Cena 15 zł

SZCZECIN

Tygodnik Pomorza Zachodniego

ROK II. 15 LISTOPADA 1947 R. NR 43-44

DZIŚ W NUMERZE: *W. LACHNITT „O WŁAŚCIWĄ ORGANIZACJĘ ŻYCIA KULTURALNEGO"; J. MODRZEJEWSKI „POLSKA FLOTA HANDLOWA"; ST. TELEGA „BOGUSŁAW X"; JACEK SIEDLECKI „MORSKIE PRAWO HANDLOWE". — PRZEGLĄD WYDARZEŃ POLITYCZNYCH — WYŻSZE UCZELNIE W SZCZECINIE — KRONIKA PORTOWA.*

U progu trzeciego etapu

Jest w Szczecinie znaczna ilość ludzi, którzy gdy spotkają się w warunkach bardziej ustabilizowanych — najchętniej nawiązują do wspomnień: Pamięta pan jak to było w lipcu 1945...

Tak narasta tradycja własna miasta Szczecina. W społecznej i politycznej ocenie tych zjawisk panuje skłonność do zajęcia stanowiska zbyt arbitralnego. Albo mówi się o „pionierach" jako synonimie szabrowników, albo też gloryfikując tylko tych, którzy przebywają w Szczecinie od r. 1945, sugeruje się wrażenie, że rozwój Szczecina może nadal opierać się tylko na tej pierwszej „kadrówce".

Tego rodzaju klasyfikacja jest nie tylko niesłuszna, ale dla rozwoju naszego miasta wręcz szkodliwa.

To, co w pierwszym rzędzie trzeba wziąć dziś pod uwagę, to fakt zasadniczej ewolucji warunków, jaka dokonała się na przestrzeni lat 1945—1947. Minęliśmy dawno początkowy, może barwny ale mało politycznie i gospodarczo wydajny okres „partyzantki" na terenie Szczecina. Mamy już teraz za sobą okres naporu osiedleńczego. Dziś znajdujemy się u progu trzeciego etapu, wymagającego planowego wysiłku — okresu budowy nowego życia w Szczecinie w tej skali, jakiej wymaga wyznaczona temu miastu rola.

Nie należy kwestionować wartości, które narosły w okresie dotychczasowym, z drugiej jednak strony, mając należyty obraz zadań pozostających do wykonania, trzeba z góry odrzucić myśl, by zadania te dało się zrealizować bez czynnego współdziałania wielu ludzi „nowych".

Właściwa atmosfera pracy łączy się tu organicznie z określoną postawą polityczną całego społeczeństwa. Wyraża się ona bezkompromisową wiarą i wolą utrzymania zachodnich granic, pozycji narodowej i państwowej na tych ziemiach, realizmem i bezkompromisowością w zwalczaniu każdej formy niemczyzny czy działania sił niemczyźnie sprzyjających.

Zajęcie tej jednolitej, narodowo-politycznej postawy w dużej mierze przesądza o postawie ideowo - politycznej. Niezależnie od jakichkolwiek antagonizmów personalnych, czy grupowych, świadomość najważniejszych wspólnych celów państwowych daje całemu społeczeństwu poczucie jedności.

W ocenie ludzi i środków działania przeważać muszą kryteria zdecydowanie rzeczowe. Wśród tych kryteriów na pierwszym miejscu postawić wypadnie zagadnienie fachowości ludzi, obejmujących poszczególne placówki pracy. Nie można zapominać, że zagadnienie to przedstawiać się będzie dla ośrodka szczecińskiego niejednokrotnie szczególnie ciężko. Trudności te wynikać będą z małego zasobu ludzi znających ten teren na dłuższej przestrzeni czasu i z faktu poważnego zniszczenia tutejszych ziem w okresie wojny. Wynikać będą również z konieczności szybkiego włączenia tego regionu w system gospodarki Państwa Polskiego, i z chronicznego u nas jeszcze ciągle braku fachowców morskich i portowych.

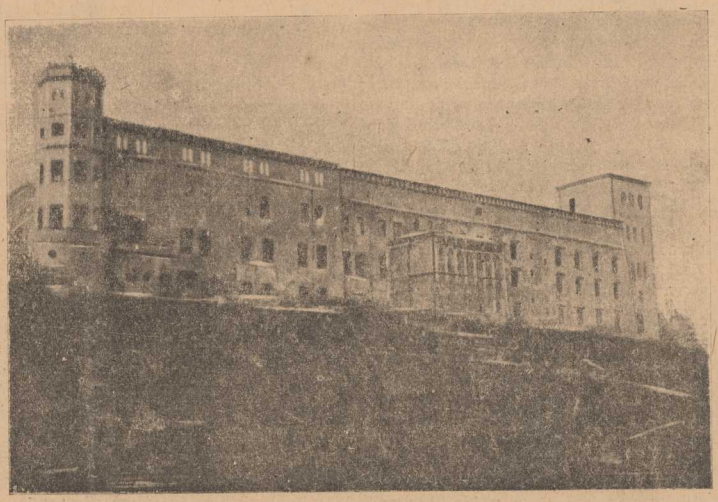
Braki w obsadzie personalnej i w środkach działania nie dadzą się wyrównać samym tylko zapałem. Ale w okresie wielkich przemian społecznych, wyzwalających olbrzymie zasoby narodowej energii, uczymy się szybko i wytrwale. Tylko przez umiejętne i celowe użycie tej energii, przez stworzenie prawdziwej atmosfery wyścigu wydajności pracy uzyskamy warunki, by ogłoszony na III-cim zjeździe przemysłowym, a tak doniosły dla ośrodka szczecińskiego program rządowy mógł być zrealizowany. Wymaga tego poczucie odpowiedzialności, które towarzyszyć musi naszej pracy. *Rom*

Ogólnopolski Zjazd Zw. Dziennikarzy

W dniu 16 listopada rozpoczyna w Szczecinie obrady drugi w Polsce Odrodzonej Walny Zjazd delegatów Zw. Zawodowego Dziennikarzy R. P. Zjeżdżają się więc do Szczecina Przedstawiciele Prasy ze wszystkich ośrodków Polski — dając tym wyraz, że zagadnienie odbudowy naszego miasta i przywrócenia mu jego światowej roli jest właściwie rozumiane i oceniane przez dziennikarstwo polskie.

Zjazd Dziennikarzy poświęcony jest przede wszystkim sprawom zawodowym. Nie wątpimy jednak, że Przedstawiciele Prasy, w ciągu trzech dni swego pobytu w naszym mieście, zbliżą się również do tak skomplikowanej tematyki życia polskiego na Pomorzu Szczecińskim, że z obserwacji swych wyciągną wnioski, że służyć nam będą radą i pomocą w realizacji tych trudnych zadań, w obliczu których zostaliśmy postawieni.

Witając Dziennikarstwo Polskie pozwalamy sobie życzyć Zjazdowi jaknajbardziej owocnych obrad i wyrażamy nadzieję, że pobyt ich w naszym mieście dobrze przysłuży się doniosłej sprawie upowszechnienia zagadnień Pomorza Szczecińskiego w opinii całego kraju.



Ogólny widok na zamek Piastowski w Szczecinie

Szczecin - Poznań

Jak wiadomo, miastom Ziem Odzyskanych „patronują" miasta Polski Centralnej. „Patronem" Szczecina jest Poznań, którego związki z Pomorzem Szczecińskim mają piękną i dawną tradycję.

Jakie są praktyczne konsekwencje tego patronatu — poza tym, że w Szczecinie osiedliła się zwarta grupa poznaniaków? Szczecińska Akademia Handlowa jest filią Akademii Poznańskiej, Istnieją też niewątpliwie silne powiązania tych miast w zakresie handlu. Ale na tym też — jak dotąd — wyczerpuje się ów patronat, który nie może być przecież tylko formalny.

Prof. Grodek na ostatnim zjeździe Instytutu Bałtyckiego domagał się słusznie, by Szczecinem zainteresowały się więcej niż dotychczas polskie sfery naukowe. Dopóki jeszcze nie wykrystalizowały się własne ośrodki naukowe w naszym mieście, musimy oprzeć się o ośrodki innych miast, w pierwszym rzędzie naszego poznańskiego patrona.

Redakcja tygodnika „Szczecin" zwróciła się do kół naukowych Poznania i uzyskała przyrzeczenie współpracy na łamach naszego pisma od szeregu profesorów tamtejszego Uniwesytetu. Pozostawać będziemy w stałym kontakcie z Instytutem Zachodnim i „Wydawnictwem Zachodnim" w Poznaniu. Pozyskaliśmy również współpracę znanych pisarzy wielkopolskich, jak T. Kraszewski, J. Modrzejewski, J. Pertek.

Tą drogą tygodnik „Szczecin" zamierza przyczynić się do zacieśnienia więzów kulturalnych pomiędzy Szczecinem a naszym poznańskim „patronem".

— o —

„Przez pomorskie zgliszcza"

Znany lietrat i dziennikarz, Tadeusz Kraszewski, wiceprezes wielkopolskiego oddziału Zw. Zaw. Dziennikarzy R. P., był jednym z pierwszych pionierów Pomorza Szczecińskiego. Jego niezwykle interesujące wspomnienia z wędrówki przez „pomorskie zgliszcza" wiosną 1945 roku drukujemy w odcinku naszego pisma.

Wystawa Książki Radzieckiej

W sali świetlicowej spółdzielni „Polskie Pismo i Książka" przy Al. Wojska Polskiego 41 otwarto wystawę książki radzieckiej, zorganizowaną przez Tow. Przyjaźni Polsko - Radzieckiej. Na wystawie zgromadzono najciekawsze dzieła literatury rosyjskiej, książki naukowe, czasopisma, wykresy ilustrujące stan czytelnictwa. Szczegółowe sprawozdanie z wystawy, podamy w następnym numerze „Szczecina".

Przegląd wydarzeń politycznych

W KRAJU

Z okazji 30-lecia Rewolucji Październikowej Prezydent R. P. Bierut wysłał do przewodniczącego Prezydium Rady Najwyższej Z. S. R. R. p. N. M. Szwernika, najserdeczniejsze życzenia od narodu polskiego. W depeszy Prezydent Bierut podkreślił, że „naród polski nigdy nie zapomni, że wywalczył swą wolność i niezależność dzięki szlachetnej pomocy narodów radzieckich, ich nie wyczerpanej sile i ich olbrzymim zdobyczom w okresie ostatnich dziesięcioleci".

W całym kraju odbyły się obchody, w których społeczeństwo dało wyraz swojej przyjaźni dla Związku Radzieckiego, stwierdzając zarazem fakt, że w Polsce nie ma miejsca na „orientację antyradziecką".

* * *

W końcu października zwołano jesienną sesję sejmową. Premier Cyrankiewicz złożył wyczerpujące exposé, w którym specjalnie podkreślił poważne osiągnięcia gospodarcze Polski. Na podstawie wyników pierwszych 9-ciu miesięcy 1947 r. można już stwierdzić, że plan produkcji przemysłu państwowego będzie jako całość wykonany z nadwyżką. Na rok 1948 przewiduje się dalsze podwyższenie planu średnio o 26% w stosunku do r. 1947. Największy wzrost spodziewany jest na odcinku przemysłów konsumcyjnych. Osiągnięcie obecnego poziomu produkcji stało się możliwe przez bardzo poważny wzrost wydajności pracy, który nastąpił w dużej mierze przez żywiołowo rozwijający się ruch współzawodnictwa.

Przedłożony Sejmowi budżet państwowy poddał gruntownej analizie Min. Skarbu Dąbrowski, podkreślając ogólne zasady budżetu, mianowicie, że nastawiony on jest na olbrzymią akcję gospodarczą i polityczno - społeczną, którą przedsięwzięliśmy w trakcie przebudowy ustroju naszej gospodarki.

Obecnie obrady toczą się w komisjach sejmowych.

* * *

Mamy do zanotowania poważne sukcesy w dziedzinie produkcji przemysłowej. W końcu października ogłoszono cyfry, z których wynika, że w czerwcu b. r. wskaźnik ogólny polskiej produkcji przemysłowej po raz pierwszy po wojnie przekroczył poziom z roku 1938 i wyniósł 102,8. W listopadzie ogłoszono wyniki produkcji hutnictwa polskiego za wrzesień. Mimo olbrzymiego zdewastowania w czasie wojny tej gałęzi produkcji osiągnęliśmy 105% produkcji z r. 1938.

* * *

Wicemin. Szyr na konferencji w sprawie koncesjonowania handlu zadał kłam wszelkim plotkom jakoby koncesjonowanie było wstępem do likwidacji prywatnej przedsiębiorczości w handlu. W polskim trójsektorowym systemie gospodarczym jest miejsce dla solidnego i fachowego handlu prywatnego, z tym że będzie on włączony w ramy gospodarki planowej. Handel musi służyć potrzebom konsumentów, nie może zaś być środkiem łatwego bogacenia się. Oświadczył również wicemin. Szyr, że koncesjonowanie nakłada nie tylko pewne obowiązki na sfery przedsiębiorczości prywatnej, ale jednocześnie i na rząd, który włączając handel prywatny do gospodarki planowej będzie dbał o warunki jego egzystencji.

* * *

Ucieczkę Mikołajczyka i tow. z Polski określono trafnie jako ukoronowanie bankructwa tego odłamu P. S. L. Pociągnęło to za sobą wykluczenie uciekinierów z szeregów P. S. L., jednocześnie zawieszeni zostali w prawach członków najbliżsi współpracownicy Mikołajczyka posłowie Bańczyk, Wójcik, Nowak i Nadobnik, przy czym wezwano ich do złożenia mandatów poselskich.

Zatrzymany w Czechosłowacji skarbnik P.S.L., poseł Bryja, wydany został za zgodą Marszałka Sejmu władzom sądowym.

