

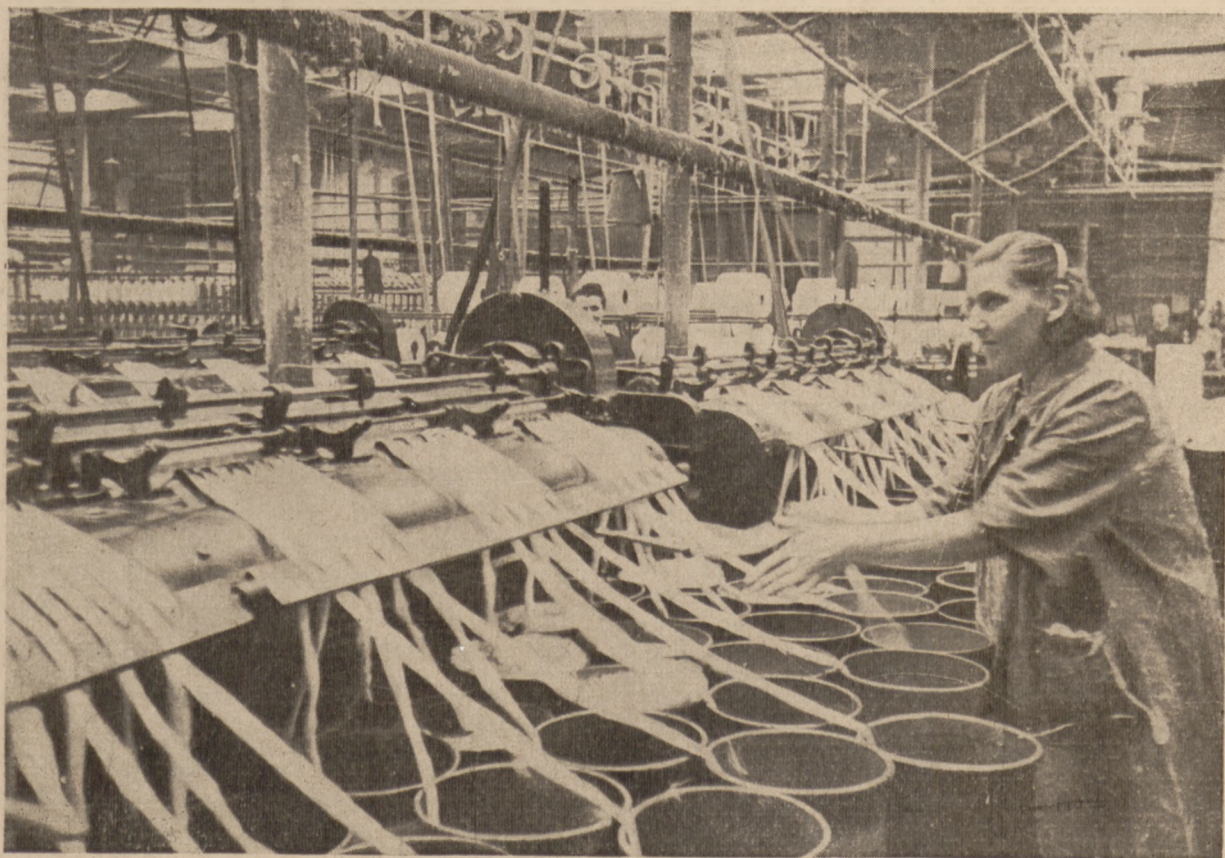
# ZIEMIA

## ILUSTROWANY MIESIĘCZNIK KRAJOZNAWCZY

TOM XXVIII

NR 7 — 8 (589 — 590)

### P I Ę K N O P O L S K I



Ryc. 76. Hala fabryczna zakładów włókienniczych.

Fot. E. Falkowski



# WCZASY ŚWIĄTECZNE ŚWIATA PRACY A KRAJOZNAWSTWO

Bieżący rok zaznaczył się szeregiem, szczególnie korzystnych dla dalszego rozwoju masowej turystyki i krajoznawstwa w Polsce, posunięć Rządu Polski Ludowej, tak, iż możnaby go nazwać w tej dziedzinie, w okresie powojennym, przełomowym. W roku tym bowiem wydane zostały ustawy o Funduszu Wczasów Pracowniczych, nowa Ustawa o Ochronie Przyrody, nowy statut organizacyjny Min. Komunikacji, na podstawie którego przekształcono dotychczasowy Samodź. Wydział Tur. Min. Kom. na Biuro Turystyki (zamieniając je tym samym na Departament). W tym roku również powołana została Rada Turystyczna przy Ministrze Komunikacji. Najważniejszym jednak pociągnięciem, — można powiedzieć rewolucyjnym, — najkorzystniej kształtującym klimat dla przyszłego masowego uprawiania krajoznawstwa i turystyki przez szerokie rzesze robotnicze i chłopskie, a za tym przez tych, którzy dotychczas nie korzystali z dobrodziejstw wycieczek, było podjęcie przez Centralną Radę Związków Zawodowych masowej akcji imprez wypoczynkowych i kulturalnych w dni świąteczne.

Warto przytoczyć tu słowa wstępu okólnika rozesłanego przez Centralną Radę Zw. Zawodowych (Dział Kultury i Oświaty), by zrozumieć jak dalece zostało docenione przez decydujące czynniki Polski Ludowej hasło głoszone i propagowane już dawno przez Polskie Tow. Kraj. — hasło upowszechnienia kultury i oświaty m. innymi przez poznanie kraju ojczystego.

„Centralna Rada Związków Zawodowych w trosce o człowieka pracy i jego rodziny, w trosce o coraz liczniejsze masy robotników i pracowników umysłowych biorących udział we współzawodnictwie pracy, w trosce o tych wszystkich, którzy odbudowują i rozwijają gospodarkę narodową Polski Ludowej, zakładając w ten sposób fundamenty socjalizmu, w trosce o nowy, bardziej kultu-

ralny styl życia klasy robotniczej — podejmuje masową akcję imprez wypoczynkowych i kulturalnych w dni świąteczne.

Imprezy te mają na celu stworzenie robotnikom i pracownikom umysłowym oraz ich rodzinom warunków odpoczynku po pracy, zdrowia i kulturalnej rozrywki“.

Akcja powyższa w myśl powyższego okólnika w dużej mierze opiera się na organizacji wycieczek, obejmuje bowiem następujące formy: 1) Masowe **wycieczki** wszelkimi środkami lokomocji i piesze, do pobliskich miejscowości o charakterze wypoczynkowo-rozrywkowym. 2) **Wycieczki dalsze z noclegami lub bez o charakterze krajoznawczo-wypoczynkowym**. 3) Imprezy kulturalno-rozrywkowe i sportowe w miastach i osiedlach.

Dla przeprowadzenia powyższej akcji Centr. Rada Zw. Zawod. poleciła Okr. Radom Zw. Zawod. i Pow. Radom Zw. Zawod. wyłonić w porozumieniu z Komitetami Wojewódzkimi i Miejskimi Polskiej Zjedn. Partii Robotn. zespoły kierujące akcją wypoczynkową w dni świąteczne. Fakt ten świadczy najlepiej, iż przodująca partia klasy robotniczej w Polsce doceniła również znaczenie turystyki i krajoznawstwa w dziele szybkiej socjalizacji kraju.

Do współpracy z kierownictwem akcji C. R. Z. Z. poleciła wciągnąć przedstawicieli miejscowych Dyrekcji Kolei, Polskiego Radia, **Organizacji Turystycznych i Krajoznawczych**, Wojew. Rady Kultury Fizycznej i Sportu, Wojew. Wydz. Kult. i Sztuki, Zw. Zawod. Kult. i Sztuki oraz przedstawicieli miejscowych placówek P. C. H i Społem.

Główny ciężar akcji spada na Rady Zakładowe i Oddziały (Koła) Związków Zawodowych, które winny przejawiać jak najszerszą inicjatywę w organizowaniu wycieczek i innych imprez. Z pomocą w tej działalności winny przyjść również Dyrekcje Zakładów Pracy.



W przeciwieństwie do wczasów organizowanych przez Fundusz Wczasów Pracowniczych, które z natury rzeczy w niewielkim stopniu obejmują dotychczas rodziny pracowników, akcja wczasów świątecznych, w myśl okólnika, winna objąć w możliwie najszerszym zakresie rodziny pracownicze.

Środki na pokrycie akcji mają być czerpane: a) z funduszy własnych uczestników wycieczek i imprez, b) z funduszy akcji socjalnej zakładów pracy, c) z funduszy Wydziałów Kult. i Sztuki Urzęd. Woj. i Zarządów Miejskich, d) z funduszy związkowych.

Okólnik zaleca wykorzystywanie, obok własnych środków lokomocji, dostarczanych przez Zakłady Pracy, w jak najszerszym zakresie, kolei, przez organizowanie pociągów popularnych.

Nie poprzestając jednakże na powyższym okólniku Centralna Rada Związków Zawodowych spowodowała wydanie odpowiednich zarządzeń przez związane z organizacją akcji wczasów świątecznych urzędy i instytucje dla podległych im komórek.

1) Min. Handlu Wewnętrznego, biorąc na siebie odpowiedzialność za organizację zaopatrzenia wycieczek i imprez, w celu umożliwienia wyjeżdżającym osiągnięcia maksimum korzyści spędzenia dnia wolnego od pracy na świeżym powietrzu, zleciło Centrali Spółdzielni Spożywców „Społem” oraz Państwowej Centrali Handlowej bezzwłoczne skontaktowanie się ich Oddziałów z miejscowymi Komitetami P. Z. P. R. oraz Okręgowymi Komisjami Związków Zawodowych i uruchomienie natychmiastowej akcji zaopatrzenia zarówno wycieczek pracowniczych jak i wszystkich imprez masowych.

System zaopatrzenia winien być zorganizowany w taki sposób, aby nie dopuścić do uaktywnienia elementów spekulacyjnych i do nieuczciwego wykorzystania wzmożonego ruchu wycieczkowego przez prywatne przedsiębiorstwa handlowe.

Akcja ta winna być (w myśl okólnika) przeprowadzona:

a) przez wzmocnienie ilościowe i asortymentowe placówek podległych wyżej wymienionym centralom w miejscowościach, do których kierują się wycieczkowicze z po-

bliskiego dużego miasta lub osiedli fabrycznych;

b) przez wybudowanie w miejscowościach o wyjątkowym nasileniu wycieczkowiczów (a równocześnie odległych od osiedli ludzkich — prowizorycznego baraku, werandy lub dużego namiotu, zaopatrzonych ew. w kuchnię polową, który to punkt winien spełniać rolę gospody ludowej (o zwięzonym jadłospisie) i dystrybutora artykułów żywnościowych przystosowanych do natychmiastowego użytku;

c) przez zorganizowanie specjalnej komórki (w Centralach i ich Oddziałach) mającej do dyspozycji odpowiedni tabor samochodowy. Instytucje i zakłady organizujące wycieczkę, w tejsze komórce będą mogły zamawiać samochód zaopatrzeniowy, który uda się do wskazanej miejscowości.

Przy wszystkich wyżej wymienionych rodzajach zaopatrzenia przewidziano zorganizowanie (celem uniknięcia tłoku) handlu obnośnego, przy czym nacisk miał być położony na sprzedaż znormalizowanych paczek żywnościowych (wskazania Polsk. Komit. Żywn.), a nie poszczególnych artykułów.

Okólnik przewiduje zaopatrzenie wycieczkowiczów również w kremy, olejki do opalania, spodenki sportowe itd.

Równocześnie Min. Handlu Wewn. wydało odpowiednie zarządzenia o uprzywilejowanie zapotrzebowań składanych dla powyższej akcji przez obie Centrale.

2) Ministerstwo Komunikacji Biuro Turystyki wydało do wszystkich Dyr. Okr. Kolei Państw. zarządzenie w sprawie **organizacji pociągów turystycznych (popularnych)**. Pociągi te (o charakterze pociągów nadzwyczajnych, nieprzewidzianych w rozkładzie jazdy) mają być urządzane w celu **uaktywnienia i umasowienia ruchu turystycznego szerokich rzesz ludzi pracy**, dla wypoczynku w dni świąteczne poza miejscem pracy oraz dla ułatwienia ludności wzięcia udziału masowego w imprezach, manifestacjach i zjazdach — bądź to z inicjatywy kolei, bądź to na wniosek instytucji państwowych, samorządowych, spółdzielczych, Związków Zawodowych albo organizacji i stowarzyszeń społecznych, politycznych, sportowych, naukowych, turystycznych oraz Biur Podróży.



Pociągi turystyczne winny być uruchamiane w miarę istniejących możliwości taborowych w dowolnych relacjach na całej sieci P. K. P. na odległość co najmniej 40 km w jedną stronę, a na okres nie dłuższy niż 72 godziny.

Zniżka w cenie przejazdu pociągiem turystycznym przy grupach minimum 350 osób wynosi 50%.

Okólnik powyższy zawiera poza tym szereg szczegółowych przepisów dotyczących uruchomienia pociągów turystycznych.

3) Ministerstwo Kultury i Sztuki, Departament Przedsiębiorstw Art. i Rozrywk. poleca w swym zarządzeniu skierowanym do Woj. Wydz. Kult. i Sztuki, teatrów, oper, filharmonii, orkiestr symfonicznych i kwartetów oraz do Państwowego Przedsiębiorstwa Rozrywkowego w Łodzi, Związku Zaw. Prac. Sztuki i Kultury i Społ. Organizacji Imprez Artyst. „Artos“, by wszystkie placówki artystyczne organizowały przedstawienia nie tylko popołudniu i wieczorem, ale i przed południem. W okresie letnim przedstawienia i koncerty w miarę możliwości należy organizować na wolnym powietrzu. Wydziały Kultury i Sztuki wspólnie z miejscowymi placówkami „Artos’u“ i Związkiem Prac. Sztuki i Kultury zobowiązane zostały do podjęcia systematycznej akcji imprez artystycznych w niedziele i święta powiązanej z wycieczkami, turystyką i wyjazdami na wieś.

W planach finansowo - gospodarczych na rok 1950 należy uwzględnić wydatki związane z udziałem placówek artystycznych w systematycznej akcji organizowania wczasów niedzielnych i świątecznych.

Okólnik podkreśla, iż Min. Kultury i Sztuki docenia wielkie społeczne znaczenie należytej organizacji wypoczynku niedzielnego i świątecznego.

4) Główny Urząd Kultury Fizycznej wydał okólnik do Związkowej Rady Kult. Fiz. i Sportu C. R. Z. Z., Głównej Rady Sportu Wiejskiego, do wszystkich Zrzeszeń Sportowych, Związków Sportowych i Wojewódzkich Urzędów Kultury Fizycznej, w którym. w celu wykorzystania dni świątecznych i wolnych od pracy dla objęcia szerokich mas pracowniczych ruchem sportowym oraz

w celu zorganizowania ludziom pracy jak najwłaściwszych form wypoczynku, ustala następujące wytyczne: a) w zakresie imprez sportowych należy zorganizować w dni świąteczne w godzinach przedpołudniowych bezpłatne propagandowe imprezy sportowe, zaś imprezy międzypaństwowe, międzynarodowe, międzyokręgowe oraz mistrzostwa Polski i Okręgów należy rozłożyć w czasie i udostępnić je dla świata pracy przez wprowadzenie biletów ulgowych; b) w zakresie wycieczek i masowej turystyki Zrzeszenia i Związki Sportowe winny udzielać systematycznej pomocy zakładom pracy przy organizowaniu wycieczek zbiorowych przez skierowanie do prac organizacyjnych aktywu działaczy sportowych, zaopatrzenie akcji wycieczkowej w odpowiednie ilości sprzętu sportowego, przydzielenie ekipom sportowym instruktorów Wych. Fiz. i organizowanie w ramach wycieczek, zwłaszcza większych zakładów pracy, pokazów i rozrywek sportowych. **Wycieczki i masową turystykę właściwie należy do programów pracy Kół Sportowych przy zakładach pracy;** c) w zakresie wykorzystania urządzeń sportowych winno się udostępnić korzystanie z wszelkich urządzeń sportowych, a specjalnie wodnych, najszerszym masom pracowniczym w miarę możliwości bezpłatnie lub za niską opłatą. d) w zakresie sportu wiejskiego należy zorganizować pokazy propagandowe sportowe na terenie wiejskim. Kierownictwo nad akcją sportową w dnie wolne od pracy objąć winni Dyr. Woj. Urzęd. Kult. Fiz. równocześnie wchodząc w porozumienie (celem skoordynowania jej z akcją wycieczkową i kulturalno-rozrywkową) z powołanymi do tych spraw Komitetami przy Okr. Radach Zw. Zawodowych.

Wszystkie zainteresowane organizacje winny wydać odpowiednie instrukcje do podległych im komórek organizacyjnych.

