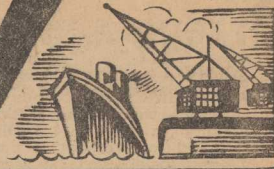




# SZCZĘCIN



Tygodnik Pisma z Zachodniego

ROK II.

NR 47-48

Dzisiaj w numerze drukują swoje prace m. in. następujący autorzy: ... f Mitkowski, Tymoteusz Karpowicz, Jerzy Pertek

Dr LUDWIK ZABROCKI, Doc. U. P.

## Zar, który nie wygasa!

Większość Polaków, przybyłych na tereny odzyskane, mało co wiedziała o przeszłości polskiej tych ziem. Starych nie uczył o niej napewno okupant z przed pierwszej wojny światowej, a młodych szkoła polska bardzo mętnie informowała o dziejach polskości nad Odrą i Nisą. W umyśle przeciętnego Polaka uchodzą ziemie te, jako zamieszkałe co najwyżej przez Polaków gdzieś w mglistej epoce prasłowiańskiej, o której nic pewnego w dodatku nie można powiedzieć. Rozmawiałem niedawno z pewną wysoką osobistością, która mi dowodziła, że Kaszubi na Pomorzu Gdańskim są z pochodzenia... Gotami i mówią dziś jeszcze językiem powstałym ze zmieszania gockiego z polskim... Mglisty kompleks epoki prasłowiańskiej przesłonił nam rzeczywistość! Mam tu na myśli ludzi wykształconych, a cóż dopiero wspominać o masach. Masy te szły na zachód z najświętszym przekonaniem, iż tu nie ma i nie było śladu polskości. Nie dziw więc, iż stała się ta rzecz nie do pojęcia, że gdy zetknięto się z Polakami, odwiecznymi mieszkańcami tych ziem, uznano ich za Niemców.

Rozmawiałem z dosyć inteligentnym człowiekiem w powiecie słupskim, pochodzącym z nad pogranicza mazurskiego. Opowiadał mi, iż mieszkał od urodzenia nad samą granicą (a liczył sobie lat zgórą 40) i przez cały okres stykania się z sąsiadami ze strony niemieckiej nie słyszał ani jednego niemieckiego słowa. Na zapytanie za kogo miał o tych sąsiadów z za rowu granicznego, odpowiedział bez wahania, iż za Niemców!

Brak wiedzy o warstwach wykształconych i „ksenofobia“ u mas wyrzuciła polskości na Ziemiach Odzyskanych niepowetowane szkody. A przecież chyba co najcenniejszego i najważniejszego, co mogliśmy znaleźć na tych ziemiach, to aktualna polskość! O ile cenna jest polska historyczna przeszłość tych ziem, o tyle cenniejszy ich aktualny polski charakter w okresie przejmowania przez nas. Należało się zaopiekować jak najpilniej Polakami tam, gdzie istniały ich pełne żywe skupiska, a tam, gdzie polskość była słaba, względnie już dogasała, rozdmuchać jej tlejącej jeszcze zar. Działo się często inaczej. Czego nie zdołał okupant zniszczyć i zgasić, to dokonywało się obecnie. Trzeba tę sprawę wyraźnie powiedzieć i uderzyć się ręką w piersi. Musimy stwierdzić, iż nie ma województwa na Ziemiach Odzyskanych, które w okresie wkroczenia wojsk radziecko-polskich zamieszkałe było wyłącznie przez Niemców. Takie Olsztynskie conajmniej w 75 proc. było polskie, Dolno-Sląskie posiadało w całej wschodniej i północno-wschodniej części obszary zamieszkałe niemal wyłącz-

nie przez Polaków. Polacy mieszkali także i na Ziemi Lubuskiej i w województwie szczecińskim, w którym notujemy dwa wielkie skupiska, a to w powiecie złotowskim i bytowskim, oraz jedno mniejsze w powiecie łęborskim, wreszcie — ów fenomen słowiński w nadmorskim pasie powiatu słupskiego.

### FENOMEN SŁOWIŃSKI

Otóż o owym fenomene słowińskim zamierzamy się z czytelnikami podzielić kilkoma informacjami. Któż są ci Słowińcy? Plemię polskie czy nie polskie? Bodajże było by najlepiej ich samych o to zapytać. Uczynił to niżej podpisany. Po dłuższym waleśaniu się w terenie, natrafiałem na ostatniego, żyjącego przywódcę grupy Słowińców. Jest nim Albert Klik z Kluk. Stary ten rybak nie umie już po słowińsku. To co mu zostało to jedynie kilkanaście słów, okrucy modlitwy. Za to gorące serce Słowińca. W drugim rozmawianym mną rozwoził się nad tragedią swego szczerpu — na moje zapytanie, jaki jest stosunek jego plemienia do Polaków, oświadczył, że taki, jak Bawarczyków

do Niemców. Marzeniem jego jest napisać historię Słowińców ostatnich lat.