Ustalono, że Mikołajczyk i tow. w ucieczce swej z Polski korzystali z pomocy brytyjsko - amerykańskiej organizacji, która zajmuje się przemytem ludzi.

ZAGRANICĄ

Minister spraw zagr. Z. S. R. R. Mołotow wygłosił z okazji 30-lecia Rewolucji Październikowej wielką mowę polityczną, która wywołała wielkie wrażenie w całym świecie. Mowa nacechowana była spokojem, który daje poczucie siły. Min. Mołotow potępił ostro „awanturnicze plany polityków kapitalistycznych, które nie doprowadzą do niczego i zostaną odrzucone przez demokratyczną Europę". Swego rodzaju sensacją, która rozległa się głośnym echem w prasie światowej, był ten ustęp przemówienia min. Mołotowa, w którym stwierdził, że tajemnica bomby atomowej, która stała się „nową religią" kół ekspansjonistycznych Ameryki, już od dawna nie istnieje. Przemówienie swe zakończył min. Mołotow stwierdzeniem, że zjednoczone siły demokracji i socjalizmu w Europie i poza jej granicami są obecnie bez porównania silniejsze, niż przeciwstawiający się im obóz imperialistyczny.

* * *

Zgromadzenie Generalne O. N. Z. przyjęło jednogłośnie rezolucję, potępiającą propagandę wojenną i podżegaczy wojennych. Rezolucja ta miała charakter kompromisowy, — wnioskodawca, delegat Z. S. R. R., żądał bowiem jednoczesnego wymienienia państw, w których propaganda wojenna jest szczególnie aktywna (Ameryka, Grecja, Turcja), co zostało w rezolucji pominięte.

* * *

Polska Misja Wojskowa w Berlinie wystosowała do Sojuszniczej Rady Kontroli notę, w której domaga się ukrócenia niemieckiej akcji rewizjonistycznej. Nota podaje szereg konkretnych faktów, z których wynika, że w Niemczech odbywają się publiczne zebrania pod hasłem powrotu do „administrowanych przez Polskę terenów".

„Analogie"

Po przegranej wojnie państwo niemieckie właściwie przestało istnieć. Terytorium dawnej Rzeszy podzielono na cztery strefy, okupowane przez wojsko sprzymierzeńców w ostatniej wojnie. Nie ma ani rządu niemieckiego, ani armii niemieckiej; naród niemiecki czeka na decyzję co do dalszych swoich losów. A jednak dochodzą nas wciąż wiadomości o zabiegach polityków niemieckich na terenie międzynarodowym, o wysiłkach, by siły wewnętrzne odbudować i zorganizować. Istnieje wciąż w środku Europy 70 milionowy naród niemiecki, który nie chce się pogodzić z następstwami klęski i tęskni do pełnego i niezależnego bytu.

Na fakt ten powinna pilnie baczyć opinia polska, mając w pamięci tysiąc letnie zmagania się z germanizmem i wspomnienia historyczne dowodzące, iż naród niemiecki wykazał w przeszłości wielokrotnie, że zdolny jest do odbudowywania swych sił po ciężkich klęskach i niepowodzeniach. Nie sięgając daleko w przeszłość można przypomnieć odrodzenie Prus po druzgocącej klęsce zadanej im przez Napoleona I na początku wieku XIX i zdolność do ponownego chwycenia za broń po upłynięciu lat 20 od Traktatu Wersalskiego. Potrzebna jest tedy pamięć i czujność dla społeczeństwa polskiego.

Ażeby tę czujność obudzić i podtrzymać wydali dwaj pisarze prof. Janusz Pajewski i Włodzimierz Głowacki książkę pt. „Analogie rewizjonizmu niemieckiego" i przedstawili w niej dzieje walki Niemiec z Traktatem Wersalskim zakończone zbrojnym wystąpieniem Hitlera w roku 1939. Prof. Pajewski przedstawia dzieje rewizjonizmu politycznego, Głowacki — dzieje rewizjonizmu gospodarczego.

Traktat Wersalski ochrzcili Niemcy mianem „dyktatu", uważając go za narzucony sobie siłą i niemożliwy do wykonania. Spoczątku ulegli lecz rychło zaczęli traktat sabotować, gdy się spostrzegli, że między zwycięzcami powstają i pogłębiają się nieporozumienia i konflikty. Po okresie pozornego wykonywania traktatu przyszedł okres wysiłków usunięcia jego najdotkliwszych postanowień. Decydującą rolę odegrał w tym okresie minister spraw zagranicznych Stressemann, który w imię „pokoju" i „współpracy" europejskiej zdołał po układach lokarneńskich (1925) osiągnąć wycofanie wojsk okupacyjnych z Nadrenii i wpuszczenie Niemiec do Ligi Narodów. To rozwiązało ręce Niemcom i dało im mocną podstawę do poprowadzenia polityki na terenie międzynarodowym.

Ugodowa polityka Stressemanna stworzyła podstawy, na nich oparł Hitler, który doszedł do władzy w roku 1933, swe przygotowania do wojny odwetowej. Warto sobie przypomnieć, czytając książkę prof. Pajewskiego i Głowackiego kolejne etapy burzenia postanowień Traktatu Wersalskiego w dziedzinie politycznej, wojskowej, gospodarczej i finansowej. Nie dopuścili Niemcy do ukarania „winnych wywołania wojny", nie zapłacili nałożonych na nich ogromnych odszkodowań pieniężnych, pozbyli się ograniczeń w dziedzinie zbrojeń itd. Wreszcie, odbudowawszy swe siły gospodarcze, wojskowe i polityczne chwycili za broń — nie tylko po to, by odzyskać utracone terytoria, lecz by podbić narody sąsiadujące z nimi na wschodzie i na tym oprzeć późniejszą próbę zapanowania nad Europą, ba — nad całym światem.

Ponieśli klęskę, lecz nie skłoniło ich to do rezygnacji. Prof. Pajewski wskazuje na to, jak w ciągu kilku lat, które upłynęły od roku 1945, jest prowadzona w Niemczech praca nad odbudową wewnętrzną i zewnętrzną i jak metody tej pracy uderzająco przypominają metody po-wersalskie i ostrzega: „Niebezpieczeństwo niemieckie nie może być czynnikiem rozstrzygającym wyłącznie o polityce wielkich mocarstw. Ale nie może być też lekceważone czy nie doceniane. Tragiczny łańcuch — najpierw realizowanych dążeń rewizjonistycznych a więc zrzucenie wszelkich krępujących więzów i ograniczeń, następnie podporządkowanie sobie sąsiadów w myśl dawnych programów „Mitteleuropejskich", a później... później kolej na atak skierowany już bezpośrednio przeciwko wielkim mocarstwom".

„Analogie" są książką użyteczną i zasługują na to, by je czytano i rozmyślano nad nimi w Polsce. *(...ski.)*

Prasa o Pomorzu Szczecińskim

W październikowym numerze „Przeglądu Zachodniego" poświęcono sprawom Pomorza Zachodniego dwie obszerne korespondencje. W pierwszej p. A. Bukowski omawia „możliwości gospodarcze Pom. Zachodniego i postępy naukowe Szczecina" — na tle odbytej we wrześniu w Szczecinie konferencji pomorzoznawczej Instytutu Bałtyckiego. Korespondent twierdzi, że w zakresie rolnictwa i leśnictwa Pomorze Zachodnie ma wyższe możliwości aniżeli przeciętne polskie, że rybołówstwo morskie ma tu warunki szczególnie korzystne. Stwierdzając dalej „realne warunki częściowego uprzemysłowienia w oparciu o własne surowce", korespondent podkreśla szczególną rolę portu szczecińskiego „o pierwszorzędnym znaczeniu, wybiegającym poza ramy prowincjonalne czy nawet krajowe". Gdy chodzi o sprawę zaludnienia Pomorza Zachodniego, obserwuje się poważny wzrost w stosunku do r. ubiegłego: w końcu 1946 r. było Polaków 23 na 1 km², w połowie 1947-27. Założenia planu krajowego przewidują podwojenie tej ostatniej liczby w dwóch najbliższych latach.

Korespondent omawia następnie tezy referatu prof. A. Grodka z Warszawy, który dowodził, że *„Szczecin powinien mieć wyznaczony w całości życia naukowego Polski swój własny odcinek, aby mógł żyć normalnym życiem w granicach Rzeczypospolitej. Jest to potrzebne nie tylko miastu, nie tylko dla Pomorza ale dla całej Polski"*. W dyskusji nad referatem prof Grodka stwierdzono, że Szczecin powinien: *„1. Tworzyć kuźnię polskiej myśli gospodarczo-morskiej 2. koncentrować studia nad krajami sąsiadującymi, w szczególności skandynawskimi. 3. Posiadać własny uniwersytet postawiony na wysokim poziomie naukowym"*.

W drugiej korespondencji szczecińskiej „Przeglądu Zachodniego" mec. R. Łyczywek referuje przebieg Zjazdu Przemysłowego oraz Zjazdu Rzemiosła, stwierdzając następnie, że logicznym uzupełnieniem zjazdów gospodarczych jest aktywizacja życia gospodarczego w Szczecinie. Wywody swoje korespondent kończy następującym wnioskiem: *„Zapowiedź, że w najbliższym okresie Szczecin nabierze sztandarowego znaczenia w polityce gospodarczej Państwa, w szybkim czasie weszła na drogę realizacji"*.

W ostatnim numerze „Arkony" ukazały się trzy korespondencje ze Szczecina. Pierwsza — pióra p. Janusza Rychlewskiego — p. t. „Szczecin na codzień" przynosi naogół optymistyczną ocenę naszego życia. „Szczecin tegoroczny — pisze autor — zaskoczył mnie śmiałością przeobrażeń". W wielu dziedzinach życia zapanował ład „który nie jest tylko nawierzchniowy. Bo odgruzowuje się ulice raz, a dobrze, zakłada się na miejscu zwalisk zieleńce, i to zostaje, rozprowadza się linie tramwajowe na wszystkie peryferie, więc nie może być w tym uroczystościowego blichtru". Zarzuca jednak karespondent szczeciniakom, że chociaż dumni są ze swoich osiągnięć w dziedzinie kultury, nie sa skorzy do korzystania z nich: teatry, biblioteki, wystawy świecą niestety pustką! W korespondecji p. Rychlewskego znalazłoby się trochę nieścisłości. Tak np. wymieniony wśród publicystów szczecińskich Grzybowski oddawna już opuścił Szczecin, poza tym wiadomość, że „w r. 1949 port szczeciński przeładuje 5 i pół miliona ton ryby" brzmi fantastycznie — zapewne chodzi o węgiel.

O zagadnieniach kulturalnych Szczecina pisze dobrze znany naszym Czytelnikom W. Lachnitt.

W dwóch kolejnych numerach „Tygodnika Powszechnego" zamieszczono dwie korespondencje ze Szczecina. Pierwsza poświęcona jest sprawie odbudowy kościołów. W drugiej omówiono katastrofalny brak księży na Ziemiach Odzyskanych, a szczególniej na Pomorzu Zachodnim. Pismo apeluje, by księża z Polski Centralnej osiedlali się na Ziemiach Odzyskanych.

Również prasa codzienna poświęca Szczecinowi coraz wiecej uwagi. Pomorze Zachodnie przestało być wreszcie krajem groteskowej „pionierskiej" egzotyki — ostatnie zjazdy zbliżyły je do Polski, a wielkie tempo życia gospodarczego wymaga coraz baczniejszej uwagi. W zainteresowaniu sprawami Szczecina przoduje Głos Ludu" i „Robotnik", również „Rzeczypospolita" zamieszcza szereg sprawozdań i notatek o życiu gospodarczym Pomorza Zachodniego. Wymienić specjalnie należy interesujące reportarze A. Perłowskiego z cukrowni w Gumieńcach pod Szczecinem („Głos Ludu" z dn. 26 X) oraz K. Turaja z huty „Szczecin" w Stołczynie („Robotnik" z 20 X.) W obu reportażach autorzy nie zadowolili się powierzchownymi obserwacjami, wnikając bardzo dokładnie w gospodarkę fabryczną i życie robotników. *(J)*

JÓZEF MODRZEJEWSKI

Polska flota handlowa

STRATY - ZYSKI
PERSPEKTYWY

Akcja przekazywania statków poniemieckich tytułem odszkodowania za straty polskie poniesione w czasie drugiej wojny światowej na morzach została zakończona. Tak się przy tym złożyło, że pierwsze jednostki (holowniki „Bawoł" i „Żubr") zostały przejęte w Szczecinie, a ostatnia — statek prom kolejowy „Waza" również został skierowany do ujścia Odry na miejsce, skąd rozpocznie swoje regularne rejsy z pociągami linii Sztokholm—Świnoujście —Warszawa—Praga.

W ten sposób polska marynarka handlowa doczekała się zasłużonego uzupełnienia w zakresie tonażu, który nabiera coraz ważniejszej roli w obsłudze starych i nowych portów w obrębie pięćsetkilometrowej linii wybrzeża.

Zanim przejdziemy do przeglądu nowo uzyskanych statków handlowych podajemy kilka zasadniczych danych, dotyczących udziału zarówno polskiej, jak niemieckiej floty handlowej w ruchu przedwojennym na Bałtyku i w czasie działań wojennych. Obserwujemy bowiem bardzo ciekawe przemiany, których kolejnym ogniwem jest wspomniana akcja przejęcia dwudziestu statków niemieckich.

Przed wybuchem drugiej wojny światowej Niemcy zajmowały piąte miejsce wśród państw morskich, jeżeli chodzi o ilość i tonaż posiadanych jednostek (2456 obiektów pływających o czterech i pół miliona ton brutto łącznej pojemności). Posiadali więc Niemcy wyraźną hegemonię na Bałtyku. W przeciwieństwie do tego Polska po kilkunastu latach wysiłków nie mogła zmienić swego ostatniego miejsca na lepsze wśród marynarek handlowych rejonu bałtyckiego i jej bandera mogła wziąć zaledwie dziesięcioprocentowy udział we własnym handlu morskim.

