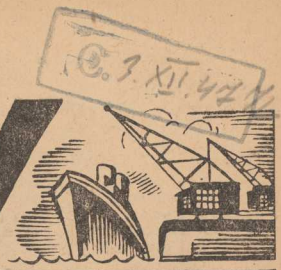




# SZCZECIN



Tygodnik Pomorza Zachodniego

ROK II.

1 GRUDNIA 1947 R.

NF. 45-46

**DZIS W NUMERZE:** JAN BOGUSZ „SZCZECIN PODCZAS WOJNY“; M. BONIECKA „SZKOŁA MORSKA W SZCZECINIE“; J. PERTEK „HISTORIA BOHATERSKIEGO OKRETU“; ST. TELEGA „BOGUSŁAW X“ — PRZEGLĄD WYDARZEŃ POLITYCZNYCH — Z TEATRU — Z ŻYCIA ZACHODNIEGO POMORZA — PRZECHADZKI PO SZCZECINIE — Z PIONIERSKICH WSPOMNIEŃ.

Posel inż. Józef Maciejewski

## O TWÓRCZEGO CZŁOWIEKA

Historia nie jest nieprzerwanym ciągiem okresów twórczych; w dziejach ludzkich są lata wielkich wzlotów — i długie nieraz okresy zastoju, cofania się, marazmu.

Nikt nie może wątpić że żyjemy w okresie wielkich wydarzeń, które zmieniają postać świata. Jest to okres twórczy, z wszystkimi tego konsekwencjami dla współczesnego człowieka.

Nawet najgłębiej w beczynności zagrożony człowiek posiada jakieś zasoby energii i woli produktywnego działania. I w pewnych momentach dziejów zasoby ludzkiej energii wzrastają tak gwałtownie, a napięcie jej staje się tak wielkie — że przybiera to formę potężnego wybuchu sił społecznych. Człowiek zbudzony do aktywności staje olśniony ogromem odsłaniających się perspektyw.

Stosunkowo duża część naszego społeczeństwa wyczuwa raczej intuicyjnie że dokonuje się obecnie w świecie coś wielkiego — nie ogarniając jeszcze tego procesu myślowo, nie zajmując stanowiska określonego w sposób konsekwentny. Proces poszukiwania właściwej drogi utrudniony jest jeszcze przez fakt, iż pokolenie poprzednie przekazało nam w spadku raczej zacofanie i marazm, a nie elementy siły, skapitalizowanej w gospodarce narodowej, w kulturze i charakterze narodowym — elementy, które pozwalałyby nam dziś patrzeć ufnie w przyszłość.

Prześladują nas jeszcze fikcje — wśród nich mit doganiania t. zw. Zachodu, który sam szarpie się we własnych sprzecznościach. Tymczasem cywilizacja zachodnia na bardzo wielu odcinkach osiągnęła już swoje końcowe limity. Potok nowego życia nie da się już opanować starymi metodami. Indywidualistyczne koncepcje społeczno-organizacyjne są już przewyżnione, organizm cywilizacji zachodniej jest w fazie rozprzężenia. Kto tego nie widzi, skazany jest na błądzenie wśród historycznych zagadek.

W wielkim procesie powstawania nowych form ustrojowych dochodzi do głosu zbiorowość jako czynnik twórczy. Niewątpliwie powstanie jeszcze wiele wzorców, które będą musiały przejść przez próbę życia. Tym niemniej do tych procesów naród polski musi się ustosunkować aktywnie, musi określić swój kierunek nie tylko na dziś, ale i na jutro. Może to być tylko kierunek zdecydowanego rewizjonizmu wobec przeszłości — w której rządzeni byliśmy przez

ustrój głęboko niemoralny, dzielący społeczeństwo barierą wewnętrzną i pozostawiający do dziś w zbiorowej psychice mas pracujących uczucie głębokiego pokrzywdzenia. Gdy za naszą miedzą dokonywał się potężny proces rewolucyjny, my błakaliśmy się w be wyjściowej pułapce przeżytych form mijającej epoki i szamotaliśmy się bezradnie między ogromem potrzeb a więzami sztywnej tradycji.

Zwycięstwo Demokracji Ludowej, zawiadnięcie przez naród środkami produkcji i wymiany, fabrykami i bankami, odzyskanie Ziemi Zachodnich i szerokiego dostępu do morza, otworzyło nam drogę do planowej, docelowej gospodarki, pozwalającej produkować przede wszystkim to, co narodowi jest potrzebne, niezależnie od rynkowej rentowności produktu.

Ocena wydajności i sprawności tego układu gospodarczego, stanowiącego „novum“ we współczesnym świecie, jest kwestią czasu.

Nie chcę tutaj twierdzić, że układ ten już nie zgrzyta, że pracuje sprawnie, że nowy model trójfazowego czynnika gospodarczego jest już na pełnych obrotach. Do tego jeszcze długa droga usprawnień i twórczej pracy.

Ale jest już dzisiaj pewnikiem, że tylko dzięki temu układowi wychodzimy z nieprawdopodobnych trudności okresu powojennego. Dzięki niemu możliwe było postawienie przed narodem wielkiego wspólnego zadania Narodowego Planu Gospodarczego — mającego

w okresie trzyletnim przynieść wielkie inwestycje, które zapewnią obywatelom podstawy bytu.

Jest to przejście z deklamacji o ojczyźnie na konkretność pracy dla tej ojczyzny. I każdy konkretny wynik, bądź to udoskonalenia narzędzia, bądź to podniesienia wydajności lub oszczędniejszego gospodarowania materiałem jest dorobkiem, który ułatwia nam z kolei spełnienie doniosłej misji, polegającej na rozwinięciu nowej kultury właśnie w tym punkcie kontynentu. Związanie sił dokonane u progu odrodzonej Rzeczypospolitej spełniło już swoje historyczne zadanie i obecnie domaga się wprzęgnięcia przekładni bardziej wydajnej. Tak popularna treść hasła „odbudowy“ jako powrotu do czegoś starego, swojskiego, musi stopniowo zblednąć, jeśli uprzytomnimy sobie, że powrót do przedwojennego poziomu wydajności gospodarczej, nie może zaspościć naszych narodowych aspiracji.

Hasło „odbudowy“ należy możliwie szybko zastąpić przez hasło „rozbudowy“. Jest to wielki problemat i wykończenie postawionych w nim zadań wymaga postawy naprawdę twórczej, jedynie godnej człowieka. Nie wystarczy samo tylko przypięcie odznaki partyjnej. Konieczna jest wielka mobilizacja ludzkiej woli, woli uporządkowania życia, tworzenia nowych coraz bogatszych form.

Takiego właśnie pełnego zmobilizowania twórczych sił człowieka potrzeba nam dziś w Szczecinie — w okresie wielkiej aktywizacji.

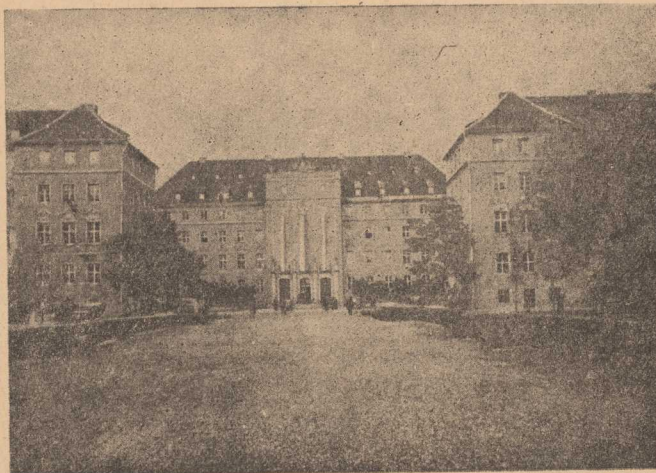
## Nasza akcja wydawnicza

Dr. Konrad Patek, Przewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej, zapoczątkował drugą setkę członków Spółdzielni Wydawniczej „Polskie Pismo i Książka“ w Szczecinie, podpisując 101 deklarację członkowską.

Statut P. P. i K., określając cele spółdzielni, stwierdza, że służyć ma ona kulturze polskiej przez wydawanie pism i broszur oraz książek ze szczególnym uwzględnieniem tematów Pomorza Zachodniego.

Wykonując to zadanie spółdzielnia P. P. i K. wydała pierwszą książkę o Szczecinie pióra inż. Zaremby, Prezydenta m. Szczecina, w której autor zawarł interesujący opis obejmowania naszego miasta przez władze polskie. Następną książką była praca inż. Zaremby i mgr. Piskorskiego — pt. „Polski Szczecin i rys historyczny Pomorza Zachodniego“; o „Zabytkach polskiego Szczecina“ mówiła nam książka mgr. Piskorskiego. Niedawno wydaliśmy z cyklu przyjętą przez krytykę książkę mgr. W. Lachnitta „Pod znakiem Gryfa“, popularyzującą najciekawsze zagadnienia związane z historią Zachodniego Pomorza. W najbliższym czasie ukażą się w druku „Legendy Pomorskie“ pióra T. Karpowicza, w przygotowaniu jest książka dokumentarna M. Bonieckiej pt. „Bezdomni“.

Podjęte w czerwcu ubiegłego roku przez Spółdzielnię P. P. i K. wydawnictwo periodyczne „Szczecin“ od 1 stycznia 1948 r. ukazywać się będzie regularnie co tydzień. Pragniemy pismu temu nadać charakter przede wszystkim marynistyczny, z szerokim uwzględnieniem spraw gospodarczych. Również sprawy kultury i historii Pomorza będą omawiane na łamach „Szczecina“. Zapewniliśmy sobie współpracę w naszym piśmie szeregu wybitnych pisarzy nie tylko ze środowiska miejscowego, ale również i innych środowisk naukowych i literackich, interesujących się życiem Pomorza. Już w najbliższych numerach naszego pisma ukażą się prace doc. dr. Labudy, prof. Pajewskiego, doc. dr. Zabrockiego. Nawiązujemy również kontakt z grupą pisarzy marynistycznych, zamieszkałych w Sopocie, Gdyni i Gdańsku (Janusz Stępowski, Bolesław Świąteczki, Mężniński, Włodzimierz Wnuk i inni). Uczynimy wszystko co w naszej mocy, by pismu naszemu zapewnić interesującą treść i estetyczną szatę zewnętrzną.



Gmach Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie, w którym odbyły się ostatnio obrady ogólnopolskiego Zw. Zaw. Dziennikarzy

# Przełęcz wydarzeń politycznych

## W KRAJU

Na sejmowej komisji spraw zagranicznych Minister Modzelewski złożył sprawozdanie z działalności delegacji polskiej w Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz określił stanowisko Polski w sprawie niemieckiej. Rząd Polski uważa za jedynie słuszną zasadę priorytetu (pierwszeństwa) w odbudowie krajów zniszczonych przez Niemcy i uważa, że włączenie Niemiec do tak zwanego planu Marshalla nie służy sprawie pokoju, przeciwnie, jest ono wyrazem koncepcji, która zmierza do odbudowy hegemonii gospodarczej Niemiec. Rząd Polski w dalszym ciągu podtrzymuje swe stanowisko zmierzające do poparcia elementów demokratycznych w Niemczech, oraz wypowiada się za utrzymaniem jedności politycznej Niemiec, przeciwstawiając się tendencjom tworzenia państwa Niemiec Zachodnich i wszelkim nierealnym postulatami federalistycznym.

Rząd Polski zatwierdził wniosek Sejmu o pozbawienie Mikołajczyka obywatelstwa polskiego. W dalszym dochodzeniu nad sprawą ucieczki Mikołajczyka stwierdzono, że ze szkoda dla interesów Państwa Polskiego zataił on treść dokumentu w którym W. Brytania w roku 1944 akceptowała granice Polski na Odrze i Nisie. Rada naczelna P.S.L. uchwaliła rezolucję w której stwierdzono między innymi, że stronnictwo to nie chce być nadal w Polsce Ludowej partią opozycyjną. Rezolucja wypowiada się za jednością ruchu ludowego, za sojuszem człopsko - robotniczym, za przyjaźnią polsko - radziecką, przeciw imperializmowi i propagandzie wojennej.

Na plenarnym posiedzeniu Związku Samopomocy Chłopskiej, minister Minc poruszył w dłuższym przemówieniu szereg zagadnień gospodarczych, podkreślając dysproporcję w podniesieniu produkcji przemysłowej i rolniczej w Polsce odrodzonej. Mianowicie produkcja dóbr wytwórczych przemysłowych na głowę ludności wzrosła w stosunku do okresu przedwojennego o 86,9 proc., natomiast produkcja żywności jest obecnie mniejsza niż przed wojną i wynosi zaledwie 80 proc. produkcji przedwojennej na głowę ludności, produkcja mleka 60 proc. Minister Minc, stwierdzając że bardzo poważną i istotną dysproporcję, podkreśla, że gdyby ten stan rzeczy trwał nadal, rezultaty musiałyby być bardzo ujemne dla całości naszej gospodarki. Należy wzmocnić wydajność rolnictwa zarówno przez wykorzystanie dotychczasowych nieużytków, jak i przez zwiększenie plonów z ha. Konieczne jest opracowanie planu racjonalizacji rolnictwa — tu to wielka rola przypada Związkowi Samopomocy Chłopskiej. Minister Minc wypowiedział się za połączeniem aparatu spółdzielczego z aparatem państwowym w zakresie skupu żywności, przemiału i organizacji eksportu rolnego.