W oczach naszych giną ich resztki. Dzisiaj już nikt prawie nie mówi po słowińsku. Jeszcze tylko Słowińiec August Kirk okrucami mowy słowińskiej porozumiewa się wcale dobrze z polskimi osiedleńcami, a nawet dawał sobie niezłą radę jako tłumacz z żołnierzami armii radzieckiej. Jest tych Słowińców obecnie wszystkich z 50 rodzin. Obecnie czynione są starania, ażeby wszyscy powrócili do swych osad. To wszystko! A przecież potężny to był kiedyś szczerp, polski. Zapomniany przez matkę ojczyznę, zaprzędany w obce ręce przez możnowładców polskich, zdołał się jeszcze sto lat temu zdobyć na czynną walkę w obronie mowy polskiej. Mia nowicie, gdy w czterdziestych latach ubiegłego wieku Niemcy zakazali kazań polskich i do Smołdzina przybył pastor Niemiec, Słowińcy się zbuntowali. Na dom pastora przypuszczono szturm. Prusacy jednakże załatwili się szybko z opornymi.

I tak zamarło słowo polskie w kościele w Smołdzinie. Jedyne portret Mostniaka, wielkiego pastora słowińskiego z XVII w. trzymającego w ręku katechizm z polskimi wersetami pierwszych dwóch przykazań świadczył, że tu głoszone kiedyś polskie słowo. Jest bowiem charakterystyczne, iż na terenie słowińskim powstała pierwsza literatura pomorska. Składały się na nią pieśni Krofeja z XVI wieku oraz Katechizm i Pasja wymienionej wyżej Mostniaka. Jedyne egzemplarze tych książek znajdowały się w kościele w Smołdzinie przed wojną. Po wojnie nie zostało z nich ani śladu. Jedyne ów portret zdołał uratować.

Czas byłby pomyśleć o muzeum słowińskim. Ściągnęłoby ono niewątpliwie uczonych całej Europy. Trzeba bowiem pamiętać, że o Słowińcach poza granicami Polski wie się znacznie więcej niż u nas. Trzeba pamiętać, iż pierwszym uczonym, który badał ów fenomen Słowińców był Rosjanin prof. Hilferding.

### CZAS ZAOPIEKOWAĆ SIĘ NIEDOBIWKAMI

Czas byłoby wreszcie zaopiekować się owymi żywymi niedobitkami słowińskimi. Jest wśród nich wyraźna grupa, świadoma swego słowińskiego pochodzenia. O nią trzeba się oprzeć i rozdmuchać owo gasnące ognisko polskości. Niechaj młodzi Kirkowie, Klukowie, Kączykowie i Zawalisze rozbudzą się w swej świadomości polskiej, niechaj poznają polską opiekuńczą rękę, która ich opuściła przed tysiącem lat, a po przyjeździe na tę ziemię, jak dotąd, wskazywała im nieraz drogę... za Odrę.

Jak wyżej wspomniałem, pozostało około 50 rodzin słowińskich. Opiekują się nimi dwaj miejscowi nauczyciele (z Izbicy i Kluk). Sekunduję im dzielnie p. Lewandowski ze Słupska. Niestety elementarny brak uświadomienia u społeczeństwa polskiego tamtych okolic naraża ludzi tych na tak wielkie przykrości, że jak mi ostatnio pisali — walczą już ostatkiem sił.

Byłoby rzeczą bardzo wskazaną, by w pierwszym rzędzie młodzież o zagadnieniach autochtonicznych poinformować. I tu myślę, że programy historii na terenie Ziemi Odzyskanych powinny rozpoczynać dzieje Polski od zapoznania się z odpowiednim regionem. Zespołi to młodzież więcej z ziemią, na której obecnie żyje. Braki pod tym względem w programach szkolnych są nie do darowania. Władze szkolne powinny temu jak najprędzej zapobiec. Dalej powinny przejść przeszkolenie w zakresie wiedzy o swym regionie wszyscy urzędnicy.

Kończąc artykuł hasłem: Nie gasić, lecz rozdmuchiwać przetrwałe ogniska polskości na Ziemiach Odzyskanych!



A. KONDRATSKA

WSZYSTKIM CZYTELNIKOM, PRZYJACIOŁOM I WSPÓLPRACOWNIKOM NASZEGO PISMA — SPÓŁDZIELNIA WYDAWNICZA „POLSKIE PISMO I KSIĄŻKA” ORAZ REDAKCJA I ADMINISTRACJA TYGODNIKA „SZCZĘCIN” — SKŁADAJĄ NAJSERDECZNIEJSZE ŻYCZENIA ŚWIĄTECZNE.