W praktyce, jak z szeregu doniesień prasy można się zorientować, realizacją działu wycieczek akcji wczasów świątecznych zajęły się przede wszystkim Wojewódzkie i Powiatowe Komisje Krajoznawcze przy Okręgowych i Pow. Radach Zw. Zawod. powołane okólnikiem Centr. Rady Zw. Zawod. z 13.VI. 1949 r. W powyższych Komisjach przewi-



dziano udział również miejscowych działaczy krajoznawczych, związkowców interesujących się krajoznawstwem oraz przedstawicieli referatu turyst. Urz. Woj. i Dyr. Okr. Kolei Państwowych.

Komisje te winny opracować trasy wycieczek krajoznawczych na swym terenie, zbierać materiały krajoznawcze dotyczące danego regionu, koordynować na jego obszarze ruch turystyczny - krajoznawczy, służyć pomocą instrukcyjną kier. świetlic i sekcji krajoznawczych, wysuwać wnioski i propozycje z zakresu krajoznawstwa, opracowywać materiały krajoznawcze i przysyłać sprawozdania miesięczne ze swej działalności.

Równocześnie z powyższym okólnikiem została wydana instrukcja o powiązaniu organizacyjnym O. R. Z. Z. i Pow. Rad. Zw. Zaw. z P. T. K., na mocy której winny one delegować do Oddziału lub Okręgu Polsk. Tow. Kraj. 2-ch członków Związków mających za interesowania lub praktykę krajoznawczą na stanowisko jednego wiceprezesa i jednego członka Zarządu.

Instrukcja ta podkreśla, że Centr. Rada Zw. Zawod. przywiązuje wielką wagę do akcji krajoznawczej, która ma za zadanie m. in. zapoznanie rzesz robotniczych z życiem miast i wsi, zaznajomienie ich z historią Polski, walk wyzwoleniczych itp. Dlatego też do odpowiednich agend Polsk. Tow. Krajozn. poleca się wydelegować uświadomionych i wyrobionych aktywistów związkowych.

Jednoczesne wydanie wyżej wspomnianego okólnika i instrukcji spowodowało, iż udział działaczy i Oddziałów P. T. K. w realizacji akcji wczasów świątecznych jest b. poważny. W szeregu miast delegowały Oddziały P. T. K. swych członków do prac w Powiatowych i Wojew. Komisjach Krajoznawczych (w niektórych zajęli oni stanowiska ich przewodniczących np. w Katowicach). W wielu wypadkach P. T. K. jest w dużej mierze czynnikiem, któremu powierzono techniczną stronę realizacji tej akcji np. Oddziały P. T. K. w Rzeszowie i Katowicach prowadzą kursy dla działaczy krajoznawczych Zw. Zawod., w szeregu miast oprowadzają wycieczki Związkowe i Zw.

Samop. Chłopskiej (W-wa, Kraków), lub przynajmniej biorą udział w tych pracach.

Okólnik przewidywał zorganizowanie w bieżącym roku 50.000 wycieczek krajoznawczych przy udziale 1 miliona uczestników. Mimo jednak, że i okólnik o organizacji wczasów świątecznych i okólnik o powołaniu Wojew. i Pow. Komisji Krajozn. zostały wydane stosunkowo późno, bo w połowie czerwca, stworzyły one już tylko ramy organizacyjne dla dawno istniejących tendencji zmierzających do masowego uprawiania turystyki krajoznawczej. Chociaż brak jeszcze cyfrowych wyników, doniesienia płynące ze wszystkich okolic kraju (morze, góry, pojezierze mazurskie itd.) pozwalają stwierdzić, że mimo zimnego i niepogodnego lata ruch turystyczny na całym terenie Polski w roku bieżącym po raz pierwszy od chwili zakończenia wojny pod względem ilościowym znalazł się w punkcie przełomowym i przewyższył wszelkie oczekiwania, a wielokrotnie i możliwości jego technicznego obsłużenia, czego najlepszym dowodem są masowe wycieczki pociągami popularnymi i samochodami na trasę W — Z w Warszawie.

Należy sądzić, iż planowana cyfra 1 miliona uczestników wycieczek związkowych zostanie znacznie przekroczona, w przyszłości jednak, mimo istniejących (dzięki wydanym okólnikom) ram organizacyjnych, ujęcie wzrastającej fali masowej turystyki (zwłaszcza po przyłączeniu się wsi do tego ruchu — co sygnalizuje już swymi posunięciami Zw. Samopomocy Chłopskiej), a zwłaszcza dostarczenie im technicznej obsługi (transport, noclegi, wyżywienie, przewodnicy, literatura i mapy) będzie wymagało wielkich wysiłków ze strony zainteresowanych czynników.

Polskie Tow. Kraj. ma tu szerokie pole do działania, winno wziąć w akcji jak największy udział, bo wreszcie w Polsce stworzone zostały dogodne warunki, aby idee krajoznawcze zaszcześcić w szerokie rzesze społeczeństwa i zrealizować pragnienia, o których marzyli pionierzy ruchu krajoznawczego w Polsce przed 40 laty.

Zbigniew Tokarski.,  
Warszawa.



## POZNAJEMY ZESPÓŁ PORTOWY „GD” (Część II-ga)

Mijamy kilka zakotwiczonych okrętów, rozróżniamy obok czarnych „węglarzy” większych „drobnicowców”, a jak nam szczęście dopisze — to może trafimy na dumę naszej marynarki — MS „Batorego”.

W przeciwieństwie do Gdańska, który jest wewnętrznym portem i po większej części naturalnym, Gdynia posiada nadbrzeża i baseny sztuczne i jest zaliczana do portów ze-

wnętrznym. Chroniony przez półwysep hel-ski, zamarza rzadko, posiada znaczną głębę i dno nadające się do zakotwiczenia — słowem jest portem o dogodnych warunkach nawigacyjnych. Dodając do tego sprawność służby portowej, tak taboru pływającego jak i na nadbrzeżach, to zrozumiemy powód, dla którego Gdynia cieszy się dobrą opinią w ko-łach żeglarskich.

**Oto kilka cyfr dotyczących zniszczeń dokonanych przez Niemców w porcie gdyńskim:**

Stan w roku:

	1939		1949
ok.	3,200 m falochronów	— zniszczonych	90%
	13,000 m nadbrzeży	— „	80%
	240,000 m <sup>2</sup> magazynów	— „	80%
	750 ha obszaru wodnego	— zatarasowanego	50%
	88 urządzeń przeład.	— zniszczonych	85%
	10 m przec. głębokości	— zamulone do	60%

Stan obecny jako wynik prac 3-letniego planu 1947/49 obrazuje najlepiej cyfra z r. 1948—12, 75 milj. ton przeładunku. W świetle tym jasno uwiadcniają się osiągnięcia robotnika i technika portowego!

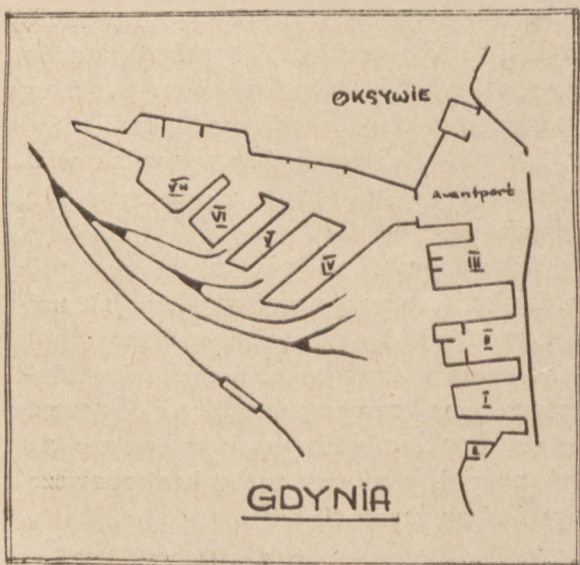
Chcąc sobie uprzytomnić rozwój organiczny portu, będącego całkowicie dziełem rąk ludzkich, dzielimy go na część wyczerpaną i część nasypaną. Linia podziału — dawny brzeg morski biegnie w sposób następujący:

Bulwar Szwedzki — Pawilony Targów — Taśmowce — Dworzec Morski — Port Wojenny Oksywie. Portowiec na takie tłumaczenie spogląda nieco z góry, mówiąc, że port składa się z części zewnętrznej i wewnętrznej, połączonych wspólnym awanportem. Główne wejście do tego ostatniego jest zatarasowane wrakiem niemieckiego pancernika „Gneisenau”, wykorzystanym obecnie jako falochron.

A teraz naszym okręcikiem poznajmy poczynając od południowego krańca obszar portowy w Gdyni.

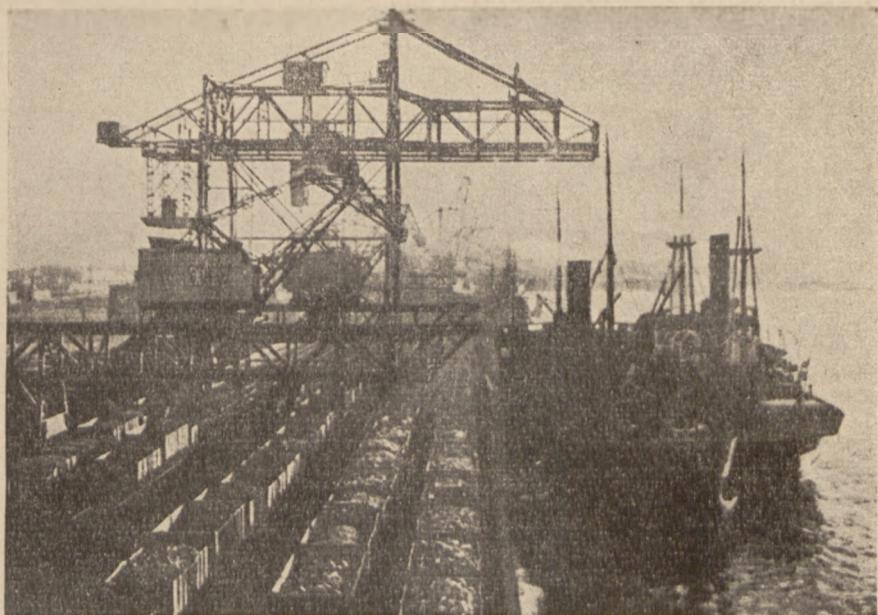
**Basen Jachtowy (Z)** utworzony przez falochrony Żeglarski i Południowy daje schronienie tym małym i zwinnym jednostkom sportu wodnego. Wokoło przystani rozlokowały się pomieszczenia braci żeglarskiej i warsztaty drobnych remontów. Całość miała południowego (dł. ok. 700 m) służy z przebiegającą je Al. Zjednoczenia celom reprezentacyjnym. Wzniesiono tu gmachy PCWM, Morskiego Laboratorium Rybackiego, Ośrodka Harcerskiego, Żeglugi Przybrzeżnej „Gryf” itd.

(I) **Basen nr 1** zamknięty jest z trzech stron przez nast. nadbrzeża: Pomorskie jako baza przybrzeżnej żeglugi turystycznej, Prezy-



Ryc. 77. Plan zwiedzania portu gdyńskiego.





W porcie węglowym Gdyni.

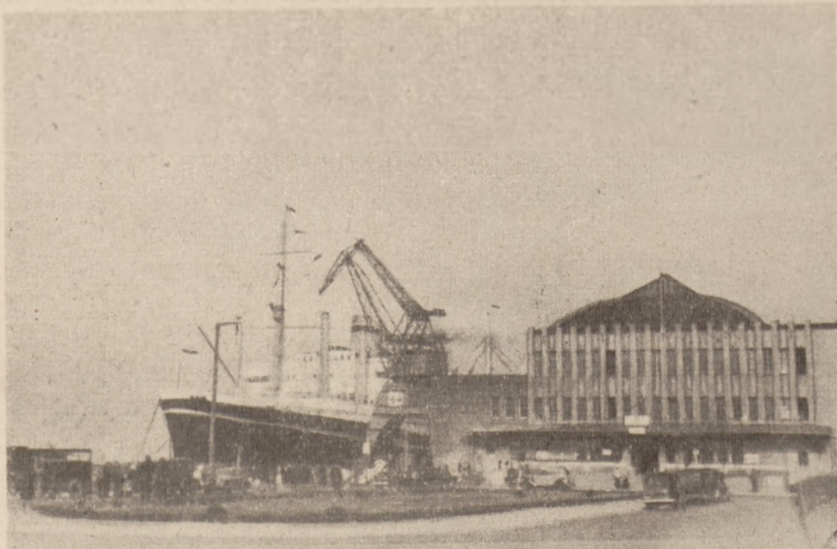
Fot. B. Kupiec.

denta wzdłuż pawilonów MTG, a w drugiej linii: Obserwatorium Morskiego P. I. H. M., Gmachu Rybołówstwa oraz Wilsonowskie (na moło Rybackim), jako przystanią dla żeglugi rybackiej. Moło Rybackie (dług. ok. 650 m) z ul. Hryniewieckiego mieści znaczną ilość różnych budynków przedsiębiorstw rybackich, oraz gmachy biurowe i administracyjne, chłodnie rybne, magazyny, patroszalnie, solarnie, zamrażalnie, składy beczek i wytwórnie opakowań, przetwórnie rybne (fabryka mączki rybnej) itp.

(II) **Basen nr 2.** Nadbrzeża Angielskie, Ka-szubskie, Rybne i Helskie również służą ce-lom przeładunku połowów morskich. Prócz kutrów różnego rozmiaru przybijają tu nasze dalekomorskie trawlerzy, przywożące, zależnie od sezonu, rybę białą lub też śledzie. Dalsze nadbrzeże — Reperacyjne — jak sama nazwa wskazuje, służy celom stocznio-wym (Stocznia Rybacka). Północne nadbrzeże, położone na moło im. inż. Wendy, posiada już zupełnie inne przeznaczenie: jako „Śląskie“ tworzy już część portu przeładunkowego dla węgla itp. towarów masowych. Jest więc uzbrojone w odpowiedniego kalibru dźwigi portalowe, które stalowymi chwytakami wynoszą wę-giel z wagonów i sypią do luków przybyłych okrętów. Odwrotną drogą potrafią z okrętów rozładować masowe przesyłki rudy dla ślą-skich hut.

(III) **Basen nr 3.** Nadbrzeża Szwedzkie i Duńskie tworzą właściwy port węglowy w Gdyni. Pierwsze dług. ok. 780 m posia-da kilka dźwigów portalowych. Olbrzymia wywrotnica wagonów (wywracanie wiszą-cego nad burtą okrętu wagonu) została znisz-czona przez okupanta. Rozległe usypiska wę-gla i koksu uzupełniają obraz tego nadbrzeża. Następne nadbrzeże zwane Duńskim jest niezmiernie ciekawe dla „szczura lądowego“ gdy spogląda na pracę tu zmontowanych wielkich taśmowców. Ten system przeładun-kowy jako najbardziej ekonomiczny przyjął się dla węgla na całym świecie. Urządzenia w Gdyni, które należy zwiedzić od strony lądowej posiadają zdolność przeładunkową do 500 t/godz., z istniejących większe (do 2000 t/godz.) będzie można oglądać w por-cie węglowym w Szczecinie. Wywrotnica z wnętrza wagonu rzuca węgiel na stałe w ruchu będącą taśmę transportera — która unosi go do góry i przez lej, zanurzony w luk okrętowy — do wnętrza ładowni, gdzie z ło-patami najcięższą pracę odbywają trymerzy węglowi. Wreszcie ostatnie nadbrzeże tego basenu, położone na moło pasażerskim, zwa-ne jest Holenderskim. Artykuł przeładunko-wy tutaj: ruda, złom i większe wyroby me-talowe, po części w tranzycie z hut czeskich na eksport. Odpowiednie dźwigi portalowe gwarantują sprawny przeładunek.





Gdynia. Kapitanat Portu  
i statek „Batory“.

Fot. E. Falkowski

Wspomniane tu molo pasażerskie, dzielące basen nr 3 od awanportu, w swym zarysie jest mniejsze znacznie od poznanych już wyżej budowli morskich. Istnieją zamierzenia znacznego powiększenia jego powierzchni. Poznaliśmy południowe jego nadbrzeże Holenderskie, wschodnią krawędzią jest (postojowe) nadbrzeże Belgijskie, zaś głównym — Nadbrzeże Francuskie. Najważniejszym ośrodkiem życia portowego jest tutaj Dworzec Morski — miejsce postoju transatlantycznych liniowców pasażerskich, z których MS Batory utrzymuje regularne połączenie na trasie Gdynia-Nowy York. Dla obsługi — dwa dźwigi półportalowe, z których jeden dzięki krytemu pomostowi służy zarazem jako pomost pasażerski z ładunku na pokład okrętu. Nieco dalej — gmach magazynowy, na jego szczycie wieża obserwacyjna Kapitanatu Portu. Dyżurny sygnałem świetlnym „łapie“ nadchodzące jednostki morskie i zapytuje się o ich życzenia lub przekazuje rozkazy Kapitanatu Portu. Na skutek jego porozumienia, do pracy wyruszają piloci i holowniki, celem wprowadzenia okrętu do portu. Przystań ich — tuż obok, przy nadbrzeżu Portowym.