W listopadzie minęły dwa lata od utworzenia Ministerstwa Ziemi Odzyskanych. Wiceminister Dubiel w specjalnym wywiadzie zreasumował wyniki pracy tego ministerstwa, stwierdzając, że najważniejsze w zakresie tych prac — sprawy ludnościowe zostały już niemal całkowicie rozwiązane. Repatriacja Niemców jest

na ukończeniu, a liczba Polaków na tych terenach przekroczyła już 5 milionów. Niektóre obszary, jak Śląsk Opolski i woj. wrocławskie wyczerpały już całkowicie swoją chłonność osiedleńczą w zakresie osadnictwa rolnego. Niewątpliwie są również poważne osiągnięcia Ministerstwa Ziemi Odzyskanych w zakresie usprawnienia aparatu administracyjnego, bezwzględnej walki z korupcją i szabrownictwem, normalizacji stosunków w dziedzinie bezpieczeństwa oraz uregulowania stosunków własnościowych.

## ZAGRANICA

Francję i Włochy objęła fala wielkich strajków o podłożu ekonomicznym, mających jednak również charakter protestu szerokich mas robotniczych przeciwko rządowi obu tych państw. Szczególnie gwałtowny przebieg mają strajki we Francji, które ostatnio objęły również kolejnictwo. Ogółem strajkuje około miliona osób. Po niepowodzeniu Bluma, który nie otrzymał wymaganej większości w parlamencie francuskim, rząd tworzy obecnie Schuman (MRP — Republikańska Partia Ludowa). W swojej deklaracji zaatakował on ruchy strajkowe. Ideą przewodnią jego rządu ma być „ocalenie republiki”. Jednocześnie nadchodzi wiadomość o próbie rozbitcia CGT, wielkiej organizacji francuskich związków zawodowych. Sekretarz generalny tego związku w wywiadzie, udzielonym korespondentowi PAP, oświadczył, że w razie zamachu ze strony dewastulistów „robotnicy francuscy będą się bić”.

W przededniu konferencji czterech ministrów spraw zagranicznych (Rosji, Anglii, Ameryki i Francji), dowódca radzieckich sił okupacyjnych w Niemczech, Marszałek Sokolowski, wygłosił na posie-

dzeniu Sojuszniczej Rady Kontroli przemówienie, w którym podał do wiadomości szereg charakterystycznych faktów. Wynika z nich wyraźnie, że zachodnie Niemcy stały się bazą imperializmu anglo-amerykańskiego, gdzie dotychczas nie nastąpiła demilitaryzacja, a wszelkie uchwały o demokracji są systematycznie sabotowane.

Zgromadzenie Narodów Zjednoczonych uchwaliło 38 głosami przeciwko 6 przekazanemu sprawie weta „Małemu Zgromadzeniu”. Uchwale tej sprzeciwił się ostry delegat ZSRR, Minister Wyszyński, stwierdzając, że uchwała podważa zasadę jedności Wielkich Mocarstw.

W Londynie rozpoczęły się obrady czterech ministrów spraw zagranicznych: Rosji, Francji, Anglii i St. Zjednoczonych. Obrady dotyczą spraw Niemiec. Komentator radia moskiewskiego, wspominając o otwarciu tej konferencji, stwierdza, że „brytyjska i amerykańska machina propagandowa przepowiada nieuchronnie niepowodzenie konferencji londyńskiej, podkreślając różnice między wschodem i zachodem”. Komentator radia moskiewskiego wyraża jednak przekonanie, że „wszyscy ludzie o zdrowym rozsądku winni sprzeciwić się popełnieniu fatalnej pomyłki, która miała miejsce po pierwszej wojnie światowej” — gdy Niemcom pozwolono na przygotowanie się do wojny następnej. Podobne stanowisko zajmuje demokratyczna prasa w Anglii. (J)

## Uchwały Zjazdu Dziennikarzy

Obrady Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Dziennikarzy R. P. w Szczecinie cechowało wysokie poczucie odpowiedzialności prasy wobec zagadnień życia publicznego; podkreślić również należy nastroj serdecznego koleżeństwa, w którym odbywała się dyskusja.

Zjazd witali gorąco jako gospodarze: Wojewoda szczeciński L. Borkowicz, Prezes Wojewódzkiej Rady Narodowej dr. Patek oraz przedstawiciele stronnictw politycznych — podnosząc znaczenie pracy w życiu odrodzonej Polski oraz wyrażając radość, że sejm polskiego dziennikarstwa odbywa się w Szczecinie, co jest wyrazem wielkiego zainteresowania, jakim opinia całego kraju darzy nasze miasto. W uchwatach Zjazdu stwierdzono:

że dziennikarstwo polskie nie jest organizacją elitarną, że stoi w jednym szeregu z całym światem pracy, zrzeszonym w KCZZ,

że dziennikarze polscy piętują podległość wojennych, którzy nadużywając zasady wolności prasy, prowadzą nieodpowiedzialną propagandę, zagrażającą ludzkości, że w trosce o rozwój i ciągłość prasy należy zwrócić jak najbaczniejszą uwagę na szkolenie nowych dziennikarzy.

Poza tym, stwierdzając pozytywny przyrost stosunek Rządu Polskiego do prasy, dziennikarze zwracają się do władz państwowych, domagając się likwidacji wszelkich przejawów niewłaściwego stosunku do prasy ze strony poszczególnych funkcjonariuszy.

Nakreślono wytyczne przyszłej ustawy prasowej.

Podkreślono wielką wagę prowadzonej przez prasę akcji przeciw kolaboracjonistom.

W godzinach popołudniowych uczestnicy Zjazdu zwiedzili miasto a w trzeci dzień Zjazdu, po zakończeniu obrad — wybrzeże i port. Z licznych przyjęć utrwalili się specjalnie w pamięci bankiet w Województwie. Panowała tu atmosfera niezwykle miła i serdeczna, co zawdzięczać należy Gospodarzowi, Wojewodzie Borkowiczowi.

Pokłosie Zjazdu w prasie stołecznej i prowincjonalnej świadczy, że dziennikarze polscy w krótkim czasie swego pobytu w Szczecinie obserwowali gospodarke naszą uważnie i bystro. Wrażenia ogólne jakie wynieśli, są pozytywne. (R)

## Literaci na Ziemi Odzyskane

W tym samym czasie, w którym odbywał się Zjazd Dziennikarzy w Szczecinie, rozpoczęły się we Wrocławiu obrady Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Literatów. Poruszano na Zjeździe wiele spraw bardzo istotnych, a między innymi podniesiono zarzut, że literaci polscy nie dają w swoich pracach dostatecznego wyrazu zainteresowania Ziemi Odzyskanymi. Wniosek Oddziału Krakowskiego podkreśla mianowicie, że: „Nasze Ziemi Odzyskane cierpią na niedostatek działaczy koniecznych dla pobudzenia życia kulturalnego i nadania im charakteru polskiego, koniecznych szczególnie ze względu na:

„wysiłki wrogiej propagandy niemieckiej, zagrożenie przyswajania t. zw. autochtonów, zespolenia różnorodnych elementów osadniczych.”

Wniosek domaga się następnie, by członkowie Związku Literatów mieli o-

bowiązek co najmniej jednomiesięcznego pobytu na Ziemiach Odzyskanych, w ciągu 1948 roku.

Wniosek ten przyjęto w formie postulatu, rozszerzając przewidywany okres pobytu literatów na Z. O. do co najmniej 2 miesięcy, przy czym zwrócono się do samorządów, by ułatwiły literatom wykonanie tej uchwały przez zapewnienie im mieszkań itp.

Uchwałę Związku literatów witamy z uznaniem. Wykonanie jej przyczyni się niewątpliwie do wzbogacenia problematyki w literaturze polskiej — przez związane pisarzy z najważniejszym niewątpliwie wydarzeniem historycznym, którym jest powrót Polski na Ziemi Odzyskane.

Najlepsze i najtrwalsze wyniki dałaby jednak niewątpliwie wielka akcja osiedlania się polskich pisarzy na Ziemiach Odzyskanych na stałe.

## Prasa o Pomorzu Szczecińskim

Skończył się sezon urlopów i wycieczek nad morze — i zapewne dlatego w tygodnikach i miesięcznikach o Pomorzu Szczecińskim coraz ciszej. Wynikałoby z tego, że sprawy Szczecina omawia się w tygodnikach raczej na marginesie i do rądz, że jest to temat „od święta”. A przecież publicystyka ma tu do spełnienia rolę naprawdę doniosłą i naogół pisarzy polscy dobrze to rozumieją. Wydaje się, że problematyka w tygodnikach polskich wciąż jeszcze jest zbyt doraźna, że idzie się po linii łatwizny i przypadku.

Lepiej jest gdy chodzi o prasę codzienną. Uwaga jest zwrócona jest stałe na Ziemi Odzyskane, ze specjalnym naciskiem na zagadnienia gospodarcze. Sprawom odbudowy kultury na Ziemiach Odzyskanych również i w prasie codziennej poświęca się zdaniem naszym zbyt mało miejsca.

„Rzeczpospolita” z dnia 21. 11. zamieściła dłuższy artykuł pióra Joanny Stein, poświęcony Szczecinowi. Zawarto w nim dość szczegółowy opis naszego miasta, opis zniszczeń, omówienie planów odbudowy i roli portu. Autorka stwierdza, że na skutek układu geograficznego i geologicznego Szczecin posiada idealne warunki do właściwego rozplanowania.

To samo pismo w nr 317 zamieszcza sprawozdanie z konferencji w Urzędzie Morskim w Szczecinie, stwierdzając, że już obecnie port szczeciński może lepiej obsłużyć ładunki tranzytowe, aniżeli port niemiecki w Hamburgu. Czynione są starania o skierowanie większej ilości towarów importowanych i eksportowanych przez Szczecin — jednakże ze względu na słabe jeszcze stosunkowo wyposażenie portu konieczne jest obniżenie opłat za składowanie o 25 proc. w stosunku do opłat pobieranych w Gdyni i w Gdańsku. W nr 392 tegoż pisma znajdujemy notatkę zapowiadającą budowę linii wysokiego napięcia Szczecin — Gorzów. Ukończona ma być ona w roku 1948, a koszt wyniesie około 50 mil. zł. Budowanie tej linii jest konieczne, ponieważ elektronika portowa w Szczecinie nie podota zadaniom, jakie spada na nią z chwilą pełnego uruchomienia portu.

„Dziennik Zachodni” z dnia 21. 11. zamieścił dłuższą korespondencję, w której omówiono szczegółowo wielką rolę magistratu Śląsk-Szczecin.

„Dziennik Ludowy” z dnia 22. 11. zamieścił artykuł p. t. „Sukces Pomorza Zachodniego”, stwierdzając, że jesienny plan zasiewów został w pełni wykonany a plan orzek został nawet przekroczony.

„Robotnik” z d. 26 listopada donosi, że Ministerstwo Odbudowy wydzieliło z ogólnego planu inwestycyjnego na rok 1948 około 900 mil. zł na potrzeby budownictwa m. Szczecina.

Około 600 mil. zł z sumy tej preliminuje się na budownictwo mieszkaniowe, 70 mil. zł na szkolnictwo, reszta zaś na wszystkie inne rodzaje budownictwa, prowadzone przez Ministerstwo Odbudowy.

„Dziennik Bałtycki” z dnia 21. 11. porusza raz jeszcze sprawę Słowińców, zamieszkałych w czterech gminach t. zw. „kata słowińskiego” nad jeziorem Łeba. Autor domaga się powstania placówki społecznej pod nazwą „Towarzystwo Przyjaźni Słowińców”, któreby — we współpracy z Polskim Związkiem Zachodnim i z czynnikami administracyjnymi — mogło roztoczyć specjalną opiekę nad kształtowaniem się życia na wsi słowińskiej. „Bo powietrze — czytamy w artykule — wiosek nadlebskich jest jeszcze zbyt przesycone oparem krzywdy”

## Praca polskiej floty handlowej

W październiku br. znajdowało się w eksploatacji pod polską banderą 39 morskich jednostek handlowych o łącznym tonażu 189.544. Prócz tego eksploatowano jeden wynajęty statek obcy.

Ogółem polskie statki przebyły przeszło 88.173 mil. morskich. Najdłuższą trasę przepłynął motorowiec „Sobieski”, który na linii regularnej między Genuą a Nowym Jorkiem pokrył w październiku 6.470 mil. morskich. Na trasie Gdynia — Nowy Jork motorowiec „Batory” przebył 3.400 mil, zaś otrzymany z reparacji frachtowiec „Pułaski” — 8.240 mil. Statki polski przewoziły w październiku 99.440 ton towarów i 37.626 worków pocty, jak również 2.334 pasażerów. Statek „Białystok” opuścił w październiku Danie, zabierając pierwszy ładunek świeżych ziemniaków dla Urugwaju. Poniemiecki parowiec „Olsztyn” rozpoczął w ub. miesiącu rejsy na linii lewantyńskiej z Gdyni do portów Egiptu, Palestyny i Turcji.

Z pośród okrętów Polskiej Marynarki Wojennej, które brały udział w zmaganiach minionej wojny światowej, na szczególną uwagę zasługuje „Błyskawica”, kontr-torpedowiec, któremu dane było prowadzić walkę z Niemcami niemal od pierwszego do ostatniego dnia wojny, topić niemieckie okręty podwodne już po jej zakończeniu i wreszcie — jako jedynemu, jak dotąd, polskiemu okrętowi wojennemu — powrócić do kraju.