# Przegląd wydarzeń politycznych

W KRAJU

W Poznaniu obradował w dniach 7 i 8 grudnia br. walny zjazd Polskiego Zw. Zachodniego, z udziałem 700 delegatów z całej Polski oraz czołowych przedstawicieli postępowej Polonii zagranicznej. Obradom zjazdu przewodniczył wojewoda szczeciński L. Borkowicz. Uchwalono deklarację ideową Polskiego Związku Zachodniego w następującym brzmieniu:

„Polski Związek Zachodni widzi największe niebezpieczeństwo dla narodu polskiego w planach odrodzenia niemieckich sił agresywnych, które kierowałyby się przeciwko naszemu narodowi, przeciwko całej słańszczyźnie, przeciwko pokojowi Europy i świata.

Pomny ogromnych strat, jakie kraj nasz poniósł w ciągu wieków zmaszan z zaborczością niemiecką, pomny przede wszystkim straszliwych ofiar ostatniej wojny, naród polski razem z wszystkimi siłami pokojowymi w świecie nie dopuści do odrodzenia niemieckiego imperializmu, jego podstaw ekonomicznych, politycznych i ideologicznych.

Nasz powrót na Ziemię Odzyskaną to nie tylko wyrównanie dziejowych krzywd naszego narodu, ale także zniszczenie jednej z ważnych terytorialnych i ekonomicznych baz niemieckiej zaborczości, niemieckiej agresji. Dlatego też nasza granica zachodnia jest nie tylko sprawą bezpieczeństwa Polski, ale także gwarancją pokoju światowego.

(W najbliższym numerze „Szczecina” zamieścimy artykuł, poświęcony obradom Zjazdu P. Z. Z. — red.)

W Warszawie toczy się proces tzw. „Komitetu Porozumiewawczego Organizacji Polski Podziemnej”. Już dotychczasowy przewód sądowy daje dostateczną ilość materiału dowodowego, by stwierdzić, że właściwa „akcja podziemna” w pierwszej fazie znajdująca swój wyraz w organizowaniu band leśnych, po zlikwidowaniu ognisk działania zbrojnego weszła na drogę służby obcym mocarstwom przez szpiegostwo. Wyrok sądowy określi stopień winy oskarżonych. Już obecnie jednak podkreślić należy zaiste złowrogą rolę pewnego gatunku „dyplomatów”, z największą bezwzględnością wyzyskujących okazje, by zdobyć dla swoich mocodawców materiały szpiegowskie.

Jednocześnie w Krakowie toczy się olbrzymi proces „ludobójców” — przed sądem stoi 40 b. gestapowców, sprawujących w latach wojny straszliwą służbę „porządkową” w obozie śmierci, Oświęcimiu. Są wśród nich „naukowcy” z pod najciężniejszą gwiazdą, przeprowadzający na więźniach ponure i zbrodnicze badania. Są „wodzowie”, specjalizujący się w zbrodni, i zwykli wykonawcy. Jest to więc w potwornej miniaturze przekrój całego niemieckiego społeczeństwa. Zbrodnia ludobójstwa, która ciąży na tych ludziach, nie była w społeczeństwie hitlerowskim czymś wyjątkowym. Każdy Niemiec, z bardzo nielicznymi wyjątkami, był do niej psychicznie gotów, i wołał mieć bezpieczną funkcję w obozie niż iść na front. Prawdę tę dobrze jest sobie uprzytomnić, gdy pewne sfery międzynarodowe usiłują wzbudzić współczucie dla „biednych Niemców” i udzielić im pomocy.

Na posiedzeniu Komisji Planu Gospodarczego prezes C. U. P. min. Bobrowski złożył sprawozdanie z wykonania planu inwestycyjnego za 3 kwartały br. Wyniki są na tyle pomyślne, że pozwala to na podwyższenie nakładów inwestycyjnych nie o 10% (jak brzmiało odpowiednia ustawa z d. 3 lipca br.) a o 20%. Projekt takiego zwiększenia inwestycji został uchwalony przez Komitet Ekonomiczny Ministerstwa.

## ZAGRANICA

Konferencja „Wielkiej Czwórki” — ministrów spraw zagranicznych Z. S. S. R., Anglii, Ameryki i Francji w Londynie została zerwana wobec nie osiągnięcia porozumienia w sprawie niemieckich odszkodowań.

„Rzeczpospolita” podaje w tej sprawie komentarz, w którym stwierdzono, że „zer-

wanie” konferencji londyńskiej jest uwięzieniem całej taktyki jaką Departament Stanu (Ameryki) przy pomocy rządu brytyjskiego stosował od samego początku”. Mocarstwa anglosaskie nie chcą, by Niemcy przestali być ogniskiem niepokojów i agresji.

Na skutek odezwy C. G. T. (centralnej organizacji związków zawodowych we Francji) strajk, który ostatnio ogarnął już całą Francję, został przerwany. Przedstawiciele C. G. T. otrzymali od rządu zapewnienie, że postulaty Związku zostaną uwzględnione. Strajk został więc przez robotników wygrany, mimo że jak mówi odezwa C. G. T. — „nie wszystkie cele zostały osiągnięte”.