POLSKA PRZEZORNOŚĆ

Wobec zbliżania się wypadków wojennych statki polskie otrzymały polecenie opuszczenia akwenu bałtyckiego, aby uniknąć zniszczenia przez przeważające siły hitlerowskie. Według danych „Economist" trzydzieści jeden statków (razem 90 tysięcy ton brutto) przedarło się na Zachód, tak, że tylko 3750 ton pozostałego tonażu padło ofiarą działań.

Ta przezorność naprawdę wyjątkowa w polskim planie wojennym, umożliwiła naszym jednostkom wziąć udział w wielkiej akcji zaopatrywania frontów sprzymierzonych i przyczyniła się do cennego wkładu w ogólne dzieło zwycięstwa.

Natomiast bardzo zwykle przewidujący Niemcy nie zdołali zabezpieczyć się przed stratami. Jeden ze współpracowników wydawnictwa morskiego „Nauticus" (1942 rocznik) stwierdza, że znaczna część floty niemieckiej znalazła się poza obrębem ochrony ze strony własnych sił morskich po wybuchu zbrojnego konfliktu. Przez blokadę brytyjską „prześlizgnęło się" jedynie dziewiętnaście dużych statków (razem 94.851 ton brutto), a dwa razy tyle padło ofiarą brytyjskich okrętów wojennych. Pozostałe statki niemieckie schroniły się w portach włoskich, japońskich, hiszpańskich i amerykańskich.

Dla pokrycia strat spowodowanych brakiem przezorności Niemcy podjęli budowę szeregu nowych jednostek, zarekwirowali część flot handlowych państw okupowanych i przystąpili do podnoszenia wraków zatopionych w obsadzonych portach i koło wybrzeży.

KLĘSKA NIEMIECKIEJ MARYNARKI

Bilans końcowy jest jednak dla marynarki niemieckiej katastrofalny. Prawie trzy i pół miliona ton brutto zostało z a t o p i o n y c h, a pozostałe milion dwieście tysięcy przeznaczyły zwycięskie mocarstwa do rozdziału między wszystkich poszkodowanych aliantów. Uzgodniono wtedy, że Polska otrzyma 15 proc. tonażu przekazanego Związkowi Radzieckiemu, a więc około 60.000 ton brutto. Nie mniej przykre były dla Niemców postanowienia na przyszłość. Postanowiono pozwolić im na posiadanie pewnej ilości statków mniejszego tonażu o łącznej pojemności dwieście tysięcy ton maksimum. Odebrano im największe stocznie jak „Blohm i Voss" w Hamburgu oraz „Germania" w Kilonii, które zostały albo zdemontowane, albo wysadzone w powietrze.

STRATY I ZYSKI POLSKI

Polska flota handlowa utraciła w działaniach wojennych na wszystkich morzach świata czternaście większych statków o łącznej pojemności pięćdziesięciu tysięcy ton. Ilościowo też przyznane odszkodowanie pokrywało ową wyrwę, natomiast jakościowo odbiegało od wartości strat. Razem z nabytymi w czasie wojny statkami i po skreśleniu wysłużonych transatlantyków „Kościuszko" i „Pułaski" znaleźliśmy się w posiadaniu, w momencie poprzedzającym przekazywanie jednostek poniemieckich, razem dwudziestu siedmiu statków (107.000 ton). Obecnie po zakończeniu przejmowania przyznanych nam obiektów mamy ich o dwadzieścia więcej. Proporcjonalnie do stanu posiadania wzrost jest bardzo znaczny, w stosunku jednak do potrzeb nowego rozszerzonego handlu morskiego jeszcze bardzo skromny, a w porównaniu do przyznanego Niemcom maksimum zaledwie wyrównuje z pomocą dalszych nabytków w Anglii i USA.

Otrzymaliśmy przede wszystkim statki towarowe i to dwa duże parowce „Kościuszko" i „Pułaski" dla obsługi oceanicznych linii regularnych, siedem małych parowców: „Olsztyn", „Opole", „Kutno", „Kalisz", „Kołobrzeg", „Kolno" i niewykończony kadłub „Oliwy", oraz dwa nowoczesne motorowce „Generał Walter" i „Waryński". Z pośród jednostek pasażerskich zyskaliśmy jeden mniejszych rozmiarów s/s „Jagiełło" i dwa przybrzeżne: „Beniowski" i „Grażyna". Wreszcie z pełnomorskich statków specjalnych przejęliśmy jeden tankowiec (m/s „Karpaty") i wymieniony na wstępie prom kolejowy s/s „Waza", a z pomocniczych do użytku portowego trzy holowniki: „Cyklop", „Żubr" i „Bawoł" oraz lichtugę — statek pozbawiony maszyn napędowych. Liczba przekazanych jednostek pełnomorskich pomnaża nasz stan dotychczasowy o przeszło 60 proc., co umożliwia otwarcie nowych linii żeglugowych. To jest fakt niezmiernie ważny. Dalej, nasza flota handlowa staje w posiadaniu szeregu nowych typów statków, co zapoczątkowuje nowe rodzaje transportu morskiego jak n. p. przewóz produktów naftowych, pociągów kolejowych ze Szwecji do rejonu ujścia Odry, urządzanie masowych wycieczek morskich na krótsze odległości dla zbliżenia społeczeństwa do morza (s/s „Beniowski").

Natomiast nie zostaliśmy odszkodowani w zakresie większych statków pasażerskich, z których dwa nowoczesne straciliśmy w okresie wojny („Piłsudski" i „Chrobry"), a dwa stare musieliśmy wycofać z powodu zużycia. Dlatego trudno nam przyjdzie organizować na miejsce zlikwidowanych niemieckich linii transatlantyckich swoje własne i konkurować ze Szwecją, która wybudowała właśnie piękny transatlantyk „Stockholm" o pojemności 11.000 ton brutto, który będzie zabierał 60 pasażerów I klasy i 364 pasażerów II klasy, a który jest zaczątkiem dalszych wysiłków szwedzkich na polu zmonopolizowania żeglugi pasażerskiej z Bałtyku.

Obserwujemy jednak nowe linie wytyczne w zakresie wykorzystania floty handlowej, które zmierzają przede wszystkim do rozwoju żeglugi towarowej, bezsprzecznie daleko rentowniejszej. Parowiec „Jagiełło", cztero-pokładowa, nowoczesna jednostka o dość dużej szybkości (16 węzłów) ma w każdym razie duże szanse.

WIELKIE PERSPEKTYWY

Nasz powojenny handel morski ma stałą tendencję rozwojową i posiada dalsze wspaniałe perspektywy w tym względzie, szczególnie jeśli chodzi o eksport węgla. Przeładunki odbywają się już nie w dwuch portach delty Wisły, ale w szeregu mniejszych i większych portach Pomorza Zachodniego. Narazie znów udział najważniejszy w przewozach biorą bandery skandynawskie, a narodowa jeszcze znajduje się na dalszym miejscu. Nowe nabytki uzupełniają połowę pewnego minimum potrzebnego tonażu. Z drugiej strony warto zauważyć, że na przeszkodzie do zbyt nagłego rozwoju floty handlowej leży skromny stan naszego personelu morskiego. Dlatego przeprowadzamy masowe szkolenie młodzieży w P. C. W. M. i rozbudowę Szkoły Morskiej, której oddziały zostały rozdzielone między Gdynię i Szczecin.

Musimy mieć oczy otwarte bez przerwy na naszych sąsiadów morskich, którzy w swojej pracy morskiej dają dużo wskazówek i bodźców. Szwecja np. zdołała już wyrównać swoje straty wojenne wynoszące 600 tysięcy ton, a Dania niemal podwoiła swój mocno uszczuplony stan powojenny. Najwięcej baczności trzeba zwrócić na Niemcy. Po wielkich wysiłkach w zakresie odszkodowań, po zakupach z demobilu amerykańskiego, po zamówieniu statków w stoczniach brytyjskich będziemy mieli właśnie tyle co zredukowana marynarka niemiecka t. zn. dwieście tysięcy ton. Pojawiają się zaś ciągle pogłoski o projektowanym odstąpieniu przez USA Niemcom trzech czwartych miliona ton dla przyśpieszenia odbudowy stref zachodnich. Musimy więc stale uważać, by taki niespodziewany zwrot nie zmienił sytuacji żeglugowej na Bałtyku i nie stał się kamieniem węgielnym do odbudowy niemieckiej hegemonii na morzu.

Na zakończenie trzeba stwierdzić, że wielka próba wojenna podniosła prestiż polskiej marynarki na całym świecie i ukazała wielkie zdolności w zakresie żeglugi w naszym narodzie. Dlatego też stając w ujściu Odry i przejmując wspaniałe tradycje morskie Pomorzan i Ranów możemy być spokojni, że zostaną one wznowione stając się podwaliną reslawizacji Bałtyku.

Fragment portu szczecińskiego

Upaństwowienie polskiej żeglugi na Odrze

Powstałe w ubiegłym roku przedsiębiorstwo „Polska Żegluga na Odrze" zorganizowane zostało na zasadach spółki z ogr. odp. Udziałowcami spółki są samorządy Szczecina, Poznania i Wrocławia, jak również wielki przemysł kluczowy węglowy, hutniczy, cementowy i naftowy. Z dniem 1 stycznia 1948 r. Polska Żegluga na Odrze stanie się przedsiębiorstwem państwowym, opartym na specjalnym statucie.

Cel P. Ż. O. — to eksploatacja przejętego taboru, który w roku ubiegłym składał się zaledwie z 35 jednostek łącznie z holownikami. Poza tym zadaniem P. Ż. O jest rozbudowa stoczni oraz wydobywanie z dna Odry taboru. Obecnie P. Ż. O. rozporządza już 130 jednostkami, z tego holowników o łącznej mocy 7.000 KM oraz barek o pojemności ogółem 52.000 ton. Odremontowano w międzyczasie szereg stoczni, z których 5 jest już czynnych.

P. Ż. O. współpracuje z Czechosłowacką „Spółką Oderską", która w myśl umowy handlowej polsko - czechosłowackiej prowadzić będzie tranzyt czeskich towarów do czeskiej strefy wolnocłowej w Szczecinie.

O właściwą organizację życia kulturalnego

Czekamy na wnioski z dwóch lat doświadczeń

(Artykuł dyskusyjny)

Zagadnienia kulturalne Szczecina i Pomorza Zachodniego kształtowały się — i ciągle jeszcze kształtują — w ścisłej zależności nie tylko od czynników ekonomicznych, ale przede wszystkim pod wpływem szczególnej atmosfery, panującej w tej części Ziem Zachodnich. Wydaje mi się, że równie intensywnego i pieczołowitego podkreślania pionierskiej postawy pierwszych, a potem i następnych fal przybyszów nie spotkamy nigdzie indziej. Dziś jeszcze do rzadkich wyjątków należy przemówienie, akademia, artykuł, nie upstrzone gęsto rodzynkami takich zwrotów jak „bastion" „rubieże", „kucie zrębów". Pod kątem widzenia niemal posłannictwa dziejowego — inna rzecz, że nieraz pokrywającego bardzo a bardzo doczesne intencje — każde osiągnięcie zwykło się oceniać jako epokowe, co najmniej przełomowe, a zawsze historyczne. Na usprawiedliwienie takiej właśnie postawy sądów naszych można by przytoczyć brak odpowiedniej do właściwej oceny zjawisk perspektywy. Stan ten jednak trwa już dostatecznie niepokojąco długo, by zwrócić nań uwagę i zastanowić się, czy czasem nie pora już na bardziej chłodne, bardziej krytyczne, mniej na zachwytach a więcej na analizie oparte ustosunkowanie się do naszych własnych dotychczasowych „osiągnięć" w dziedzinie kulturalnej i do istotnych potrzeb tej dziedziny.

CO „MAMY"

Niejednokrotnie już wyliczano razem i pojedyńczo poszczególne zdobycze Szczecina i Pomorza, przy sposobności tych mniej lub więcej gruntownych rachunków sumienia nie omieszkając zapalić trociczkę kadzidła, a raczej przysłowiowy ogarek, co to i Panu Bogu i diabłu... Mamy tedy i teatry i plastykę i muzykę i książki, wystawy, kluby itd. itp. Ale nie trzeba szczególniejszego wysiłku, by dostrzec odwrotną stronę medalu. Mamy więc cztery teatry — a jakże! — ale niczego nie zrobiono, by choć jeden z nich był teatrem z prawdziwego zdarzenia, nie reproduktorem literatury scenicznej ale siedliskiem sztuki teatralnej. Żaden z czterech teatrów Szczecina, nie mówiąc już o teatrach prowincjonalnych, nie może pretendować do roli jaką spełnia np. teatr Iwo Galla. Mamy ich cztery, ale dotąd „czynniki miarodajne" nie mogą zdecydować się na zastosowanie odpowiedniej względem teatrów polityki podatkowej, jaką bez wahania zastosowała n. p. Jelenia Góra. Mieliśmy jeden teatr bez subwencji, bez kostiumów, bez repertuaru i bez publiczności — w zapale pionierskim zapragnęliśmy mieć drugi. Naturalnym biegiem „konkurencji" powstał trzeci a czwarty nie daje za wygraną i kiedy pierwszy daje przyzwoite przynajmniej spektakle, drugi walczy z trudnościami, trzeci reprezentuje czystą już amatorszczyznę, ten czwarty pragnie pobić trzy pierwsze dodaniem do amatorszczyzny... „Balladyny"!