A teraz kanałem wejściowym pomiędzy dwiema ostrogami przepływamy do wewnętrznej części portu. Strona po prawej burcie, północna, jest zajmowana przez Marynarkę Wojenną; nas w tej chwili interesuje obszar handlowy portu. Skre-

camy pół na lewo, wpływając do basenu numer czwarty (IV).

Nadbrzeże Pilotowe (dług. 200 m) — przystań dla wycieczek wodnych po porcie. Dawniej stał tutaj budynek Kapitanatu Portu oraz magazyn nr 1, pierwszy w ogóle w porcie. Obecnie wielki plac składowy linii regularnych, oraz opodal budynek Morskiego Urzędu Zdrowia. Następuje Nadbrzeże Polskie (dług. 1100 m) — które jest główną przystanią dla linii regularnych. Żegluga ta trudni się przewozem drobnicy w eksporcie oraz imporcie. Parterowe przeważnie magazyny I linii służą jako terminowe przechowanie (14 dni), piętrowe zaś II linii (już za biegiem ul. Polskiej) do długotrwałego składowania, sortowania, przepakowywania itp. W pierwszej linii mamy magazyny „Cukroport“, „Fetter“, „Am. Scantic Line“, „Pantarei“ oraz nr 3. Dalej **Chłodnia Portowa** (1930/34), największa w Europie — W poszczególnych komorach można stopień temperatury dostosować do wymagań towaru. Przeładunek odbywa się bezpośrednio do i z okrętu. Czasowo mieści się tu eksportowa zbiornica jaj (do Wielkiej Brytanii), znane są sezonowe transporty jagód polskich do Anglii. Druga linia tego nadbrzeża odznacza się olbrzymimi gmachami tej miary, co Zakład P. Mon. Tytoniowego, magazyn nr 5, „Bananas“ (dawna dojrzewalnia bananów), „Społem“ itd.





Widok na morze.

Fot. W. Puchalski.

Nadbrzeże Rotterdamskie zamyka basen nr. 4 od strony południowej. Pierwszą linię zajmuje wyposażony odpowiednimi dźwigami magazyn nr 2 dla drobnicy mniej szlachetnej jak chemikalia, ziemniaki itp. W drugiej linii mieści się gmach Dyrekcji Ciel oraz stacja kolejowa Gdynia-Port.

Nadbrzeże Indyjskie stało się ośrodkiem przemysłu portowego. Na małej stosunkowo przestrzeni koncentruje się tutaj kilka niezwykle ważnych zakładów, począwszy od kanału przemysłowego: **Elewator Zbożowy** Państwowych Zakładów Zbożowych (1937 roku), z podziałem na pionowe komory (silozy) i poziome składy. Prócz przeładunku i magazynowania elewator posiada zdolność czyszczenia, sortowania itp. produktu. Przed elewacją frontową znajduje się olbrzymi agregat ssąco-tłoczący, służący systemem ruchomych rur do eksportowania przeładunku: okręt — elewator i odwrotnie. Dalej eksportowa składnica zbiornikowa melasy. **Olejarnia Union** (1930 r.) jest przetwórnia nasion oleistych, które tutaj przybywają drogą morską z krajów egzotycznych. W ramach gdańskiego zespołu produkcja nastawiona jest na wyrób krajowej margaryny. Charakterystyczną sylwetkę — o pasach biało-czerwonych posiada sześciopiętrowa **Łuszczarnia Ryżu** (1928 r.). Obecnie zakład służy jako kaszarnia i młyn zbożowy.

Po wycofaniu się z tego, nader ruchliwego basenu drobnicowego, zdążamy — opływając nadbrzeże norweskie (postojowe) do **basenu nr 5 (V)**. Jego obszar został wyodrębniony ponownie w r. 1948 jako Strefa Wolnocłowa, ograniczona wokół wysokim parkanem. Nadbrzeże Stanów Zjednoczonych jako najlepiej wyposażone w dźwigi i magazyny — posiada gros przeładunku. Prócz eksportu i importu własnego przechodzi tędy tranzyt basenu naddunajskiego (przeważnie czechosłowacki). Z towarów zasługujących na specjalne zaznaczenie wymienimy bawełnę, główny surowiec naszego przemysłu włókienniczego, który z całego świata przybywa tutaj w tysiącach bel. Nadbrzeże Czechosłowackie posiada dwa dźwigi i rampę przeładunkową wraz z torami kolejowymi. Nadbrzeże Rumuńskie — przeciwległe Nadbrzeż. St. Zjedn. — służy przeważnie jako postojowe, jak i Nadbrzeże Jugosłowiańskie przy kanale przemysłowym.

(VI) Zachodnia część datuje się z lat przedwojennych — gdyż tutaj na pochylni kończono w 1939 roku pierwszy polski okręt, który się dostał jednak w ręce okupanta jeszcze w trakcie budowy. Niemcy nie zdołali wszystkiego zniszczyć — ocalałe oraz odbudowane urządzenia służą jako warsztaty reperacyjne dla pełnomorskich jedno-





Gdynia, Naprawa falochronów w porcie.

Fot. E. Falkowski

stek — podczas gdy stocznia gdańska przejęła rolę stoczni budującej nowe okręty.

W kierunku ślepo się kończącego kanału przemysłowego szły przedwojenne plany rozbudowy portu, który okalając Kępę Oksywską miał ostatecznie otrzymać drugie na północy w kierunku na Puck ujęcie do morza. Odzyskanie Gdańska zmieniło zamierzenia w tym kierunku jako niecelowe.

**Port Drzewny** — to północno-zachodnia część kanału przemysłowego w pobliżu dzielnicy Obłuze. Przed wojną: miejsce eksportu polskiej tarcicy, tuż po wojnie: przeładunek bydła UNRRA i koni importowanych, obecnie znów powraca do pierwotnej roli jako port drzewny Paged'u.

Okręciak nasz zawraca prując pełną parą krótką falę portu pośrodku kanału przemysłowego, podążając na linii granicznej administracji portu handlowego ku awanportowi. Rzucamy wzrokiem to na prawo to na

lewo, by utrwalić w zmysłach uprzednio wyłapane, co ciekawsze dla nas — fragmenty życia portowego. Mijamy po drodze olbrzymi dźwig pływający, który zostaje z jednego terenu prac portowych przeholowany do drugiego. Znak to, że praca wre nie tylko przy przeładunku towarów, lecz, że gospodarz portu, Gdański Urząd Morski, przejęty jest troską o dalszą rozbudowę i unowocześnienie posiadanych urządzeń. Każdy rok przynosi nowe dźwigi, większe magazyny, liczniejszy sprzęt portowy.

Pełni dumy i zdrowego optymizmu stojąc u burty naszego stateczku ogarniamy okiem wspaniałą panoramę wybrzeży i jego leśnych wzgórz, łączących sylwetki obu obszarów portowych, Gdańska i Gdyni.

**Wł. Szremowicz**

Uwaga: cyfry wstawione (I), (II), (III) odnoszą się do planu zwiedzania Gdyni.

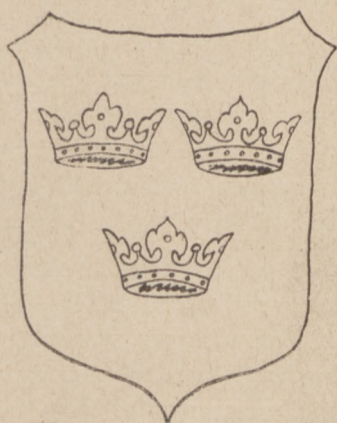
**WŁADYSŁAW GODLEWSKI**

## PABIANICE

Pabianice nie leżą na żadnym z utartych dzisiejszych szlaków turystycznych. Położone w centralnej Polsce nad rzeką Dobrzyńką, dopływem Neru, 14 km na południe od Łodzi, przy szosie Warszawa — Wrocław i przy linii kolejowej Warszawa — Kalisz —

Wrocław, połączone ponadto z Łodzią tramwajem elektrycznym, wciągnięte zostały w orbitę interesów „Polskiego Manchesteru”. Jako miasto przemysłowe Pabianice dotąd nie były uznawane jako atrakcja turystyczna. Mniej tu przeto było wycieczek





Herb miasta Pabianic  
„Aaron“

Ryc. 82. Herb miasta Pabianic.

krajoznawczych. więcej za to przyjazdów w celach handlowych. Dziś sytuacja zmieniła się, rozszerzył się zakres współczesnego krajoznawstwa, Pabianice więc zasługują na poznanie, dlatego warto im poświęcić więcej niż dotąd uwagi.

Na miejscu, gdzie zbudowało się miasto, gdzie dziś dymią kominy fabryczne, a turkot maszyn świadczy o wzmożonym współzawodnictwie pracy, w zamierzchłych czasach wśród borów i bagien „chrapam“ zwanych, istniały od dawien dawna osady ludzkie. Świadczą o tym liczne ślady cmentarzysk przedhistorycznych skupiających się wzdłuż brzegów rzeczki Dobrzyńki. Już w końcu ubiegłego stulecia natrafiono na terenach dawnego folwarku, a późniejszego przedmieścia zw. „Górka“ na prehistoryczne cmentarzysko, a w roku 1934 odkryto cmentarzysko z okresu lateńskiego (VI — V w. przed Chr., w centrum miasta przy ul. Bugaj Nr. 3. Sama nazwa ulicy Bugaj, biegnącej nad brzegiem Dobrzyńki, świadczy o tym, że tu znajdował się „święty“ gaj, gdzie składano bóstwom ofiary.

Dwa kilometry na północ od centrum miasta, na terenach dawnego młyna Plisz-

ka, są ślady grobów jamowych, a dwa kilometry na południe, pod laskiem miejskim, na skraju dawnej puszczy Tuszyńskiej znajdować się musiała osada, na co wskazują znaleziska w postaci narzędzi z rogu. Sekierkę z rogu wydobyto również w czasie robót ziemnych na terenach P. Z. P. B. d. „Kindler“ przy ul. Zamkowej Nr. 31.

Pabianice, w wieku X, wraz z okolicznymi wsiami wchodziły w skład Kasztelanii Chropskiej, którą królowa Judyta, żona Władysława Hermana, w roku 1206 darowała Kapitulie Krakowskiej jako votum dla uproszenia potomstwa u Boga. „I przyszedł na świat syn Bolesław zwany Krzywoustym“ (kronika Galla).

Sama nazwa Pabianice pojawia się w kronikach względnie późno, bo dopiero w początkach w. XIV, tj. mniej więcej od czasu, gdy na mocy przywileju króla Władysława Łokietka z r. 1297, Pabianice stają się miastem i stolicą dóbr kapitulnych, znanych od tam jako „kasztelania pabiańska“ lub „państwo pabiańskie“. Jako stolica tych dóbr miasto Pabianice przyjęło herb Kapituły Krakowskiej, zw. „Aaron“ (w srebrnym polu 3 złote korony). Herbem tym miasto pieczętuje się do dzisiaj.

O tych zamierzchłych czasach mało jeszcze kroniki wspominają i dopiero Długosz w „Liber beneficiorum“ na podstawie inspekcji dóbr klucza pabianickiego, którą przeprowadzał z ramienia Kapituły w roku 1466, pozostawia dokładny opis włości.

Wiemy, że bawił tu dwa razy król Władysław Jagiełło w r. 1411 i 1432, przyjmował tu bowiem uroczyscie posłów czeskich, a nawet dopuścił do nabożeństwa w kościele pabianickim, pomimo, że byli „heretykami“, co doprowadziło do znanego zatargu króla z biskupem Oleśnickim.

Pabianice, w ciągu wieków, pomimo, że były stolicą kasztelanii, nie dochodziły nigdy do większego znaczenia. Wielkie pożary w latach 1532, 1639, 1760, 1767 i 1823, kiedy to całe miasto budowane z drzewa, raz po raz szło z dymem, a klęski, jak morowe powietrze i przemarsze wojsk w wieku XVII i XVIII, ujemnie wpływały na rozwój miasta. Miasto nosiło stale charakter osady rolniczej. Jeszcze dziś obywatele staromiejscy,



tak zwane „z omki“, szczytą się tym, że są rolnikami. Nie osiedlały się tu nigdy znaczniejsze rody, bo ledwo jakś zubożały szlachetka zgłaszał się do Pabianic na służbę do kanoników. Dlatego poza Zamkiem i oficyną dworską w Rynku, żadnej kamienicy w mieście nie było. Rynek podstawa średniowiecznych miast, zabudowany był niskimi budami, których pozostałości jeszcze dziś szpecą jego wygląd.

Dopiero rok 1823, kiedy rząd Królestwa Kongr. postanowił niektóre miasta uprzemysłowić, stał się dla Pabianic rokiem przełomowym. Zachęcenie dogodnymi warunkami (przydział obszernych placów, bezpłatny budulec itp.) ściągają do Pabianic liczni zagraniczni „fabrykanci“. Są to właściwie rzemieślnicy, sami wytwarzający początkowo towar i dopiero z czasem dochodzą do tego, że zatrudniają po kilku czeladników.

Nie dowodzi to jeszcze, że Polacy przed tym nie zajmowali się tkactwem. Jak widać

z ówczesnych raportów do roku 1818 egzystowało w mieście 5 Polaków — fabrykantów sukna i dopiero w r. 1819 przybywa dwóch pierwszych „obcokrajowców“.

W roku 1850 zostaje zainstalowana w Pabianicach pierwsza maszyna parowa, od tego czasu rozwój miasta szybkimi krokami idzie naprzód. Dziś, Pabianice liczą 43.500 mieszkańców wobec 3,911 z r. 1846 (w r. 1939 przekraczały 52.000).

Ciężko dały się we znaki okupacji niemieckiej tak w latach 1914 — 1918 jak i 1939 — 1945; zwłaszcza w czasie ostatniej okupacji, kiedy Pabianice zostały włączone do Rzeszy. Aresztowania, rozstrzeliwania, wydziedziczenie, zmuszanie dzieci do pracy ponad siły, bicie za polską mowę, zabranianie Polakom przebywania w parkach, sprzedaży owoców itp. podłości i okrucieństwa, to tylko słaby obraz piekła, jakie tu Niemcy stworzyli.

W czasie ostatnich walk o Pabianice 12 — 19 stycznia 1945 r. Niemcy ustępując podpalili szereg fabryk, a ostatnim nalotem 19 stycznia 1945 r. dopełnili zniszczenia rozbijając i pałac wiele domów mieszkalnych.

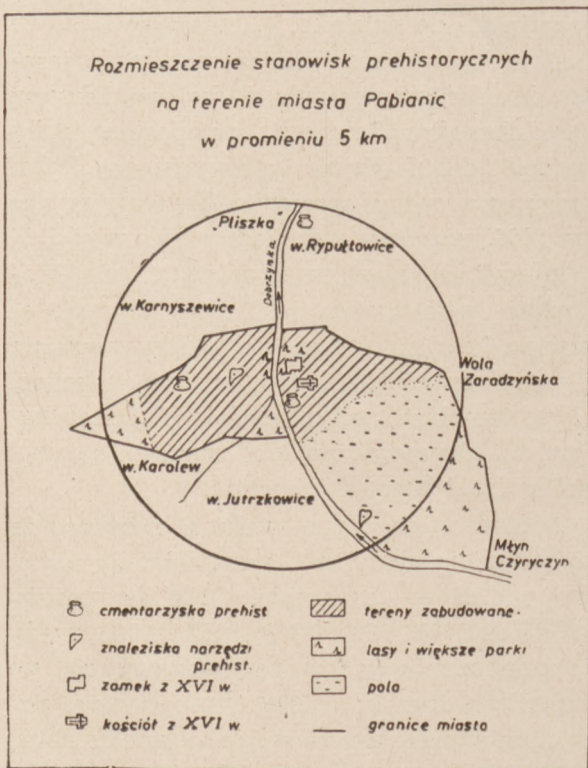
Dziś ślady wojny zostały prawie zatarte. Sterczy jeszcze tu i ówdzie szkielet domu oczekujący na odbudowę lub rozbiorę, lecz schrony szpecące skwery i place publiczne zniknęły z powierzchni, gruzy zostały usunięte, niebezpieczne dla mieszkańców zbiorniki na wodę pozasypywano.