Jednocześnie nadchodzi jednak z Francji wiadomości, z których wynika, że czynniki antydemokratyczne czynią wszelkie wysiłki w kierunku rozbięcia C. G. T. Czynniki są zabiegami celem stworzenia wielkiego autoremantu związków „niezależnych”, które byłyby zdolne do przeprowadzenia własnej akcji.

(J.)

## Co piszą Niemcy

CYNIZM, OBLUDA I... JEDEN GŁOS ROZSADKU

Panowie Bernhard i Eberhard są wydawcami miesięcznika politycznego „Stuttgarter Rundschau”. O Bernhardzie mówi się w Niemczech Zachodnich, że ma zostać ministrem spraw zagranicznych w takim rządzie niemieckim, któremu patronowaliby Anglosasi. Eberhard zaś już dziś jest podsekretarzem stanu dla spraw polityki zagranicznej w rządzie Wirtembergii i Badenii.

„STUTTGARTER RUNDSCHAU” — zajmował się ostatnio polityką zagraniczną Niemiec i również stosunkiem Niemiec do Polski. Pismo doszło do wniosku, że „należy się porozumieć z nieszczęśliwymi Polakami”, a Polska w zamian za cenę porozumienia z Niemcami powinna zrezygnować z ziem nad Odrą i Nisą...

Nie wiadomo co bardziej tu podziwiać: cynizm czy obłudę Niemców.

„WIRTSCHAFTS UND FINANZZEITUNG” — tygodnik, ukazujący się w strefie amerykańskiej, w październiku rozważał sytuację gospodarczą państw Europy środkowej. Tygodnik również omówił wpływ granicy polsko-niemieckiej na życie gospodarcze. Ciekawa jest argumentacja tego tygodnika, co do przebiegu polsko-niemieckiej linii granicznej. Tygodnik twierdzi — zupełnie poważnie — że okoliczności, iż na Śląsku istnieją dwie rzeki o tej samej nazwie, a więc Nisa Kłodzka i Nisa Łużycka, wpłynęły na to, że Polsce przyznano ziemie, które właściwie miały pozostać przy Niemczech.

W tej żałosnej zabawie w „nawinnych” jest jednak jakaś ponura systematyczność.

„RHEINISCHER MERKUR”, jak wiele innych pism na zachodzie Niemiec, omawia sprawę Polaków w Westfalii. Pismo przytacza cyfrę 400.000 Polaków przed wojną światową i stwierdza nawet, że w roku 1914 istniało jeszcze w Zagłębiu Ruhry 1.375 polskich stowarzyszeń, że Polacy posiadali własnych radnych miejskich, i że wydawali własne gazety. Jednak „Rheinischer Merkur” nie byłby pismem zachodnio-niemieckim, gdyby w konkluzji nie twierdził, że dziś Polaków na zachodzie Niemiec nie ma. Dziennik stwierdza, że „...już w roku 1914 przeważająca część tych imigrantów miała obywatelstwo niemieckie”, (jakim cudem Polacy w roku 1914 w Westfalii mogli posiadać o-

# Od wydawnictwa

Od stycznia 1948 roku „Szczecin” ukazywać się będzie regularnie co tydzień, na każdą niedzielę. Najbliższy więc, poświęcony numer tygodnika „Szczecin” ukaże się na niedzielę 4 stycznia następnym w dniu 11 stycznia 1948 roku.

Redakcja tygodnika „Szczecin” czyni usilne starania, by na łamach naszego pisma Czytelnicy znaleźli materiał odpowiadający Ich zainteresowaniom. W artykułach, drukowanych w „Szczecinie” największy nacisk kładziemy na sprawy morza i odzyskanego przez Polskę wielkiego wybrzeża, oraz na związane z tym tematem doniosłe zagadnienia odbudowy gospodarczej. Aktywizacji życia gospodarczego towarzyszyć oczywiście musi wielka praca nad odbudową kultury naszego regionu, w mocnym związku z rzeczywistością Polski Ludowej. Baczna również uwagę zwracać będziemy na sprawy niemieckie,

pomni straszliwych klęsk, jakich naród nasz doznał od historycznego wroga — w ustawicznej czujności, by nie powtórzyć błędów, które do klęsk tych prowadziły.

W dążeniu do realizacji naszych zadań dokładamy wszelkich starań by rozszerzyć krąg naszych współpracowników i zapewnić Czytelnikom najlepszy materiał publicystyczny i informacyjny.

Na apel nasz odpowiedział pierwszy, bardzo życzliwie, znakomity marynista Janusz Stepowski, b. redaktor „Wiatru od Morza”, zapowiadając nadeśnięcie cyklu swoich prac. J. Stepowski, jako korespondent wojenny „Polski Zbrojnej” przebywał na Pomorzu w roku 1945 — jego barwne i niezmiernie interesujące wspomnienia z tego okresu mają charakter dokumentarny.

Autor najlepszej z dotychczasowych książek o Pomorzu Zachodnim, dr Józef Mitkowski, świetny pisarz i doskonały znawca historii Pomorza, już w dzisiejszym numerze „Szczecina” drukuje swój artykuł p. t. „Prawo brzegowe dawnej Polski”; poza tym dr Mitkowski przyrzekł zasilac nas stale swoimi cennymi pracami.

