Otmuchów m, 215.
Pamięcino m., 75, 76.
Parnica rz, 205, 209.
Pasłęka rz., 38, 41.

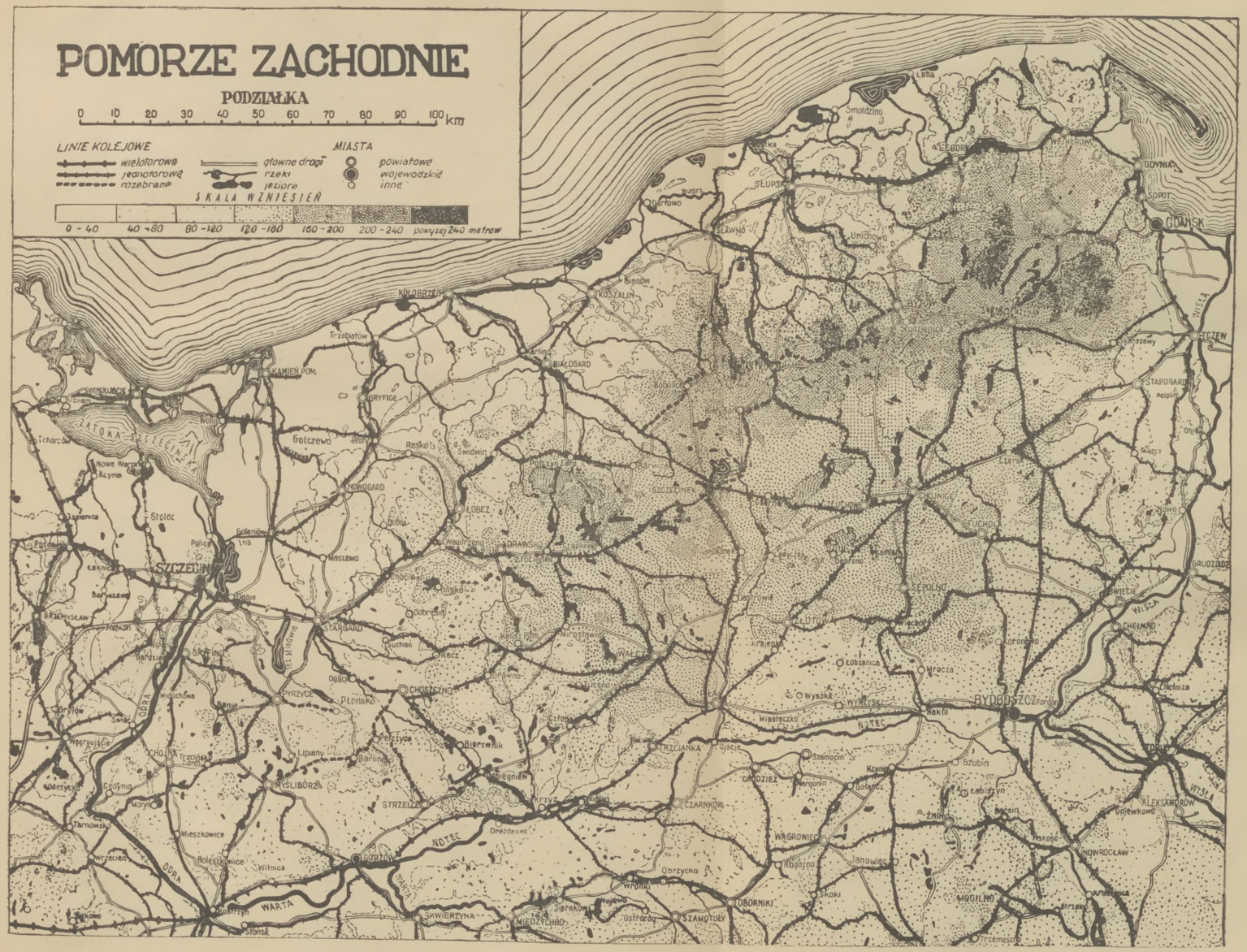
Piana (Poene) rz, 16, 35, 38, 40, 53, 56, 57, 58, 79, 160.
Piaski m, 11, 15.
Piaśnica rz, 39, 79.
Piekło m., 14.
Piła m, 75, 190, 191, 198, 199, 201, 202, 203.
Piława (Gross Pielburger See) jez, 43, 53.
Piława m, 205.
Pisa rz, 141.
Płaszewo Słowiańskie (Wendisch Plassow) m, 22.
Pławno (Plagow) m, 18.
Płocino (Plötzin) m., 19.
Płona rz, 31, 82, 142, 150, 172. 177.
Płoty (Plathe) m, 16, 17, 19, 84, 123, 145, 191, 198.
Pojezierze Holsztyńskie kr, 33, 34.
Pojezierze Kaszubskie, 43.
Pojezierze Łotewsko - Czudzkie (Inflacko - Estońskie), 34.
Pojezierze Meklemburskie, 34, 35.
Pojezierze Pomorskie, 34, 77, 79, 188.
Pojezierze Pruskie, 34.
Pojezierze Szlezwickie, 33, 34.
Pojezierze Wielkopolsko Kujawskie 34.
Pojezierze Zachodnio - Pomorskie, 204.
Pojezierze Żmudzko - Litewskie, 34.
Podjuchy m, 169.
Pogodno m, 129.
Polanów (Pollnow) m, 16, 29, 74, 120, 145, 182, 193, 201.
Police m, 74, 84, 164, 180, 199.
Połczno (Gr. Polschen) m, 18.
Połczyn (Zdrój) m., 13, 18, 21, 29, 43, 81, 106, 113, 120, 121, 123, 175, 177, 200.