## Zamek.

Najcenniejszym zabytkiem miasta Pabianic jest zamek.

Pierwotną rezydencję stanowił obszerny dwór drewniany, otoczony mocnymi wałami i rowami napelnionymi wodą, posiadający fortalicję w postaci wieży obronnej, a przy bramie wjazdowej występ obronny czyli „samborze“ i w pobliżu, tuż przy moście nad Dobrzyńką, basztę.

Wielki pożar w r. 1532, który wybuchł we dworze pochłonął nie tylko rezydencję, lecz i całe miasto, wraz z kościołem parafialnym i plebanią.



Ryc. 83. Rozmieszczenie stanowisk prehistorycznych na terenie miasta Pabianic.





Pabianice, Zamek.

Ze zbiorów Muzeum Miejskiego  
w Pabianicach.

Fot. A. Kabza i S. Kwiatkowski

Zapada wtedy w r. 1550 uchwała Kapituły Krakowskiej, by w Pabianicach stanęła „przyzwoita kamienica“. Regens włóści kanonik Stanisław Dąbrowski, w wykonaniu tejże uchwały, wystawia w r. 1566 ową „przyzwoitą kamienicę“—dzisiejszy Zamek.

„Prawdziwa perła budownictwa, chluba Pabianic — jak pisze Al. Janowski w *Besiadzie Literackiej* 1900 r. Nr. 40 — dawny zameczek Kapituły, pobudowany w stylu lekkiego renesansu krakowskiego, bliźniaczo jest podobny do braci swej z owej epoki (XVI w.) do Sukiennic Krakowskich, ratusza w Sandomierzu i Szydłowcu“.

W planie ma on prostokąt zbliżony do kwadratu, przy dwóch ścianach kwadratowe wysoki w rodzaju baszt, zaopatrzone w strzelnice. Dach ze spadkami wewnętrznymi przysłonięty jest piękną attyką, piętrzącą się na pełnych łukach, podtrzymywanych przez szkarpy gotyckie z silnymi naciosami, co dodaje budowli lekkości i wdzięku, nie ujmując powagi. W czasie ostatniej wojny, Niemcy zeszpecili zamek mocną zaprawą brudnego koloru, przy czym wszystkie obramowania okien zostały tym tynkiem zasmarowane, a herby nad oknami zamazane. Zamazany został również, widniejący nad jednym z okien na piętrze, napis wyryty w kamieniu: „Sic transit gloria mundi“ — Tak przemija sława świata...

Komnaty na parterze, o łukowych sklepieniach z gotyckimi lunetami, posiadają odrzwia z różowego piaskowca kieleckiego. W komnatkach na piętrze są sufity płaskie obramowane modrzewiowym gzymsem.

Podczas remontu, przeprowadzonego w roku 1947, pousuwane zostały prowizoryczne ścianki dzielące sale zamku na małe pokoje. W ten sposób doprowadzono do dawnego wyglądu salę kominkową i północną z „oślim łękiem“. W hollu usunięto chropowaty tynk niemiecki, przy czym odkryto wnękę i dawne przejście do sali kominkowej. Odkryte zostało również okno w baszcie południowej, gdzie na zewnątrz widoczna była kamienna oprawa renesansowa. Przy wejściu na parterze, odkryto dawną strzelnicę.

Przy dalszych poszukiwaniach odkryte zostało, w izbie na parterze dawne paleniskokominek. W przyziemiach Zamku odkryta została nowa komora, znajdująca się pod wejściem do Zamku, którą podczas przeróbek wejścia, prawdopodobnie około roku 1833, zasypano ziemią, co powodowało psucie się ścian w tym miejscu. Obecnie komora ta została uporządkowana i otrzymała sklepienie łukowe. Widoczny jest tu ślad pierwotnego wejścia, prowadzącego wprost z ulicy położonej wówczas dużo niżej.

Zamek Pabianicki pobudowany dla tennariuszy i zarządu włóści oraz dla wygody





Pabianice, Zamek — pół-  
nocna sala Muzeum  
„z oślim łękiem“.

Fot. A. Kabza i S. Kwiatkowski      Ze zbiorów Muzeum Miejskiego  
w Pabianicach

przyjeżdżających na inspekcję kanoników, celom tym służył aż do roku 1793, tj. do czasu „pierwszej“ okupacji pruskiej i przejęcia dóbr kapitulnych na własność rządu. W pierwszych latach uprzemysłowienia miasta (1823 — 1828) w pustym wówczas Zamku zostają ulokowani pierwsi fabrykanci, jacy do Pabianic przybyli. Potężny dziś przemysł Pabianicki stawiał pierwsze kroki w starożytnych komnatach Zamku.

Od roku 1833 Zamek był siedzibą Zarządów Miejskich.

### Muzeum Miejskie. ,

W roku 1945 na skutek uchwały M. R. N. powziętej w wniosek radnych Zw. Naucz. Polskiego, Zamek zostaje przeznaczony na siedzibę Muzeum Miejskiego. Otwarcie Muzeum nastąpiło 20 maja 1948 r. Zbiory rozmieszczone w 9-ciu salach wystawowych, podzielone zostały na dwa zasadnicze działy: I. historyczno-etnograficzny z uwzględnieniem tutejszego regionu w oparciu o dawne zbiory P. T. K., II. przyrodniczy, składający się ze zbiorów po b. Macierzy Szkolnej, która muzeum w Pabianicach prowadziła od roku 1907.

W dziale historycznym znalazła się najstarsza pieczęć cechowa z r. 1548. Wróciły z Archiwum Diecezjalnego we Włocławku

księgi wójtowskie i burmistrzowskie miasta Pabianic z lat 1571 — 1721, o których historyk Pabianic Maksymilian Baruch nie wiedział. Niektóre z tych ksiąg obłożone są w karty pergaminowe z psalterium z XIV lub XIII w.

Wiele cennych darów napływa za pośrednictwem tutejszego Oddziału P.T.K. — sztandar Pabianickiego Oddziału Powstańców 1863 r., dokumenty, starodruki itp. Rodzina zmarłego artysty malarza pabianiczana Bolesława Nawrockiego ofiarowała 10 cennych dzieł artysty. Z Powiatowego Referatu Kultury i Sztuki m. in. wpłynął obraz Wojciecha Kossaka „Napoleon pod Moskwą“. Znalazły się również 2 obrazy pędzla Goldberga przedstawiające Pabianice w r. 1863.

Znany entomolog Dr Witold Eichler (Prezes tut. Oddziału P.T.K.) po powrocie z długoletniej tułaczki wojennej, poza zbiorami zoologicznymi ofiarowanymi Państw. Muzeum Zoologicznemu w Warszawie i dużą kolekcją zbiorów botanicznych ofiarowaną Uniw. Łódzkiemu, nie zapomniał i o Pabianicach, ofiarowując tut. Muzeum ciekawe zbiory etnograficzne z Afryki Środkowej: bożek, kostiumy czarodziejów, maski taneczne, broń, instrumenty muzyczne, i wiele podziwu godnych okazów sztuki ludowej murzyńskiej — stały się one dla Muzeum dużą atrakcją



Muzeum jest chętnie odwiedzane przez młodzież i starszych a szkoły wykorzystują zbiory muzealne do uzupełnienia nauki szkolnej.

### Kościół Św. Mateusza.

Drugim cennym zabytkiem miasta Pabianic poza Zamkiem, jest kościół Św. Mateusza, „zmurowany na kształt y podobieństwa kościoła Płockiego, na Zamku Tumowe“ podług wizerunku (planu) Ambrożego Włocha z Płocka, w roku 1585.

Po wielkim pożarze miasta w roku 1532, kiedy to najdawniejsza świątynia Pabianicka spłonęła, kościół coprawda odbudowano, lecz z drzewa i bez wieży.

Pół wieku musiało upłynąć nim, po przygotowaniu odpowiedniej ilości cegieł i wapna, przystąpiono do budowy kościoła godnego stolicy „państwa pabiańskiego“. Kościół ma w planie 3 nawy układu bazylikowego i prezbiterium wielokątne. Zewnątrz mury wzmocnione skarpami noszą formę przejściową od gotyku do renesansu. Dzisiejszym wyglądem, kościół, który w ciągu wieków kilkakrotnie ulegał pożarom, był poprawiany i przerabiany, odbiega w pewnym stopniu od pierwowzoru.

Na obrazie Goldberga z r. 1863, znajdującym się w Muzeum Miejskim, widnieje wieża kościoła z kopułą baniastą. Kopułę tę wieża otrzymała po pożarze w r. 1823, jednak podpory kopuły okazały się za słabe, więc zniesiono ją w r. 1865 i na miejsce jej stanęła wieża piramidalna, w ośmiokąt do wieży przystosowana (istniejąca obecnie).

Wewnątrz kościoła, na bocznej ścianie prawej nawy, znajdujemy tablicę pamiątkową fundacji kościoła, umieszczoną w roku 1588, z wizerunkiem Władysława Hermana i nazwiskami ówczesnego gremium kanoników Kapituły Krakowskiej, fundatorów kościoła.

Kiedy w roku 1634 Kapituła umieściła w Katedrze Krakowskiej tablicę pamiątkową poświęconą pamięci królowej Judyty, uznano za właściwe sporządzić takąż tablicę i dla kościoła w Pabianicach. Znajduje się ona na bocznej ścianie lewej nawy.

Uporządkowany cmentarz obok kościoła i stylowe ogrodzenie stwarzają harmonijną całość przyciągającą oko.

Na skwerku przed kościołem stał pomnik Niepodległości dłuta Mieczysława Lubelskiego, odsłonięty w roku 1933, w czasie obchodu 600-lecia miasta Pabianic. Pomnik ten Niemcy po wkroczeniu do Pabianic w roku 1939 wysadzili w powietrze. Również piękny pomnik Matki Boskiej N. M. przed kościołem Św. Floriana przy ul. Warszawskiej, wzorowany na obrazie Murilla (Louvre), Niemcy rozbili w r. 1940. Z pomników tych tylko ułamki znajdują się w Muzeum Miejskim ku wiecznej hańbie barbarzyńców...

### Inne zabytki

Poza Zamkiem i kościołem — zabytkami z XVI w. jako budynki zabytkowe uznane zostały ostatnio trzy budynki pochodzące



Fot. A. Kabza i S. Kwiatkowski

Ze zbiorów Muzeum Miejskiego  
w Pabianicach

Ryc. 86. Pabianice. Muzeum. Fragment ze zbiorów etnograficznych z Afryki Środkowej (z darów dr. W. Eichlera).





Pabianice. Fragment  
Starego Miasta.

Fot. A. Kabza i S. Kwiatkowski      Ze zbiorów Muzeum Miejskiego  
w Pabianicach.

z pierwszej połowy XIX w.: budynek drewniany piętrowy w stylu łżyckim przy ul. Legionów 20 (Św. Jana 20) i dwa budynki murowane w stylu klasycystycznym przy ul. Zamkowej 21 i 23.

### Pabianice dzisiejsze

Dzisiejsze Pabianice to miasto wybitnie fabryczne i robotnicze. Aczkolwiek dominuje tu przemysł włókienniczy, gdzie wielkie zakłady P. Z. P. B. zatrudniają ponad 9000 robotników, znajdują się także i inne fabryki i zakłady, mające zasadnicze znaczenie dla gospodarki ogólnokrajowej, jak: Fabryka Żarówek L — 1, Fabryka Chemiczna z silnie rozwiniętym działem farmaceutycznym, Fabryka Środków Opatrunkowych, Fabryka Papieru, Przemysł Odzieżowy, zatrudniający około 1500 robotników, Fabryka Materacy, dwie Fabryki Mebli Biurowych, Fabryka Maszyn i Garbarnia, przystosowana do potrzeb przemysłu, oraz w dziale spożywczym — wielki młyn parowy „Spójna” i bekoniarńia pracująca na eksport oraz wiele innych mniejszych fabryk i zakładów. Przemysł Pabianicki po latach wojny nie tylko się odbudował, ale się również rozbudowuje. We wszystkich fabrykach praca wre ze zdwojoną energią.

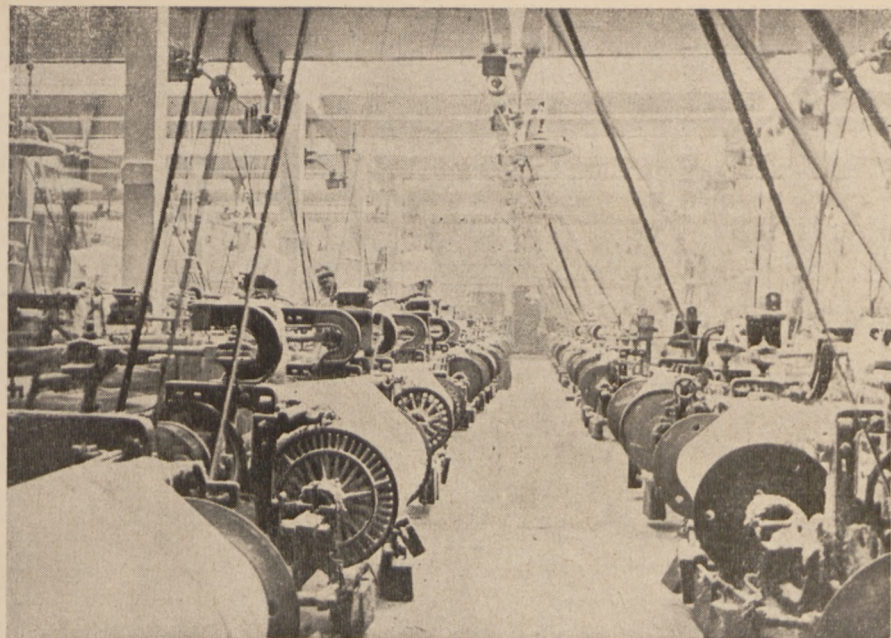
Przy zakładach pracy istnieją świetlice robotnicze, między którymi czołowe miejsce

zajmuje świetlica P. Z. P. B. jako centralna i wzorowa.

W stosunku do przemysłu również silnie rozwinięte zostało od roku 1945 szkolnictwo zawodowe. Poza istniejącym już do wojny Gimnazjum Mechanicznym, które obecnie po wyrewindykowaniu wywiezionych do Niemiec maszyn, jako Państwowe Liceum Mechaniczne rozwija się pomyślnie i daje Państwu pierwszorzędnym fachowców z działu budowy maszyn i odlewnictwa oraz szkołę Dokszt. Zawodową, obecnie przemianowaną na Średnią Szkołę Zawodową, która od 1 września rb. przejdzie do własnej siedziby, w obszernym nowowynbudowanym gmachu przy ul. Gdańskiej, przybyły następujące uczelnie zawodowe: Gimnazjum Włókiennicze, Gimnazjum Papiernicze, Gimnazjum Chemiczne, oraz Państw. Gimn. i Liceum Handlowe.

W dziale szkolnictwa artystycznego przybyła Szkoła Umuzykalniająca L. I. M. licząca obecnie 120 uczniów. Szkolnictwo ogólnokształcące reprezentują w Pabianicach dwie „jedenastolatki” ogólnokształcące oraz 10 szkół podstawowych w tym jedna świecka T. P. D. jako „jedenastolatka” rozwojowa i Szkoła Specjalna dla dzieci słabo rozwiniętych. Poza tym dla dorosłych prowadzone jest Liceum Semestralne i 3 Szkoły Podstawowe Wieczorowe.





Fragment hali fabryki  
włókienniczej.

Fot. E. Falkowski

Dla uczniów zamiejscowych jest do dyspozycji Bursa (1660 miejsc), a przybyć ma druga przy Liceum Mechanicznym. Przybyć ma również Bursa dla dziewcząt, której obecnie tu brak.

Wiele uroku dodają miastu skwery i parki oraz zieleń licznych drzew, którymi są wysadzone ulice. Obecnie w dzielnicy południowej przybywa nowy park zakładany na wolnych terenach dawnej firmy „Krusche i Ender“. Ma to być w przyszłości Park

Sportowy ze stadionem i basenem pływackim.

Na zakończenie należało by dodać, że zwiedzanie fabryk pabianickich jest uzależnione od dyrekcji odpowiednich zrzeszeń branżowych, mających swe siedziby w Łodzi, dokąd należy się zwracać po zezwolenie na zwiedzanie.

Oddział P. T. K. w Pabianicach ma swoją siedzibę w Zamku przy Pl. Dąbrowskiego 1.

**Władysław Godlewski, Pabianice.**

**CZESŁAW PISKORSKI**

## Z WYCIECZEK W OKOLICE SZCZECINA

### I. Wycieczka do Polic.

W odległości ok. 17 km od centrum Szczecina w kierunku północnym leży niewielkie miasteczko Police.