Dr Ludwik Zabrocki, docent U. P., który Pomorze zna dokładnie z własnych niezwykle interesujących przeżyć, drukuje w dzisiejszym numerze „Szczecina” artykuł p. t. „Żar, który przetwał”; współpraca również i tego uczonego na łamach naszego pisma będzie miała charakter stały.

Prof Uniwersytetu Poznańskiego, Janusz Pajewski, współautor wydanej niedawno świetnej pracy p. t. „Analogie rewizjonizmu niemieckiego”, nadesłał artykuł, który zamieścimy w styczniowym numerze „Szczecina” p. t. „Drogi niemieckiej zaborczości”. Prof Pajewskiego zaliczyć możemy również do stałych współpracowników naszego pisma.

Prof Uniwersytetu Poznańskiego Stanisław Urbańczyk, znakomity lingwista, zapowiada już w styczniowym numerze „Szczecina” druk cyklu artykułów p. t. „Z językoznawcą przez Pomorze” (język dawnych Pomorzan, problem autochtonów, nazwy miast pomorskich, religia dawnych Pomorzan).

Również dr Gerard Labuda, docent U. P., jeden z najwybitniejszych uczonych młodego pokolenia, upoważnia nas do zapowiedzenia cyklu jego prac, które drukowane będą na łamach „Szczecina”.

Rozszerzamy jednocześnie krąg miejscowych współpracowników naszego pisma, dążąc do skupienia na łamach „Szczecina” prac wszystkich najwybitniejszych pisarzy tutejszego środowiska. M. in. zapowiedział swoją stałą współpracę redaktor naczelny „Głosu Szczecińskiego” Stanisław Szydłowski.

Czytelników naszych prosimy o życzliwość w ocenie naszych wysiłków podjętych w warunkach niewątpliwie jeszcze trudnych. Tylko w atmosferze takiej życzliwości spełnić będziemy mogli nasze zadania, które rozumiemy jako służbę polskości na Pomorzu Szczecińskim przez upowszechnianie kultury.

Prosimy również naszych Czytelników o współdziałanie w zapewnieniu pismu trwałych podstaw finansowych. Podstawy te uzyskuje się przede wszystkim przez stałych prenumeratorów. Nie wystarczy przeczytać tygodnik „Szczecin” — należy go zaprenumerować, a w ten sposób przyczynić się do dalszego ulepszenia pisma, do ciągłego podnoszenia jego poziomu.

Szczegółowe warunki prenumeraty podajemy na ostatniej stronie.

Kmieć.

Dr JÓZEF MITKOWSKI

# Prawo brzegowe w dawnej Polsce \*)

Sredniowieczne dokumenty polskie wspominają niejednokrotnie o jakimś osoblwym „prawie”, zwanym po łacinie „ius naufragii”, co po polsku znaczy „prawo rozbicia okrętu”, albo ściślej „prawo do rozbitego okrętu”. Mówią o nadawaniu tego prawa i o jego znoszeniu, o korzyściach z niego czerpanych, o przykrościach i stratach spowodowanych przez nie. Cóż to było za prawo?

Ótóż „prawo do rozbitego okrętu”, zwane przez uczonych dawniejszych „prawem strądownym” (z kaszubskiego wyrażenia, zacierpniętego zresztą z niemieckiego „Strandrecht”), a przez nowszych właściwiej „prawem brzegowym” lub „prawem nadbrzeżnym”, polegało na tym, że w wiekach średnich wszelkie przedmioty, wyrzucone na brzeg morski przez fale uważano za rzecz czystą, za coś, co ma prawo sobie zabrać na własność pierwszy lepszy. Za rzecz czystą, pochodzącą z łaski morza, uważano nie tylko np. bursztyn, ale i szczątki rozbitych okrętów; stąd nazwa tego „prawa”. Ludność nadbrzeżna, nie tylko na polskim Pomorzu, ale w całej Europie, korzystała bardzo chętnie z „prawa brzegowego”. Co więcej, z biegiem czasu zaczęła je tłumaczyć coraz bardziej na swą korzyść a na niekorzyść rozbitek: za rzecz czystą nie tylko szczątki rozbitych okrętów, nie tylko beczki wraki przygnane burzą do brzegów, ale i statki z załogą i towarami, które uszkodzone osiadły na mieliznie. Towar grabiono, ludzi, gdy się próbowali bronić, bito, nawet zabijano; doszło wreszcie do tego, że samych kupców i załogę rozbitego okrętu zaczęto traktować, jako „rzecz czystą”, zabierając ich w niewolę i sprzedając, jako niewolników.