Czyż zastosowanie powiedzenia — „lata wojny liczą się podwójnie” — nie będzie wyjątkowo trafne dla tak wysłużonego i pracowitego okrętu jak „Błyskawica”? I dlatego, zmierzona i przebrojona w Anglii, „Błyskawica”, wracając do kraju różniła się nie tylko zewnętrznie od tej „Błyskawicy”, która 30 sierpnia 1939 roku wypłynęła z Oksywia na czele dywizjonu kontr-torpedowców i obrała kurs na Cieśninę Duńską.

#### NAJSZYBSZY OKRĘT BAŁTYKU

„Błyskawica”, ta z roku 1939, była okrętem nowym, jak na swą wielkość bardzo silnym i nadzwyczaj szybkim, gdyż osiągając 42 węzły ustanowiła rekord dla jednostek tej kategorii na Bałtyku. A jednak, mimo tych dużych zalet, „Błyskawica” była na wypadek wojny wielką niewiadomą, gdyż „nie okręty walczą, lecz ludzie”. Dopiero w toku wojny marynarze polscy zdać mieli prawdziwy egzamin swych umiejętności nawigacyjnych i sztuki wojenno-morskiej i jak długo się to nie stało trzeba ich było traktować za „nowych ludzi” wśród morskich nacji świata, a obsadzone przez nich okręt jako jednostkę o walorach ściśle „papierowych”. Potwierdzenie ich przyjsz miało w boju.

#### LATA WOJNY

Przez 6 blisko lat wojny ORP „Błyskawica” przemierzył wszystkie wody oblewające Europę: Bałtyk, Morze Północne i Kanał La Manche, bezkresny Ocean Atlantycki i Morze Śródziemne. Walczył pod Narvik i u wybrzeży północnej Afryki, uczestniczył w wielu operacjach konwojowych i przede wszystkim w dwóch wielkich operacjach inwazyjnych: we francuskiej Afryce i w północnej Francji. W toku tej ostatniej inwazji wszedł wraz z drugim polskim kontr-torpedowcem, „Piorunem”, w skład najsilniejszego alianckiego zespołu kontr-torpedowców, przeznaczanego do zlikwidowania niemieckich okrętów nawodnych, operujących z baz francuskich. Już po zakończeniu wojny był okrętem flagowym zespołu, przeprowadzającego t. zw. „Operation Deadlight”, niszczenie na pełnym morzu „U-Bootów”, które po kapitulacji Niemiec znalazły się w rękach brytyjskich. I dlatego też, okręt ten, będąc jednym z najbogatszych w sukcesy okrętów polskich, jest również okrętem, który zebrał najwięcej może doświadczeń bojowych.

#### DZIESIĘCIOLECIE W SZCZECINIE

Niedawno „Błyskawica” — największy obecnie okręt Marynarki Wojennej R. P. — gościła po raz pierwszy w porcie szczecińskim. Wizyta ta wypadła niemal w dziesiątą rocznicę podniesienia na „Błyskawicy” polskiej bandery i przybycia po raz pierwszy tego wybudowanego w Wielkiej Brytanii okrętu do kraju, a w piątą — jednego z najbardziej znanych czynów bojowych „Błyskawicy”: walki z nieprzyjacielskimi okrętami podwodnymi i lotnictwem, podczas eskortowania konwoju płynącego do Bougie w Północnej Afryce.

Budowę „Błyskawicy” rozpoczęto na stoczni J. S. White w Cowes na wyspie Wigh latem 1935 roku, w kilka tygodni po rozpoczęciu budowy — na tejże stoczni — bliźniaczego kontr-torpedow-

# O. R. P. „Błyskawica”

## Historia bohaterskiego okrętu

ca, „Grom”. Również kilka tygodni po „Gromie”, „Błyskawica” została spuszczona na wodę 1 października 1936 r. Pod koniec listopada następnego roku podniesiona została na „Błyskawicy” polska bandera wojenna i obsadzony polską załogą okręt odpłynął do kraju, przybywając na Oksywie w dniu 1 grudnia 1937 roku.

Od tego czasu minęło 10 lat nieprzerwanej służby „Błyskawicy” w szeregach Marynarki Wojennej R. P. Półmetkiem tego okresu jest walka „Błyskawicy” z wrogiem powietrznym i podwodnym pod Bougie. O walce tej prowadzonej przeciwko przeważającym siłom nieprzyjacielskim, atakującym koncentrycznie po kilkanaście samolo-

tów w ścisłej współpracy z okrętami podwodnymi, i o doskonałej postawie „Błyskawicy” pisał brytyjski korespondent Reutersa:

„Polacy dają z siebie maksimum wysiłku w wojnie morskiej na zachodnim obszarze Morza Śródziemnego. Jeden z polskich kontr-torpedowców, który walczył tam z nieprzyjacielskimi okrętami podwodnymi, jest od wybuchu wojny w akcji, od Narwiku po Malte. Dowódca kontr-torpedowca jest odznaczony Krzyżem Walecznych i wysokim odznaczeniem brytyjskim. W czasie osłaniania konwoju do Afryki północnej kontr-torpedowiec polski stoczył ciężką walkę z bombowcami nieprzyjaciela. Po powrocie do bazy naliczono w ka-

dblubie polskiego okrętu przeszło dwieście dziur od pocisków”.

#### KIEDY NASTĘPNE?

4 lipca br. kontr-torpedowiec „Błyskawica” powrócił do kraju, jako pierwszy z jednostek polskiej floty wojennej na obczyźnie, mających wrócić do Polski. Pozostałe — kontr-torpedowiec „Burza”, okręt podwodny „Wilk” i okręt szkolny „Iskra” — znajdują się w remoncie, który ma im umożliwić wykonanie tego zadania, trudnego — ze względu na bardzo poważne zużycie jednostek działalnością bojową. Wszystkie te jednostki oddadzą naszej odradzającej się flocie niewątpliwie duże usługi jako jednostki szkolne, niezbędne dla przeszkolenia personelu pływającego. „Błyskawica”, która ze Szczecina odpłynęła na rejs ćwiczebny na pełne morze, już obecnie spełnia to zadanie.

JERZY PERTEK

Maria Boniecka

## Szkoła Morska w Szczecinie

W ciasnym gabinecie dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej, kapitana Wielkiej Żeglugi, Konstantego Maciejewicza b. komendanta statków szkolnych „Lwów” i „Dar Pomorza” — leżą rozłożone mapy nawigacyjne. Leżą na biurku, na podłodze, na zsuniętych krzesłach.

Dyrektor pochylony nisko nad papierami kreśli linie i stawia znaki. Przeskakują w poprzek karton leżący na podłodze, siadam na przeciw pracującego i — zaczynamy rozmowę.

— Kiedy Szkoła zaczęła normalną naukę?

— 5 listopada, z dwutygodniowym opóźnieniem spowodowanym przedłużeniem praktyki letniej uczniów na morzu i niepełnym wykończeniem mieszkalnej części budynku szkolnego.

— Uczniowie mieszkają w internacie szkolnym?

— Tak! Internat jest przymusowy. Jest istotną częścią wychowania marynarzy — u nas obowiązuje ściśle wojskowa dyscyplina. Uczniowie szkoły otrzymują bezpłatnie: naukę, mieszkanie, pełne wyżywienie i mundur — po skończeniu szkoły obowiązuje ich spłata zaciągniętego od Państwa długu w formie pracy na morzu.

— Ilu w obecnej chwili liczy szkoła uczniów?

— 174. Na pierwszym roku — mamy 54 uczniów, na drugim — 62 na trzecim 58.

W dalszej rozmowie dowiaduję się szczegółów o życiu i organizacji tej nowej dla Szczecina, a tak ze wszech miar ciekawej placówki.

Państwowa Szkoła Morska powstała z podziału Szkoły Morskiej w Gdyni. Wydział Mechaniczny pozostał w Gdyni, do Szczecina przeniesiono Wydział Nawigacyjny.

Wszyscy uczniowie, sprzęt i grono wykładowców przyjechali z Gdyni. Szkoła zainstalowała się w niewykończonym jeszcze domu przy Al. Piastów 18/19. Ostateczne wykończenie gmachu przewidziane jest na rok 1949. Budowa rozłożona jest na trzy etapy — do stycznia 48 r. zostanie wykonany tak zwany „mały plan” i szkoła otrzyma: sypialnie, klasy, bibliotekę i czytelnię. Dalsze inwestycje obejmą urządzenie środkowego skrzydła, czyli tak zwany „wielki plan”; ma tam powstać sala gimnastyczna, pod nią basen — pływalnia, sala koncertowa, kino itp.

W holu leżą belki, stoją szafliki z wapnem, sosnowe wióry pachną żywicą — robotnicy się spieszą. W tej chwili odwołano Dyrektora; przywieźli koks. Idę sama na górę.

Narazie szkoła mieści się w kilku już wykończonych salach — jadalnia i sypialnia służą równocześnie za izby szkolne. Uczniowie Szkoły Morskiej mają prawie cały dzień wypełniony pracą. O 6,15 jest pobudka. 8-mio godzinne wykłady teoretyczne obejmują na pierwszym i drugim roku, (na trzecim

na wyłączenie przedmioty zawodowe) przedmioty ogólnokształcące jak polski, naukę o Polsce współczesnej, matematykę i fizykę oraz język angielski. Przedmioty zawodowe (III rok) to dewiacja, nawigacja, wiedza okrętowa, towaroznawstwo, ładunki, prawo morskie, asekuracja, elektrotechnika itp. Do Szkoły Morskiej wymagane są: Ukończony 16 rok życia, wiadomości w zakresie „małej matury” i zdrowie fizyczne oraz praktyka morska uzyskana na przeszkoleniu w P. C. W. M. (Państwowe Centrum Wychowania Morskiego) i w Szkole Jungów Okrętowych (10 mies. kurs, obejmujący praktykę na statkach).

Kończymy rozmowę na korytarzu, na pierwszym piętrze. Surowy zapach świeżych murów napienia cały gmach.

— Nie mamy placu do ćwiczeń gimnastycznych, ani sali, nie mamy basenu — oczywiście narazie, ale to nam bardzo utrudnia pracę — wychowanie fizyczne jest niezmiernie ważną częścią programu Szkoły Morskiej — wyjaśnia Dyrektor — Wychowujemy pełnego człowieka! Przyszły marynarz to jednostka wszechstronnie przygotowana do życia na morzu, w surowych, trudnych warunkach: inteligencja, wiedza fachowa, zaprawa fizyczna, praktyka na morzu, charakter, prawość, szlachetność, rozbudzone uczucie obywatelskie — oto czynniki składowe osobowości absolwenta szkoły.

— Od kiedy istnieje w Polsce Szkoła Morska?

— Od 1920 roku. Pierwsza Szkoła Morska została otworzona w Tezewie przez Marynarkę Wojenną dla potrzeb Marynarki Handlowej. W roku 1930 Szkoła z Tezewa przeniosła się do Gdyni.

— A kto był inicjatorem szkoły u nas w Szczecinie?

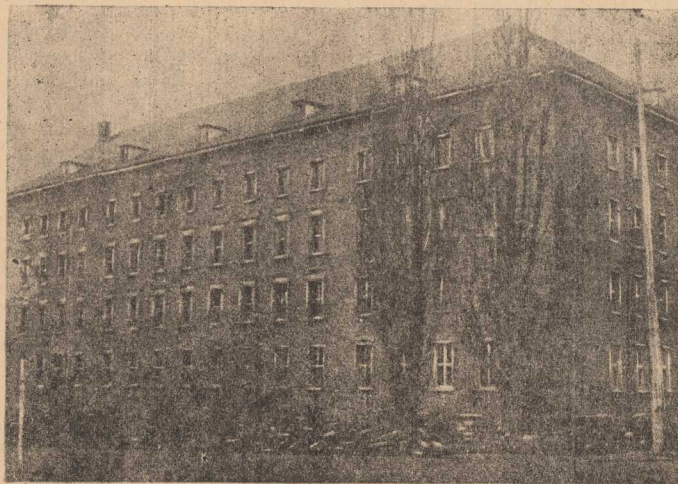
— Wiceminister Żeglugi Petruszewicz absolwent Szkoły Morskiej.

— Ostatnie pytanie, czy wśród uczniów szkoły są chłopcy ze Szczecina?

— Są! Mamy ośmiu szczecińców.

Żegnam Dyrektora i schodząc na dół pospiesznie wyliczam: Na 174 — 8-miu, to będzie procent, to będzie... Nie doliczyłam się ile, ale wiem że napewno mało.

Tak jest narazie, w pierwszym roku istnienia szkoły w naszym mieście. W przyszłym roku napewno będzie ich już więcej.



Gmach Szkoły Morskiej przy Al. Piastów

Fot. Cz. Sobczyk

# Z TEATRÓW

„Zamówienie społeczne“ w stosunku do teatru wyrażało się dotychczas w Szczecinie skromnym żądaniem, by po prostu tylko — istniał. Coraz wyraźniej zarysowująca się jednak aktywizacja życia kulturalnego nie zadowalała się samym tylko istnieniem teatru, ale podnosi postulat teatru dobrego, teatru prawdziwego. Pod pojęciem „prawdziwego teatru“ rozumiemy teatr twórczy, to jest taki, który nie ogranicza się jedynie do reprodukcji utworu scenicznego, lecz stwarza z tekstu przez artystyczną koncepcję inscenizatora, pracę aktora, reżysera, dekoratora — całość o cechach stanowiących o właściwej odrębności danej sztuki sceniczej. Czy teatry szczecińskie mają warunki, by sprostać temu zadaniu? Wydaje mi się, że — niestety jeszcze nie.