Plastycy — są! A jakże. Cóż kiedy nie ma kto kupować obrazów, nie ma nikogo ktoby wytrząsnął bodaj skromny tysiączek na jaką - taką nagrodę. Nie chcę tu wspominać o innych wydarzeniach, których przyczyny leżą zarówno po stronie producenta jak konsumenta szczecińskich sztuk plastycznych. A muzyka? Jedyną orkiestrę symfoniczną w Szczecinie zlikwidowano, choć tak zasłużyła się wielokrotnymi bezinteresownymi występami na najróżniejszych „bastionowych" uroczystościach, a teraz jeździ się, kołacze, stara, pisze memoriały wykazując niezbitą konieczność powstania Filharmonii. Po cóż więc było likwidować?

A czy trzeba podawać kompromitujące cyfry frekwencji publiczności na ostatniej wystawie książki? A może historie teatru słupskiego? A może działalności Towarzystwa Teatru i Muzyki Ludowej? Nie trzeba. Nie mam wcale zamiaru dyskredytować w czambuł wszystkiego i wszystkich. Tym bardziej, że *niewątpliwie* we wszystkich tych sprawach i zagadnieniach ludzie dobrej woli utopili wiele sił, w najlepszych intencjach służenia sprawie upowszechnienia kultury. Jakaż jest tedy przyczyna faktu, że rezultaty nie stoją w żadnej proporcji z wkładem wysiłku i realnymi potrzebami?

CZEGO NAM BRAK

Brak organizacji. We wszystkich dotychczasowych wysiłkach na polu kulturalnym głównym motorem działania była prywatna inicjatywa, czasem ambicja jeszcze gorzej jeśli po prostu chęć wykorzystania koniunktury. Najwyższy czas, by stan ten uległ radykalnej zmianie. Pierwszy krok w kierunku poprawy widzę w ukonstytuowaniu się Rady Kultury przy OKZZ, skupiającej wielotysięczne rzesze konsumentów dóbr kulturalnych. Ale drzemią jeszcze te siły, których zadaniem jest zaktywizowanie mas konsumentów w świadomych odbiorców dóbr kulturalnych. W dziedzinie oświaty krzyżują się wpływy, cele i kompetencje TURu i Kuratorium, w dziedzinie sztuki merkantylizm artystów z ciasnotą poglądów i skąpstwem opiekunów, w zakresie — że tak powiem — geografii kulturalnej uprzywilejowanie Szczecina dominuje nad zaniedbaniem prowincji pomorskiej. Deliberowanie na temat czy „osadnictwo kulturalne" stworzy „atmosferę kulturalną", czy też należy czekać cierpliwie aż w jakiś — bliżej nie sprecyzowany sposób — wytworzy się owa atmosfera i przynęci talenty wzajem zagryzające się w Warszawie i Krakowie czy Łodzi — wydaje mi się równie bezpłodne jak narkotyzowanie się wizjami Szczecina — miasta uniwersyteckiego wówczas, gdy równocześnie z nikąd nie widać wykładowców — z prawdziwego zdarzenia — przyszłych wyższych uczelni.

Sprawy kulturalne tak samo wymagają planu organizacyjnego, jak port czy przemysł, wymagają jednolitego kierownictwa, wymagają skupienia w jednej nadrzędnej organizacji całego ładunku zarówno dobrej woli i zapału jak i fachowych wiadomości i doświadczenia jednostek. Tak skupiony potencjał zdoła z pewnością nie tylko według hierarchii potrzeb uruchomić i uaktywnić życie kulturalne Szczecina i Pomorza Zachodniego, ale i przezwyciężyć liczne jeszcze trudności w materiale ludzkim, lokalowe jak i finansowe. Czy to będzie Rada Kultury przy OKZZ, czy — wzorem innych województw — Wojewódzka Rada Kultury, czy ośrodek dyspozycyjny w Wojewódzkim Wydziale Kultury i Sztuki — można dyskutować. W każdym razie ośrodek taki musi powstać i to powstać jak najszybciej. Czas wyjść z oparów samochwalstwa i kulturalnego narcyzmu, sporów i intryg, zacofania i niekompetencji. Dwa lata doświadczeń i błędów to dosyć. Zagadnienie właściwej organizacji życia kulturalnego stoi na progu. Czeka już dostatecznie długo i puka coraz głośniej i niecierpliwiej!.

W. LACHNITT

Biblioteka Instytutu Bałtyckiego

Oddział szczeciński Instytutu Bałtyckiego zamierza zgromadzić w swej bibliotece w Szczecinie ponad 15.000 egzemplarzy książek i wydawnictw, poświęconych zagadnieniom Pomorza i krajów Bałtyckich. Realizacja tego projektu przyczyniłaby się niewątpliwie bardzo wydatnie do upowszechnienia wśród społeczeństwa podstawowych zagadnień związanych z naszą gospodarką i kulturą. Chodzi obecnie o odpowiednie pomieszczenie dla biblioteki. Spodziewać się należy, że Władze Miejskie uczynią wszystko, co tylko możliwe, by ułatwić Instytutowi Bałtyckiemu założenie w Szczecinie tak ważnej placówki.

STANISŁAW TELEGA

Bogusław X

(Obrazek historyczny w III-ch odsłonach dla świetlic i teatrzyków amatorskich)

Osoby: Bogusław X
Ksiądz Długosz
Wyszak — rybak szczeciński
Wyszakowa — jego żona
Rosengold — kupiec szczeciński
Kościelecki — poseł królewski
Trefniś księcia Bogusława.
Poseł z Wilna

Odsłona I.

Rok 1417 w Krakowie. Komnata księdza Długosza. Okno wychodzi na Wawel. Prosty stół na środku. Szafy pełne ksiąg i pergaminów. Dwie ławy i dwa krzesła. Na jednym krześle oparłszy się rękoma o stół śpi młodzieniec lat 19, książę Bogusław. Późna godzina wieczorem. Na scenie prawie ciemno. Słychać hejnał wieczorny. Wchodzi ksiądz Długosz z odźwiernym Ojcem Kleofasem.. Długosz (starzec) trzyma pod pachą wielką księgę.

Długosz: Uff, uff! Zmęczyłem się srodze, ojcze Kleofasie, dźwigając te księgi. Uff! Ale bo też okrutny kawał drogi z Bielan do mojej pustelni, a ulice niezbyt oświetlone. Ciemno tu. Zapal no, ojcze Kleofasie, kaganek i weź te księgi. Hej! A tu kto w mej komnacie?

Bogusław: (zrywając się z krzesła): To jja, jja... Wasza Miłość... Bogusław!...

Długosz: Bogusław?! Tutaj? O tej porze? Uff! Poczekaj no, młodzieńcze, niech odsapnę i usiądę. Pośpiesz się ojcze Kleofasie z tym kagańcem. A tyś jak się dostał tutaj bez wiedzy ojca Kleofasa?

Bogusław: Wybaczcie, Wasza Miłość i wy, ojcze Kleofasie, ale sprowadziły mnie tutaj ważne okoliczności... Przyszedłszy nie zastałem nikogo. Czekałem przeto i czekałem, później usiadłem i znużony usnąłem... Wasza Miłość, wybaczy mi, bo jak powiedziałem, ważne okoliczności...

Długosz: Ważne okoliczności?! Zaraz o tym pogawędzimy. (Kleofas zapala kaganiec). O, jest już światło. Możesz sobie iść, kochany Kleofasie — my tu z Bogusławem zostaniemy...

(Kleofas odchodzi)

Długosz: Niechże tylko uporządkuję te rękopisma i pergamina, którem z takim trudem dziś wynalazł... he, he! Śmieją się żaczki krakowskie ze starego kanonika, że biega po całym Krakowie ze stosami rękopismów i podartych ksiąg, a nie wiedzą, smyki, że stary Jan Długosz młody jest właśnie przez te foliały i pergamina. (Siada na krześle) — Ale cóż ty, mój Bogusławie, dziś taki smutny? No cóż? Czemu pochylasz głowę? Cóż się stało? Aha, zbroiłeś coś i wstyd ci się przyznać... Cały dzień mnie nie było na Wawelu, to naturalnie coś z Olbrachtem i Aleksandrem zbroiliście... już ja was znam, smyki! I teraz chcesz żebym się za ciebie do króla Jegomości wstawił... A nasz Miłościwy Pan, Kazimierz srogi władca! Co to? (Wstaje z krzesła i podchodzi do Bogusława) — Łzy się waćpanowi w oczach kręcą. Oj, niedobrze, niedobrze! Nabroiłeś, basałyku i do starego bakałarza w te pędy...

Bogusław: Księże kanoniku... ja... ja... odjeżdżam jutro!

Długosz: Co powiadasz, Odjeżdżasz?! A gdzie to, jeślić wiedzieć wolno?

Bogusław: Do Szczecina, a potem do Słupska... Dostałem wiadomość smutną... Rodzic mój, książę Eryk zmarł i matka wzywa mnie do powrotu!

Długosz: (żegna się) W Imię Ojca i Syna! Kiedyż dostałeś tą wiadomość?

Bogusław: Dzisiaj rano posłaniec ze Szczecina przyjechał z pismem od pani matki... Mam polecenie natychmiast wyruszyć...

Długosz: Na miły Bóg!!.. Ach, mój drogi, biedny Bogusławie (całuje Bogusława w czoło) — Ha! Trudno przeciwiać się wyrokom boskim... Wierzaj mi jednakże, że mię ta wiadomość równie boleśnie obeszła jako ciebie... Cóż robić, wola boska!... Dobrze jednakowoż, żeś właśnie do mnie przyszedł... tyle spraw chciałem ci oznajmić... No, a Król Jegomość i królewicze wiedzą już o wszystkim?

Bogusław: Posłaniec udał się najpierw do Króla Kazimierza... długo tam przebywał... potem wezwano mnie... potem Najjaśniejszy Pan o wszystkim mi oznajmił i podał rozkaz pani matki ...wielce był dla mnie łaskaw, Król Kazimierz... daruje Wasza Miłość, ale nie pomnę, co potem się działo... wyszedłem i błąkałem się długo nad brzegami Wisły do późnego wieczora...

Długosz: Biedny Bogusławie!...

Bogusław: Nie żałujcie mnie, Wasza Miłość! Nie jestem już dzieckiem! Wiem, co mnie czeka

Likwidacja kulturalnego pustkowia

W ostatnim numerze miesięcznika „Arkona" Eugeniusz Paukszta w artykule p. t. „Drugi etap ofensywy" omawia sprawy kulturalne na Ziemiach Odzyskanych. Stwierdzając, że przed dwoma laty ziemie te stanowiły jeszcze „kulturalne pustkowie" autor podejmuje próbę zreasumowania wyników naszej pracy na Zachodzie. „W dziedzinie oświaty, w zaspakajaniu wiedzy osiągnęliśmy bodaj największy sukces w całokształcie pracy kulturalnej na Ziemiach Odzyskanych.

„Inaczej niestety — stwierdza dalej E. Paukszta — przedstawia się sprawa coraz bardziej wzrastającego na terenach przyodrzańskich głodu dobrej literatury, malarstwa, rzeźby, w mniej powszechnym może stopniu muzyki i prawdziwego teatru. Na tym odcinku nie jest dobrze, zwłaszcza, że społeczność Nadodrza w sposób wprost neoficki łaknie literatury i sztuki nie tylko o charakterze ogólnopolskim, ale właśnie raczej zachodnim. Pragnie tematyki Wielkiego Śląska, Mazur, Pomorza czy Ziemi Lubuskiej".

Autor widzi główną przyczynę zła w fakcie, że pisarzom na Ziemiach Odzyskanych nie stworzono takich warunków pracy, któreby ich zachęciły do osiedlenia się tu na stałe. Trzeba temu zaradzić: „Prosta racja stanu kultury polskiej wymaga nie pojedyńczych wysiłków jednostek na nowej niwie, ale masowej krucjaty ludzi sztuki na Ziemie Zachodnie".

Wyższe Uczelnie w Szczecinie

Ponad 2000 studentów Akademii Handlowej, 800 Wyższej Szkoły Inżynierii

Nie było chyba jeszcze takiego miasta na świecie, które by do spraw swoich studentów nie odnosiło się z serdeczną życzliwością. Gra tu niewątpliwie pewną rolę snobizm — przyjemniej jest mieszkać w mieście „uniwersyteckim". Ale też studenci wszystkich krajów nadają środowisku, w którym przebywają, swoiste piętno: rozmachu, nadziei, młodości. Dziś przybywa jeszcze czynnik nowy naszych czasów: młodzież wyższych uczelni rekrutuje się w ogromnej większości ze środowiska dawniej społecznie upośledzonego, z pośród robotników i chłopów. Stąd stosunek nasz wzajemny jest bliższy i serdeczniejszy — nie widzimy już korporanckich gogusiów, dla których studia były raczej pretekstem do noszenia bajecznie kolorowych czapeczek.

Szczecin posiada już dwie wyższe uczelnie: Akademię Handlową, jako filię A. H. w Poznaniu, oraz samodzielną Wyższą Szkołę Inżynierii. Dzięki uprzejmości Dyrektorów tych uczelni oraz inicjatywie Tow. Przyjaciół Szkół Wyższych zapoznaliśmy się z życiem ośrodków naukowych, tak ważnych dla przyszłości naszego miasta.

AKADEMIA HANDLOWA

Akademia Handlowa w Szczecinie powstała w listopadzie 1946 r. Początkowo były obawy, że napływ kandydatów do tej uczelni nie będzie wystarczający. Rzeczywistość jednak przekroczyła wszelkie oczekiwania — zgłosiło się ponad 2000 studentów. Znaczna ich część zresztą w ciągu roku studiów „odpadła" — tak że w końcu roku akademickiego 1946/47 na A. H. liczba studentów zmalała do 1018, z których około 800 przechodzi na II kurs. Nowych zgłoszeń na rok akad. 1947/48 jest już ponad 1300, tak że ogółem liczba studentów przekroczy znacznie 2000.