## POCZĄTKI „PRAWA BRZEGOWEGO”

Nie umiemy wyjaśnić, skąd się wzięło prawo brzegowe. Najdawniejsze wiadomości z XIII wieku mówią już o ograniczeniu, nie dają więc odpowiedzi co do jego początków. Pozostają jedynie domysły. Niewątpliwie jednym ze źródeł tego „prawa” była zwykła chciwość ludzka; wszakże nawet w ostatnich czasach można się spotkać z wypadkami ograbienia podróżnych, którzy ulegli katastrofie kolejowej czy automobilowej. Zapewne rozgrzeszali się ludzie stwierdzeniem, że rozbitekami są obcy językiem i — często — obcy wiarą. Nie zapominajmy wreszcie, że ówczesni kupcy, to również nie byli niewinne baranki: wszakże samą nazwę najpotężniejszego średniowiecznego związku niemieckich miast kupieckich czyli Hanzy wywodzą językoznawcy od chadźba, co znaczy rozbój. Kiedy więc okręty kupców-korsarzy znalazły się unieruchomione u wybrzeża, ludność miejscowa płaciła im pięknym za nabobne.

## POCHÓD W GŁĄB ŁĄDU

Małe statki średniowieczne wpływały często w głąb łądu, wykorzystując nurt większych rzek. Było to zjawisko tak powszechne, że wielka ilość średniowiecznych portów „morskich”, jak słynna Brugia, jak Awinion, jak nasz Szczecin, leżała nie nad samym morzem, lecz nad rzekami w pobliżu ich ujść do morza. Nic więc dziwnego, że i

\*) Dawne polskie prawo brzegowe jest w roku bieżącym tematem ćwiczeń seminarialnych z historii gospodarczej i społecznej, prowadzonych na Uniwersytecie Jagiellońskim przez prof. Romana Grodeckiego. Artykuł powyższy jest głównie oparty na dyskusji seminarialnej i stara się podać jej wyniki w formie przystępnej. Naukowe opracowanie tego ciekawego tematu podjął się, jako pracy seminarialnej, jeden z uczniów prof. Grodeckiego p. Janusz Sikorski.

„prawo brzegowe” wkroczyło przez ujście rzek w głąb łądu. Podlegały temu prawu statki morskie wpływające na rzeki, ale potem i mniejsze statki rzeczne, a nawet tratwy, które ludność nadbrzeżna zagarniała, gdy uległy rozbiciu. Rozwój „prawa brzegowego” poszedł wreszcie tak daleko, że uznano za „naufragium” czyli rozbicie okrętu nawet załamania się... mostu na rzece pod jadącym wozem z towarami! Ludność miejscowa grabiła wówczas towar, który wpadł do rzeki, uważając to za swe prawo. Na koniec doszło do tego, że samo uszkodzenie i unieruchomienie wozu z towarami na moście a nawet rozbicie się go na równej drodze stało się powodem do zagarniania towarów przez okoliczną ludność, jak to bywało np. na Śląsku.

## WALKA Z „PRAWEM BRZEGOWYM”

Rzecz jasna, że w takich warunkach obcy kupcy nie kwapili się ani do morskich ani do łądowych wypraw połączonych ze zbyt wielkim ryzykiem. Prawo brzegowe odstraszało ich od niegościnnych wybrzeży i niemniej niegościnnych dróg. Oni też byli jednym z czynników, który wystąpił do walki z prawem brzegowym.

Drugim czynnikiem, zainteresowanym w zwalczaniu prawa brzegowego, byli panujący, książęta i królowie, zwłaszcza ci z pośród nich, którzy, jak książę gdańskiego Pomorza Świętopełk (+1266) lub Władysław Łokietek (+1333) doceniali w pełni znaczenie handlu morskiego, a także handlu tranzytowego łądo-

wego, dla ziem polskich.

Trzecim wreszcie czynnikiem był Kościół, który zwalczał prawo brzegowe z pobudek religijnych i moralnych. Echo poglądów Kościoła na te sprawy przechował np. dokument z r. 1263, w którym czytamy: „Wedle świadectwa z Dziejów Apostolskich barbarzyńcy okazali nie mało ludzkości wobec św. Pawła, kiedy wraz z towarzyszami uległ rozbiciu okrętu. Wydaje się więc bardzo niewłaściwym, aby chrześcijanie okazali się gorszymi od barbarzyńców i niedorównującymi im w uczynkach miłosierdzia”.

Pierwszy wystąpił do walki z prawem brzegowym panujący. Odebrano ludności prawo do rozbitych okrętów (oraz wozów), a ogłoszono je za własność panującego, czyli — wedle dzisiejszego określenia — za monopol państwowy. Podobnymi monopolami były w wiekach średnich np. prawo do kopalni (i to również na gruntach prywatnych), prawo do polowania na grubą zwierzynę, do zakładania osad, targów, karczem, młynów itp. Oczywiście powodem uznania prawa brzegowego za monopol państwowy była przede wszystkim chęć pomnożenia dochodów skarbu państwowego. Prawo brzegowe nie przestawało bynajmniej istnieć. Sam fakt jednak, że rozbitekowie i ich mienie zostali uznani za własność panującego, musiał wpłynąć na polepszenie ich losu, zwłaszcza że wszelkie targnięcia się na nich było surowo karane, jako naruszenie praw książęcych.