Początkowy odcinek drogi do niego długości około 7 km odbywamy tramwajem, dojeżdżając nim do Gołęcina i Gocławia (dzielnice Wielkiego Szczecina). Jadąc tramwajem obserwujemy z prawej strony Odrę płynącą w dolinie, a po lewej wysokie wzgórza, które na północ od ul. Strzałkowskiej stromym stoki opadają ku dolinie Odry. Pierwszym

takim wyższym wzniesieniem jest wzgórze Kupały.

#### **Gołęcino.**

Gołęcino jest dzielnicą Szczecina o charakterze głównie rybackim, w mniejszej mierze przemysłowym. Nad wodą widzimy łodzie. Gołęcino zamieszkują przeważnie biedniejsi rybacy posiadający łodzie wiosłowe i motorowe, brak jest zamożniejszych wła-



ścicieli kutrów. Przy pomocy swych łodzi rybacy przeprowadzają połowy na wodach dolnej Odry i pobliskiego jeziora Dąbskiego, do którego dociera się rzeką Świętą lub kanałem przekopanym przez wyspę Dębinę.

## Gocław.

Na północ od Gołęcina znajduje się przedmieście Gocław, niegdyś stara wieś klasztorna, której mieszkańcy przed wiekami zajmowali się rybactwem i uprawą winnej latorośli, obecnie dzielnica Szczecina o charakterze wypoczynkowo-turystycznym. W rozległych basenach przystani klubów wioślarskich widać szereg jachtów i łodzi, przygotowujących się do wyjazdu na pobliskie wody zalewu szczecińskiego względnie na bardziej odległy Bałtyk. Do Gocławia w każdą niedzielę przybywa tysiące mieszkańców Szczecina celem wypoczynku, dlatego też nie brak tu restauracji i ogrodów.

W Gocławiu jest końcowy przystanek li-

nii tramwajowej, dlatego dalszą drogę do Polic odbywamy pieszo. Idąc w kierunku północnym ulicą Lipową między torem kolejowym a Odrą po kilkuset metrach drogi napotykamy na wyniosłe wzgórza pokryte lasem. Wśród wysokich wzniesień wyłania się wielka kamienna kopuła wieży widokowej, będąca pierwszym etapem naszej wycieczki. Docieramy do niej po przekroczeniu toru kolejowego, pnąc się ku górze ulicą Narciańska.

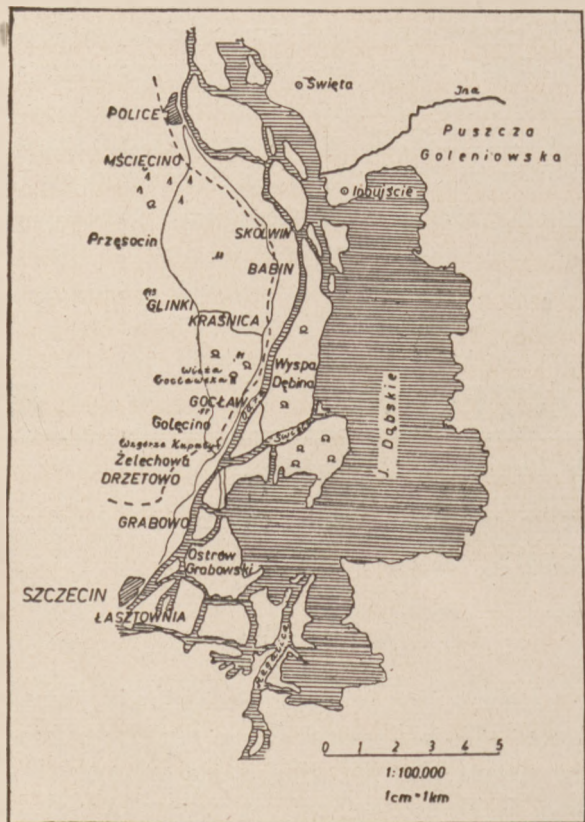
## Wieża Gocławska.

Wieża Gocławska — taką bowiem nazwę nosi — wznosi się na zachodniej części płaskowzgórza warszewskiego. Płaskowzgórze to pochodzenia lodowcowego o powierzchni około 50 km<sup>2</sup> stanowi północną partię wzgórz otaczających Szczecin. Pagórkowaty ten rejon pokryty jest lasami, które niegdyś rosły wzdłuż całej doliny Odry. Z czasem zostały wyniszczone przez człowieka pozostawiając stoki, które przez swą spadzistość uniemożliwiały wykorzystanie ich pod uprawę roli.

Nadodrzańskie zbocza poprzecinane są głębokimi jarami będącymi wynikami wiekowej pracy (erozji) potoków. Opady okresowe i potoki wpadające do Odry wyrzeźbiły jary i doliny porywając jednocześnie znaczne ilości ziemi z wzgórz i tworząc w ten sposób taras nadodrzański, po którym obecnie przebiega szosa biegnąca ku północy. Na zboczach wzgórz zaobserwować można domki, które jak jaskółcze gniazda przylepione są do wyniosłych wzniesień.

Gdy już osiągniemy szczyt wieży, stwierdzimy, że u naszych stóp leży cały Wielki Szczecin. O ile pogoda jest dobra, to nawet bez lornetki rozróżnić można ważniejsze obiekty miasta. Wzrok sięga aż po odległe Dąbie, leżące na południowym brzegu jeziora Dąbskiego.

Dalej ku północy widzimy północne partie portu szczecińskiego: tu leży nadbrzeże „Huk“, na którym po wojnie przeładowane zostały pierwsze tony polskiego węgla. Jeszcze dalej widać dzielnice przemysłowe; kominy huty w Kraśnicy (Stołczynie) oraz zabudowania przedmieścia Glinki.



Ryc. 89. Plan okolic Szczecina na zachodnim  
brzegu Odry.





Okolice Kraśnicy (Stołczyzna) pod Szczecinem.

Fot. J. Bułhak

Wieża, na której stoimy zbudowana została po pierwszej wojnie światowej; jest to wieża typowo widokowa.

Lasek otaczający „Leśne Wzgórza“ pozwala również na liczne spacerów: wśród jarów między wzgórzami spływa mały strumyczek Osienca.

### Glinki.

Po zejściu z Wieży Gocławskiej idziemy nadal ku północy drogą nadodrzańską (ulica nazywa się „Nad Odrą“). Jest to droga równinna. Kto woli góry, temu poleca się przechadzkę ulicą Górską i Golęcińską aż do ul. Władysława Nehringa. Przy tej ostatniej znajduje się kościół parafialny w Glinkach, tej najbardziej typowej robotniczej dzielnicy Szczecina. Świątynia pochodzi z XVIII wieku; w kościele znajduje się godny uwagi barokowy ołtarz i kazalnica, sięgające swym pochodzeniem do XVII wieku. Ołtarz składa się z 4 obrazów oraz posągów Mojżesza i św. Jana. Kazalnica oparta jest o rzeźbę anioła, a zdobią ją postaci 11 apostołów (dlaczego nie 12 — niewiadomo?).

### Kraśnica — Skolwin.

Ulicą Kościelną podążamy znowu nad Odrę: idziemy wzdłuż wielkich fabryk przedmieścia Kraśnicy. Na północ od Kraśnicy leży Babin; Szczecin powoli zatracza charakter miejski. Wchodzimy do dzielnic podmiejskich, w znacznej mierze rolniczych. Nie znaczy to jednakże wcale, by nie było tu już obiektów przemysłowych. W Babinie są liczne cegielnie znajdujące tutaj doskonały surowiec. W Skolwinie przechodzimy obok zabudowań dawnej papierni.

Skolwin to już ostatnie przedmieście przemysłowe Wielkiego Szczecina, ale jeszcze nie jego kraniec. 3 km dalej na północ nad kanałem odrzańskim leży Mścięcino, graniczne przedmieście Szczecina.

### Mścięcino.

Mścięcino składa się z dwóch części: stare osiedle z ryglówki, skupione dokoła kościoła zbudowanego w tym samym stylu, oraz dzielnice nowoczesne, zbudowane według ostatnich zasad urbanistyki. Jest to dzielnica





Kutry rybackie.

Fot. J. Bulhak

ca wypoczynkowa. W wielkim lesie — a lasy Mścięcinaśkie znane są z piękna — giną po prostu uliczki z małymi willami. Nadodrzańskie zbocza wschodnie mają dobre nasłonecznienie i dlatego chętnie tutaj przybywają na niedzielę Szczecinianie.

Mścięcino graniczy z Policami. Gdyby Mścięcino nie należało do Szczecina, można by twierdzić, że jest ono przedmieściem Polic.

### **Polico.**

Polic są miastem o długiej przeszłości. Przed wiekami na niskich nadodrzańskich łąkach Słowianie założyli tu grodzisko; mieszkańcy tego osiedla trudnili się głównie rybołówstwem. W r. 1260 Police otrzymały prawa miejskie od księcia Barnima I Dobrego. Miasto było jednakże samodzielne jedynie przez krótki czas, bowiem już w 1321 roku tereny te zagarnął Szczecin. W średniowieczu okolice Polic były ważnym ośrodkiem uprawy i handlu chmielem. Uprawy tej nauczyła się miejscowa ludność od zakonników z pobliskiej Jasienicy. Żyzna ziemia sprzyjała rozwojowi uprawy; jeszcze koło r. 1885 eksportowano z Polic od 1000 — 1500 centnarów chmielu rocznie, a cena jego wynosiła 18 — 22 talarów za centnar. Na giełdzie

londyńskiej chmiel z Polic miał dobrą markę i cenę.

Rozwinął się tutaj także przemysł garniearski. Ostatnio przed wojną powstała tu także fabryka benzyny syntetycznej, która podczas wojny została zniszczona.

Przed wiekami Police posiadały gotycki kościół Mariacki; został on rozebrany pod koniec XIX wieku (w 1895 r.). Na placu Wolności przetrwała do naszych czasów jedynie mała gotycka kapliczka. W XX wieku zbudowany został kościół neogotycki (obecnie poważnie uszkodzony), którego wysoką wieżę widać zbliżając się do miasteczka.

Polic posiadają port na Odrze; mogą do niego zawijać statki pasażerskie. Toteż w sezonie można do Polic jechać koleją lub statkiem. W pobliżu portu, który od miasta oddalony jest o 2 km (Police leżą bowiem nad kanałem odrzańskim) ludność pokazuje okopy, z czasów szwedzkich, z okresu wojny trzydziestoletniej. Ta zawierucha wojenna wyrządziła w Policach wielkie szkody.

Po zwiedzeniu miasteczka kończymy wycieczkę i wieczornym pociągiem wracamy do Szczecina. Wyprawa piesza od ostatniego przystanku tramwajowego do Polic trwa około 4 godzin. Kto wyjdzie wcześniej, może wypocząć w kąpielisku polickim.



## II. Wycieczka do Goleniowa.

Obszary położone wokół Szczecina zwłaszcza w kierunku wschodnim i północnym tworzą rozległą nizinę w znacznym stopniu zalesioną. Do obydwóch brzegów Zalewu Szczecińskiego przylegają puszcze, na zachodzie Wkrzańska (w części tylko znajdująca się w obrębie granic Polski), a na wschodzie Goleniowska. Poza tym znaczne tereny, zwłaszcza bezpośrednio nad jez. Dąbskim leżące, pokryte są łąkami.

Miasto Goleniów, do którego ze Szczecina można się dostać zarówno koleją jak i autobusem (ok. 1½ godz. jazdy), leży w centrum puszczy Goleniowskiej. Podróż koleją do Goleniowa odbywa się początkowo w kierunku wschodnim (mija się Odrę i Regalicę); od Dąbia kierunek jazdy zmienia się na północno-wschodni, by wreszcie od stacji Kliniska przejść na zdecydowanie północny.

Już w okolicach Załomu rozpoczyna się rejon puszczy Goleniowskiej, rozciągającej się na przestrzeni ok. 40 km w kierunku południowym i 20 km w kierunku równoleżnikowym. Obszar puszczy obejmuje ok. 750 km.<sup>2</sup>. Część leżąca na południe od Goleniowa ciągnie się po obydwóch stronach płynącej ku północy rzeki Iny. W ubiegłych wiekach puszcza Goleniowska była niejednolitym miejscem wielkich polowań książęcych. Władcy zachodnio-pomorscy wybudowali tu specjalne zameczki myśliwskie — z nich dwa są znane: — jeden we wsi Podlesie, leżącej w południowo-wschodniej części lasów (wystawiony przez ks. Jana Fryderyka), drugi (istniejący do chwili obecnej) w Dąbiu.

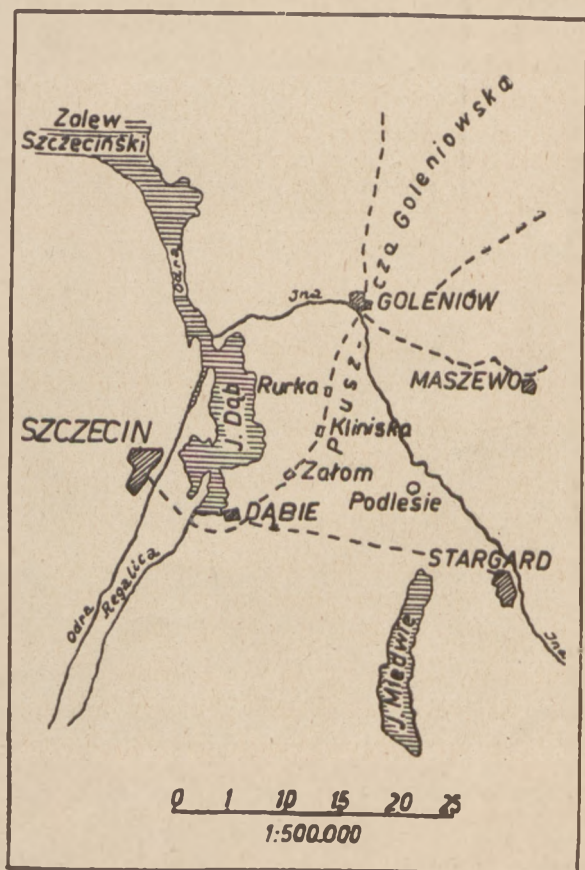
W dalszej drodze ku północy pociąg mija stacje Załom, Kliniska i Rurkę i po półtoro-godzinie jazdy i przebyciu ok. 35 km. osiąga leżące nad Iną miasto Goleniów.

Goleniów położony jest w tym miejscu nad Iną, w którym zmienia ona kierunek swego biegu. Do Goleniowa płynie ku północy, a stąd ku zachodowi, by po przebyciu ok. 12 km. wpaść do dolnej Odry, mniej więcej na przeciwko przedmieścia szczecińskiego Mścięcina. Z opisu poprzedniej wycieczki do Polic wiemy, że Mścięcino to najdalej ku północy wysunięta dzielnica Wielkiego Szczecina.

W takiej to lesistej okolicy nad rzeką Iną dawni Słowianie założyli swe grodzisko. Zajmowali się oni spławem drzewa, zbieraniem jagód, polowaniem itd. Ina była wówczas znacznie szersza, co ułatwiało komunikację z sąsiednimi ośrodkami miejskimi, np. ze Stargardem, leżącym również nad Iną. Do Stargardu płynęły statki z towarami, powoli i mieszkańcy Goleniowa zaczęli interesować się handlem.

W r. 1268 Goleniów otrzymał od ks. Barnima I Dobrego, prawa miejskie, a równocześnie zostało miastu nadane prawo swobodnej żeglugi po rzece Inie; przybyli osadnicy niemieccy, którzy ośrodkowi usiłowali nadać nową nazwę „Vredeheide“, ale stara słowiańska nazwa zwyciężyła, została tylko później przekręcona na niby niemiecki termin „Gollnow“.