Pomorzany m, 129.
Pomysko (Klein i Gross Pomeiske) m, 201.
Postomino m. 16.
Pozdawilk (Pasewalk) m., 28, 74, 84, 181.
Pregoła rz, 12, 40, 41, 45. 46.
Prośnica rz., 21, 29, 35 39, 40, 41, 63, 64, 65, 82, 85, 86, 95, 100, 101, 102, 103, 125 144, 199, 203.
Przekop Parnicki (Parnitzer Durchstich), 205.
Przemysław (Prenzlau) m., 74, 76.
Przyborowo m., 74.
Puszcza Romincka m., 85.
Puszcza Wkrzańska (Ueckermünder Heide) m., 84, 85, 143, 160.
Putbus m., 70, 71, 76, 78.
Pyrzyce m, 29, 79, 81, 83, 84. 112, 116, 142, 144, 166, 191, 200.
Radacz jez., 199.
Radew rz., 41, 86, 144.
Raduń m., 120.
Radunia rz, 39.
Raduńskie jez., 36.
Radziszewo (Retzowsfelde) m, 201.
Rancewo m, 19.
Reda rz., 38, 39, 46.
Rędowa rz, 11, 15, 142, 146, 159, 164.
Rędowo m., 111, 123.
Rega rz., 35, 39, 40, 41, 63, 144, 166, 167, 180.
Rejon Portowy Dolnej Odry port, 209, 211, 213.
Reknica rz, 3.
Resko (Kamper See) jez, 46, 62, 63, 64.
Resko (Regenwalde) m, 112, 122, 164.
Rewal m, 15.
Rgilica (Gr. Reglitz) rz, 107, 169, 194, 205.
Rościęcin (Rosenthin) m, 63. 64.
Rostoka m, 82, 96, 107, 128, 131.
Rozewie m, 10, 13, 49, 54, 74
Ruden w, 53.