Kurs na A. H. jest trzyletni, na pierwszych dwóch latach studia mają charakter ogólny, na trzecim następuje specjalizacja w kierunkach: ogólno - handlowym, handlu zagranicznego i społeczno - administracyjnym. Na wszystkich trzech kursach silny nacisk kładzie się na sprawy morskie.

W pierwszym okresie znaczna większość sił naukowych dojeżdżała do Szczecina z Poznania. Obecnie już szereg profesorów i znaczna większość pomocniczych sił naukowych ustabilizowała się w Szczecinie. Zgromadzono w ciągu roku sporą bibliotekę naukową.

Zwiedzamy aulę, sale wykładowe, pracownie. Jakaż różnica w porównaniu ze stanem z przed roku, kiedy to studenci przychodzili do gruntownie „oszabrowanych", częściowo nie oszklonych sal — z „własnymi" krzesłami, zdobywanymi własnym przemysłem. Dziś w przestronnych, ogrzanych salach panuje już nastrój ładu i naukowego skupienia.

NA W. S. INŻ.

Wyższa Szkoła Inżynierii jest uczelnią o 3 miesiące młodszą od A. H. — wykłady rozpoczęły się tu w połowie lutego 1947 r. Znaczną część zasługi w zorganizowaniu tej uczelni przypisać należy samym studentom, którzy z prawdziwie młodzieńczą werwą sforsowali wszelkie przeszkody i opory. Studia — wobec spóźnionego terminu rozpoczęcia wykładów — trwały bez przerwy wakacyjnej. Obecnie jesteśmy w okresie egzaminów. Prawdopodobnie z pośród około 400 słuchaczy I roku niewiele ponad 50% przejdzie na kurs II. Nowe zapisy i egzaminy już się rozpoczęły, napływ zgłoszeń jest kilkakrotnie większy aniżeli liczba miejsc. Przewiduje się, że na I kursie studiować będzie ok. 600 słuchaczy — ogółem więc na obu kursach liczba studentów nie przekroczy 800.

Kurs jest 4-letni, a więc skrócony w stosunku do Politechniki, gdzie studia trwają teoretycznie 5 lat, praktycznie zaś 6—7. Wobec skróconego kursu absolwenci otrzymują tytuł inżyniera bez dodatku „magister" co daje zresztą praktycznie identyczne uprawnienia. W stosunku do Politechniki skrócono nieco teorię, natomiast główny nacisk położono na przygotowanie praktyczne, ze specjalnym podkreśleniem spraw morskich.

W krótkim okresie istnienia uczelni zdołano już — po przezwyciężeniu olbrzymich trudności — oddać do dyspozycji studentów nieźle zaopatrzone laboratoria: fizyczne, elektrotechniczne, chemiczne i zakład budownictwa. Organizuje się niezmiernie ważny dla uczelni zakład badań wytrzymałości materiałów.

JAK MIESZKAJĄ STUDENCI

Zwiedzamy mieszkania studentów. W domu akademickim A. H „zorganizowano" meble nieco wcześniej, braki nie rzucają się tak w oczy. Pokoje są 2 lub 3-osobowe, widne, dość przestronne. U studentów uderza „spartańska" prostota wnętrza, u studentek znać już pewną staranność, by przyozdobić pokój — jak, to już tajemnica wiecznej kobiecości.

W domu Wyższej Szkoły Inżynierii jest znacznie gorzej. W niektórych pokojach brak w ogóle wszelkiego sprzętu, ogromna większość śpi na siennikach, ułożonych wprost na podłodze, brak krzeseł i stołów. Jest to właściwie tylko miejsce do spania, trudno sobie wyobrazić, jak można się tu uczyć.

TRZEBA IM POMÓC!

16 listopada rozpoczyna się „Tydzień Akademika". W tygodniu tym we wszystkich miastach posiadających wyższe uczelnie, społeczeństwo pomaga swoim studentom. Gdyby z każdego mieszkania w Szczecinie wybrać jakiś sprzęt zbędny, ale nadający się do użytku, wystarczyłoby tego napewno do zaopatrzenia domów akademickich.

Przy zbiórce ulicznej nie odwracajmy się od kwestujących — że to znowu „nie dają spokoju". Potraktujmy ich tak, jak na to zasługują studenci — i jak przystoi mieszkańcom miasta uniwersyteckiego. (J)

—o—

Otwarcie Szkoły Morskiej w Szczecinie

Dnia 5 listopada b. roku odbyło się w Szczecinie uroczyste otwarcie Państwowej Szkoły Morskiej. W najbliższym numerze naszego pisma zamieścimy dłuższy artykuł, poświęcony temu doniosłemu dla życia naszego miasta wydarzeniu.

---

i jakie jest moje przeznaczenie. Przedumałem dziś dużo godzin nad Wisłą. Płakałem gorzko, ale z tym płaczem odeszło wszystko, co było dziecięce i słabe we mnie. Wiem, że czasem żal okrutny ściśnie mi serce, iż nie zobaczę już kochanej Wisły, królewiczów, a przede wszystkim ciebie, mój Mistrzu!

Długosz: No, no mój chłopcze! Ale zuch z ciebie, Bogusławie... Bogu wszystko porucz i głowa do góry!... Ale ponoć to nie ty się mazgaisz, tylko ja, stary... o głupie łzy (ociera łzy)... zebrało się staremu bakałarzowi na płacz, patrzcie no się! ...ale nie czas na mazgajstwo, nie czas... (Długosz chodzi po komnacie ciężkimi krokami, chwilami przystaje i ciężko wzdycha).

Długosz: Widzisz, mój Bogusławie... przez długie lata wychowywałem, stary bakaralus, was wszystkich... królewiczów i ciebie... Pokochałem ciebie, jak i ich jednakim sercem i poświęciłem wam całe moje doświadczenie i naukę, jaką mi Bóg pozwolił nabyć... Zawsze jednakże większą miłością i troską darzyłem ciebie aniżeli ich, choć tego nie postrzegałeś ani ty ani oni...

Bogusław: Wielce mnie to cieszy, Wasza Miłość. (całuje Długosza w ramię)

Długosz: Dziś mogę ci to powiedzieć otwarcie, dziś właśnie... Albowiem, widzisz, oni są szczęśliwymi synami najpotężniejszego dziś prawie władcy w Europie, miłościwie nam panującego Króla Kazimierza Jagiellończyka... Czeka ich zatem wielka, choć trudna przyszłość... Bóg jednak oszczędzi im wiele z tych przeciwności i trudów, których tobie nie będzie dane uniknąć.

Bogusław: Wiem o tym, Wasza Miłość... ale nie byłbym godnym Was uczniem, gdybym się tych przeciwności lękał...

Długosz: Zuch z ciebie, mój chłopcze, wiem o tym. Przeto mówię z tobą, jak z mężem dorosłym...

Bogusław: Wielce mi pochlebia opinia Waszej Miłości...

Długosz: Widzisz, kochany Bogusławie, stary jestem, zgrzybiały, lata całe strawiłem nad księgami i szpargałami, aby móc kochanej i zacnej jako żadna inna na świecie, ojczyźnie, zostawić pamiątkę najmilszą sercu memu... ot, tę, tam widzisz, księgę... to owoc całego mojego życia, owe grube, pozłacane tomisko... To „Kronika" naszego sławnego królestwa od początku jego wywiedziona, aż do dni niedawnych doprowadzona... Przeto wierz mi, że nie zmyślenie starego bakałarza, ale owoc to trudów i doświadczeń starca, stojącego nad grobem, który dziś chce ci, powierzyć prawdę swego życia... Siadaj chłopcze, siadaj...

Bogusław: Słucham Mistrzu, jako zawsze... po to też przyszedłem, aby przed odjazdem do Szczecina rad Waszych po raz ostatni posłuchać (Siada)

Długosz: Opowiadałem ci nieraz, mój Bogusławie, iż rodzic mój pod Grunwaldem walczył... To jest wielkie słowo: Grunwald! Ilekroć słyszę je, ogarnia mnie wzruszenie... Miecz polski rozciął tam tysiąc lat historii, tysiąc lat wielkiego zmagania z najokrutniejszym plemieniem na świecie... A jednak Grunwald trwa jeszcze! Grunwald nie jest skończony! Nie dokończono tego wiekopomnego dzieła i zmarnowano jego owoce... Podjął je nasz wielki a miłościwie nam panujący Kazimierz Jagiellończyk, prowadząc niedawno wojnę pruską z ohydnym gadem krzyżackim... Czuję wielką pociechę z ukończenia tej wojny, z odzyskania krajów z dawna od Królestwa odpadłych i z przyłączenia Prus do Polski. Bolało mię bowiem bardzo, iż Królestwo Polskie szarpane było dotąd i rozrywane od rozmaitych narodów. Teraz szczęśliwym się mienię i za szczęśliwych poczytuję współczesnych, że oczy nasze oglądały połączenie się krajów ojczystych w jedną całość... ale szczęśliwszym byłbym, gdybym doczekał odzyskania, za łaską boską Śląska, a jeszcze bardziej ziemi lubuskiej, słupskiej i szczecińskiej. Z radością zstępowałbym do grobu i słodszy miałbym w nim odpoczynek.

Bogusław: (wstając) — Ojcze kanoniku, a mój Mistrzu ukochany! Jako żywo się to stanie! Jako żywo! (klęka) — Przysięgam Wam na tę chwilę naszego ostatniego widzenia się... może ostatniego w naszym życiu! Przysięgam Wam na krew piastowską, która we mnie płynie, iż Polsce dochowam wierności do końca mego życia. W Polsce tylko widzę ratunek dla mego kraju. Skoro przeto obejmę tron, odmówię zaraz hołdu przeklętym Brandenburczykom i pomocy udzielę stryjowi memu, W a r c i s ł a w o w i. Wzmocnię księstwo szczecińskie według Waszych wskazówek, podniosę je, uczynię wielkim i oddam w lenno Polsce! Niechaj ziemia ta, nadal będzie polską jako była niegdyś... Dokończę choć w części dzieła Grunwaldu, ojcze mój, jak mi Bóg miły i Jego krew Przenajświętsza!...

Długosz: Synu mój... Bogusławie! (słychać odległy hejnał) — Mówi przez ciebie głos twych przodków... mówi ziemia od Krakowa po morza dalekie. Synu mój najmilszy... (żegna go krzyżem).

KURTYNA

(c. d. n.)

JANINA BOGUSZ - POHL

Łobez pracuje na eksport

Wychodzę z drewnianego baraku, zastępującego narazie zburzony dworzec. Tuż za skrętem wita mnie rozłożysty czerwony budynek, legitymujący się tablicą „Powiatowy Ośrodek Zdrowia". Stanowi on po odrapanych ścianach dworca miłe zaskakujący kontrast dobrze wróżący o tym, co spodziewam się zobaczyć w mieście. Dalej kilka przytulonych do siebie małych domków poczta tradycyjnie czerwona, most — i ruiny, ruiny. Tak na pierwszy rzut oka wygląda Łobez.

Ale ruiny nie nowa rzecz. — Ruszam dalej. Kroki dudnią po moście, wzrok zatrzymuje się na ciemnej pod jesiennym niebem, leniwie płynącej Redzie, po której w tej chwili sznurem płyną białe — nie żagle, ale kaczki. Kiedyś płynęły tu pod żaglami barki ładowne płodami tej ziemi, dążąc na Gryfice, Trzebiatów, hen do morza. Słońce, które przedarło się właśnie przez chmury ostro oświeca ruiny rynku i wąskich otaczających go uliczek, na które jak puste oczodoły ze sterczącej przy ruinach wieży patrzą dwa okrągłe otwory po tarczach zegarowych.

PIĘKNY PRZYKŁAD

Senny i spokojny wydaje się Łobez. Parę jednak rozmów z mieszkańcami, a nabieram zgoła innego wyobrażenia o życiu miasteczka. Oto na przykład dowiaduję się, że wśród imprez Święta Spółdzielczości zorganizowano tutaj wystawę spółdzielczą, na której pierwszą nagrodę za stoisko otrzymała Spółdzielnia Spożywców „Dźwignia". Nagrodę w wysokości 15 tysięcy zł. przeznaczono na kształcenie dziecka jednego z pracowników spółdzielni. Oto jakie nagrody rozdaje się w Łobezie. Ale i samą „Dźwignię" trudno pominąć milczeniem. Spółdzielnia zorganizowana w sierpniu 1945 roku przez 10 członków - założycieli, urzędników starostwa repatriantów zza Bugu, ze 100-złotowych udziałów ma dziś obrotu około 3 miliony zł. miesięcznie.

To nowy Łobez. Opowiada mi o nim mój informator. Z dumą wylicza, że w mieście pracuje całą parą fabryka siatek drucianych, a za miesiąc rusza krochmalnia. Już dziś przy jej uruchomieniu zatrudnionych jest 100 pracowników. To druga co do wielkości krochmalnia w Europie. — Jeszcze tylko jedna jest większa — podkreśla z naciskiem słowa „tylko jedna"...

Wyrabiać będzie płatki owsiane — ciągnie dalej — bo takie są zamówienia zagraniczne...

PRACUJEMY NA EKSPORT

Mały Łobez pracuje dla świata, na eksport. Fakt ten to nie taka znowu powszednia rzecz dla byłego mieszkańca jakiejś zapadłej wsi. — A będzie jeszcze uruchomiona gorzelnia.

Widząc dużą tablicę na jasnym budynku, przerywam: — „I wytwórnia mebli jest". Już myśli biegną i oczy wyobraźni widzą jakieś piękne proste meble ustawione w mieszkaniu, w miejscu dotychczasowych rupieci.