Materiał aktorski, jaki udało się zebrać dyrektorom teatrów szczecińskich ma jedną zaletę: młodość. Byłaby to zaleta w całej pełni, gdyby świeżość materiału aktorskiego poddana została fachowemu kierownictwu doświadczonych reżysera-pedagoga

Inszenizatora, myślącego swoistymi kategoriami teatru, tymczasem na szczecińskim horyzoncie teatralnym nie widać. Szukajmyż przynajmniej reżysera. Pod tym względem w szczęśliwszym położeniu znajduje się Teatr Mały. P. Młodziejowska-Szczurkiewiczowa reżyseria „Matury“ Fodera dostarczyła pierwszorzędny argument na poparcie tezy o wartościach naszego aktorstwa, jak i potrzeby „człowieka teatru“. Na przedstawieniu „Matury“ byliśmy świadkami niecodziennego zjawiska zacieraania się granicy między widownią a sceną. Typowy „samograj“ dobrze już spleśniały i nieaktualny w dzisiejszej rzeczywistości, — „Matura“ była tak zagrana, że chwilami zapomniało się, o teatrze. A przecież o to właśnie chodzi: tak wzruszyć i porwać widza, by zapomniał, że patrzy na „udawanie“, by musiał żyć życiem postaci sceniczych. Niestety te chwile, wyczarowane na scenie Teatru Małego przez Karniewską, Młodziejowską i Fabisiakę, raz po raz przerywali pozostali wykonawcy, a w szczególności p. Michałowski zupełnie nieopanowaniem pamięciowym swej roli.

Brak reżysera-inscenizatora szczególnie dotkliwie daje się odczuć w reprezentacyjnym teatrze Szczecina, Teatrze Polskim. Fiasko inscenizacji „Ożenku“ Gogola problem ten unaczynia dosadnie. Okazuje się bowiem, że w Teatrze Polskim nie przeprowadza się żadnych studiów przygotowawczych, bez których stylowe przedstawienie nie jest do pomyslenia.

Ostatnio próbuje się tu dość niezwykłej formy zbiorowego przygotowania przedstawienia. Tak mianowicie „reżyserowano“ wspólnie Montgomery'ego „Cały dzień bez kłamstwa“.

Teatr Polski ma kilka sił aktorskich, po których można spodziewać się wiele — cóż, kiedy nie ma w teatrze tym

indywidualności teatralnej w rodzaju p. Młodziejowskiej. A może p. Rychłowski — wcale niezły w roli Jajecznicy w „Ożenku“? Bez reżysera zmaruwa się talent p. Czosnowskiej, nie rozwijają się możliwości p. Bernas czy Wesołowskiego, który już zaczyna niebezpiecznie się powtarzać. A przecież można by z zespołu Teatru Polskiego wymienić jeszcze cały szereg artystów, młodszych i starszych, z których opieka reżyserka niejedno mogłaby wykrzesać. N. p. Daszewski, z zupełnie nowej strony swych możliwości przedstawił się w roli van Dusena w „Cały dzień bez kłamstwa“.

Jest w Teatrze Polskim jeszcze jeden czynnik, który w pełni mógłby zabłysnąć dopiero przy współpracy z reżyserem, mianowicie dekorator. P. Rajkowski Tadeusz dekoracją du sztuki Montgomery'ego — szczególnie do jej II aktu dowiódł, że wie o co chodzi w teatrze. Gdyby jeszcze mógł swe plany realizować bez oglądania się na ograniczające go budżety, można by spodziewać się po nim prawdziwie sceniczych kreacji dekoratorskich. Mamy prawo domagać się ich od Teatru Polskiego bardziej niż od Teatru Małego, którego szczupła scena uniemożliwia dekoratorowi prof. Boehlkemu — szerszą i śmielszą działalność.

Dotychczasowy repertuar przedstawia się w tym sezonie znacznie korzystniej, niż w roku ubiegłym. Na sześć premier w Teatrze Polskim trzy były autorów polskich, a z pozostałych tylko co do ostatniej miałbym zastrzeżenia. Nawrót do komedii muzycznej podyktowany jest zapewne koniecznością zdobycia funduszy na realizację dalszych planów repertuarowych, ale „im dalej w las“ premier tym więcej... kłód... Te kłody to porzucone projekty repertuarowe... Nie zastąpi ich ani orkiestra p. Szabszajki ani śpiew p. Zarembianki, którego z całą pewnością nie słychać już w polowie sali.

Niepokojący jest fakt, że właśnie wtedy, gdy coraz głośniejszy domagamy się dla mas nie tylko kultury, ale wysokiego jej poziomu — Teatr Polski woli zapłacić 10% podatku widowiskowego za utwór „lekki, niewychowawczy i nieklasyczny“, by w ten sposób zapewnić sobie finansowe powodzenie.

W. L.

# WYSTAWA KSIĄŻKI RADZIECKIEJ

Staraniem Tow. Przyjaźni Polsko-Radzieckiej zorganizowana została w Szczecinie w sali świetlicowej Spółdzielni „Polskie Pisma i Książka“ (Al. Wojska Polskiego 41) wystawa książki radzieckiej.

Zgromadzono na wystawie kilkaset wydawnictw, w sposób przejrzysty ilustrujących wielki dorobek ZSRR w dziedzinie czytelnictwa. Świadczą o tym prze-

T. KARPOWICZ

## KASZTANY

*Kasztany, zaścietajcie niebo  
soczystą chmurą smaragdową!  
Traw nam za mało — niechaj tętni  
zielona burza ponad głową.*

*Wokół kipiąca piana kwiatów  
zatapia wzrok i dławi serca.  
To spaceruje całe miasto  
z azalią stońca w butonierce.*

*Platki zaś zefir na powiece  
unoszą lekko ponad chodnik.  
I któż wypowie, jak dalece  
jesteśmy młodzi, jaśni, wolni!*

*I ciepła chmura z tchnięć zieleni  
uwiezi lato ponad nami.  
Tylko głęboką gdzieś jesienią  
zapłacze ciężko kasztanami.*

Szczecin, 1947 r.

— o —

## Z towarem

*Poranek szminkujący usta kredką słońca,  
przegląda się w Odrze pogłębioję chłodem.  
Zajeżdża na przeprawę, szuwarami tchnącą  
pierwszy obłok na chłopskim wozie.*

*Wśród rzodkiewek ręce nowy świt okopaly.  
W dzbanie mleka — też obłoczek się  
schował*

*Wleczę drogą czerwony wałach  
malowane porankiem kola.*

*Szronie miasto na dłonie banknotami  
chłop odmierzy uczucia śmietaną.  
Zakupujcie machwekwi zanim  
czerstwe są jak poranek!*

Szczecin, 1947 r.

STANISŁAW TELEGA

## Bogusław X

Odsłona II.

Rok 1941. Fragment ulicy w Szczecinie. W oddali Zamek Piastów. Tłum ludzi, głównie mieszczan, rzemieślników i rybaków.

**Wyszak:** Hej! Kumotrze Rosengold! Nie pchajcie się tak ze swoim brzuchem między ludzi! Jeszcze wam pęknie i zrobi się taki huk w Szczecinie, że ryby w Odrze spłoszycie!

**Kilku rybaków:** Ha, ha, ha!

**Wyszakowa:** Widzicie go! W karczmie się zasiał, piwską pilnując i derłowski smakolików, a teraz pierwszy by miejsce zajmował! My tu od godziny na ulicy sterczym, żeby orszak książęcy zobaczyć, a on szast, praści! i już!

**Rosengold:** Cichajcie, gute Kameraden, cichajcie — — — Nikomu ja nie zabrałera ersten platz, aber była przed kościół święty Jakub, żeby księcia miłościwy zobaczyć, ale tam kupa ludzi, tak straszna, grose kupa ludzi....

**Wyszak:** A na co ci to Vater Rosengold naszego księcia Bogusława widzieć, kiej on i tak nie wasz, pludracki władca, tylko nasz, słowiański!

**Rosengold:** Czemu wy zaraz, gute Kameraden, gniewać się. Ja spokojny Bürger, ja nikomu krzywdy nie robić. A księcia Bogusława ja lubię, bardzo lubię, bo on dobry pan — — — i handel teraz dobry i Gewerbe auch....

**Wyszak:** Tfu! Psie nasienie niemieckie! Teraz on spokojny Bürger, a niedawno Brandenburczyków pod niebiosa wychwał. W piwsku, co je z Brandenburcii sprowadzasz, utopiles swoją pamięć, Vater Rosengold.

**Rosengold:** Ja wychwałę?! Ja wychwałę, o Vater unser! Wann, wann, no sagen sie wann?

**Wyszak:** A kto w niedzielę, na świętego Ottona, piwkiem uchławszy się w karczmie pokrzykiwał, że Brandenburczycy lepsi niż książę Bogusław?

**Wyszakowa:** Do Odry ich wrzucić, w Odrze potopić, niemieckie psie nasienie!

**Wyszak:** Małoż wam było Brandenburczyków! Małoż was złupił elektor brandenburski, Albrecht Achilles? Ale wy diabli i Bogu jednaka świętoko świecicie. A do zbójów, choćby i Brandenburskich ciągnąć wolicie, niż do sprawiedliwego księcia słowiańskiego!

**Wyszakowa:** Tfu! Handel nam zagrabili, z

## SZCZECIN W XII WIEKU I DZIŚ

— W XII w, w czasach apostołskiej wyprawy św. Ottona, w Szczecinie mieszkało około 900 rodzin, licząc 4—5 osób w rodzinie stanowiąc do 3500—4500 osób. Pierwszą dokładną liczbę mieszkańców Szczecina mamy z daty 1720 r. Liczba mieszkańców wynosiła wówczas 6.081 osób. W ciągu pięciu wieków przybyło zaledwie 2000 mieszkańców. W 1848 r. Szczecin liczył 44.500 mieszkańców, w 1885 — 100.000, w 1914 — 250.000, w 1938 — 370.000, w 1947 r. — 130.000.

JAN BOGUSZ

## SZCZECIN W CZASIE WOJNY

Pan Karol W. często zachodzi do mnie na „pogwarkę“. Pochodzi ze Śląska — opowiada chętnie, a ma co opowiadać, bo zwiedził spory kawał świata. Wyjechał z Polski w 1925 roku z transportem, liczącym dwa tysiące ludzi, udających się w poszukiwaniu pracy „na Sachsy“. Kiedy pytam, co zmusiło go do wyjazdu, odpowiada: „Dyrektory myślały ino o sobie, kopali węgiel aby dużo i szybko, nie stemplowali ganków, to się waliły — no i nie było roboty...“ „Tak to było wówczas... Marnowało się tyle rąk do pracy... Co gorsze, pracowały często dla wrogów. Po wielu latach wędrówki po Niemczech p. Karol osiedlił się w Szczecinie, gdzie przeżył całą wojnę

W źródłach niemieckich znalazłem notatkę, że w 1936 r. w Szczecinie było około 11.000 katolików. Szczęśliwie ten przypomniał mi się, gdy z toku opowiadania dowiaduję się, że Niemcy wszystkich katolików uważali za Polaków. Pan Karol twierdzi jednak, że w Szczecinie z chwilą wybuchu wojny Polaków było mało. Spotykali się oni w kościele św. Jana, przy ul. Bugurodzicy, dziś zniszczonym. Tuż przed wybuchem wojny Niemcy odesłali sezonowych robotników polskich. Ci którzy z różnych powodów zostali, stali się ofiarami przesładowań. „Farorza (księdza) zawarli — mówi swym śląskim dialektem p. Karol — i „kistra“ (tj. księcielnego) i jednego doktora — za odbiornik radiowy (t. zw. Schwarzhörner) znalezionej w piecu. Gadać wolno było po polsku tylko w robocie, a tak to nie. Ani do kina, ani do teatru, nie wolno było nikaj chodzić.“

— No, a Niemcy naturalnie święcie wierzyli, że wygrają wojnę?!

— Zaro od 1 września to Krzyżeli, że pierwszy strzał padł o 5,45 rano i „hejlowali“. Pamiętam taki afisz co go rozlepili na ulicach. Był tam marynarz polski w bali a pod spodem, we wodzie, flakdy i taki napis: „Und die Flundern tun sich Wundern“.

Opowiadanie p. Karola potwierdza obłądny fanatyzm Niemców. Ich pewność zwycięstwa była równie wielka jak strach przed Gestapo. Powszechnym tematem rozmów było, jak to po wojnie Niemcy pojedą do zdobytych kra-

jów, a niewolnicy pracować będą w Niemczech, żeby wszystko było „nationalsozialistisch“. Słucham ironicznych uwag p. Karola o tych niemieckich projektach urzędzenia świata. Po napadzie na Związek Radziecki, Szczecin również powtarzał dumne zapewnienia, że „den schlagen wir auch zu Boden“. A potem był Stalingrad... Wtedy mówili sobie „nie szkodzi, jednak zwyciężymy“. Tylko jeńcy i robotnicy wywiezieni z Polski na roboty przymusowe wiedzieli już, że Niemcy wojnę przegrają.

Pytam o obozy polskie w Szczecinie. Było ich dużo. Największe w Drzetowie (Bredow), Policach i Wielgowie. Były to obozy jeńskie i osób cywilnych, które zmuszono do noszenia liter „P“. Z początku mieszkańcy obozu mogli wychodzić do miasta, ale kiedy Gestapo wpadło na ślad zebrań urządzanych w lesie przez Polaków z obozu w Wielgowie (Augustwalde), posypały się aresztowania i wyroki, zabroniono chodzić po godzinie 8 wieczorem, pogorszyło się jedzenie. Raz dziennie zupa, suchy chleb i woda.