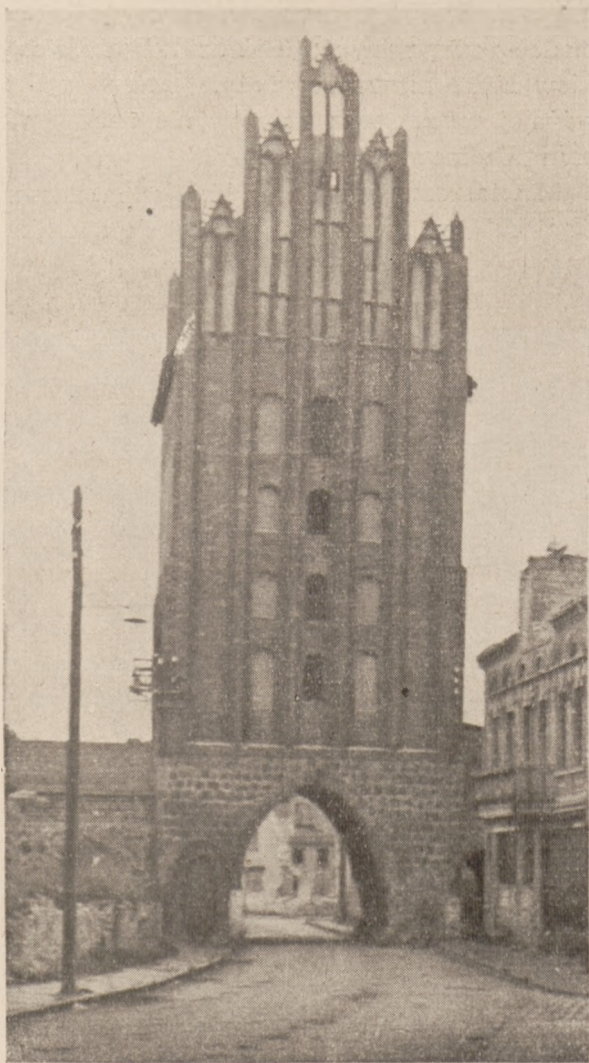
Miasto rozwijało się szybko, a na początku XIV w. przystąpiło nawet do związku



Ryc. 92. Plan okolic Goleniowa.



hanzeatyckiego. Wybudowano 2 porty (jeden przy mieście, a drugi przy ujściu Iny do jeziora Dąbskiego (zaznaczyć należy, że Ina wówczas uchodziła do jeziora, a nie do Odry, jak obecnie). Prawo swobodnej żeglugi na rzece Inie posiadał również i Stargard, stąd liczne spory Goleniowa z tym miastem. Miasta ze sobą konkurowały i pilnie strzegły nabytych praw. Mimo tej konkurencji, korzystna koniunktura dla m. Goleniowa trwała aż do wojny trzydziestoletniej. Wówczas to zarówno działania wojenne jak też i kontrybucje szwedzkie i brandenburskie zniszczyły miasto i jego mieszkańców.



Ze zbiorów P. T. K.

Fot. J. Kołodziejczyk

Ryc. 93. Goleniów. Brama Chrobrego (Wolińska).

W r. 1648 Goleniów został przyznany Szwedom, a w roku 1720 zajęli go Prusacy.

Goleniów to ważny węzeł kolejowy, odchodzą stąd pociągi w kierunku Nowogardu i Kołobrzegu, Świnoujścia oraz Maszewa. panuje tu też duży ruch.

Z dworca wychodzimy na główną arterię miasta, ulicę Stalina. Stwierdzić trzeba, że zniszczenia wojenne nie są tu zbyt wielkie i w znacznej mierze zostały już usunięte. W tej też części Goleniowa, znaleźć możemy kilka restauracji itp.

Po kilku minutach drogi jesteśmy w centrum miasta, w dzielnicy staromiejskiej. Dążymy nad brzeg rzeki, by zobaczyć zachowane partie murów obronnych.

Ponieważ w XIV i XV wieku Goleniów był ważnym ośrodkiem handlowym, nie dziwnego, że miasto opasane zostało wysokimi murami. Umocnienia te w pewnej mierze zachowały się do naszych czasów i to właśnie na odcinku najciekawszym, — w rejonie dawnego portu. Przechadzka wzdłuż dawnych nabrzeży portowych, pomiędzy rzeką i wysokimi murami miejskimi należy do najciekawszych w Goleniowie.

Oglądamy mury o wysokości 7 — 12 m. Zachowały się też 2 wieże: więzienna i mennicza. Więzienna jest okrągła, natomiast mennicza 8-boczna. Goleniów miał prawo bicia własnej monety; bogate miasto nabyło sobie u księcia wyjątkowe przywileje.

Wieża mennicza miała jeszcze drugie zadanie: siedział w niej strażnik, który pilnował porządku na rzece. Patrzył on, czy do miasta nie zbliża się kupiecka kogga, wioząca żelazo, wełnę lub też korzenie. Baczył też by miasto nie zostało zaskoczone przez nieprzyjacielskie jednostki, któreby chciały dokonać napadu na miasto.

Po przeciwnej stronie rzeki wznosi się stary śpichrz; zbudowany systemem ryglówki, przetrwał już setki lat i nadal służy naszemu życiu gospodarczemu, gdyż Ina w dalszym ciągu jest wykorzystywana dla celów żeglugowych. Po ostatniej wojnie władze polskie oczyściły koryto rzeki z wraków i obecnie znowu kursują po niej niewielkie, 50-tonowe barki, wywożące płody



rolne Ziemi Goleniowskiej do pobliskiego Szczecina.

Z urządzeń obronnych zachowała się do naszych czasów również brama Wolińska, zwana obecnie bramą Chrobrego. Niewielkie uszkodzenia zostały już naprawione i piękny ten zabytek będziemy mogli przekazać przyszłym pokoleniom; Polskie Towarzystwo Krajoznawcze pragnie zorganizować tutaj schronisko, a później i małe muzeum regionalne. Brama Wolińska ma podstawę granitową, natomiast górne części budowli są z cegły. Jest to budowla późnogotycka o wysokości 26 mtr. Do wnętrza bramy prowadzą schody, pozwalające na wejście na wyższe piętra budowli. Z izb dawnych strażników rozciąga się szeroki widok na okolicę; widać rozległe lasy i wijącą się pomiędzy nimi wstęgę rzeki, a bliżej dzielnice przemysłowe i wreszcie zniszczone śródmieście Goleniowa.

Kiedyś, przed 200 laty Goleniów był ważnym punktem poczty kursującej na linii Szczecin — Gdańsk. Były to czasy niespokojne; po wojnie trzydziestoletniej w puszczy Goleniowskiej nie brakło wszelkiego rodzaju band, z którymi władze szwedzkie, a później pruskie nie umiały sobie dać rady. Wówczas to właśnie przy bramie Wolińskiej, przed opuszczeniem Goleniowa obsługa poczty rozdawała pomiędzy pasażerów pistolety, by w wypadku napadu bronić się przed napastnikami.

Od bramy Wolińskiej dążymy w kierunku rynku staromiejskiego i wznoszących się przy rynku ruin kościoła św. Katarzyny. Budowę tej świątyni rozpoczęto w XIV wieku; była ona szereg razy niszczona. Ostatnio w 1882 roku wystawiono nową 82 mtr. wieżę. Niestety podczas ubiegłej wojny zarówno główna nawa, jak i częściowo wieża uległy ponownemu zniszczeniu; ponieważ jednak jest to obiekt zabytkowy, przeto zostanie odbudowany.

Przy kościele w rynku znajdował się też dawniej XVIII-to wieczny ratusz; został on przez wojnę zupełnie zniszczony.

Poprzez ruiny śródmieścia wracamy do dzielnic mieszkalnych i przemysłowych miasta. Goleniów jest bowiem ośrodkiem przemysłu drzewnego i metalowego. Czyn-



Ze zbiorów P. T. K.

Fot. J. Kołodziejczyk

Ryc. 94. Goleniów. Fragment murów obronnych.

nych jest tutaj kilka tartaków (państwowe i miejskie) przetwarzających surowiec z okolicznych lasów. Z innych przedsiębiorstw wymienić należy wytwórnię opakowań blaszanych; rozwijający się nasz przemysł konserwowy ma duże zapotrzebowanie na puszki. Dostarcza ich w wielkiej ilości fabryka w Goleniowie.

W Goleniowie można przyjemnie spędzić dzień. Komu starczy czasu i ma jeszcze ochotę i siły, ten może dojechać koleją do pobliskiego Maszewa (17 km), miasteczka niezniszczonego przez wojnę i szczycącego się posiadaniem pełnego wieńca murów miejskich.

Wieczorem siadamy do pociągu szczecińskiego pełni miłych wrażeń z krajoznawczej wycieczki.

Czesław Piskorski, Szczecin.



## Ulgi przejazdowe na kolejach państwowych w roku 1949

Ze względu na liczne zapytania członków P. T. K. dotyczące ulg przejazdowych na kolejach w Polsce, w bieżącym „Poradniku Krajoznawczym” umieściła Redakcja „Ziemi” zebrane przepisy dotyczące zniżek kolejowych obowiązujących w roku bieżącym.

### A. Bilety wycieczkowe powrotne.

Jakkolwiek w nr. 1 „Ziemi” (r. 1949) w kronice umieszczono notatkę dotyczącą zniżek przy biletach powrotnych w okresie zimowym, niemniej obecnie raz jeszcze podajemy odnośne informacje miejscowości posiadających zniżki w okresie zimowym jak letnim oraz dla miejscowości o zniżkach obowiązujących cały rok.

Powrotne bilety wycieczkowe uprawniają do przejazdu tam i z powrotem zasadniczo tylko w niedzielę i święta (wyjazd i powrót winien nastąpić w niedzielę lub święto). Wyjątki od powyższej zasady podane są w spisie stacji wyjazdowych i docelowych. Zniżka wynosi 33% w klasie 2-iej i 3-iej pociągów osobowych, przy czym bilet wykupuje się od razu tam i z powrotem. Wykupienie biletu może nastąpić tylko na stacjach wyjazdowych.

Bilety wycieczkowe powrotne wydaje się z następujących stacji wyjazdowych do następujących stacji docelowych.

I. Przez cały rok (tylko w niedzielę i święta):

#### 1) Z Bielska:

do Milówki, Rajczy, Soli, Węgierskiej Górki, Ustronia, Wisły, Wisły-Głębców i Zwardonia.

#### 2) Z Jeleniej Góry:

do Szklarskiej Poręby, Karpacza i Kowar.

3) Z Katowic, Będzina Miasta, Dąbrowy Górniczej, Mysłowic, Sosnowca Północnego, Sosnowca Południowego.

do Ustronia, Wisły i Wisły-Głębców.

4) Z Katowic, Bytomia, Chorzowa, Chorzowa miasta, Gliwic, Hajduk, Zabrze.

do Bystrej, Wilkowic i Mikuszowic.

5) Z Krakowa Gł. Osobowego, Krakowa-Podgórze.

do Kalwarii — Lanckorony, Kalwarii Zebrzydowskiej, Skawców, Suche i Zembrzyc.

6) Z Wałbrzycha Głównego (Ogorzelca), Wałbrzycha — Starego Zdroju.

do Janowic, Jedliny-Zdroju, Jugowic, Karpacza, Kowar, Krzeszowa, Miroszowa, Szklarskiej Poręby i Walima.

II. W okresie od 1 maja do 31 października (w dni zarówno powszednie jak i świąteczne) oraz od 1 grudnia do 30 kwietnia (tylko w niedziele i święta):

Z Poznania do: Kiekrzu, Kobylnicy, Kórnik, Mosiny, Osowej Góry, Parkowa, Promna, Puszczykowa, Puszczykówka i Stęszewa.

III. W okresie od 1 czerwca do 31 sierpnia (w dni zarówno powszednie, jak i świąteczne):

Ze Słupska: do Ustki.

IV. W okresie od 1 maja do 3 września (tylko w niedziele i święta):

1) Z Będzina Miasta, Dąbrowy Górniczej, Mysłowic, Sosnowca Północnego, Sosnowca Południowego.

do Bukowna, Goczałkowic Zdroju, Kobjora, Murcek, Olkusza, Pszczyzny i Rabsztyna.

#### 2) Z Białegostoku Centralnego:

do Białowieży, Elku, Wasilkowa.

#### 3) Z Bielska:

do Bażanowic, Bystrej - Wilkowic, Dziechcinki, Goleszowa, Grodzca Śląskiego, Jaworza-Jasienicy, Jeleśni, Katow, Łodygowic, Mikuszewic, Mnisztwa, Obłazca, Podgórze, Polany, Skoczowa, Sporysza i Wapienicy.

#### 4) Z Bydgoszczy Głównej:

do Bydgoszczy — Brdy Ujścia, Chmielnik, Rynkowa.

5) Z Bydgoszczy Gł., Torunia Miasta, Torunia Głównego:

do Ciechocinka, Kruszwicy, Łęgow, Ołtoczyna, Solca Kujawskiego, Żnina.



- 6) **Z Bytomia, Chorzowa, Chorzowa Miasta, Gliwic, Hajduków, Zabrze:**  
do Goczałkowic-Zdroju, Jastrzębia-Zdroju, Kobióra, Leśnicy — Murków, Ozimka, Pszczyny, Dudzieńca, Sławęć, Taciszowa, Toszka i Zdieszowic.
- 7) **Z Częstochowy:**  
do Blachowni, Herbów Nowych, Korwinowa, Mirowa, Nowego Kamińska, Olsztyna koło Częstochowy, Złotego Potoku i Żarek.
- 8) **Z Gdańska Głównego, Gdańska Oliwy, Gdańska - Wrzeszcza, Gdyni:**  
do Helu, Jastarni, Juraty, Kartuz, Krokowa, Pucka, Sławoszyna, Somonina, Sopotu, Swarzewa, Wejherowa, Wielkiej Wsi (na Helu), Wielkiej Wsi-Hallerowa, Wieżycy, Żelistrzewa i Żukowa.
- 9) **Z Jeleniej Góry:**  
do Lwówka, Pilchowic — Zapory i Wlenia.
- 10) **Z Katowic:**  
do Bukowna, Goczałkowic - Zdroju, Jastrzębia-Zdroju, Kobióra, Leśnicy, Murków, Olkusza, Ozimka, Pszczyny, Rabsztyna, Radzieńca, Sławęć, Taciszowa, Toszka i Zdziechowic.
- 11) **Z Kielc:**  
do Chęcin, Łącznej, Małogoszczy, Słowika i Zagnańska.
- 12) **Z Krakowa Głównego - Osobowego:**  
do Batowic, Bochni, Grodkowic, Kłaja, Krzeszowic, Leńcza, Łuczyc, Mydlnik, Przytkowic, Radziszowa, Rudawy, Słomnik, Stronia, Stryszowa, Tunelu, Wieliczki i Zabierzowa.
- 13) **Z Lublina:**  
do Bystrzycy koło Lublina, Nałęczowa, Niedrzwicy Kościelnej, Puław i Zemborzyc.
- 14) **Z Łodzi Fabrycznej:**  
do Andrzejowa, Gałkówka, Justynowa i Żakowic.
- 15) **Z Łodzi Kaliskiej:**  
do Głowna, Grotnik, Jelenia, Kolumny i Swędowa.
- 16) **Z Olsztyna Gł.:**  
do Bartąga, Gąglawek, Kętrzyna, Olsztynka, Ostródy, Pisz i Rucianego.
- 17) **Z Radomia:**  
do Garbatki, Jedlni, Łącznej, Suchedniowa i Zagnańska.
- 18) **Z Rzeszowa:**  
do Babicy, Czudca i Strzyżowa.
- 19) **Ze Szczecina Gł. Osob.:**  
do Niedźwiecka i Zaborska.
- 20) **Ze Szczecina Niebuszewa, Szczecina Tużyń.**  
do Polic, Podjuchów i Trzebieża Szczecińskiego.
- 21) **Z Tarnowa:**  
do Bogoniowic — Ciężkowic, Bogumiłowic i Łowczówki-Leśnej.
- 22) **Z Wałbrzycha Głównego (Ogorzelca) i Wałbrzycha Miasta (Starego Zdroju):**  
do Bolkowa, Kupna Górnego, Pilchowic — Zapory, Rogoźnicy i Wlenia.
- 23) **Z Warszawy Głównej:**  
do Brwinowa, Chynowa, Międzybórowa, Milanówka, Piasecznicy, Radziwiłłowa, Rawki, Szymanowa, Warki i Zalesia Górnego.
- 24) **Z Warszawy Gdańskiej:**  
do Choszczówki, Chotomowa, Legionowa, Płud, Pomiechówka i Zegrza.
- 25) **Z Warszawy Wileńskiej:**  
do Grzegorzewa, Jastrzębiej Łąki, Klembowa, Kobyłki, Łochowa, Mostówki, Rybienka, Szewnicy, Urli, Wołomina, Zagościńca i Zielonki.
- 26) **Z Warszawy Wschodniej:**  
do Choszczówki, Chotomowa, Legionowa, Miłosny, Płud, Pomiechówka, Skrudu, Sulejówka, Wesolej, Woli Grzybowskiej i Zegrza.
- 27) **Z Włocławka:**  
do Ciechocinka.
- 28) **Z Wrocławia Głównego i Wrocławia Nadodrza:**  
do Bystrzycy Górnej, Obornik Śląskich, Ozimka, Rogoźnicy, Sobótki, Strzeblowa i Trzebnicy.



## B. Przejazdy na Warmię i Mazury oraz Pojezierze Suwalsko-Augustowskie.

Ulgi przejazdowe dla wycieczek na Warmię i Mazury oraz pojezierze Suwalsko-Augustowskie omawiane były w kronice Nr. 10—11 Ziemi w r. 1948. Wobec pewnych zmian podajemy ponownie postanowienia dotyczące tych zniżek.