Westchnienie głuszy turkot obładowanych wozów. Jadą na nich stosy tobołów obok dzieci i kobiet. Mężczyzn niewielu. To transport repatriowanych Niemców. Na twarzach dobrze wyglądających „pokrzywdzonych" Niemców znać raczej zadowolenie. Jak dawniej bronili się przed wyjazdem, tak dzisiaj każdy chce jechać „über die Oder". Dwa lata pracy i wysiłków prawych właścicieli tych ziem dowiodły im, że nie ma już co liczyć na zmianę...

NA TARGU

Dziś turkot wozów rozlega się po ulicach. Jakiś większy ruch panuje przed starostwem — to dzień targowy. Zdala od zburzonego śródmieścia, między torem kolejowym a parkiem — targowisko. Gromada ludzi oblega samochód ciężarowy, na którym piętrzą się sterty skrzynek, a w nich dorsze, piklingi, sielawy — złoto morza. Gosposie z godnością stoją nad koszykami z gdaczącymi kurami, jajkami, serem, masłem i owocami.

— Jak tam, dużo ludzi już na wioskach? — pytam właścicielkę kosza z kurczakami.

Aleja w okolicy Łobezu.

— Dużo. Co chałupa cała to i zajęta. A jeszcze przyjeżdżają! Trzeba było widzieć tych parę furmanek tamtego roku, a teraz pomieścić się nie mogą na rynku w mieście, to tu nam wyznaczyli na targowisko...

— Dobrze wam tu?

— O, tak. Trochę było nijako na początku ze swego iść, ale tutaj chata ładna, duże obejście, dzieci do szkół mają blisko. Dobrze — to i przywyklim.

Ziemia pod Łobezem rodzi i żywi — nic dziwnego, że i ludzie zapuszczają w nią korzenie.

STADNINA PAŃSTWOWA

Tuż za miastem w rozległym parku mieści się Państwowa Stadnina Ogierów. Od strony jednej z ogromnych stajen rozlega się rżenie Są zatem konie... Otwieram uchylone drzwi i ciepły pysk konia wysuwa się zza wygodnej przegrody. Jeszcze jedno rżenie — i kroki ludzkie. To pracownicy stadniny. Młodszy w rogatywce wojskowej nakłada opierającej się klaczy chomąto na szyję. Starszy pomaga i zapytany tłumaczy zabużańskim akcentem:

— To konie robocze. Ogierów mamy tymczasem 24, ale ma przyjść więcej. Teraz dostał Stargard. Przyszły nasze konie wywiezione przez Niemców aż pod Lubekę. Zagospodarowujemy się i my — i tu też będzie wielka stadnina.

Czas wracać, ale ciekawość przemaga i zadaję jeszcze jedno pytanie.

— A pan skąd?

— Ja? tutejszy!

— Tutejszy? — pytam zdziwiona, słysząc charakterystyczny akcent.

Tak. Tutejszy. Z Łobezu.

— To zawsze pan tu mieszkał?

— Zawsze nie. Ale od półtora roku jak przyjechałem z Rosji.

— Tak — teraz rozumiem. Życie i praca prędko ludzi przywiązują do nowego miejsca — myślę, wracając do miasta.

Ładny jest Łobez z lotu ptaka. I większy niżby się zdawało. Dziś liczy przeszło 4.800 mieszkańców. Jeszcze gdzieniegdzie stoją wille i domy niezamieszkałe. Czekają. Wszędzie naogół wesoło i głośno. To internat szkolny, dalej przedszkole, a zza drzew parku wybucha wrzawa. To gimnazjum i liceum. Właśnie jest przerwa. Uczniowie i uczennice z całym młodzieńczym temperamentem wykorzystują chwilę wolną od nauki. Dzisiaj uczą się i bawią, jutro staną do pracy w tutejszych urzędach, fabrykach, spółdzielniach, odbudują miasto, będą tutejsi.

Z powszednich dni małego Łobezu powstaje nowa historia tego kraju — historia znowu, jak przed wiekami, polska.

Ziemia czy kotlina pyrzycka

Na ziemskim globie najbardziej omylnym stworzeniem jest właśnie człowiek. Ale, jak mówi się, błędy kształcą. Toteż nie mamy zbyt wielkiej pretensji do Kolegi Piskorskiego, że w „Szczecinie" z dnia 15. 10. 47 (str. 177) umieścił ziemię Pyrzycką DOKOŁA jeziora Miedwie. Błąd, przynajmniej dla nas mieszkańców Szczecina i Pomorza dość poważny. Niech więc wolno nam będzie go sprostować.

Zapewne mało kto wie, że ziemia Pyrzycka, to wspaniała wśród piaszczystego Pomorza oaza czarnoziemu, którą porównać można z Czarnymi Kujawami w pasie Wielkich Dolin. Ziemia wybitnie buraczana i pszeniczna, a więc bardzo cenny śpichlerz województwa szczecińskiego.

Ta czarna ziemia Pyrzycka przylega do jeziora Miedwie od strony południowo - wschodniej i zajmuje część tak zwanej kotliny Pyrzyckiej, czyli obniżenia terenowego otaczającego jezioro Miedwie. Nie należy więc czarnej i urodzajnej ziemi Pyrzyckiej utożsamiać z całą kotliną Pyrzycką, w której występują również duże obszary łąk oraz obszerne równiny bielicowo - żytnie, np. między północnym krańcem jez. Miedwie i Stargardem.

Mgr Jerzy Brinken

Z życia Pomorza Zachodniego

40.000 MŁODZIEŻY W PRZYSPOSOBIENIU ROLNICZO-WOJSKOWYM. Z dniem 15 listopada rozpoczyna się nowy rok szkolny dla młodzieży Przysposobienia Rolniczo-Wojskowego. W bież. roku szkolnym w szeregach P. R. W. znajdzie się na Pomorzu Szczecińskim około 40 tys. młodzieży. W każdej gminie przewidujo się 3-5 ośrodków szkoleniowych. Ogółem planuje się zorganizowanie w 238 gminach 300 ośrodków.

W ciągu lata przeszkolono na specjalnych kursach w Złocińcu 1500 przodowników. W roku przyszłym planuje się zorganizowanie także Przysposobienia Rolniczo-Wojskowego Kobiet. Obecnie szkoli się już specjalne przodownice do tej pracy.

OTRZYMAMY 200 TRAKTORÓW. W najbliższym czasie woj. szczecińskie otrzyma 200 nowych traktorów, produkcji czeskiej. Traktory te, sprowadzone za pośrednictwem Oddziału Przemysłowo-Rolnego „Społem" przeznaczone zostaną do ośrodków traktorowo-maszynowych, organizowanych przy gminnych spółdzielniach Samopomocy Chłopskiej.

ZAGOSPODAROWANIE KOŁOBRZEGU, ŚWINOUJŚCIA, GRYFINA I PYRZYC. W Szczecinie odbywa się w dniach 13-15 listopada br. konferencja wybitnych rzeczoznawców w sprawie zagospodarowania Kołobrzegu, Świnoujścia, Gryfina i Pyrzyc. W konferencji tej wezmą udział oprócz rzeczoznawców także burmistrzowie zainteresowanych miast oraz starostowie wymienionych powiatów.

BUDŻET WOJEW. ZWIĄZKU SAMORZĄDOWEGO. Na ostatnim posiedzeniu Wojew. Rady Narodowej przyjęty został budżet Wojew. Związku Samorządowego na r. 1948. Budżet ten obejmuje sumę 55.358.000 złotych, zarówno po stronie wydatków jak i dochodów. W budżecie znaczne sumy przeznaczono na opiekę lekarską, (prawie 10 milionów zł) opiekę społeczną (8 mil. zł) oraz szkolnictwo (6.5 mil. zł).

14 MILIONÓW ZŁOTYCH NA ODBUDOWĘ WARSZAWY. W ramach dotychczasowej zbiórki na odbudowę Warszawy społeczeństwo pomorsko-zachodnie złożyło ponad 14 milionów zł. Pieniądze te pochodzą zarówno ze zbiórek ulicznych, poszczególnych imprez na ten cel organizowanych oraz w lwiej części z opodatkowania się świata pracy, kupców, rzemieślników, spółdzielni itd.

Z DZIAŁALNOŚCI R. T. P. D. W KOSZALINIE. R. T. P. D. w Koszalinie prowadziło w r. b. 2 domy letniskowe dla dzieci. Na koloniach i półkoloniach przebywało blisko 1.000 dzieci. W najbliższym czasie Towarzystwo uruchomi „Dom Dziecka" gdzie znajdzie pomieszczenie 150 sierot. Na remont budynku wydano już ponad pół miliona złotych.

WZOROWA SPÓŁDZIELNIA. Zorganizowana jeszcze w r. 1945 Powszechna Spółdzielnia Spożywców w Siurzowie rozwija się dzięki sprawnemu zarządowi i radzie nadzorczej bardzo pomyślnie. Spółdzielnia liczy obecnie już blisko 300 członków, prowadzi 3 sklepy, oraz zamierza zorganizować specjalny sklep artykułów szklanych, żelaznych i sprzętu domowego.

Na specjalną uwagę zasługuje działalność wydz. społeczno-wychowawczego rady nadzorczej. Wszyscy pracownicy miejscowej fabryki zapałek zapisali się na członków spółdzielni.

NOWE OSADY WIEJSKIE. Ostatnio oddane zostały do użytku 4 osady wiejskie w gm. Kolbaczewo, w pow. szczecińskim. Na trasie linii komunikacyjnych — Stargard — Pyrzyce i Gryfino, remontowane są dalsze osiedla wiejskie, które oddane zostaną osadnikom.

LINIA KOLEJOWA MYŚLIBÓRZ — BERLINEK. Jeszcze w bież. miesiącu uruchomiona zostanie nowa linia kolejowa Myślibórz — Berlinek. Prace nad odbudową tej linii idą w szybkim tempie. Dotychczas odbudowano ponad 18 km. torów kolejowych.

LIGA KOBIET NA POMORZU SZCZECIŃSKIM. Społeczno Obywatelska Liga Kobiet liczy obecnie na terenie Pomorza Szczecińskiego ponad 20 tys. członkiń zorganizowanych na terenie 23 powiatów w 95 kołach miejskich i 176 wiejskich. S. O. L. K. prowadzi szereg żłobków, przedszkoli, stacji opieki nad matką, a także szkoli wychowawczynie przedszkoli, urządza kursy kroju i szycia itp. *Cz. S.*

JACEK SIEDLECKI

Najważniejsze pojęcia Morskiego Prawa Handlowego

I

Prawo morskie jest dziedziną na ogół mało znaną w Polsce, mimo, że morze samo wzbudza znaczne zainteresowanie. Ten brak zainteresowania prawem morskim cechuje nie tylko szerokie sfery społeczeństwa, co zresztą nie może nikogo dziwić, bo jest to dość wąski wycinek wiedzy prawniczej, ale niepokoi brak zaintersowania sfer prawniczych, nawet stykających się z życiem portowym.

Musimy sobie zdać sprawę z tego, że każda dziedzina życia politycznego czy gospodarczego znajduje odbicie w przepisach prawnych, w dużym więc stopniu życie gospodarcze na morzu regulują przepisy prawa morskiego. Jedna z najważniejszych zmian jakich doznała Polska po ostatniej wojnie, to rozszerzenie granic morskich. Zamiast 70 km granicy morskiej przedwojennej mamy obecnie 500 km, zamiast jednego portu morskiego pierwszej klasy, jakim była Gdynia, mamy obecnie trzy: Gdańsk, Gdynię i Szczecin z nieograniczonymi możliwościami rozbudowy innych portów pomniejszych. Te zmiany powinny wciągnąć w służbę morza także prawników, tak jak wciągnęły rzesze innych pracowników. Czas więc zapoznać się z warsztatem prawnika w życiu morza — z prawem morskim.

Mówiąc o prawie morskim nie zamierzamy przeprowadzać jego systematycznego wykładu. Zbyt to obszerny temat. Chodzi nam o coś zupełnie innego. Każdy z nas przebywając w mieście portowym, styka się niemal codzienie z przejawami życia morskiego, ociera się o ludzi morza, słyszy szereg pojęć zaczerpniętych ze słownictwa morskiego, nie zdając sobie często sprawy z jego znaczenia. Wydaje mi się, że wskazanym byłoby zapoznać się bodaj z najważniejszymi pojęciami z którymi się spotykamy codziennie i zrozumieć je z punktu widzenia prawa morskiego.

Kto interesował się przed wojną życiem Polski na morzu, kto bodaj raz na kilka lat znalazł się na Wybrzeżu, ten nie mógł oprzeć się podziwowi wobec wyników zgodnego wysiłku Polaków nad budową naszej przyszłości na morzu. Rozwój portu gdyńskiego, sieci komunikacyjnej, zagospodarowania wąskiego naszego pasa wybrzeża wzbudzał szacunek nawet u ludzi najbardziej Polsce niechętnych.