A jak to było z bombardowaniem Szczecina?

— Pierwsze bomby spadły na Szczecin w listopadzie 1940 r. z samolotów angielskich, nieduże, 50-kiłowe. „To już paroz dostał w mój dom, co je mieszkol na Czarneckiego 11“ — dodaje p. Karol. „Dostały“ wówczas także koszar na Narutowicza (Friedrichsstrasse), Kaszubską, na dworcu spalili się trafiony bombą wagon, parę bomb padło na osiedle Krzekowo, jedna na ulicę w Turzynie. I znów Polaków gnano do uprzątania gruzów. Choć alarmy powtarzały się regularnie około 21,30 wieczorem, silna w Szczecinie obrona przeciwlotnicza nie zdołała zestrzelić żadnego samolotu. W Szczecinie było wiele dział zenitowych dla obrony portu, do którego często chroniły się ciężkie morskie jednostki wojenne, między innymi „Admirał Scheer“.

## NAJWIĘKSZE NALOTY

Szczecin zniszczyły właściwie dwa wielkie naloty. Pierwszy 20. IV. 1943 r. Jak zawsze, tak i wówczas, lotnictwo alianckie „obchodziło“ urodziny Führera. Niemcy w przewidywaniu nalotu

na Berlin ściągnęli ze Szczecina całą ciężką artylerię przeciwlotniczą, pozostawiając mniejsze działa. Tymczasem 3.000 samolotów amerykańskich — jak powiada p. Karol „dostało Funk, że babka jest w Berlinie a dzieci w Szczecinie“, że niby Szczecin jest bez ciężkiego Flaku, i zamiast do Berlina przyszedli tam. Jak zaczęli od Pomorza, to rąbali aż do portu. Była noc — godzina 23.30. Całych 45 minut waliły się na miasto ciężkie bomby kruszące i zapalające. W świetle pożarów samoloty myśliwskie ostrzeliwały ratujących. Na Starym tylko Mieście zginęło 20.000 ludzi. Nawet nie próbowano wyciągać zabitych spod gruzów. Niemcy zamknęli ulice barykadami z cegieł, stojącymi tam do dziś. Nie wolno było mówić o skutkach nalotu. Policja wylapywała wszystkich, którzy śmieli się choć słowem zdradzić upadek ducha.

Drugi wielki nalot miał miejsce 6. I. 1944 r. Ofiarą jego padło śródmieście, dworzec, ul. Roosevelta i północną część miasta. Potem były jeszcze mniejsze naloty, kiedy do Szczecina zbliżała się Armia Czerwona.

Z nalotów tych mosty na Odrze wyszły nienaruszone. Wysadzili je dopiero Niemcy, cofając się po 3-dniowej obronie miasta.

Pan Karol śmieje się mówiąc, że jedna tylko obietnica z danych „narodowi panów“ przez Hitlera spełniła się: „in jeder Wohnung wird Licht, Luft und Sonne sein“. No i mieli dużo światła, powietrza i słońca — przez wszystkie dziury!

Jest jakaś zajadłość w tych opowiadaniach p. Karola. Mściwa zajadłość. Chęć deciec żyć źródła. Okazuje się, że narodziła się jeszcze w roku 1933, w starym zamku w Zwickau pod Lipskiem. W obozie koncentracyjnym. Mój rozmówca znalazł się tam za demokratyczne poglądy i przynależność do KPD. W kłęsce Niemiec widział odplątę za skazanych na śmierć towarzyszy i wielu takich jak on, którym na sine od uderzeń plecy spadał wściekły raz hitlerowskiej palki.

W najbliższym numerze naszego piśma podamy szereg dalszych szczegółów o życiu Szczecina podczas ostatniej wojny.

## Na szlakach Puszczy Bukowej

Nazwa „Puszczy Bukowej“ pojawia się już od czasu do czasu w prasie szczecińskiej, ale mieszkańcom Szczecina nie konkretnego nie mówi. Puszcza Bukowa zna zaledwie garstka „autochtonów“ i to tylko gdzieś na jej skrajach. A warto, by w przyszłym sezonie turystycznym i wycieczkowym szczecinianie odwiedzali tłumnie ten uroczy zakątek Pomorza.

Puszcza Bukowa pod Szczecinem — to najpiękniejszy i najbogatszy zespół bukowy w Polsce. Piękno jej podkreśla jeszcze fakt, że porasta prawie w całości członożkę pasmo górskie — z wysokimi grzbietami, przepaściami, wodospadami, jeziorami — ciągnące się na przestrzeni między Rgiliwą i jeziorom Miedwie. Puszcza Bukowa oddalona jest zaledwie kilkanaście kilometrów od rogatki Szczecina. Dojazd łatwy koleją, czy to do Zaborska, czy do szeregu stacji w kierunku Kołbacza.

Przed wojną istniało w Szczecinie Towarzystwo Miłośników Puszczy Bukowej, które liczyło ponad 4 tysiące członków. Wytoczyło ono około 120 szlaków turystycznych. Domy turystyczne leżą oczywiście w gruzach lub zostały doszczętnie rozbombardowane. Front 1945 roku przeszedł przez teren Puszczy, niszcząc ją na licznych odcinkach bezlitosnie. Tu i ówdzie spotyka się tabliczki, które głoszą w języku rosyjskim, że bezpośrednio po przejściu frontu teren został rozminowany. Można więc bezpiecznie zapuszczać się w głąb lasu.

Główny szlak turystyczny biegnie równoleżnikowo wzdłuż grzbietu pasma Bukowego w Podjuchach przez Kołowo, Dobropole do Kołbacza i łączy 17 km długości. Część jego jest brukowana i można ją przebyć samochodem.

Od szlaku głównego rozchodzą się prostopadłe szlaki boczne, które wzdłuż dolin lub bocznych grzbietów schodzą do sąsiednich nizin. Jest ich razem 30 i z tego co trzeci nadaje się do ruchu kołowego. Przeciętna ich długość wynosi 4 km. Na tej podstawie sieci komunikacyjno-turystycznej rozmieszczone są pozostałe drobniejsze szlaki o długości 1 — 2 km. Wyciągają się w terenie w postaci szeregu 2 metrowej szerokości.

W okolicy Zaborska i Podjuch, Puszcza przechodzi w bor sosnowy, strawiony w porowie pożarem w czasie tegorocznej suszy. Nieco wzniosły przetrzyn zajmuje las mieszaný, złożony z dębów, grabów, jesionów i różnych drzew, przeniesionych z odległych krajów Europy i Północnej Afryki. Największy jednak, bo 80 procent ogólnej powierzchni zajmuje czysty las bukowy. Buk eliminuje wszelkie podszycie lesne. Poprzez kolumnadę gładkich, potężnych pni widać tajemniczą głębię puszczy. Promienie słońca nie mają do ziemi dostępu. Pantuje tu stały półmrok i dostojna cisza. Ptactwo gnieździ się 30—40 m nad ziemią wśród koron drzew.

Obiektów godnych uwagi można liczyć wpaśmie Bukowym na setki. Do najpiękniejszych jezior zaliczyć trzeba Szmaragdowy Staw, leżący pół km od Zaborska. Czysta, źródłana woda, zabarwiona mineralnie na żywy kolor szmaragdowy, nie ma odpowiednika w całej Europie. Dookoła ściany prostopadłe, kilkudziesięciometrowej wysokości, a w górze, nad przepaścią, dumny bór sosnowy. Stąd w zagłębieniu Czanowskiej Doliny przesuwa panorama odległego Szczecina.

W Puszczy spotkać można wiele starych olbrzymów leśnych. Należą do nich latane cementem dęby np. na Rozdrożu Trzech Dębów i w Dolinie Kijowskiej; buki, do których należy między innymi kolos w Kotlinie Żabiej o wysokości 45 m i zaopatrzony w klanry do wpinania się; dalej okazy grabów, jesionów, cisów Potężna Lipa Pokoju rośnie przy szlaku Głównym w pobliżu Kołowa. Żyją jeszcze drzewa, pamiętające Piastowskich Bogustawów.

Ciekawymi obiektami są potężne głazy granitowe. Niektóre z nich mają wyrzeźbiony znak Gryfa. Źródła niemieckie z zeszłego stulecia podają, że są to pozostałości po dawnych grobowcach dostojników słowiańskich, z czasów, kiedy jeszcze Słowianie XII wieku zamieszkiwali zwartą masą okolice wsi.

Jerzy Brinken

Hansą się zwąchują, a przeciw prawowitemu księciu spiskują!

**Wyszak:** Pokonani są jak psy ulegli, a gdy zwyciężą pychą się odmają, jak Krzyżacy! Ale teraz wara wam! Skończyło się wasze panowanie!

**Wyszakowa:** Teraz książe Bogusław z córką króla polskiego się związał ślubem świętym. Teraz królowi polskiemu podlegać będziemy, a nie Brandenburgcom.

**Głosy:** Słusznie praw! Słusznie! Precz z pludractwem niemieckim! Ojciec Anny, a król Polski Krzyżakom nosa utarł, to i nas krzywdzić nie da!

**Wszyscy:** Nie da! Nie da! **Rosengold:** Gute Kameraden! Ja niewinna! Ja dobra człowiek! Spokojny Bürger!

**Głosy:** Cicho! Cicho tam! Orszak nadjeżdża! (wszyscy spoglądają w bok sceny).

**Wyszak:** Jako żywo! Jadą! Jadą! (Słychać z daleka zbliżającą się muzykę i odgłos kopyt końskich).

**Głosy:** Jadą! Jadą!

**Wyszak:** Młoda para konno nadjeżdża!

**Wyszakowa:** Patrzcie! Patrzcie! Na przędzie rycerstwo! Jakie wspaniałe zbroje, jakie dzielne twarze!

**Głosy:** To potomkowie tych, co zbójów krzyżackich na proch pod Grunwaldem starli!

**Wyszak:** To ei sami, co w wojnie trzynasto-

letniej powtórnie Krzyżaków do uległości zmusili!

**Głosy:** Niech żyje polskie rycerstwo! Niech żyje książe Bogusław i Anna Jagiellonka! Wiwat młoda para! Wiwat!

(Słychać odgłosy kopyt końskich, toczących się kolas, wszystko na tle wesolej muzyki i gwaru.)

**Wyszak:** Książę się uśmiecha! Królowna sknęła nam głową!

**Wszyscy:** Wiwat książe! Wiwat Polska!

**Wyszak:** A co, kumoter Rosengold?! Widzieliście, co? Twój Brandenburgczyk za koniuchów nawet przy polskim rycerstwie nie obstoja... he, he... he... Ci nie dadzą sobie w kaszę napłuć!

**Rosengold:** (wzdycha). Nie widział ja tak piękny rycerz nawet u Kaiser w Moguncji.

**Wyszak:** Twój Kaiser już się dawno skończył. Zjedli go książęta niemieccy i walki z papieżami.

**Wyszakowa:** I już zbójom Krzyżackim niewiele może pomóc...

**Wyszak:** Hej! Gdyby tak król Polski całe Pomorze do Korony Polskiej włączył. Bylibyśmy razem z Litwą i Polską najsilniejszym królestwem na świecie! Od morza do morza rozciągałoby się nasze państwo... między Lewanem a Bałtykiem... Hej! byłoby to państwo, hej!

Kurtyna.

JACEK SIEDLECKI

Mgr JAROSŁAW KOCZOROWSKI

## Najważniejsze pojęcia Morskiego Prawa Handlowego

II

Nie będziemy się tu kusili o ściśle ustalenie pojęcia prawa morskiego. Wystarczy nam ustalenie najprostsze, że jest to ogół norm prawnych dotyczących żeglugi na morzu. Podobnie jak prawo „ładowe“ możemy podzielić prawo morskie na publiczne i prywatne, chociaż tutaj rozdzielenie jest znacznie trudniejsze. Szereg ustaw, jak ustawa o służbie marynarza zawiera normy prawa morskiego publicznego i prywatnego.

Zakres działania prawa morskiego zaczyna się tam, gdzie się kończy prawo „ładowe“ — na morzu. Porty stanowią wyjście na morze — w kraj nicy. Statek gości tylko w portach, a pracuje na morzu. Te cechy zasadnicze życia morskiego wybiły charakterystyczne piętno na przepisach prawa morskiego, na jego rozwoju i wykładni. Statek polski rządzi się przepisami prawa polskiego, jako jego prawa flagowego, ale załoga jego styka się częściej ze statkami pływającymi pod banderą innych państw, niż z instytucjami prawa polskiego. W ten sposób wytwarza się silniejsza więź i pokrewieństwo przepisów prawa morskiego różnych państw między sobą, niż między prawem morskim jakiegoś kraju, a jego ustawodawstwem ładowym. Tym nie mniej prawo morskie jest instytucją prawa krajowego choćby nawet w pewnej części opierało się na umowach międzynarodowych. Jego powstanie, zmiany, słownictwo, powiązanie z innymi dziedzinami prawa krajowego, wszystko to normuje się w granicach prawa krajowego. Prawo morskie jest prawem specjalnym, regulującym instytucje specyficznie morskie, jednakże tam, gdzie brak postanowień prawa morskiego, tam pełne zastosowanie mają ogólne normy prawa „ładowego“. Weźmy przykład: Jeżeli oceniamy winę kapitana, czy armatora bądź odpowiedzialność tych osób za wypadek morski, to tam gdzie odpowiedzi nam nie dają przepisy prawa morskiego, stosujemy przepisy kodeksu zobowiązań o odpowiedzialności za czyn niedozwolony.