Runów m, 190, 191.
Rusinowo m, 62.
Rzepin m, 74.
Rześnikowo m, 86.
Sala rz., 118.
Saldno m., 119.
Santok m, 81.
Sambia m, 22, 46
Sarbia m., 19.
Sarbsko jez, 41, 46, 60, 61.
Schwerin (Meklemburg) m, 7.
Sianowo (Zanow) m, 62, 172, 180, 184.
Siecino (Zetzin See) jez, 43.
Siemców (Zamzow) m, 36.
Sierakowice m., 36.
Sińczyca (Schöningswalde) m, 106.
Sitno (Gr. Ziethener See) jez., 43.
Skania m, 13, 50, 217.
Skarszew m., 77.
Skórzewo (Schnurow) m, 24.
Ślęza rz., 95.
Sławno m, 4, 7, 8, 16, 24, 29, 74, 102, 112, 113, 116, 120, 136, 150, 173, 174, 189, 190, 191, 195, 199, 200.
Słubice (Frankfurt n/Odrą) m., 190.
Słupa rz., 18, 35, 39, 40, 41, 61, 79, 81, 106, 114, 203.
Słupsk m, 4, 7, 8, 17, 18, 22, 23, 24, 28, 29, 31, 82, 101, 102, 104, 105, 107, 111, 112, 114, 115, 116, 128, 143, 144, 153, 164, 166, 170, 171, 173, 174, 175, 183, 190, 191, 194, 197, 198, 199, 200, 201,
Śmierdnica rz, 177.
Smołczęcino Schmalzenthin) m, 106.
Smołdzino (Schmolsin) m, 20, 99.
Smołdzińskie bagna (Schmolsiner Bruch), 31.
Sokola Góra m, 74.
Sorków m, 19.
Sośnica (Sassnitz) m, 17, 15, 179, 217.
Sasino m, 41.
Stara Rega rz, 63, 64.
Stargard m., 24, 42, 84, 106, 107, 111, 114, 116, 121, 128, 143, 164, 166, 171, 177, 185 190, 191, 193, 198, 200, 203.
Starków m., 16, 22.
Starówka rz, 205, 209.
Stepnica m, 85, 175.
Stobnica m., 16.
Stobnicka Zatoka, 56.
Stojęcin (Stolentin) m, 22.
Stolec (Stolzenburg) m, 16, 180, 181.
Stołczyn m, 176, 177, 180, 181.
Straszyn m, 170.
Strzałów (Stralsund) m., 11, 82, 104, 107, 128, 131, 176.
Strzegów m., 15.
Strzelce m, 74.
Strzelce Krajińskie m, 82.
Świecie m., 18, 81.
Świerczewo m., 129.
Świętoszewo (Schwanteshagen) m, 15, 24.
Świdwin (Schivelbein) m., 3, 8, 29, 77, 78, 116, 120, 122, 146, 152, 167, 168, 184, 191, 195, 200, 201, 202.
Świnia rz, 56, 57, 59.
Świniec m, 15.
Świnioujście m., 7, 13, 53, 58, 70, 78, 202, 205, 212, 214, 219.
Szczecinek m, 8, 29, 31, 36, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 111, 114, 116, 143, 156, 190, 191, 195, 199, 200.
Szczepkowice (Zibkow) m, 22.
Szkarpawa (Wisła Elbląska) rz, 54.
Szubin m, 75.
Szwajcaria Kartuska kr, 75.
Tolensa rz, 40.
Toruńko - Eberswaldzka (P.) dol, 37.
Trawna rz, 33, 53.
Trebel rz., 40.