Ulgi przejazdowe na Mazury i Warmię oraz Pojezierze Suwalsko-Augustowskie w wysokości 66% w drodze powrotnej stosuje się przy wycieczkach zbiorowych poniżej podanych stowarzyszeń i organizacji: a) Polskie Tow. Krajozn., b) Liga Morska, c) Polski Zw. Kajakowy, d) Polski Zw. Zachodni, e) Zw. Młodzieży Polskiej; ze stacji: Augustów, Elk, Frombork, Giżycko, Kętrzyn, Lidzbark Warm., Mikołajki, Olsztynek, Orzysz, Ostróda, Pisz, Ruciane, Suwałki, Węgorzewo do stacji: Białystok, Bydgoszcz, Bytom, Chorzów, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Gdańsk, Gdynia, Gliwice, Gniezno, Grudziądz, Inowrocław, Kalisz, Katowice, Kielce, Kraków, Lublin, Łomża, Łódź, Olsztyn, Piotrków, Poznań, Radom, Siedlce, Sosnowiec, Toruń, Warszawa, Włocławek, Wrocław, Zabrze.

Wycieczka musi liczyć minimum 5 osób, a zniżka 66% przysługuje w okresie od 1 maja do 30 września w klasie 3-ej pociągów osobowych i pośpiesznych.

Celem uzyskania ulgi należy zwrócić się przynajmniej na 7 dni przed zamierzonym wyjazdem do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, w której okręgu leży stacja wyjazdu pierwotnego, z pisemnym wnioskiem, zawierającym: stację wyjazdu i docelową, datę wyjazdu i powrotu, ilość osób, imię, nazwisko i adres przewodnika wycieczki oraz szczegóły odnośnie dowodu osobistego, którym kierownik wycieczki będzie się legitymował. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych może żądać imiennego wykazu uczestników wycieczki.

O udzieleniu ulgi DOKP zawiadamia peticenta na druku, stanowiącym jednocześnie zaświadczenie.

Ulgę stosuje się na podstawie zaświadczenia, wystawionego przez DOKP na nazwisko przewodnika grupy.

Ulgę stosuje się jedynie pod warunkiem odbycia przejazdu pierwotnego za opłatą normalną, co musi być stwierdzone przez kasę biletową stacji wyjazdu pierwotnego wypełnieniem i ostemplowaniem rubryki na stronie odwrotnej zaświadczenia.

Na przejazd wycieczki kasa biletowa wydaje przewodnikowi grupy bilet zbiorowy, a oprócz tego każda osoba, należąca do wycieczki, otrzymuje bilet kontrolny. Bilety kontrolne ważne są tylko łącznie z biletem zbiorowym.

## C. Pociągi turystyczne.

W sierpniu bieżącego roku Min. Komunikacji wydało zarządzenie o pociągach turystycznych do wszystkich dyrekcji P.K.P. Zarządzenie to w obszernych skrótach cytujemy.

1) Przez pociągi turystyczne rozumieć należy pociągi nadzwyczajne, nieprzewidziane w Urzęd. Rozkładzie Jazdy, służące do krzewienia masowego ruchu turystycznego świąta pracy (zwłaszcza dla wypoczynku świątecznego poza miejscem pracy), bądź też do brania masowego udziału ludności w imprezach, manifestacjach i zjazdach.

2) Pociągi turystyczne uruchamia Kolej przede wszystkim z wielkich ośrodków miejskich, a także dla ludności wiejskiej do miast: a) z własnej inicjatywy, b) na wniosek instytucji państwowych, samorządowych, spółdzielczych, Związków Zawodowych albo organizacji i stowarzyszeń społecznych, politycznych, sportowych, naukowych, turystycznych oraz Biur Podróży. Celem należytej organizacji obsługi pociągu turystycznego w miejscu docelowym winna Kolej przy organizowaniu takiej wycieczki nawiązać kontakt ze Związkami Zawodowymi, Organizacjami Turystycznymi oraz P. B. P. Orbis, a w razie potrzeby z P. K. S. i Żegluga na Odrze i Wiśle.

3) Pociągi turystyczne uruchamiane z inicjatywy Kolei w zasadzie są ogólnie dostępne. W pociągach na zamówienie uczestnictwo w pociągu turyst. może być na żądanie organizatorów ograniczone do członków ściśle określonych organizacji.



4) Wniosek o uruchomienie pociągu turyst. (o ile inicjatorem nie jest Kolej) powinien być złożony na piśmie do Dyr. Okr. Kolei Państw. właściwej dla stacji wyjazdu najpóźniej na 10 dni przed zamierzonym uruchomieniem pociągu.

Wniosek winien zawierać nazwę i adres instytucji zamawiającej pociąg, cel podróży, stację wyjazdu i docelową ewentualnie także i stacje pośrednie, daty i pory dnia zamierzonego wyjazdu i przejazdu, ilość uczestników, nazwisko i adres kierownika wycieczki itp. dane istotne dla organizacji pociągu turystycznego.

Wniosek taki po zaopiniowaniu możliwości wykonawczych (taborowych i techniczno-ruchowych, a w razie potrzeby i po uzgodnieniu z Dyrekcjami Okr. Kolei Państwowych zainteresowanymi trasą pociągu), właściwa Dyr. Okr. K. P. przedstawi w drodze telegraficznej lub telefonogramu najpóźniej na trzeci dzień po otrzymaniu wniosku, do Biura Turyst. Min. Komunikacji w celu uzyskania zezwolenia na organizację imprezy turystycznej i do Gen. Dyr. Kol. Państw. celem uzyskania pozwolenia na uruchomienie pociągu. O decyzji Biura Turyst. Min. Kom. i Gen. Dyr. Kol. Państw. właściwa dla stacji wyjazdu Dyr. Okr. K. P. powiadomi bezzwłocznie zamawiającego pociąg turystyczny.

5) Poza przypadkami, kiedy pociąg turyst. uruchamia Kolej z własnej inicjatywy, zamawiający, po uzyskaniu zezwolenia Min. Kom. i G. D. K. P. na organizację pociągu turyst., obowiązany jest wpłacić do kasy stacji zamierzonego wyjazdu kaucję w wysokości 15.000 zł (zwolniony jest „Orbis“).

6) Pociągi turyst. uruchamia się w miarę istniejących możliwości taborowych w dowolnych relacjach na całej sieci P. K. P. zasadniczo na odległość minimum 40 km w jedną stronę na okres czasu nie dłuższy niż 72 godz.

7) Pociągi turystyczne mogą być uruchamiane dopiero po wykupieniu biletów na przejazd w ilości i na warunkach określonych w ust. 8 i 9.

8) Przejazd pociągiem turystycznym uważa się za przejazd w klasie 3 pociągu osobowego z zastosowaniem ulgi 50% przy przejeździe przynajmniej 350 osób.

Opłaty za przejazd oblicza się osobno za przejazd „tam“ i osobno za przejazd „z powrotem“ za drogę rzeczywistego przebiegu pociągu i za rzeczywistą ilość uczestników.

Opłaty za przejazd w obie strony pobiera się z góry przy wyjeździe ze stacji początkowej.

Za przewóz bagażu w pociągu turystycznym, poza bagażem dopuszczonym do przewozu w wagonie osobowym, pobiera się opłaty normalne, przewidziane w taryfie.

Nocowanie uczestników wycieczek w pociągu podczas postoju na stacjach jest zabronione.

9) Odprawa uczestników pociągu turystycznego odbywa się w ustalonych każdorazowo przez D. O. K. P. kasach biletowych P. K. P. lub P. B. P. „Orbis“:

a) W wypadku, kiedy pociąg uruchamia się z inicjatywy Kolei — przez wydanie kart uczestnictwa na pociąg turystyczny i biletu na przejazd. Bilet służy na przejazd „tam“ i „z powrotem“. W tym przypadku na zarządzenie D. O. K. P. przedsprzedaż biletów może rozpocząć się na pięć dni przed datą uruchomienia pociągu turystycznego.

b) W przypadku, kiedy pociąg turystyczny uruchamia się na zamówienie — przez wydanie biletu blankietowego zbiorowego na przejazd „tam“ i „z powrotem“ z ulgą 50% i biletów kontrolnych, oraz przez wydanie kart uczestnictwa na pociąg turystyczny w ilości odpowiadającej liczbie uczestników, na którą wydano bilet zbiorowy.

Do przejazdu pociągiem turystycznym uprawnia bilet łącznie z kartą uczestnictwa.

Karta i bilet uprawniają jedynie do przejazdu tym pociągiem turystycznym, na który zostały wydane.

Karty uczestnictwa, na pociąg turystyczny są drukiem płatnym, sprzedawanym po cenie nominalnej wymienionej na karcie dla pokrycia kosztów druku, kosztów organizacyjnych Kolei itp. Cena karty wynosi zł 20. przy przejazdach do 100 km i 40 zł przy przejazdach ponad 100 km.

W razie odwołania przez D. O. K. P. pociągu turystycznego, na który zostały sprzedane karty uczestnictwa i bilety na przejazd, z braku dostatecznego zapełnienia, lub innych przyczyn, D. O. K. P. może zezwolić na



zachowanie ważności kart i biletów na następny pociąg turystyczny tej samej relacji.

Zarządzenie niniejsze obowiązuje z dniem 1 sierpnia 1949 r. do odwołania.

#### **D. Ulgi dla uczestników zjazdów turystycznych, sportowych (i innych).**

Z ulg taryfowych tego rodzaju mogą korzystać uczestnicy zjazdów, wymienionych w „Postanowieniach szczególnych o ulgach przejazdowych“, między innymi również zjazdów turystycznych i sportowych na podstawie każdorazowego zezwolenia Ministerstwa Komunikacji, udzielanego według swobodnego uznania osobno dla każdego poszczególnego zjazdu. Wysokość zniżki jest również zależna od każdorazowej decyzji Ministerstwa Komunikacji. Ulgę stosuje się w klasie 3-ej pociągów osobowych od stacji miejsca zamieszkania uczestnika zjazdu do stacji miejscowości, w której odbywa się zjazd i z powrotem, lub tylko od stacji miejscowości, w której odbywa się zjazd, do stacji pierwotnego wyjazdu na zjazd i tylko przy odległości przejazdu w jedną stronę co najmniej 30 km, lub przy uiszczeniu opłaty najmniej za 30 km — z terminem ważności, ustalonym każdorazowo dla poszczególnego zjazdu.

Celem uzyskania ulgi organizacja, zwołująca zjazd, powinna zwrócić się co najmniej na 30 dni przed terminem zjazdu z pisemnym wnioskiem do Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem swej naczelnej władzy.

Wniosek powinien zawierać: cel i termin zjazdu, stację wyjazdu i stację miejsca zjazdu oraz ilość uczestników.

Do wniosku powinien być dołączony program zjazdu, a także uprawnienia do zwołania zjazdu.

O przyznaniu ulgi Ministerstwo Komunikacji zawiadamia w odpowiednim czasie komitet zjazdu, oraz wszystkie zainteresowane DOKP, które zawiadamiają o przyznanej uldze właściwe stacje i kolejowe organa kontrolne.

Po otrzymaniu zezwolenia Ministerstwa Komunikacji komitet zjazdu jest uprawniony do nabycia przez upoważnionego przedstawiciela we wskazanej w zezwoleniu DOKP odpowiednich kart uczestnictwa w ilości

ustalonej w odpowiednim zezwoleniu Ministerstwa Komunikacji.

Cena karty uczestnictwa podana jest na karcie.

Karty uczestnictwa wydaje DOKP po uprzednim wpłaceniu należności za karty i po wpisaniu w nich daty i numeru zarządzenia Ministerstwa Komunikacji, przyznającego ulgę, terminu ważności karty uczestnictwa oraz procentowej wysokości zniżki.

Komitet Zjazdu obowiązany jest wypełnić należycie atramentem lub przy pomocy stempla wszystkie pozostałe rubryki w kartach uczestnictwa przed wydaniem ich uczestnikom zjazdu.

Rozdział kart uczestnictwa przeprowadza komitet zjazdu za pośrednictwem zainteresowanych organizacji lub bezpośrednio wśród uczestników zjazdu.

Karty uczestnictwa mogą być wydawane tylko uczestnikom zjazdu.

Komitet zjazdu nie jest uprawniony do pobierania za karty uczestnictwa od uczestników zjazdu cen wyższych, niż ustalone przez Kolej.

Do stwierdzenia tożsamości osoby, korzystającej z karty uczestnictwa, służą dowody osobiste, legitymacje służbowe lub legitymacje członkowskie, zaopatrzone w fotografię.

Za wystawienie karty uczestnictwa osobie nieuprawnionej wystawca odpowiada narówni z osobą, korzystającą bezprawnie z tej karty.

Kolei przysługuje prawo kontroli właściwego wystawiania i wydawania kart uczestnictwa.

Osoba, która odstąpi wypełnioną kartę uczestnictwa lub korzysta z karty uczestnictwa, wystawionej dla innej osoby, ponosi niezależnie od odpowiedzialności, przewidzianej w taryfie, również odpowiedzialność karną.

Jako uzasadnienie bezpłatnego powrotu dla posiadacza karty uczestnictwa służy zachowany bilet, wykupiony na przejazd pierwotny wraz z kartą uczestnictwa wypełnioną, ostemplowaną w odpowiedniej rubryce przez kasę biletową stacji wyjazdu pierwotnego, i zaopatrzoną na stronie odwrotnej w pieczęć komitetu zjazdu na dowód, że dana osoba rzeczywiście wzięła udział w zjeździe. Stro-



na odwrotną biletu oraz odpowiednia rubryka karty uczestnictwa muszą być osteplowane datownikiem stacji wyjazdu powrotnego przed rozpoczęciem podróży powrotnej.

Komitet zjazdu obowiązany jest stwierdzić w odpowiedniej rubryce karty uczestnictwa udział posiadacza karty w zjeździe. Bez tego stwierdzenia karta uczestnictwa nie uprawnia

do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu z powrotem. Stwierdzenie udziału w zjeździe przed odbyciem zjazdu jest niedozwolone.

Po zakończeniu podróży posiadacz karty uczestnictwa obowiązany jest oddać ją wraz z biletem pracownikowi kolejowemu, wyznaczonemu do odbioru biletów.

## WIADOMOŚCI KRAJOZNAWCZE

### Kronika turystyczna

#### WALNY ZJAZD DELEGATÓW POLSKIEGO TOW. TATRZAŃSKIEGO

Tegoroczny Walny Zjazd Delegatów Polskiego Tow. Tatrzańskiego odbył się w dn. 15 maja br. w Zakopanem. Obradom Walnego Zjazdu przewodniczył Prezes Zarz. Gł. P. T. T. ob. Młn. Władysław Wolski. Sprawozdanie z ubiegłego roku złożył ob. wiceprezes Prof. Dr. W. Goetel i Dyr. Centr. Biura P. T. T. w Krakowie ob. B. Małachowski.

Jak wynika ze sprawozdania Polsk. Tow. Tatrzańskie w r. 1948 — 23 Oddziały, 17 autonomicznych Kół miejscowych i 9 Delegatur podporządkowanych Oddziałom miejscowym. Ilość członków wzrosła z 5614 w r. 1947 do 8276 w r. 1948 (wzrost o 43 proc.). Składkę normalną płać 56 proc. członków, a 44 proc. zniżkowo. Dla kierownictwa sprawami administracyjnymi, wydawnictwami i agendami budowlanymi, które wobec rozbudowy schronisk wzrastają coraz bardziej, czynne były 3 Biura P. T. T. — Centralne Biuro w Krakowie, Tatrzańskie w Zakopanem i Sudeckie w Jel. Górze. W ramach akcji inwestycyjnej zbudowano nowe schronisko na Hali Ornak w Tatrach i odremontowano szereg schronisk w Beskidach Zachodnich i Sudetach.

Odnówiono za 3.500.000 zł. — 1414 km. szlaków. W ramach działalności wydawniczej wydano XVIII jubileuszowy tom „Wierchów“ (i 3 odbitki z niego), 1 — 4 Nr. „Taternika“, „Przewodnik po Tatrach“ Zwollńskiego, II tom przewodnika po Ziemi Krakowskiej prof. Sosnowskiego i kilka drobniejszych przewodników (Oddział w Kłodzku), oraz pocztówki. Polskie Tow. Tatrzańskie prowadziło działalność naukową na terenach Tatrzańskich (jaskinie, Muzeum Tatrzańskie) oraz w Sudetach. W ciągu sezonu letniego uruchomiono istniejącą przed wojną instytucję Górskiej Odznaki Turystycznej (przyznano 52 odznaki II kat. w tym 45 odznak brązowych, 5 srebrnych i 2

złote). Przy Biurze Centralnym w Krakowie powstał załączek ośrodka badań turystycznych. Istniejący przy Zarz. Gł. P. T. T. Klub Wysokogórski obchodził 45 lat swego istnienia (liczy 242 członków). Działalność Klubu szła przede wszystkim w kierunku szkolenia przewodników po Tatrach oraz kadr instruktorów wysokogórskich. Subwencja w wysokości 1.100.000 zł. zapewniła możliwość działania Tatrzańskiemu Ochotniczemu Pogotowiu Ratownicemu.