Z tym rozwojem technicznym i gospodarczym nie szedł w parze rozwój prawodawstwa, ani rozwój nauki prawa morskiego. Trzeba przyznać, że posiadanie tylko jednego portu własnego i gorzkiej gościny w porcie gdańskim, nie dawały pola do popisu prawnikom morskim. W dziedzinie ustawodawczej dysponowaliśmy całym arsenałem pozostawionych przez Niemców ustaw morskich, w którym ustawodawca polski poczynił tylko nieznaczne zmiany. W miejsce niemieckiej ustawy flagowej wprowadzono polską ustawę z 28. 5. 1920 r. o polskich statkach handlowych (Dz. Ust. Nr 47 poz. 285), w wykonaniu tej ustawy ukazało się rozporządzenie ministra b. dzieln. prusk. z dn. 18. 1. 1921. o rejestrze statków handlowych morskich. Cykl większych ustaw morskich zamyka ustawa z 18. 3. 1925 o izbach morskich (Dz. Ust. poz 243). Wszystkie te ustawy do dziś obowiązujące, a wzorowane na odpowiednich ustawach niemieckich mają wspólną wadę, ciążącą na obecnym życiu gospodarczym. Koncentrują one życie prawne w instytucjach sądowych w Gdyni i Gdańsku. Rejestr handlowych statków morskich może prowadzić tylko Sąd Grodzki w Gdyni, a izby morskie przeznaczone do ustalania wypadków morskich znajdują się tylko przy sądach grodzkim i okręgowym w Gdyni. Jeżeli zatem armator mający siedzibę i port ojczysty w Szczecinie zamierza zarejestrować swój statek, może to uczynić jedynie w sądzie grodzkim w Gdyni, statek polski kursujący pomiędzy Szczecinem a Antwerpią jeżeli ulegnie awarii, musi się skierować do Gdyni, by uzyskać orzeczenie izby morskiej.

Ten brak tchu w podążaniu za wymogami życia cechuje również życie naukowe. Nie mieliśmy na uniwersytetach instytutów prawa morskiego, nie mówiąc o osobnym studium nauk morskich o charakterze wyższej uczelni, istniało Towarzystwo Prawa Morskiego skupiające niewielką ilość członków i nie wykazujące żywszej działalności. Dziś agendy naukowe w tym zakresie prowadzi Instytut Bałtycki, przy którym powstała Komisja Naukowa Prawa Morskiego opracowująca polskie handlowe prawo morskie pod kierownictwem prof. dr Józefa Górskiego. Dzieł naukowych z dziedziny prawa morskiego wydano w języku polskim niewiele, przeważnie w zakresie popularnym.

Niezwykle przykrego doznaje się uczucia przeglądając bibliografię dzieł naukowych obcych. Porównując ją z dorobkiem polskim trudno mówić o jakiejkolwiek proporcji. A przecież wiedzę prawa morskiego buduje dosłownie wysiłek wszystkich morskich umysłów prawniczych świata. W tej pracy brak Polaków.

Tych słów parę należało wtrącić, by uzasadnić konieczność otrząśnięcia się z marazmu, by uprzytomnić prawnikom polskim związanym z Wybrzeżem i z morzem, że ich praca powinna dorównać wysiłkom i wynikom na polu gospodarczym i technicznym.

(ciąg dalszy nastąpi).

KRONIKA PORTOWA

WYDOBYWANIE WRAKÓW. W ostatnich tygodniach należy zanotować znaczne nasilenie prac związanych z wydobywaniem wraków. Dzięki dużemu taborowi dźwigów pływających, jakim dysponujemy, wydobywane są stosunkowo duże jednostki.

Na terenie Zatoki Stepnickiej wyciągnięto statek poniemiecki, który otrzymał nazwę „Narwik". Jednostka ta została odholowana do Gdyni na stocznię.

Pod Policami wydobyto niemiecką kanonierkę. Jednostka ta zostanie przebudowaną na statek towarowy.

Wkrótce rozpocznie się wydobywanie dużego statku niemieckiego „Mueller". W rejonie huty w Stołczynie przeprowadza się również prace związane z wydobywaniem wraków, których w tym miejscu jest wyjątkowo dużo.

Z dna kanału Kaszubskiego wydobytą została wielka wywrotnica wagonowa. Po przeprowadzeniu niewielkiego stosunkowo remontu wywrotnica będzie mogła przeładowywać około 1,6 miliona ton rocznie.

Biuro Odbudowy Portów rozpocznie również remontowanie wielkiego gmachu Urzędu Celnego na wyspie Łasztowni.

Na stoczni „Odra" zakłada się ostatnie blachy na stojący tu statek niemiecki „Oliwa". Po ukończeniu prac montażowych „Oliwa" zostanie dla wykończenia odholowaną do Gdyni.

SONDOWANIE DROGI DO ŚWINOUJŚCIA. W najbliższym czasie ma przybyć do Szczecina z Gdyni ekipa fachowców, która przeprowadzi dokładne sondowanie drogi morskiej Szczecin—Świnoujście. W okresie powojennym trasa ta była tylko raz sondowaną przez „Dar Pomorza". Badania wykazały wówczas, że najmniejsza głębokość wynosi około 8,5 m. Obecnie chodzi o przeprowadzenie ścisłych pomiarów i ustalenie dokładnej mapy dna Zalewu Szczecińskiego na tym odcinku.

MORSKA STACJA RADIOWA. W Szczecinie przeprowadza się prace związane z uruchomieniem morskiego ośrodka radiowego. Zadaniem budowanych obecnie stacji radiowych będzie stałe utrzymywanie kontaktów ze statkami płynącymi do Szczecina. Stacja będzie również nadawała komunikaty naszym trawlerom dalekomorsim łowiącym ryby na morzu Północnym. W Szczecinie zabudowania stacji będą się mieściły na przedmieściu Żelechowa oraz w porcie centralnym.

BURZE NA MORZU. W październiku morze było burzliwe. To też w okolicach Świnoujścia zanotowano szereg wypadków. Między innymi zatonął na wysokości wyspy Rugii jacht harcerski „Sen". Na jachcie tym trzech harcerzy z Polic postanowiło dokonać podróży dookoła świata. Z trzyosobowej załogi, dwie osoby się uratowały.

W pobliżu Świnoujścia zatonął również szwedzki żaglowiec „Runa". Wiózł on ze Szczecina 160 ton węgla. Załoga uratowała się i przybyła do Szczecina w celu spisania protokółu katastrofy.

Pod Kołobrzegiem zatonęła holowana przez nasz holownik do Gdyni draga (wydobyta na Zalewie Szczecińskim). Pomimo, że draga zatonęła na stosunkowo dużej głębokości, rozpoczęto już prace związane z jej wydobyciem.

OBROTY PORTU SZCZECIŃSKIEGO. stale wzrastają. We wrześniu import wyniósł 20 tysięcy ton, a eksport 71 tysięcy ton. W imporcie najważniejszym artykułem jest ruda, w eksporcie — węgiel.

W październiku obroty portu szczecińskiego po raz pierwszy przekroczyły 100.000 ton, i wyniosły ogółem 102.000 ton, w czym ok. 5.000 t. tranzytem.

W październiku nadeszły do Szczecina duże ilości rudy. W listopadzie przewiduje się jeszcze większe transporty. Ogółem ma nadejść 12 tysięcy ton. Takie nasilenie transportów rudy pod koniec roku jest zjawiskiem normalnym: chodzi o to, by hutom dostarczyć odpowiedniej ilości surowca przed zamarznięciem portów szwedzkich.

NOWE LINIE OKRĘTOWE. Szczecin posiada tylko jedną regularną linię okrętową łączącą nasz port ze Szwecją. W najbliższym czasie uruchomione zostaną dalsze linie, które pozwolą na wysyłanie towarów do portów całego świata. Duńskie towarzystwo okrętowe postanowiło uruchomić linię Szczecin—Kopenhaga. Ruszy ona natychmiast, gdy tylko znajdą się towary. Statki będą kursowały co 10 dni, a później i częściej.

Holendrzy zakładają linię, która połączy Szczecin z Amsterdamem, Rotterdamem i Antwerpią oraz Hamburgiem. Anglicy organizują linię Szczecin—Londyn. Z Londynu będzie można towary wysyłać do wszystkich portów świata.

NOWY REKORD USTKI. Drugi port Pomorza Zachodniego, Ustka, również osiąga coraz to nowe rekordy. Pracuje tu przy przeładunku węgla 9 transporterów. We wrześniu przeładowała Ustka 36 tysięcy ton towarów (prawie wyłącznie węgla), a więc o 10 tysięcy ton więcej aniżeli w miesiącu poprzednim.

DARŁOWO PRZYGOTOWUJE SIĘ DO PRACY. Wkrótce ruszy prawdopodobnie również i port w Darłowie. Obecnie pogłębiarka przeprowadza bagrowanie do portu. Planuje się kierowanie do Darłowa szwedzkich żaglowców, które stąd będą zabierały węgiel. W tym celu port będzie wyposażony na początek w pięć transporterów.

W związku z ruszeniem portu darłowskiego, „Społem" przystąpiło do remontowania wielkich magazynów zbożowych znajdujących się w Darłowie. Przed wojną bowiem port ten był przede wszystkim portem zbożowym.

W KOŁOBRZEGU. Również w Kołobrzegu przeprowadza się dalsze prace związane z uruchomieniem portu. Prace pogłębiarskie są już na ukończeniu. Przeprowadzono remont kamiennego mola i kładki holowniczej. Naprawa dźwigu w toku.

Kołobrzeg będzie również eksportował węgiel. I do portu kołobrzeskiego skierowano 5 transporterów.

ZA KILKA TYGODNI POWITAMY POCIĄG ZE SZTOKHOLMU. Prace pogłębiarskie na stacji kolejowej promu w Warszowie (zwanej obecnie „Odra") są właściwie ukończone. Przeprowadza się nadal wykończenie nowo wzniesionego budynku dworca morskiego.

Wiadukty kolejowe pod Międzyzdrojami są już wybudowane: obecnie prace koncentrują się przy moście przez Dziwnę pod Wolinem. Za kilka tygodni będziemy więc już mogli w Odrze powitać pierwszy pociąg — prom ze Szwecji.

Sprawy rybackie

OBNIŻKA CEN SIECI. Na skutek interwencji Morskiego Instytutu Rybackiego ceny na sieci rybackie zostały obniżone. Obniżce tej podlegają już obecnie następujące sieci: nr. 40-6, 40-9, 40-12, 40-15, 40-18, 100-6, 100-9 i 135-6. W najbliższym czasie ogłoszone zostaną dalsze cenniki, obejmujące pozostałe rodzaje sieci.

ROZPORZĄDZENIA OCHRONNE. Weszły w życie dwa rozporządzenia Ministerstwa Żeglugi, regulujące rybołówstwo na terenie Zalewu Wiślanego, Szczecińskiego oraz jeziora Dębskiego. Sześciotygodniowy okres ochronny przypada, w myśl tych rozporządzeń, na wiosnę każdego roku. Okresy te nie są stałe i zależnie od warunków klimatycznych ustalane są przez właściwy Morski Urząd Rybacki. W okresie ochronnym w porcie przybrzeżnym wzbronione jest używanie wszelkiego sprzętu, służącego do połowu ryb przez wleczenie, ciąganie, suwanie po dnie i po wodzie. Wzbronione jest także użycie w tym okresie odpowiednich narzędzi rybackich do tak zwanych nagonek na rybę.

Bez względu na porę roku nie wolno w Zalewie Szczecińskim przy połowie posługiwać się włokami dennymi bez skrzydeł, których wejście rozpiera się przy pomocy drąga wleczonego po dnie wraz z włokiem.

Włoki używane przy połowie jesiennym muszą posiadać w matni oczka wielkości 25 mm minimalnie, a w skrzydle — 23 mm. W okresie letnim — 20 mm w matni, a 25 mm — w skrzydle.

Rozporządzenia wzbraniają w ogóle używania przy połowach w Zalewie Szczecińskim statków i łodzi, których silniki posiadają więcej aniżeli 25 km.

TRANSPORT RYB BEZ OGRANICZEŃ. Reglamentacja ryb morskich i słodkowodnych została ostatnio rozporządzeniem Ministra Aprowizacji — nareszcie zniesiona.

Transporty ryb koleją nie podlegają żadnym ograniczeniom, a dla usprawnienia zaopatrzenia kraju w ryby obniżono taryfę przy przewozie świeżego dorsza, wysyłanego drobnicą — o 25%.

PŁAWNICE NA WIOSENNE ŁOSOSIE. Fabrykom przędzy oddano za pośrednictwem Morskiego Instytutu Rybackiego — 66 ton konopi jugosłowiańskich do przeróbki na pławnice łososiowe. M. I. R. otrzymał zapewnienie fabryk, że pławnice będą gotowe już w styczniu, tak że rybacy zdążą się odpowiednio wyekwipować na wiosenny połów łososia.

PRACOWNIA OBUWIA
„ULIANOW"
Szczecin, ul, Krasickiego 101
przyjmuje naprawy i wykonuje solidnie wszelkiego rodzaju obuwie z powierzonego i własnego materiału.
Specjalność „oficerki" męskie i damskie.
Dla Kolegów osadników wojskowych—zniżka!

PRACOWNIA OBUWIA
Szczecin, Kardynała Hozjusza 101
wykonuje wszelkiego rodzaju zamówienia z własnego i powierzonego materiału. Wykonanie solidne. — Ceny przystępne.
JESZKE ANTONI

Z cyklu: „Miasta Pomorza Zachodniego"

Gryfice nad Regą

W odległości około 90 km na północnywschód od Szczecina (szosą) leży miasto Gryfice. Od Bałtyku oddalone jest około 25 km. Stare to osiedle rozwijało się pomyślnie już w b. dawnych czasach ponieważ tędy prowadziła droga handlowa z Kamienia do Polski centralnej i z Wolina do Kołobrzegu. Gryfice leżą nad Regą, rzeką, która dawniej była spławna i za której pośrednictwem małe jednostki kupieckie docierały tu z Bałtyku.

Po podziale Pomorza Zachodniego na dzielnice w XIV wieku, Gryfice należały do książąt słupskich. Książęta ci chętnie w mieście przebywali, co nie było również bez wpływu na rozwój miasta: w tym okresie Gryfice otrzymały mury i bramy miejskie i rozpoczęły budowę gotyckiego kościoła Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny.