Trelleborg m, 217.
Truskolas (Trutzlatz) m., 17.
Trzebiatów m., 19, 60, 81, 120, 170, 175, 177, 180, 184, 189.
Trzebielino (Treblin) m, 16.
Trzebiesz m., 198.
Trzcianka m, 74, 175.
Turawa m, 215.
Turze bagn, 31.
Turzeglowy (Torgelow) m, 25 181.
Ugoszcz (Lernsdorf) m, 22
Unieście rz, 62.
Unterer und Oberer Drawehn m, 95.
Ustka m., 16, 24, 79, 153, 186, 193, 198, 200, 203, 218.
Uznam (Kaiserfahrt) m, 19, 31, 47, 52, 55, 67, 74, 81, 104, 111, 126, 136, 154, 205.
Waldkater m, 24.
Wałcz (Deutsch Krone) m, 8, 36, 74, 75, 76, 77, 78, 87, 111, 116, 166, 177, 191, 195, 200, 202.
Warna rz, 35, 38.
Warnawa rz, 53, 96,
Warpno m, 199.
Warpno Nowe m, 84.
Warszawsko - Berlińska (Sodo a dol, 37.
Wda rz., 39.
Wdzydze jez, 43.
Węgorapa rz, 38, 41.
Węgorzyno m, 18, 36.
Wenta rz, 38.
Wellmitz m, 74.
Wiar rz, 95.
Więcbork m, 120.
Wielim (Vilm S) jez, 43, 199.
Wiecko jez., 42, 46, 62.
Wiecko m, 15.
Wielka Dolina Mazurska kr, 41.
Wielki Tychów m, 175
Wieprz rz, 39, 40, 113, 146, 203.
Wierzbno m, 73.
Wierzchowo (Vichow See) jez, 43.
Wierzchowo (Virchow) m, 174, 175.
Wierzyca rz, 39, 40.
Wierzchowo (Wurchow) m, 18.
Wineta m, 124.
Wiszomierz m, 107.
Wkra m, 172.
Wkra rz, 25, 39, 74, 79, 113 159, 160, 174, 176, 181, 182.
Włodarka (Voigtshagen) m. 63.
Wojciechów m, 168.
Wolin m., 11, 15, 24, 58, 83, 123, 124, 125, 126, 127, 185, 190, 198.
Wolin w, 12, 15, 19, 25, 41, 52, 55, 57, 81, 85, 104, 111, 120, 136, 154, 177, 180.
Worbelów m., 19.
Woświn (Wothschwien See) jez., 43.
Wróblin (Warbelin) m, 22.
Wronki m., 190.
Wustrow m, 96.
Wysoka m, 189, 190.
Wyspy Okrętowe Górna i Dolna, 209.
Wystruć rz, 46.
Wystruć m, 190.
Wyszomierz (Wismar) m, 53.
Zadzko m., 111, 120, 164.
Zakrzewo Nowe m., 120.
Zakrzewo Stare m, 120.
Zatoka Gryfińska, 15, 19.
Zatoka Stobnicka, 16.
Zgniła Rega rz, 63.
Zgniły Zdrój (Gr. Linichen), 145.
Zgorzelec m., 118.
Ziemia Bytowska, 104.
„ Drawska, 101.
„ Kołobrzeska, 62.
„ Lęborska, 104.
„ Lubuska, 8.
„ Pyrzycka, 11, 82, 125
„ Sławieńska, 102.
„ Słupska, 102, 103.
„ Śliwieńska, 60.
„ Walecka (Drahimska), 4, 101.