Z kolei wystąpili do walki z prawem

brzegowym kupcy zamorscy, zwłaszcza zrzeczeni w potężnej Hanzie. Zadanie mieli ułatwione o tyle, że nie mieli narzeciw siebie tłumy ludności wybrzeża, z którą nie wiadomo było jak dojść do porozumienia, lecz paru książąt. Rozpoczęli się układy. Na początek udało się kupcom uzyskać pewne złagodzenie prawa brzegowego: panujący zgodzili się, że w wypadku rozbicia okrętu poprzestaną na okupie, pozostawiając rozbitekowi wolność osobistą i swobodę dysponowania uratowanymi mieniem. Stopniowo dzięki staraniom kupców okup zamienił się na zapłatę za pomoc w ratowaniu osób i rzeczy z topieli. Zrazu zapłata bywała wygórowana i narzucała jednostronnie rozbitekowi przez ratujących, powoli jednak zamieniła się w opłatę odpowiadającą rzeczywistemu wkładowi pracy w akcję ratowniczą, ustaloną przez przedstawicieli obu stron; na koniec stała się zapłatą wyznaczoną przez samych kupców jednostronnie, dobrowolnie, i jak mówią dokumenty, „z łaski”. Ostatecznie już w drugiej połowie XIII stulecia władcy polscy Przemysław II i Władysław Łokietek znieśli zupełnie prawo brzegowe, zarówno w dosłownym jego rozumieniu tj. w głąb łądu, w stosunku do statków czy wozów. Polska stała się otworem dla handlu zagranicznego.

## POLSKA WYPREDZIŁA ZACHÓD

Dawne polskie prawo brzegowe, rozumiane jako prawo ludności do zagarnięcia mienia a nawet osób rozbiteków okrętowych powstało więc prawdopodobnie z przekonania, że rzeczy wyrzucone przez morze są czyste; wykonywanie jego uległo zaostreniu, a nawet pewnemu zdżyczeniu pod wpływem zaożnania stosunków między ludnością wybrzeża a obcymi żeglarzami, uprawiającymi najczęściej korsarstwo. Szybko jednak ulegało ono złagodzeniu, zarówno pod wpływem wrodzonej Słowianom ludzkości, jak i pod wpływem głoszącego miłosierdzie chrześcijaństwo; przede wszystkim jednak skutkiem świadomej akcji władców polskich, doceniających doniosłość handlu dla wzbogacenia kraju. Polska, znosząc już w trzynastym wieku prawo brzegowe, wypredziła Zachód oraz wzorujących się na Zachodzie Krzyżaków, w których krajach pobierano od rozbiteków opłaty. Dopiero Kazimierz Jagiellończyk zniósł w tzw. Prusach Królewskich prawo brzegowe, które pozostało jednak, jako obowiązujące w Prusach Wschodnich.

W Polsce miano poczucie słusznej dumy z powodu wczesnego zniesienia prawa brzegowego. Król Stefan Batory, który nawet nieprzejacielskich rozbiteków puszczał wolno, pisał z dumą do miasta Lubeki: „Jeżeli nie jest w mocy ludzkiej odwrócić rozbicia okrętów, to ciągnąć z nich zyski jest niegodnie. Jeżeli burza nieszczęśliwemu nie wszystko zabrała, dlaczego mielibyśmy być okrutniejsi od wichrów i mórz? Ani my, ani nasi poprzednicy nie inaczej uważaliśmy rozbiteków, jak za ludzi, którzy w nieszczęściu większe do naszej opieki mają prawo”.

Oczywiście ludność nadbrzeżna nie łatwo i nie przedko odzwyczaiła się od prawa brzegowego. Wypadki rabowania rozbiteków trafiały się nierzadko i zyczą, zakorzeniony głęboko, trwał całe wieki. Ale był już traktowany jako przestępstwo ścigane przez prawo. Jeszcze w roku 1783 Rzeczpospolita Polska uznając t. zw. konwencję kurlandzką, zawartą między Rosją a Kurlandią, wzbrańiała rabowania rozbiteków i dozwalała jedynie pobierać opłatę za ratowanie osób i rzeczy.

## Fryderyk II a Polska

Fryderyk II, którego Prusy uważały za swego wielkiego króla, był dla Polaków przede wszystkim inicjatorem rozbiórki Rzeczypospolitej i głównym sprawcą jej upadku.

Państwo pruskie powstało z połączenia Marchii Brandenburskiej z Prusami Książęcymi. Marchia była kolonią niemiecką na ziemi słowiańskiej, a Prusy także kolonią na ziemi spokrewnionych z Litwinami Prusaków. Państwo to mogło powstać i rozwinąć się tylko przez zdobyte kosztem Polski. Dzieła tego dokonał właśnie Fryderyk II, a przez to stał się fundatorem potęgi politycznej i wojskowej Prus.