W roku 1391 (dnia 31 stycznia) książę słupski Bogusław VIII tu właśnie podpisał umowę z Polską, w której zepewniał kupiectwo polskie, że na terenie jego księstwa będzie mogło prowadzić swobodny handel. Takie posunięcie księcia słupskiego było jawnym wystąpieniem antykrzyżackim. Zakon Krzyżacki dążył bowiem do zupełnego opanowania handlu na tych obszarach.

Miasto rozwijało się pomyślnie, ale tak jak wszystkie inne miasta Zachodniego Pomorza było często niszczone przez pożary, wojny i wyludniane przez morowe powietrze. Jeden z większych pożarów w 1658 zniszczył połowę Gryfic między innymi i Kościół (który jednakże odbudowano).

Duże szkody poniosło miasto również na skutek wojen szwedzkich, brandenburskich itp., ale powoli dźwigało się w wyniku rozwoju przemysłu, jaki nastąpił w wieku XIX. Ożywienie wniosło przeprowadzenie linii kolejowej prowadzącej z Płotów i Kołobrzegu oraz wąskotorówki obsługującej powiat (komunikacja wąskotorowa ma tu szczególne znaczenie o ile chodzi o dotarcie do pobliskich kąpielisk nadmorskich np. Mrzeżyna, Niechorza, Rewalu, Trzęsacza i innych).

Mimo że miasto było szereg razy niszczone, zachowało się w nim kilka zabytków architektury: na czoło wybija się gotycki kościół N. M. Panny. Nieuszkodzone są również dwie bramy miejskie (Kamienna i Wysoka) oraz resztki murów średniowiecznych. W rynku znaduje się kilka zabytkowych domów.

Druga wojna światowa wyrządziła w mieście wielkie szkody. Zniszczenia wynoszą około 30 proc., przy czym rynek prawie że zupełnie leży w gruzach. Przed wojną miasto liczyło około 10 tysięcy mieszkańców. Po wojnie pierwsi osadnicy polscy przybyli tu z Moglina. Obecnie miasto liczy już 9 tysięcy Polaków, co jest cyfrą bardzo wysoką, szczególnie gdy się uwzględni wysoki stopień zniszczeń.

Przemysł w powiecie i w mieście ożywia się. Obecnie przeprowadza się odbudowę cukrowni, która będzie czynną w następnym sezonie. Pracuje fabryka kafli i fabryka marmelady. Czynny jest również duży młyn i tartak państwowy. „Społem" zebezpieczyło fabrykę płatków kartoflanych.

Kościół Mariacki w Gryficach

Powiat gryficki ma charakter rolniczohodowlany (duża ilość sadów). Dodatkowy dochód dają ludności wczasowicze przybywający do licznych kąpielisk. Nadbałtyckie wczasowiska są równocześnie osadami rybackimi. Powiat liczy 27 tysięcy ludności polskiej. W powiecie gryfickim znajduje się jeszcze drugie miasteczko, mianowicie Trzebiatów.

Czesław Piskorski

Przechadzki po Szczecinie

— Cóż u diabła tak się niecierpliwisz, kolego wojaku?

— Ściskam w garści papier...

— To przestań ściskać! Rzuć gdzie do kosza...

— Człowieku, gdzie masz kosz? Rozglądam się przecież już od dworca i żadnego nie spenetrowałem.

— Faktycznie, co to z tymi koszami porobili Wyszabrowali cheba, bo inaczej to by byli, co? Szabrowniki! Aspołeczne hultajstwo, że tak pieknie rzekę!

— I dbaj tu o czystość! To niby z tego dbania ja personalnie mam się obciążyć na chodzący śmietnik, czy co?

— Ładne, widzisz porządki!

— Kogu by tu poruszyć, kapujesz?

— Daj pokój z ruszaniem...

— No, urzędnik to znowu nie święty... krzyknie? no niech krzyknie, ale polakierowany kosz zczaruje... No, ale dokumentnie, to z pargaminem co duszko zamierzasz, że się tak ciekawie zapytam?

— Chociaż jeden kosz znajdę...

— Bój się Boga, toć mi już żyły w kościelcach pęcznieją, a temu po ambicji zachciewa się szpagata porządku publicznego zagrywać. A te papiery, co się fruwają w młynek jak gołębie nad więżą, to niby kto do kosza skieruje?

— Gdzieś kosz być musi...

— Ty, a może to niby z pierułonów tera kosze kombinują, takie jak raz przejzroczyste, jak te uszacowane pończoszki, a ty rybko w ząbkach uzlocona, w całym tego słowa podenerwowaniu dojrzeć jich nie możesz, co?

— Nie żartuj bo mnie wstyd szufluje, żeby w mieście portowym, gdzie się zjazdy odbywają — nie było koszy...

— Ty sobie powiedz, że w mieście portowym to kosze są, ale nie ma jich kto na drzewie uwidocznić... No rzuć papier, bo ja w lewo, Jagiellońską a ty, widzę zapachem kosza ujęty szorujesz Wojska Polskiego w głąb...

— Gdzieś być musi!

— Jest! Jest!...

— Rzeczywiście, a mowiłem, mówiłem, no czy nie mówiłem i co ty tu na miasto portowe zamierzałeś najeżdżać...

— Tylko, że to nie honorowo, tak od dworca po Czerwony Krzyż, dopiero tu na Wojska sierotka jedyna... cheba, że Czerwony Krzyż tak przez miłosierdzie dla... ale co tak rozmyślasz wielorybku?

— Zastanawiam się, czy to by było chwalebnie, gdybyśmy takie turystyczne informacje strzałkowe puścili po ulicach, że kosz, to tu na Wojska, przy Czerwonym Krzyżu, nie uważasz? bo niby, w imieniu papierościskaczy potulnie pytam dlaczego nie ma papierokoszy w naszym mieście więcej i tu i tam a nie tylko tu?

STEN.

Okruchy...

...W okolicach Kluk, w północno - wschodniej części powiatu słupskiego znajdują się żerowiska dużej ilości wydr, które są w Polsce zwierzętami bardzo rzadkimi.

...W bukowym lasku koło miejscowości Pakotolsko w powiecie człuchowskim w zgodnej symbiozie z czaplami gnieżdżą się kormorany. Są to duże ptaki, długości 90 cm, o rozpiętości skrzydeł 150 cm, upierzeniu czarnozielonym o metalicznym połysku. W Chinach i Japonii używa się ich do połowów ryb. Do tego celu były używane w średniowieczu także i w Europie, a do tej pory w Holandii.

...Ze Skrzetusza, miejscowości między Piłą i Wałczem, wywędrował kiedyś do Wielkopolski przodek pana Jana Skrzetuskiego, bohatera spod Zbaraża. Był on rzemieślnikiem. Marcina Skrzetuskiego, za którego pośrednictwem król Zygmunt III zezwalał na żeglugę handlową po Warcie, wspominają grawamina i kontrowersje między Zygmuntem Augustem, książętami pomorskimi oraz margrabią brandenburskim z lat 1563—1592.

...Za węgłem Kościoła Garnizonowego w Szczecinie pod ułożonymi w stos trzema kamieniami narzutowymi spoczywa 104 żołnierzy francuskich zmarłych w murach Szczecina w czasie wojny 1870 roku.

TADEUSZ KRASZEWSKI

Przez pomorskie zgliszcza

Kwiecień, 1945 r.

Za Czarnkowem, przy moście, który przed wojną stanowił punkt graniczny między Polską i Niemcami, wita nas brama tryumfalna.

Wjeżdżamy na Ziemie Odzyskane.

* * *

Ciężarowe auto, na którym pomiędzy jakimiś workami, skrzynkami i beczkami stara się możliwie wygodnie ulokować kilku pasażerów, — pędzi szosą, noszącą bardzo świeże jeszcze ślady niedawno toczonych tu walk. Zniszczenie jest bardziej widoczne na terenach za dawną linią graniczną, niż w obrębie przedwojennej Polski. Niemcy bronili się tu z większą zaciętością.

Nie spotykamy przy szosie nie uszkodzonych domów i zabudowań. Ciemne oczodoły domów, otwory powyrwanych oknach i drzwiach wieją ponurą pustką. W miasteczkach i większych wsiach kręci się trochę ludzi: żołnierze i cywile. Gdzieniegdzie wiszą flagi. Ale mniejsze osiedla i pojedyńcze domy straszą martwotą i opuszczeniem. Na niektórych odcinkach samochód jedzie po kilkanaście kilometrów, nie spotykając żadnej żywej duszy.

— Trzcianka! Dawniej Schönlanke! — informuje dyr. S. Czapelski, który odbywa tę drogę po raz już drugi, jest starym „pionierem", bo przybył na Pomorze Zachodnie przed dwoma tygodniami.

Jako naczelnik Wojewódzkiego Wydziału Kultury i Sztuki, robił wypad do Poznania, aby zwerbować tam ludzi do swego resortu. Upolował dwu kandydatów na pionierów: prof. Stanisława Jarockiego, znanego artystę - malarza i znakomitego dekoratora teatralnego, który też zaraz został mianowany kierownikiem działu plastyki, ochrony zabytków, szkolnictwa artystycznego itd. oraz piszącego te słowa, mianowanego uroczyście szefem działu literatury, teatru, muzyki oraz widowisk z cyrkami i lunaparkami włącznie. Jesteśmy pełni najlepszych zamiarów i głębokiego przekonania, że pod naszą egidą rychło zakwitnie na całym Zachodnim Pomorzu kultura i sztuka we wszystkich rodzajach i odmianach. Na razie staramy się wyciągnąć z naszego szefa, jak najwięcej informacji o warunkach codziennego bytowania.

Według relacji dyr. Czapelskiego w chwili obecnej życie w Pile weszło już niemal na normalne tory. Stołówka jest czynna, kwatery dla nas przygotowane, biuro wyprzątnięte. — O! przed dwoma tygodniami było zupełnie inaczej.

Aż nam się przykro robi, że jesteśmy maruderami, którzy z opóźnieniem wloką się za czołówką. Że już nie należy się nam zaszczytny tytuł „pionierów". Rzeczywistość jednak dała nam okazję podniesienia się na duchu.

Wjeżdżamy do Piły.

Podmiejskie dzielnice przedstawiają się nienajgorzej. Ale, gdy wjeżdżamy do śródmieścia, otacza nas widok zgoła rozpaczliwy. Całe ulice leżą dosłownie w gruzach. W powietrzu — zapach spalenizny. Szofer musi bardzo kunsztownie manewrować, aby omijać przeszkody na ulicach — zwały gruzów, wraki spalonych samochodów, doły od pocisków.

Zajeżdżamy na piękny plac, otoczony dużymi, mało zniszczonymi gmachami. Jeden bok placu zajmuje ogromny budynek b. zarządu regencji. Obecnie powiewa nad nim polska flaga narodowa; mieści się w nim urząd Pełnomocnika Rządu na okręg Zachodniego Pomorza.

Zatrzymujemy się przed gmachem, zajętym przez P. P. R. Dyr Czapelski lokuje tu artystki, przywiezione z Poznania, które mają wziąć udział w przygotowanych akademiach na 1-go i na 3-go Maja. Po przeciwnej stronie placu widzimy zniszczony, niestety, zupełnie budynek teatru, a obok uszkodzony tylko — biblioteki publicznej.

Umieściwszy panie jedziemy na swoją kwaterę. Dla urzędników wojewódzkich przygotowany jest budynek b. szkoły gospodarstwa kobiecego. Wyładowujemy się przed nim ze swoimi walizkami i... rozpoczyna się poszukiwanie wolnego kąta. Wszystkie sale i pokoje są już gruntownie zajęte. Dyr. Cz. przed wyjazdem zarezerwował wprawdzie dla nas pokoik z dwoma łóżkami, ale locum to, niestety, zajął już kto inny. Nie pomagają żadne interwencje. Oderwany od partii bridge'a intendent domu załamuje bezradnie ręce. Nie ma miejsc!

A więc okres „pionierki" jeszcze się nie skończył. Będziemy nocować w korytarzu, na walizkach.

Opatrzność czuwa jednak nad nami. Nad „kulturą" ulokowała się „oświata" i w osobie kuratora, dra Stanisława Helsztyńskiego użyczyła nam na jedną noc gościny w swojej salce. Na drugi dzień obchodzimy cały gmach, piętro za piętrem, sala za salą, stwierdzając, że najbardziej rozbudowanymi resortami są aprowizacja i komunikacja. Może dlatego te dwa działy tak bardzo niedomagają w codziennym życiu.

Dopiero pod wieczór przypadkowo natknąłem się na dawnego znajomego, który, jak się okazało, był jakimś dygnitarzem właśnie w aprowizacji. Wzruszył się moim położeniem i dał nam klucz od małego pokoiku, „zarezerwowanego" na wszelki wypadek przez ten potężny wydział. Szyby wprawdzie są powybijane, ale za to jest piecyk, którego rura wychodziła przez okno. Ponieważ uczynni współtowarzysze wskazali nam w jakiejś fabryce naprzeciwko składzik pięknie porąbanego i wysuszonego drzewa, możemy kpić sobie z zimna, a nawet prowadzić własną kuchnię.

Sprawa zakwaterowania została więc cum optime załatwiona.

(Ciąg dalszy nastąpi).

WYDAWCA: Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka" w Szczecinie, Aleja Wojska Polskiego 39. REDAGUJE KOMITET. REDAKCJA I ADMINISTRACJA czynne od godz. 8—14. Oddział w Sopocie, Grunwaldzka 36a tel. 521-36 OGŁOSZENIA przyjmuje Agencja Reklamy P. P. K. Tel. 2145 CENNIK OGŁOSZEŃ: 1 mm przez 1 łam poza tekstem 15 zł w tekście 30 zł. PRENUMERATA kwartalna 80 zł. Konto P. K. O. nr. X-4177 Tłoczono czcionkami Drukarni Państwowej nr 1 w Szczecinie. X-06324