Mówić tu będziemy wyłącznie o normach prawa prywatnego morskiego, a w szczególności o przepisach księgi czwartej kodeksu handlowego z 1897 r. Związek tej księgi z resztą przepisów kodeksu handlowego jest zupełnie luźny, tak że wprowadzenie polskiego kodeksu handlowego nie wymagało modyfikacji prawa morskiego, ani wprowadzenia przepisów przejściowych dla powiązania systemu prawa morskiego z nowym prawem handlowym.

Bardziej natomiast powiązane jest prawo morskie z przepisami prawa cywilnego. Z prawem morskim wiążą się nie tylko przepisy kodeksu zobowiązań, ale przede wszystkim wiążą się z nim przepisy prawa rzeczowego. Prawo zastawu na statku morskim opiera się na przepisach §§ 1259-1271 poniem. kod. cyw. i w ślad za nimi na innych przepisach o hipotece. Prawo rzeczowe polskie (Dz. ust. nr. 57 poz. 657 z 1946 r.) nie zawiera przepisów o prawie zastawu na statkach handlowych morskich, odsyłając do przepisów dzielnicowych (poniemieckiego kodeksu cywilnego).

Źródłem prawa morskiego jest nie tylko prawo pisane. Wiek szy niż gdziekolwiek indziej ma tu wpływ zwyczaj prawny, do którego często odwołują się przepisy prawa morskiego. Jak się przekonamy zwyczaj nawigacyjny ma nie raz pierwszeństwo przed przepisem

System konwojowy, jako metoda ochrony statków handlowych, ma swoje dawne tradycje.

Już w roku 1379, wzdłuż wschodnich wybrzeży Anglii, pływały statki noszące szumną nazwę „Strażników Welnianej Floty“; zadaniem ich, co zresztą z nazwy wynika, była ochrona morskich transportów węgny.

Wielkie konwoje zbliżone do współczesnych wprowadzono w czasie wojen napoleońskich, chodziło o zabezpieczenie wielkiej drogi do Anglii dla statków Floty Wschodnio - Indyjskiej. Wtedy to również wprowadzono mallowanie na kadłubach statków, znaków, stwarzających pozory, że statek płynię silnie uzbrojony. Konwoje nie były wówczas tak dobrze zorganizowane jak w latach ostatniej wojny. Rozwlekły się nieraz do 10-ciu i więcej mil morskich, utrudniając ochronę i ułatwiając czechającym na okazie napastnikom możliwość pochycenia statków - maruderów. W okresie tym grasowało na morzu około 700 statków korsarskich.

Dopiero jednak straszliwe doświadczenia pierwszego okresu I wojny światowej spowodowały regularną organizację konwojów. W pierwszej połowie 1917 r. Anglicy tracili 10 statków dziennie. Sytuacja była groźna. Wprowadzono wówczas jako system stały konwoje, składające się zazwyczaj z 10 do 30 statków. Uformowane były w trzech liniach w ten sposób, że każda z nich była odległa o pół mili morskiej od drugiej, a odległość między każdym statkiem wynosiła ćwierć mili. Każdy konwój był ochraniający przez pewną liczbę lekkich jednostek, od uzbrojonych jachtów do poławiaczy min, czy też kontrtorpedowców. W wypadkach, gdy spodziewano się ataków ze strony napastnika nawodnego, konwój otrzymywał silniejszą ochronę. Dowództwo konwoju spoczywało w rękach „commandore“. Był nim zazwyczaj admirał, którego flaga powiewała na jednym ze statków. Zwykła szybkość konwojów atlantyckich w pierwszej wojnie światowej ograniczała się do 8 węzłów. Konwoje śródziemno-

prawa morskiego, gdy chodzi o ocenę odpowiedzialności kapitana za prowadzenie statku.

Jak w każdej dziedzinie prawa, tak i w prawie morskim duży wpływ na jego kształtowanie się odgrywa orzecznictwo sądowe. Jest to może jednak jedyna dziedzina prawa, w którym poważną rolę odgrywa orzecznictwo sądów zagranicznych. Wobec stosowania przepisów różnych krajów i zapadania wyroków różnych sądów powstaje wzajemne zainteresowanie orzecznictwem różnych narodów w dziedzinie prawa morskiego, a co za tym idzie — dążność do ujednoczenia orzecznictwa. Chodzi tu bowiem o bezpieczeństwo prawne, o pewność, że w takich samych okolicznościach prawnych będą zapadały w różnych krajach takie same rozstrzygnięcia.

Oddawna zauważa się dążność do ujednoczenia przepisów prawa morskiego, przynajmniej w tych dziedzinach, które na terenie międzynarodowym stykają się ze sobą. Do najważniejszych dziedzin uregulowanych umowami międzynarodowymi należą: konwencja z 24. 6. 1926 o umowie najmu marynarzy, t. zw. konwencje brusselskie z 23. 9. 1910 o zderzeniu się statków i o ratownictwie, wreszcie wy-

# KONWOJE

morskie tworzyły dwie klasy: jedną o szybkości 12, drugą zaś 7 węzłów.

Od Wielkiej Brytanii do Gibraltaru, od Gibraltaru do Malty i od Malty do Aleksandrii wielkie zespoły konwojów przechodziły z rąk do rąk. W okresie kiedy system konwojowy zyskał pełne zastosowanie to jest od lipca 1917 do listopada 1918 roku Ocean Atlantycki przebyło 566 konwojów, składających się z 8646 statków, przy czym wysokość strat wynosiła zaledwie 77 statków, co stanowiło 0,89%. Przez północny Atlantyk przepłynęło 508 konwojów, liczących 7110 statków, z których zatono 45, czyli 0,63%. W tym samym okresie konwoje skandynawskie, wschodniego wybrzeża Anglii i śródziemnomorskie, wykazywały jeszcze mniejsze straty, bo z 85.722 statków zatono 453 czyli 0,51%.

Dzięki systemowi konwojowemu przewidziano bezpiecznie przez morza około 27 milionów ton żywności oraz 35 milionów ton amunicji i sprzętu wojennego. Zrozumiałe, że również wszystkie dominialne, brytyjskie i alianckie oddziały przewożono na teatry wojny pod odpowiednią ochroną, a pierwszy konwój oddziałów kanadyjskich w roku 1914, liczący 50 tys. ludzi, tworzyło 34 transatlantyckich, o przeciętnej szybkości 9 węzłów.

Wybuch ostatniej wojny zastał system konwojowy jako jedyny wypróbowany środek ochrony. Pierwszy konwój zorganizowano już we wrześniu 1939 r. Wypłynął on z Halifaxu, przy czym statkiem flagowym był duży „pasazer“ „Nova Scotia“, a ochrona składała się z dwóch krążowników i czterech kontrtorpedowców. Niebezpieczeństwa wojny poprzedniej jak okręty podwodne, miny, napastnicy nawodni, spotęgowane zostały szeregiem nowych. Z nich najgroźniejszymi były nieustanne ataki powietrzne, miny magnetyczne, od roku 1940 zaś dla konwojów pływających przez kanał La Manche także ostrzał artyleryjski dalekosiężnych dział, których stanowiska ciągnęły się wzdłuż wybrzeży okupowanej Francji oraz torpedy akustyczne kierowane przez mikrofony czułe

mienić należy ciekawy przypadek prywatnej kodyfikacji, dotyczącej awarii wspólnej pod nazwą Reguły Antwerpko-Jorskie (York-Antwerp-Rules). Ostatnia ich kodyfikacja dokonana w 1924 r. dzięki popularności wśród zainteresowanych może się poszczycić powszechnym powodzeniem i dobrowolnym zastosowaniem w obrocie handlowo-morskim.

Gdy staramy się zcharakteryzować normy prawa morskiego, to przekonujemy się jak z szeregu trudnych i skomplikowanych przepisów przebija się ten czynnik, który przede wszystkim kształtuje prawo morskie: samo morze. Kapryśność i nieobliczalność, tego żywiołu sprawia, że odpowiedzialność kapitana, załogi i armatora jest napięta do stopnia nieznanego w stosunkach lądowych, sprawia, że ryzyko za szkodę spowodowaną świadomie przez kapitana dla uratowania statku czy ładunku, czyli za szkodę z awarii, rozkłada się na zainteresowanych statkiem i ładunkiem. Te cechy morza sprawiają wreszcie, że prawo domaga się od wszystkich takiego postulatu wobec kapitana w czasie podróży, jakie można porównać z karnością żołnierza w obliczu wroga.

Jacek Siedlecki

na odgłosy śrub napędowych i inne. Wszystko to powodowało, że ochrona zależnie od potrzeby stawała się coraz silniejsza. Stosowano nie tylko kontrtorpedowce i korwety. Weszły w użycie poza lekkimi i ciężkimi krążownikami lotniskowce konwojowe. Konwoje przewożące oddziały wojskowe przedstawiały piękny obraz różnego typu statków, a zwłaszcza olbrzymich „pasazerów“ dobrze znanych z czasów pokojowych. Konwoje towarowe były ostatnio zorganizowane ze statków budowanych seryjnie jak „Liberty“, „Victory“, czy też „War Emergency“, budowanych wyłącznie dla celów wojskowych o wielkich możliwościach manewrowych. Niejednokrotnie statki towarowe zabierały samoloty startujące z kapituły umieszczonej na dziobie. W celu uniknięcia zdradzenia pozycji konwoju obowiązywała na morzu „cisza radiowa“. Jedynymi dopuszczalnymi meldunkami były meldunki o zauważonych jednostkach morskich nieprzyjaciela.

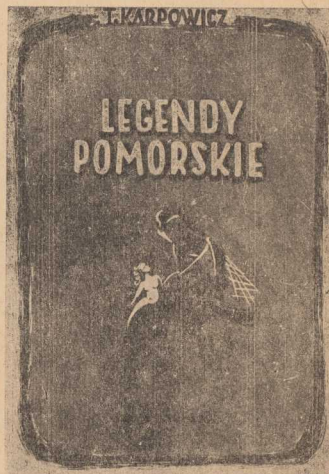
System konwojowy uratował też flotę brytyjską, która w pierwszym okresie doznawała miazdzących ciosów zwłaszcza ze strony łodzi podwodnych. Dopiero jednak zastosowanie najnowocześniejszej broni w zwalczaniu niemieckiej floty podwodnej pozwoliło na całkowite opanowanie przez aliantów sytuacji na morzu. Wojna na morzu była ostatecznie wygrana już w 1944 roku.

-X-O-X-

## ZJEDNOCZENIE STOCZNI POLSKICH

Po zakończeniu podstawowych prac remontowych przystąpiono do reorganizacji Zjednoczenia Stoczni Polskich. Dotychczas w skład Zjednoczenia wchodziły zakłady: 1 w Szczecinie, 2 w Gdyni i 1 w Elblągu. Obecnie — w związku z planem budowy nowych okrętów — wyłączono ze Zjednoczenia stocznice w Elblągu, której zadaniem będzie wyłącznie budowa maszyn i wyposażenia okrętowych, obsługując w tym zakresie inne stocznie polskie. Poza tym celem osiągnięcia większej sprawności zarządcza została komasacja stoczni, tak że obecnie w skład Zjednoczenia wchodzić będą cztery wielkie zakłady. Ostateczna reorganizacja nastąpić ma do końca rb. Zjednoczenia Stoczni Polskich zatrudnia obecnie ponad 8.000 pracowników fizycznych i umysłowych.

## Już w najbliższych dniach



# TRZECI PORT ZACHODNIEGO WYBRZEŻA

## Z życia Pomorza Zachodniego

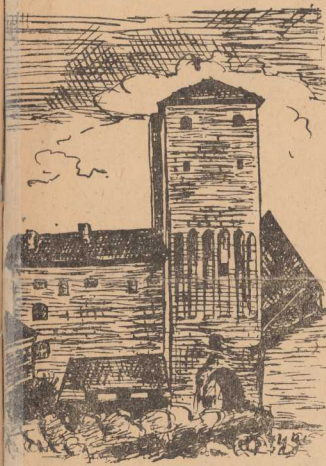
### Darłowo przystępuje do pracy

Właściwy port Darłowo leży w odległości 3 km od miasta tejże nazwy, przy ujściu Wieprza do Bałtyku. Wieprz przepływa przez miasto Darłowo i już tutaj w brzegach rzeki wznoszą się niektóre zabudowania portowe.

Dlaczego wobec tego miasto leży w tak dużej odległości od ujścia rzeki? Poprostu z tej przyczyny, że w dawnych czasach jednostki morskie były mniejsze i nie było trudności w dopłynięciu do Darłowa rzeką. Statki płynęły aż do Sławna w odległości o 20 km od ujścia rzeki. Również i względy bezpieczeństwa nakazywały zakładanie ośrodków handlowych w pewnej odległości od morza; miasta na brzegu Bałtyku często były zalewane przez fale morskie. Przed tą możliwością tarano się chronić osiedla.

Do portu Darłowskiego wiedzie doskonała szosa prowadząca aż do zwodzonego mostu na Wieprzu. Most ten dzieli port na dwie części. Do pierwszej mają wstęp większe jednostki, do drugiej, leżącej na południe od mostu, tylko mniejsze. Przerzut bowiem mostowy wynosi tylko 11,8 metra szerokości.