Rachunek wydatków i dochodów zamyka się za rok 1948 cyfrą 30.154.971 zł., przy czym straty wynoszą 139.270 zł. Po krótkiej dyskusji sprawozdanie przyjęto do wiadomości, ustępującemu Zarządowi udzielono absolutorium i zatwierdzono program działalności na rok 1949 wraz z preliminarzem budżetu.

Po wyborach uzupełniających w skład Zarządu Głównego wchodzi 29 osób. Prezydium stanowią: Prezes — Młn. Admin. Publ. Władysław Wolski, Wiceprezesi — Prof. Dr. Walery Goetel, rektor Ak. Gór. w Krakowie, Posel Włodzimierz Reczek z Warszawy, Mgr. Tomasz Wróbel — Prezes Oddziału P. T. T. w Bielsku i inżynier Bogdan Laszczka z Krakowa. Sekretarzem Generalnym jest Dr. Jan Dorawski, zast. Mgr. T. Kerc, skarbnikiem Dr. St. Kowernicki, zast. Dr. Wł. Milata (wszyscy z Krakowa). Poza tym w skład Zarządu wchodzi 20 osób z rozmaitych miejscowości. Wraz z Prezydium w Zarządzie zasiada 11 osób z Krakowa, 7 z Warszawy, 3 z Wrocławia, 3 z Zakopanego i po 1 z Katowic, Bielska, Cieszyńska, N. Sącza i Żywea.

#### PLAN INWESTYCYJNY SCHRONISK POL. TOW. KRAJOZNAWCZEGO W R. 1949.

Dzięki przyznaniu przez Ministerstwo Komunikacji Pol. Tow. Krajoznawczemu na rok 1949 dalszych kredytów na remont i wyposażenie schronisk, zarówno z Funduszu Inwestycyjnego jak i budżetu administracyjnego, akcja



objęła w roku bieżącym szereg obiektów, przede wszystkim na Ziemiach Odzyskanych.

W r. 1948 z kredytów przeznaczonych na remont schronisk (w wys. około 30 milj. zł), odbudowano 38 schronisk (25 na Ziemiach Odzyskanych, 13 na Ziemiach Dawnych). Kredyty na remont budynków przyznane w roku bieżącym a wynoszące około 60 milj. zł, wzrosły ok. 200%, pozwalają na remont 44 budynków, z czego 31 na Ziemiach Odzyskanych i 13 na Ziemiach Dawnych.

Na Ziemiach Odzyskanych znajdują się w odbudowie w rb. następujące schroniska: woj. Olsztyńskie — Frombork, Olsztyn — Wysoka Brama (dokończenie), Kętrzyn, Pluszki koło Ostródy, Krutynia, Pasłęk — Wysoka Brama, Orneta — Hotel Turystyczny, Wilkasy koło Giżycka — (II-te schronisko); woj. Gdańskie: Elbląg (dokończenie) i Suchacz; woj. Szczecińskie: Szczecin (dokończenie), Stargard (dokończenie), Międzyzdroje — Dom Wypoczynkowy (dokończenie), Nad jeziorem Gardno, Słupsk, Darłowo, Świnoujście, Dziwnów, Międzyzdroje — Kawała Góra, Poleczyn — Dom Młodzieży, Pięć Jezior, Czaplinek; woj. Wrocławskie: — na Ślęzie (górne), Szklarska Poręba, Na Rubieży, Świeradów, Maria, Śnieżka, Ziębice, Bardo, Walbrzych, Odrodzenie.

Na Ziemiach Dawnych remontuje się schroniska w Warszawie, nad jez. Wigry, w Augustowie, Myślenicach, w Kampinosie (koło Warszawy), na Łysinie, w Puławach, Lublinie, Kazimierzu, Włocławku, Toruniu, Jadwisinie i Zakroczymiu (w obu ostatnich miejscowościach buduje się nowe ośrodki weekendowo-wypoczynkowe głównie dla mieszkańców Warszawy).

Poza kredytami na remont schronisk przyznano również kredyty na wyposażenie schronisk (w wys. około 15 milj. zł), które zostały przeznaczone dla następujących obiektów: Ziemię Odzyskaną: woj. Olsztyńskie — Olsztyn — Wysoka Brama i Bałtycka, Wilkasy I, Mikołajki, Ruciane, Pluszki, Pisz, Węgorzewo, Wilkasy II; woj. Szczecińskie — Międzyzdroje, Szczecin, Stargard, Poleczyn; woj. Gdańskie — Elbląg i Suchacz; woj. Wrocławskie — Perła Zachodu koło Jeleniej Góry, Świeradów, „Odrodzenie“ na przełęczy Karkonoskiej i Walbrzych.

Na Ziemiach Dawnych: Augustów, Myślenice, Warka, Św. Krzyż, Św. Katarzyna, Chełm, Kielce, Puławy, Lublin, Kazimierz, Chełm, Kraków.

Ogółem wyposażenie (na ogół częściowe i prowizoryczne) otrzyma w rb. 33 schronisk z czego 21 na Ziemiach Odzyskanych, a 12 na Ziemiach Dawnych.

## BIURO TURYSTYKI MIN. KOMUNIKACJI

W związku z nowym statutem organizacyjnym Ministerstwa Komunikacji (uchwała Rady Ministrów z dn. 18.VII. 1949) i całkowitą zmianą dotychczasowego ustroju tegoż Ministerstwa, dotychczasowy Samodzielny Wydział Turystyki został przekształcony na **Biuro Turystyki** (odpowiadające departamentowi). Kierownictwo Biura Turystyki z dn. 1.IV. 49 objął ob. Dyr. Zygmunt Filipowicz, a funkcje jego zastępcy ob. Wicedyrektor Józef Szeli-chowski.

Na podstawie Tymczasowego Regulaminu Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 lipca 1949, § 13, w skład Biura Turystyki wchodzi zespoły: Planowania Turystycznego i Ogólny (1), Ruchu Turystycznego i Obsługi (2), Propagandy i Krajoznawstwa (3).

### 1. Zespół Planowania Turystycznego i Ogólny obejmuje:

- 1) sprawy wymienione w § 1, (od red. dotyczy spraw ogólnoadministracyjnych),
- 2) sprawy wymienione w § 2 z zakresu działania zespołu (od red. dotyczy spraw ogólnoadministracyjnych),
- 3) sprawy planowania i budżetów w zakresie turystyki w porozumieniu z Departamentem Planowania i z Departamentem Ekonomicznym, a w szczególności spraw budżetu zwyczajnego, sprawy planowania przewozów i szlaków turystycznych, propagandy i wydawnictw turystycznych, tudzież w porozumieniu z Departamentem Planowania, sprawy planów inwestycyj turystycznych,
- 4) zbieranie danych sprawozdawczych i statystycznych oraz opracowywanie sprawozdań co do rzeczowości, postępu i osiągniętych oszczędności w wykonaniu planów (budżetów);
- 5) sprawy organizacji turystyki pod względem strukturalnym i metod pracy i nawiązywanie współpracy z władzami i urzędami zainteresowanymi turystyką i wezwaniami oraz wszelkiego rodzaju instytucjami i czynnikami przejawiającymi działalność turystyczną lub zainteresowanymi działalnością i rozwojem turystyki i wezwaniami;
- 6) stawianie wniosków pod obrady ciał kolegialnych z działu turystyki;
- 7) sprawy kongresów, zjazdów i ankiet turystycznych;
- 8) sprawy współpracy międzynarodowej w dziedzinie turystyki;



- 9) współpracę z resortem oświaty w sprawach organizowania badań naukowych i studiów turystycznych w wyższych zakładach naukowych;
- 10) sprawy studiów i badań gospodarki turystycznej i koniunktur turystycznych;
- 11) sprawy organizowania specjalnych kursów turystycznych oraz ustalenie programu szkolenia instruktorów turystycznych i turystycznych przewodników terenowych;
- 12) nadzór nad działalnością turystyczną biur podróży i biur obsługi turystycznej oraz nad instytucjami subwencjonowanymi.

## 2. Zespół Ruchu Turystycznego i Obsługi obejmuje:

- 1) sprawy wszelkiego rodzaju imprez turystyki powszechnej, w szczególności ich należytej akwizycji, powiązania z przewozem publicznym i właściwą obsługą turystów w terenie;
- 2) sprawy udogodnień komunikacyjnych (ruchowych, taryfowych, technicznych) dla celów turystyki;
- 3) współdziałanie z właściwymi czynnikami w sprawach zapewnienia turystom pomieszczenia, wyżywienia i obsługi turystycznej oraz wykorzystania istniejących w terenie pomieszczeń;
- 4) współpracę z miejscowymi instytucjami, stowarzyszeniami i samorządem w celu przygotowania terenu do przyjmowania turystów i do potrzeb turystyki powszechnej;
- 5) sprawy przygotowania potrzebnych świadczeń turystycznych, rozrywkowych, oraz atrakcji i lokalnej obsługi turystycznej;
- 6) sprawy masowej turystyki pracowniczey i akcji wczasów w porozumieniu z C.R.Z.Z.;
- 7) współdziałanie w ruchu turystycznym z instytucjami społecznymi i wszelkimi innymi zainteresowanymi władzami i instytucjami;
- 8) sprawy turystyki drogowej (samochodowej, motocyklowej, kolarskiej), wodnej (śródlądowej, morskiej, kajakowej, żeglarskiej, wioślarskiej), sprawy turystyki górskiej (alpinizm), sprawy narciarstwa i komunikatów śniegowych;

- 9) sprawy budowy i nadzoru nad inwestycjami turystycznymi (schroniskami, hotelami turystycznymi, domami wypoczynkowymi, stanicami turystycznymi itp.);
- 10) sprawy kolei linowych i wyciągów górskich o znaczeniu turystycznym z punktu widzenia potrzeb turystyki;
- 11) sprawy inwentaryzacji obiektów turystycznych, sprawy ścieżek, znaków, szlaków turystycznych, drogowskazów itp.;
- 12) ustalenie wytycznych i ogólny nadzór w sprawach dekoracji ogrodniczej obiektów kolejowych i komunikacyjnych, estetyki wnętrz poczekalni, hollów, ozdobienia fotografiami i plakatami.

## 3. Zespół Propagandy i Krajoznawstwa obejmuje:

- 1) sprawy wymienione w § 2 z zakresu działania zespołu;
- 2) sprawy wydawnictw turystycznych o charakterze informacyjnym (przewodniki, informatory i skorowidze, mapy, plany, wydawnictwa naukowe itp.), sprawy wydawnictw propagandowych, krajowych i zagranicznych (broszur i ulotek propagandowych, afiszów, albumów, pocztówek, biuletynów i czasopism turystycznych, kalendarzy imprez itp.);
- 3) sprawy niewymienionej wyżej propagandy turystycznej, w szczególności za pośrednictwem prasy, radia, filmu, wykładów i odczytów;
- 4) sprawy kolportażu wydawnictw i sprawy księgi adresowej;
- 5) sprawy urządzania działów turystycznych i współpraca w urządzaniu działów komunikacyjnych na krajowych i zagranicznych wystawach, targach i pokazach;
- 6) zbieranie krajoznawczych informacji turystycznych, spisu miejscowości turystycznych, no ważnych, inwentarza osobliwości turystycznych z dziedziny krajobrazu, przyrody, zabytków sztuki, historii, martyrologii, osobliwości etnograficznych, technicznych, przemysłowych a w związku z tym nawiązywanie współpracy z instytucjami kierującymi ochroną przyrody, inwentaryzacją i konserwacją zabytków sztuki, mar-



tyrologii, pobojuwisk itp., prowadzenie biblioteki turystycznej, archiwum wydawnictw i bibliografii wydawnictw turystyczno-krajoznawczych, zbiór fotografii i osobliwości turystycznych.

## ZABUDOWA TURYSTYCZNA BRDY.

Komisja Turystyczna Polskiego Związku Kajakowego wykończyła przed sezonem zabudowę turystyczną Brdy, najpiękniejszej rzeki w Polsce. Uruchomione zostały stacje turystyczne w Charzykowych, Swornegaciach i staniach kajakowe w Rytle, Rudzkim Moście, Sokole Kuźnicy, Koronowie i Łęgnowie. Dzięki temu kajakowcy mają zapewnione noclegi na etapach dziennych całej trasy.

Stacja kajakowa w Sokole Kuźnicy, pierwsza po wojnie wybudowana przez Polski Związek Kajakowy, położona na leśnym cyplu i wzorowo urządzona jest ulubionym miejscem odpoczynku nie tylko kajakowców, ale i wielu ludzi pracy z Bydgoszczy, którzy często spędzają w niej niedziele lub święta.

## WCZASY KAJAKOWE

Po raz pierwszy w tym roku Komisja Turystyczna PZK w oparciu o Fundusz Wczasów CRZZ zorganizowała kajakowe wczasy pracownicze. W lipcu dwudziestu kilku pracowników umysłowych i fizycznych odbyło spływ kajakowy pojezierzem Mazurskim i Pisą i wszyscy powrócili zachwyceni i wypoczęci. Następne dwa turnusy odbędą się w sierpniu. Uczestnicy korzystali z tych samych uprawnień, które dają wczasy w domach wypoczynkowych.

## DZIAŁ TURYSTYCZNY NA II TARGACH OLSZTYŃSKICH

W ramach tegorocznych regionalnych imprez wystawowo-targowych odbędą się w Olsztynie w dniach od 3 do 14.9.49 r II-gie Targi Olsztyńskie.

Walory turystyczne regionu Warmii i Mazur są jednym z czterech zasadniczych bogactw naturalnych tej ziemi i znajdą swój wystawowy wyraz w pawilonie pn. „Bogactwa Naturalne Warmii i Mazur“, oraz w kilku innych pawilonach.

Dział turystyki zostanie opracowany wg wytycznych i pod nadzorem Biura Turystyki i zobrazuje piękno ziemi Warmińsko-Mazurskiej, oraz jej możliwości dla obsługi turystyki masowej.

Poza tym w dniu otwarcia targów odbędzie się w Olsztynie motocyklowy zjazd plakietowy, organizowany przez Olsztyński Klub Motocyklowy pod protektoratem i z nagrodami Biura Turystyki.

Referenci turystyki przy DOKP otrzymali polecenie zorganizowania, w miarę możliwości taborowych, pociągów turystycznych do Olsztyna, w okresie trwania Targów.

## Sprostowanie.

W numerze 12 „Ziemi“ z roku 1948 w notatce pt. „Matecznik w Dolinie Kościeliskiej“ — (kronika) podano mylnie, że zimowy ruch turystyczny może się odbywać między halą Smreczyny i Pyszną.

Według obowiązujących w mateczniku przepisów, narciarski ruch turystyczny może się odbywać jedynie na szlaku prowadzącym z hali Pisanej na Pyszną. Hala Smreczyny w zimie od ruchu turystycznego jest wyłączona.

## Krajoznawstwo obce

### Uzdrowiska w Z. S. R. R.

Liczba łóżek w sanatoriach i domach uzdrowiskowych Z. S. R. R. wzrosła w ciągu 12 lat przedwojennych z 35,5 tys. w roku 1928 do 250 tys. w roku 1940. W chwili wybuchu wojny Związek Radziecki posiadał największą sieć uzdrowisk na całym świecie. Przeciętą liczbą kuracjuszy w sanatoriach i domach wypoczynkowych wynosiła rocznie 4 milj. osób. Uzdrowiska pracowały przez cały rok i były zaopatrzone w dobre kadry lekarskie. Rozwinęła się również sieć specjalnych uzdrowisk dla dzieci: sanatoria Eupatorii, przekształcono na specjalne uzdrowiska dla dzieci chorych na gruźlicę

kości, jak również sanatoria dziecięce mieszczą się w Anapie, Geledżyku, Kabardynce i Bimluce.

Zniszczone w czasie ostatniej wojny sanatoria na Krymie, w okolicach Odessy, w Gruzji i w Zachodnich Obwodach Ukrainy oraz w R. S. F. R. R. prawie całkowicie zostały odbudowane.

Łoś sanatoriów wynosi 1947 obiektów i liczy ogółem 242 tys. łóżek, z których 150 tysięcy należy do Ministerstwa Zdrowia Z. S. R. R.

Sanatoria dziecięce liczą ok. 80 tysięcy łóżek.

Z sanatoriów korzysta też duża ilość inwalidów wojennych.