Zngel Graben rz, 63.
Złocieniec (Falkenburg) m, 36, 145, 169, 171, 190.
Złotów (Flatow) m, 8, 111, 114, 116, 129.
Żarnowo m., 175.
Żarnowieckie jez, 29, 42, 60, 79, 100, 113.
Żelechów (Zülchow) m, 179, 180.
Żółtnica m, 199.
Żukówko (Zukowken) m, 201.
Żydowo (Sydowsaue) m, 106, 169.

BIBLIOTEKA UNIWERSYTECKA w TORUNIU


POMORZE ZACHODNIE
PODZIAŁKA
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 km
LINIE KOLEJOWE
wielotorowa
jednotorowa
rozebrane
główne drogi
rzeki
jezioro
MIASTA
powiatowe
wojewódzkie
inne
SKALA WZNIESIEŃ
0 - 40
40 - 80
80 - 120
120 - 160
160 - 200
200 - 240
powyżej 240 metrów
Łeba
Smołdzino
Lębork
Wejherowo
GDYNIA
SOPOT
GDAŃSK
SŁUPSK
Gardno
Ustka
Sławno
Unichowo
Sianów
KOŁOBRZEG
KOSZALIN
Bytów
Człuchów
Trzebiatów
Karlino
BIAŁOGARD
KAMIEŃ POM.
GRYFICE
Świnoujście
Wolin
ZATOKA SZCZECIŃSKA
Golczewo
Reskołt
Świdwin
Tchórzewo
Nowe Warpno
Kcynia
NOWOGARD
Stolec
ŁOBEZ
Goleniów
Policzna
SZCZECIN
Nieszawo
DRAWSKO
Pobiedziska
Gniezno
Ostrowo
Kcynia
Bydgoszcz
Toruń
Grudziądz
Chełmno
Kowalewo
Ciechocinek
Włocławek
Kruszwica
Inowrocław
Mogilno
Gniezno
Poznań
Leszno
Rawicza
Krotoszyn
Ostrzeszów
Kalisz
Ostrów
Konin
Turek
Koło
Łódź
Piotrków
Tomaszów
Radom
Kielce
Ostrowiec
Sandomierz
Tarnobrzeg
Stalowa Wola
Zamość
Chełm
Lublin
Puławy
Kozienice
Grodzisk
Warszawa
Modlin
Płock
Mława
Ostrołęka
Łomża
Augustów
Suwałki
Olsztyn
Ełk
Giżycko
Mrągowo
Iława
Malbork
Tczew
Starogard
Kościerzyna
Chojnice
Człuchów
Szczecinek
Drawsko
Piła
Wałcz
Złotów
Tuchola
Świecie
Grudziądz
Chełmno
Toruń
Bydgoszcz
Nakło
Inowrocław
Mogilno
Gniezno

LIBRARY

B. SROCKI: Nowa Polska i nowe Niemcy, Szkice i studia str. 144.

ST. SROKOWSKI: Prusy Wschodnie. Studium geograficzne, gospodarcze i społeczne, str. 321 (wyczerpane).

P. SWAKOWSKI: Mapa komunikacyjna Pomorza (drogi) (wyczerpana).

J. SZĄFLARSKI: Mapa fizyczno-administracyjna Pomorza Wschodniego 1:500.000 ze skorowidzem.

E. WIECZOREK: Węgiel polski na tle sytuacji światowej, str. 44.

A. WIELOPOLSKI: Bydgoszcz, nowe zadania i widoki rozwoju, str. 20.

A. WIELOPOLSKI: Elbląg, dzieje i przyszłość, str. 32.

B. ŻÓRAWSKI: Składniki transportu morskiego, II wydanie uzupełnione, str. 56 oraz 13 wzorów dokumentów okrętowych.

Wydawnictwa periodyczne

„Jantar", przegląd naukowy zagadnień pomorskich i bałtyckich, rok V.

Biuletyn Informacyjny Morski, Rok III.

Komunikaty Działu Informacji Naukowej Wydziału Pomorzoznawczego Instytutu Bałtyckiego.

Komunikaty Gospodarczego Archiwum Morskiego Wydziału Morskiego Instytutu Bałtyckiego.

W DRUKU

WŁ. KONOPCZYŃSKI: Kwestia bałtycka do XX w.

Stan i potrzeby gospodarcze Pomorza Wschodniego referaty, dyskusje i rezolucje konferencji naukowej Instytutu Bałtyckiego dn. 12—13. XII. 1946.

Flota handlowa, Żegluga, Rybołówstwo morskie. Zbiór przepisów prawnych.

Biblioteka Główna UMK
300045271160

Biblioteka Główna UMK
300045271160

37