Port darłowski składa się z obszernego wariantu otoczonego dwoma kamiennymi mólami o długości około 500 m. Mola, oraz wznoszący się ku północy przegrodz morski broni ujście Wieprza przed zbyt silną bałtycką falą i przed wiatrami.



Darłowo posiada liczne zabytki... Oto fragment zamku Piastów.

Odległość pomiędzy głowicami wschodniego i zachodniego mola wynosi tylko 8 metrów. Oczywiście więc jest, że port ten nie jest przygotowany do przyjmowania wielkich statków.

Przed wojną port miał charakter handlowy i rybacki. Tu znajdowała się baza dla kutrów rybackich. Ale obok jednostek rybackich do portu przybywały statki ze

zbożem i inne po artykuły spożywcze. W Darłowie bowiem był bardzo rozwinięty handel gosiami oraz przetwórstwo mięsne. Na miejscu pracowało kilka fabryk konserw, szereg elewatorów, młynów itp. Przez port nie przechodziły więc towary masowe, ale wyłącznie cenna drobnica. Mała była eksportowana do krajów bałtyckich i skandynawskich, a wyroby mięsne do państw zachodniej Europy.

Port w Darłowie należy do tych szczególnych obiektów Pomorza Zachodniego, które na skutek wojny poniosły niewielkie tylko szkody. Brak jednakże konserwacji urządzeń portowych wpłynął ujemnie na możliwość szybkiej eksploatacji portu. Przede wszystkim poszczególnie baseny i sam awanport zostały w dużej mierze zamulone przez przyniesiony prądem rzeki piasek. Pierwszą przeto pracą, do której trzeba było przystąpić przed uruchomieniem portu było wybagrowanie wejścia oraz głównych basenów. Praca ta jest już w dużej mierze wykonana.

Wejście ma taką głębokość, że mogą do portu wpływać mniejsze jednostki, zarówno parowe, jak i żaglowe. Ukończono również pilne prace związane z oznaczeniem dróg wodnych i wytyczeniem szlaków żeglugowych. Zainstalowano światła na głowicach mola (światła wejściowe).

W pierwszej fazie port Darłowo wykorzystany będzie przede wszystkim do eksportu węgla. W tym celu wyremontuje się dźwigi oraz sprawdza transportery, które będą służyły do przeładowywania węgla na statek. W pierwszym okresie przewiduje się, że zdolność przeładunkowa portu będzie wynosiła najwyżej 2 tysiący ton dziennie. W przyszłości zostanie ona oczywiście zwiększona.

Port w Darłowie ma ruszyć już w najbliższych tygodniach. Będzie to więc piąty (po Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Uście) port polski pracujący dla potrzeb naszego życia gospodarczego, a trzeci port wybrzeża zachodnio-pomorskiego. (C.P.)

## Jedynie w Polsce Muzeum Morskie w Szczecinie

Już wiosną 1948 udczępione będą dla zwiedzających niektóre działy Muzeum Morskiego w Szczecinie, jedynego tego rodzaju placówki w całej Polsce. Muzeum mieścić się będzie w ogromnym gmachu na Wałach Chrobrego (obok Województwa). Dawniej było tu Muzeum Wiedzy i Sztuki. Kubatura gmachu wynosi około 80.000 m<sup>3</sup>. Plan Muzeum obejmuje zagadnienia: geografia świata, oceanografia, hydrografia Bałtyku, fauna i flora morska, handel zamorski, powiązania transportowe, mapy plastyczne trzech wielkich portów polskich, porty wybrzeża mniejsze, linie żeglugowe, drogi wodne (powiązanie z krajem), historia marynarki, budownictwo okrętowe itp. Będzie to więc w przyszłości wielka placówka, o doniosłym znaczeniu dydaktycznym. Mieścić się tu będzie również stała wystawa prób i wzorów polskiej wytwórczości — co niewątpliwie podniesie zainteresowanie naszym miastem w międzynarodowych sferach handlowych.

Kierownictwo Muzeum Morskiego dokłada usilnych starań by otwarcie działów Muzeum nastąpić mogło już wiosną 1948 r. Oczywiście jednak praca organizacyjna nad ostatecznym zmontowaniem całości potrwa jeszcze lat kilka.

W jednym z najbliższych numerów naszego pisma zamieścimy artykuł kie-

rownika Muzeum A. Kapaona, na temat dokonanych dotychczas prac organizacyjnych i zamierzeniach na przyszłość.

## Aktywizacja Szczecina

W Warszawie toczyły się ostatnio obrady nad planem aktywizacji Szczecina. Plan w głównych zarysach został uchwalony. Przewiduje on aktywizację Szczecina na ogromną skalę — dość powiedzieć, że plan przewiduje w roku 1948 inwestycje nie mniejsze, aniżeli przewidziane przy odbudowie Warszawy. Przy odbudowie i rozbudowie portu i miasta zatrudnionych będzie nie mniej niż 10 tys. robotników. Nasuwa się tu konieczność zapewnienia im mieszkań, wobec czego na pierwszym planie postawiona została sprawa budownictwa mieszkaniowego.

Omawiano następnie sprawę uruchomienia wielkiej fabryki superfosfatu w Stołczynie oraz postanowiono przyspieszenie odbudowy linii wysokiego napięcia Szczecin—Gorzów. Linia ta, która zapewni miastu i portowi dostateczną siłę elektryczną, ukończona być ma już w roku 1948.

Komisja uchwaliła również znaczne zwiększenie kredytów na rozbudowę wsi w województwie szczecińskim.

Zawiadamiamy naszych wszystkich P. T. Odbiorców o przyjęciu przedstawicielstwa F-my **Sujak** i Ska — **Ozdoby Choinkowe**.  
Wszelkie zamówienia hurtowe prosimy kierować pod adresem P. P. i K, **DZIAŁ HANDLOWY — Szczecin**, Al. Wojska Polskiego 41.  
Sprzedaż detaliczna odbywa się w naszych księgarniach:

**AL. WOJSKA POLSKIEGO 41**  
**AL. WOJSKA POLSKIEGO 134**  
**UL. PARKOWA 64**

**SPÓŁDZIELNIA WYDAWNICZA „POLSKIE PISMO I KSIĄŻKA”**  
Szczecin, Al. Wojska Polskiego 39

**PRENUMERUJ CIE**  
**I CZYTAJ CIE**  
Tygodnik „SZCZECIN”

**SZKLENIE SZYB**  
wykonuje  
**ZAKŁAD SZKLARSKI M. MAMOS**  
SZCZECIN, Al. Wojska Polskiego 31

**Księgarnia „LIBRARIUM”**  
największa na Pogodnie  
ul. Poniatowskiego 1-3 — dojazd tramwajem Nr 7 — 2. przystanek za Mostem Akademickim  
poleca Książki beletrystyczne, naukowe, materiały piśmienne — bogato zaopatrzona wypożyczalnia książek

**ZAKŁAD KRAWIECKI**  
przy Al. Wojska Polskiego 20

WYKONUJE  
**ubioRY DAMSKIE i MĘSKIE**  
**M. Pankan — Mistrz Krawiecki**

**SLUPSK POSIADA JUZ 33 TYS. MIESZKANCOW.** W dniu 1 listopada br. Slupsk liczył 32.920 mieszkanców, bez Niemców, którzy wkrótce zostaną repatriowani za Odrę. W czasie tym na terenie miasta zamieszkiwało 35 cudzoziemców.

**APTEKI PRZECHODZA NA WLASNOSC UZYTKOWNIKOW.** Na Pomorzu Szczecińskim znajduje się obecnie 65 czynnych aptek, które w najbliższym czasie będą przekazywane na własność prywatnym użytkownikom.

**ZARZAD M. WARPNA POSIADA STOCZNIE RYBACKA.** Znajdująca się na terenie Warpna Nowego i czynna od kilku miesięcy stocznia rybacka przekazana została Zarządowi Miejskiemu. Obecnie na terenie miasta zamieszkuje ponad 700 mieszkańców, żyjących przeważnie z rybołówstwa. Zadaniem stoczni jest remont taboru rybackiego.

**OSADA RYBACKA NAD JEZIOREM MIEDWIE.** Znajdujące się pomiędzy Starogardem a Pyrzycami wielkie jezioro Miedwie wydzierżawione zostało przez PNZ Poznańskiej Spółce Rybackiej. Spółka ta, której członkowie są zawodowymi rybakami gwarantuje właściwe zagospodarowanie jeziora i zorganizuje osadę rybacką. W przyszłości projektowane jest stworzenie także ośrodka naukowego.

**KOLOBRZEG BEZ NIEMCOW.** Obecnie na terenie powiatu kołobrzeskiego zamieszkuje 32 tys. Polaków i kilkaset Niemców, gdy jeszcze w końcu roku 1945 na tym terenie mieszkało 50 tys. Niemców i 6 tys. Polaków. Akcja repatriacyjna trwa nadal i pozostali Niemcy opuszczają teren powiatu jeszcze do końca b. r.

**SPOLDZIELNIA SPOZYWCOW „LWOWIANKA” PRACUJE PRZYKLADNIE.** Czynną od roku 1945 na terenie m. Stargardu Spółdzielnia Spożywców „Lwówianka” prowadzi 8 sklepów oraz piekarnię mechaniczną i skupia 617 członków. Jej obroty miesięczne wynoszą już prawie 20 milionów zł. W r. b. spółdzielnia urządziła 2 tygodniowe kolonie letnie dla dzieci członków. Obecnie zamierza zorganizować tradycyjną gwiazdkę. Spółdzielnia wyremontowała także wszystkie sklepy a ostatnio przystąpiła do organizacji domu towarowego. Celem lepszego powiązania z potrzebami członków i wyższej działalności, rada nadzorcza spółdzielni powołała ostatnio przy wszystkich sklepach spożywczych komitety członkowskie.

**ODBUDOWA KOŚCIOŁA MARIACKIEGO W SLUPSKU.** Na Starym Ryнку w Słupsku znajduje się zabytkowy kościół z XIV wieku. Kościół ten w czasie ostatniej wojny został poważnie zniszczony i dziś już w 70 proc. został odbudowany dzięki ofiarności społeczeństwa słupskiego.

**PODATEK GRUNTOWY MUSI BYĆ ŚCIĄGNIĘTY.** Akcja zбору podatku gruntowego pobieranego w naturze stoi w województwie szczecińskim na ostatnim miejscu. Ostatnio odbył się w Szczecinie ogólnowojewódzki zjazd pow. pełnomocników podatku gruntowego. Plan za miesiąc październik wykonano tylko w 23 proc. Najlepsze wyniki osiągnięto w powiatach: Sławno, Kołobrzeg, Gryfino, Bytów. W listopadzie planuje się ściąganie wszystkich należności za październik oraz zebranie stawki listopadowej w sumie 12 tys. ton zboża.

**WYSTAWA ROLNICZA W BIAŁOGARDZIE.** Związek Samopomocy Chłopskiej w Białogardzie zorganizował pierwszą wystawę rolniczą, ilustrującą dorobek rolnictwa białogardzkiego.

**SZPITAL POWIATOWY W BERLIN-KU.** Dotychczasowy szpital powiatowy w Mysliborzu przeniesiony zostanie w ciągu najbliższych miesięcy do Berlinka, gdzie znajduje on obszerne i piękne pomieszczenie. Na miejscu dotychczasowego szpitala w Mysliborzu powstaną szpital miejski. Cz. S.

**Ekshumacja zwłok kapitana patrioty**  
W dniu 10 listopada br. odbyła się w Głupczycach, powiat Złotów, ekshumacja zwłok jednego z najwybitniejszych działaczy byłego Związku Polaków w Niemczech, niezmordowanego bojownika o sprawę polską, księdza Maksymiliana Grochowskiego. Ks. M. Grochowski był ostatnio prezesem Szkolnictwa Polskiego w Niemczech, zginął śmiercią męczeńską w dniu 8 listopada 1939 r.  
Zwłoki ks. Grochowskiego złożone zostały w specjalnym grobowcu przy kościele w Głupczycach. W uroczystości ekshumacyjnej wzięły udział liczne rzesze społeczeństwa złotowskiego. (J. K.)

Z cyklu: „Miasta Pomorza Zachodniego“

## Trzebiatów nad Regą

Trzebiatów oddalony jest od Gryfic 17 km a od Szczecina 80 km na półn.-wschód. Leży nad Regą, która nadaje miastu dużo uroku. Nazwa miasta wywodzi się od słowa „trzebić”. Widocznie osadnicy tutaj musieli zajmować się trzebieniem lasów i na oczyszczonym miejscu założyli osiedle. Naturalnie, że stało się to bardzo dawno: już bowiem dokumenty z końca XII wieku wymieniają tą słowiańską osadę.

Na początku XIII wieku Anastazja, córka Mieszka Starego, a żona księcia zachodnio-pomorskiego Bogusława I ufundowała tutaj klasztor żeński zwany Ogrodem Marii. Księżna została też tutaj pochowana (1240 r.).

Prawa miejskie otrzymało miasto od księcia Barnima I Dobrego w r. 1277. Książę Otto I pod koniec XIII w. przystąpił do wzniesienia umocnień obronnych dookoła miasta. W roku 1370 rozpoczęto budowę wspaniałego kościoła Mariackiego. Kościół, (jeden z najwspanialszych na Pomorzu) przetrwał do naszych czasów.

W XV i XVI wieku miasto rozwijało się pomyślnie. Na Redze wybudowany został port (miasto przystąpiło do Związku Hanzeatyckiego). Ponieważ przez Trzebiatów prowadziła droga lądowa z Kamienia do Kołobrzegu, przeto kupcy miejscowi prowadzili ożywiony handel różnymi artykułami (nie tylko rolniczymi).

W r. 1534 w Trzebiatowie zebrali się stany Pomorza Zachodniego (szlachta i mieszczaństwo) i tu uchwalono przyjęcie reformacji. Przeprowadzenie reformacji powierzono Bugenhagenowi. Fakt ten zadecydował w dużej mierze o zmniejszeniu się kontaktów pomiędzy Pomorzem a Polską.

Wiek XVII to okres wojen i zniszczeń: w roku 1630 miasto oblegał cesarz. Drugi raz wojska cesarskie opasały Trzebiatów w 13 lat później. Wojska te wówczas zdobyły miasto i obrabowały. W latach 1758—1763 przebywali tu Rosjanie, a w r. 1806 zdewastowali miasto Francuzi.

W XIX i XX wieku powstają w Trzebiatowie szereg placówek przemysłowych. Miasto znowu rozwijało się pomyślnie. Ostatnia wojna oszczędziła Trzebiatów prawie że zupełnie: zniszczenia w mieście

są minimalne. To też zabytki architektury zachowały się doskonale.

Na czoło zabytków wysuwa się kościół Mariacki. Położony w pobliżu rynku, w otoczeniu starych domów mieszczańskich godny jest szczególnej uwagi. Domy średniowieczne są również w rynku i na ulicy Słowackiego. W rynku także znajduje się ratusz z gotyckimi szczegółami (od strony południowej).

Przy ulicy Zymierskiego wznosi się kaplica św. Ducha, w której stany pomorskie uchwały wprowadzenie reformacji. Piękna gotycka kaplica zachowała się w b. dobrym stanie. Nad Regą mamy szczególnie starych murów miejskich: stoi też jedna z wież obronnych tzw. Baszta Kaszana.

W roku 1939 miasto liczyło 11 tysięcy mieszkańców. Obecnie miasto liczy zaledwie 2.000 mieszkańców Polaków. Tak mały stosunkowo stan zaludnienia pozostaje w związku z brakiem połączeń komunika-

cyjnych. Przed wojną miasto posiadało szereg placówek przemysłowych. Po wojnie zostały one dotychczas tylko w małej mierze uruchomione.

Na miejscu pracują jedynie 2 tartaki, stolarnia, 2 młyny. Wkrótce ma ruszyć fabryka kaflin. Nieczynne stoją fabryki trykotarzy i pralnie oraz farbiarnie chemiczne, cementownia i ceglarnie, kamieniołomy piaskowca, drobne fabryki przemysłu metalowego i wozów.

Ożywienie miasta jest koniecznym: właściwie miasto ma wszystkie warunki do rozwoju, a więc przede wszystkim domy mieszkalne niezniszczone, lokale warsztatowe itp. Położenie miasta jest wyjątkowo piękne (Rega, a w pobliżu Bałtyk z licznymi kąpieliskami). Konieczne jest wybudowanie połączeń kolejowych w kierunku Kamienia i Kołobrzegu (przed wojną linie te były czynne).

Czesław Piskorski

## Przechadzki po Szczecinie

RADA W RADĘ URADZILI

Co za rozkoszny temat ten teatr szczeciński! niewyczerpane źródło humoru. Oto np. rozważany jest obecnie nowy projekt, dotyczący podatku od sztuk granych w Szczecinie. Projekt ten wyskoczył z głowy ojcom naszego miasta jak Minerwa z głowy Jowisza. Projekt przewiduje:

- 10% od repertuaru lekkiego
- 5% od repertuaru wychowawczego (umoralniającego)
- 2 i ½% od repertuaru klasycznego

Co z tego wynika? Wynika to, że

- 1) repertuar klasyczny nie jest wychowawczy
- 2) repertuar klasyczny musi być ciężki
- 3) repertuar lekki nie może być klasycznym

Ale to jeszcze nie wszystko. Bo:

- 4) Jeżeli repertuar będzie lekki, a równocześnie wychowawczy, to co?
- 5) Jeżeli będzie wychowawczy, a nie lekki, to jak?
- 6) A jeżeli będzie klasyczny, a równocześnie i wychowawczy, no to co?

Oj rajcy, oj sędziowie!!!

ROZWÓD PO „OZENKU“

Inny znów rodzaj humoru teatralnego, prezentuje nam sympatyczna Dyrekcja Teatru Polskiego.

Pewien recenzent jednego z pism miejscowych, dotychczas zresztą stale kruszący kopie w obronie szczecińskich teatrów, zdenudował się wreszcie na „Ozenku” i krapnął ostrą recenzję z tego przedstawienia. Spowodowało to konflikt „dyplomatyczny” i... odwołanie listów uwierzytelniających w postaci passe — partout. Tak więc z kiegoś „Ozenku” wypadł rozwód. Kto na nim zyska, kto straci?

A mówiąc serio: cóż to za „bastionowe” obyczajne próbuje tu wprowadzić Dyrekcja Teatru Polskiego? Krytyka jest prawem i obowiązkiem recenzenta — i recenzji nie pisze się po to, by podobala się dyrektorowi teatru.

OBRAZY BOSKIE

Nasi malarze szczecińscy umieją pięknie malować. Tak pięknie, że pewnego razu trzeba było zamalować ich obrazy na ścianach Urzędu Wojewódzkiego. Bo

obrazy te były istną obrazą boską. Jeszcze większą obrazą było jednak stanowisko Zarządu Plastyków, który w plastyczny sposób wyparł się autorstwa obrazu stonsunków, panujących między Zarządem Miejskim a plastykami. Wyparł się autorstwa w warszawskich „Nowinach Literackich” zapomniawszy o tym, że w szczecińskich „Nowinach kawiańskich” wydanych w „Telimenie” członkowie Zarządu malowali ten sam obraz niemal codziennie w najczarniejszych kolorach. Zarząd Plastyków **podsadził** autora, a potem wstydliwie go się wyparł w myśl zasady: zarząd zarządowi oka nie wykołe“.

Okłoń

## Okruchy...

...Odległość (koleją) ze Szczecina do Poznania wynosi 206 km, do Warszawy 516, do Wrocławia 352, do Krakowa 593, do Lublina 708, do Przemysła 841, do Łodzi 456, do Bydgoszczy 268, do Koszalina 169, do Słupska 236, do Piły 118 km.

...Długość biegu Odry wynosi 870 km w tym ponad 700 km odcinków spławnych. Powierzchnia dorzecza Odry wynosi 116.250 km<sup>2</sup>

...Powierzchnia Zalewu Szczecińskiego wynosi 908 km<sup>2</sup>.

— Szczecin mógł rozbudowywać się dopiero jako miasto nowoczesne od roku 1873, kiedy to przestał być fortecą.

— W roku 1925 Szczecin miał 150 km<sup>2</sup> ulic o powierzchni bruków 2,504,000 m<sup>2</sup>

— Pierwszy pociąg przybył do Szczecina 15 sierpnia 1843, otwierając połączenie kolejowe z Berlinem, w trzy lata później, 1 maja, linia kolejowa dotarła do Stargardu, a szlak kolejowy na Krzyż połączył Szczecin z Poznaniem w 1851 r.

TADEUSZ KRASZEWSKI

## Przez pomorskie zgliszcza

Z PIONIERSKICH WSPOMNIENI

Pierwsze dni maja 1945.

Pierwsze dni pobytu na Ziemiach Odzyskanych upływały nam pod hasłem historycznych uroczystości. Oswajając się z nowymi warunkami dość egzotycznego życia, chodziliśmy jednocześnie niejako na koturnach. Zachowując pełen humor dystans do patetycznych często nastrojów w licznych przemówieniach, jakich trzeba było wysłuchać, w uroczystościach, w których brałmy udział — trzeba było jednak czasem przyznać, że pewne chwile, które przeżywamy, wydarzenia, jakie się w naszych oczach toczą mają w sobie istotny, szczerzy patos. Że bądź co bądź ocieramy się o historię. Przeżywamy przełomowe daty, które zapiszą się w pamięci dziejów.

Wydział Kultury i Sztuki otrzymał polecenie zajęcia się artystyczną stroną dwu, oragnizowanych po sobie akademii Pierwszo- i Trzeciomajowej. Pierwsza odbyła się w salce P. P. R., druga — w reprezentacyjnej sali Urzędu Wojewódzkiego. Programy obu tych akademii były bardzo do siebie zbliżone. Przemówienia wygłaszali ci sami, mniej więcej, mówcy — część artystyczną wykonywały te same, sprawdzone z Poznania trzy artystki. Na obu akademiach z równym zapalem oklaskiwany był Mazurek Dąbrowskiego i „Koncert Jankiel” Pana Tadeusza.

Jedyną wybitną różnicą, która utkwiła mi w pamięci, było to, że akademie 1 Maja odbywały się w małej salce i dużym tłoku. Natomiast 3 Maja dach nad wielką salą reprezentacyjną Województwa rozpaczliwie zaciękał, a wiatr wpadał przez nieoszlone okna i hulał po sali. Zmarzłem beznadziejnie słuchając godzinnego wykładu nac. L. Gustowskiego o znaczeniu morza, Pomorza i Piły dla Polski.

Akcentem, który mnie najbardziej wzruszył na tej akademii, było nieprzewidziane w programie, ad hoc wygłoszone przemówienie miejscowej Polki — autochtonki, która w niezbyt zgrabnych słowach powiedziała nam o doli Polaków tutaj pod rządami niemieckimi i prosiła, aby władze polskie teraz nie uważały miejscowych Polaków za Niemców, choć mają oni paszporty Reichsdeutschów. Niestety, autochtonom, niezaradnym członkom B. Związku Polaków w Niemczech, często się przydarza że traktuje się ich jako Niemców, a więc mniej więcej tak samo pogardliwie, jak dawniej traktowali ich Niemcy.

Po akademii odbyła się niemniej historyczna uroczystość przemianowania placu przed gmachem Województwa na pl. Staszica. Przybito historyczne tabliczki. Gdzie ruszysz wszystko jest historyczne, bo pierwsze po stu pięćdziesięciu latach. Pierwszy polski wojewoda, pierwszy starosta złotowski, słupski,

brzeski, koszaliński. Mniej dźwięcznie brzmi coprawda pierwszy polski referent samorządowy, ale... Miło mi pomyśleć, że jestem pierwszym po stu pięćdziesięciu latach kierownikiem działu teatralno-literackiego w wydziale kultury i sztuki urzędu pełnomocnika tymczasowego Rządu Rzeczypospolitej Polskiej na okręg Zachodniego Pomorza. Jedno mnie tylko niepokoi — pytanie, czy miałem poprzednika, czy taki dostojnik istniał przed stu pięćdziesięciu laty? I czy nie jestem wogóle pierwszym... Nie! Zaczynam chorować na manię wielkości. Historia to deprawująca rzecz!

3 maja w katolickim kościele pod wezwaniem N. M. Panny i św. Jana Chrzciciela odbyła się cicha Msza św.

Kościół jest wyjątkowo mało uszkodzony. Z dwu bardzo wysokich wież jedna dostała kilka pocisków. Druga — bodaj nietknięta. Na samym jej szczycie powiewa czerwona flaga. Jaka radość i duma musiała rozierać piersi żołnierza, który odbył tę ryzykowną wspinankę, aby zatknąć na igle zwycięży symbol zwycięstwa. Drogo okupione go zwycięstwa, po trzech dniach upartych walk.

Bo Piła broniła się długo. Podobno komendant oddziału niemieckiego chciał się poddać o wiele wcześniej. Ale znalazł się jakiś szaleniec, młody oficer gestapo. Zastrzelił kapitulującego komendanta, sam objął dowództwo i beznadziejną obroną zamienił miasto w perzynę.

Na Trzeciomajowe uroczystości przyjechał specjalnie ks. proboszcz z Czarnkowa, aby w tym dniu odprawić w Pi-

le pierwsze polskie nabożeństwo. W tym kościele nie tak dawno jeszcze brzmiały słowa polskich kazań i polskich pieśni kościelnych. W okolicach Piły do ostatnich czasów dużo przeciętę było Polaków. Dopiero rządy hitlerowskie zabroniły im modlić się publicznie w ojczystym języku.

Może przez bliskość tego nawiazania, polskie nabożeństwo, pieśni śpiewane po polsku, polskie kazanie — są bardziej wzruszające, wydają się bardziej wzniosłe i ważne, niż urzędowe nawiazania historyczne.

W gromadce wiernych, skupionych pod wyniosłymi ostrołukami świątyni, jest trochę urzędników i pierwsi osadnicy, przybyli z centralnej Polski, trochę miejscowych Polaków, trochę Niemców, którzy oparli się fali ewakuacji i zostali w swoich domach. Zapewne różne w dwu językach płyną modlitwy przed tron Najwyższego.

— Dziękujemy Bogu — mówi ksiądz od ołtarza — iż w świątyni tej odtąd już na zawsze rozbrzmiewać będzie polska pieśń kościelna, polskie słowa głoszące wiarę w Jego dobroć i sprawiedliwość.

I mocno choć przez niewielką jeszcze gromadę śpiewany, brzmi patetyczny uroczysty hymn:

„Boże, coś Polskę przez tak długie wieki Otaczał blaskiem potęgi i chwały, Coś ją ochraniał tarczą swej opieki Wśród nieszczęść, które przynębiły ją miały!”

Odtąd brzmieć będzie coraz mocniej. Długo. Zawsze!

W historii bowiem odwróciła się Wielka Karta.