Lecz, budując Prusy musiał zniszczyć Polskę i dlatego słusznie jest uważany przez nas za jej grabieżcę, za sprawcę tych wszystkich nieszczęść, które spadły na Polskę w wiekach XVIII, XIX i XX.

Jest rzeczą interesującą i pouczającą, jakimi drogami szedł najwybitniejszy z Hohenzollernów do celu, który mu przyświecał? Zaczął od oderwania Śląska, załudzonego jeszcze wówczas w dużym stopniu przez Polaków, od Austrii i poddania go rządowi pruskiemu. Później, przez pierwszy rozbiór, uzyskał Pomorze, zwane wówczas Prusami Królewskimi, a przez to utworzył pomost między Berlinem i Królewcem. To stało się podstawą terytorialną dla dalszego wzrostu Prus; następny Fryderyk zdobył Wielkopolskę, a to z kolei pozwoliło Bismarckowi na zjednoczenie Niemiec pod kierownictwem Prus.

Dzieje polityki i dokonań Fryderyka II opowiada nam prof. Władysław Kopoczyński w książce „Fryderyk Wielki a Polska” (\*\*). Autor, pierwszorzędny znawca historii XVIII wieku, daje znakomitą charakterystykę Fryderyka, maluje tło, na którym polityka jego i

\*) Wydawnictwo Instytutu Zachodniego. Poznań 1947 r.

działalność się rozwijały, opowiada barwnie przebieg wydarzeń, zwłaszcza tych, które poprzedzały rozbiór i które towarzyszyły dokonaniu tego rozbioru w r. 1772. Czytelnik zapoznaje się w ten sposób z niezwykle ważnym okresem dziejów naszych i uzyskuje głębsze zrozumienie sił i warunków, które towarzyszyły naszej katastrofie narodowej i państwowej. Wszak dwa następne rozbiory były już tylko konsekwencją pierwszego, którego inicjatorem i głównym sprawcą był właśnie Fryderyk II.

Budowla polityczna stawiana zbójcekim lub złodziejskim wysiłkiem przez szereg pokoleń niemieckich w ciągu kilku stuleci, bo od roku 1525, gdy książę Albrecht składał hold Zygmuntovi Staremu na Rynku Krakowskim, do ostatniej wojny światowej, gdy Hitler przedsięwziął państwo i naród polski zniszczyć, runęła w 1944 roku. — Prusy przestały istnieć. Lecz istnieje naród niemiecki i myśli o odwecie.

Jest tedy rzeczą potrzebną, by Polacy zachowali dobrze w pamięci, że Prusy Książęce i Śląsk były punktem wyjścia dla Fryderyka II, gdy wchodził na drogę prowadzącą do zniszczenia Polski. Dziś oba te kraje stanowią integralną część Polski powojennej, a Prusy przestały istnieć. Wypada tedy zdawać sobie sprawę z tego, że istnienie państwa polskiego tylko wówczas nie będzie zagrożone, gdy Prusy Wschodnie, Pomorze i Śląsk będą stale i trwale się znajdowały we władaniu Polski. Taki wniosek rysuje się z całą jasnością i oczywistością w umyśle czytelnika zamykającego, po uważnym przeczytaniu, książkę prof. Kopoczyńskiego; dlatego jest ona nie tylko rozprawą historyczną napisaną przez doskonałego znawcę tej epoki, lecz książką posiadającą wielką aktualność polityczną w chwili obecnej, gdy układają się nowe stosunki w Europie powojennej.

(...ski).

TYMOTEUZ KARPOWICZ

# Szczecin literacki pod Gil-otyną

Ostatnio na łamach pism szczecińskich wzmogły się dyskusje na tematy kulturalne Szczecina, a nawet, przekraczając wymiary lokalne, znalazły miejsce w najważniejszym tygodniku literackim „Odrodzenie”. Jest to niewątpliwie zjawisko samo w sobie bardzo pocieszające.

gorzej jest, gdy autorzy bardzo odpowiedzialni za słowa tracą dotychczasową miarę rzeczy i własne okulary proponują tym wszystkim, których podejrzewają o krótkowzroczność.

Krótko — mam na myśli ostatnie artykuły Gila.

Pomijając przykre mentorstwo zdań naszpikowanych takimi słowami jak: „powinien, należałoby, musi” itd., przejdę do spraw zasadniczych. Otóż młody literat szczeciński dojrzał nagle przed sobą duchowy ugor, który piórem jak lemiesz postanowił przeorać.

Ale powtórna orka wyrzuca ponownie darń na powierzchnię, bo inni orali tu przed Gilem, gdyż życie kulturalne Szczecina nie zaczęło się od dnia w którym Teatr Polski otrzymał kierownika literackiego. Wówczas chwacki oracz, zniechęcony oporem kulturalnej gleby porzucił plug, załamał ręce i napisał:

„Bez możliwości przeniesienia, względnie stworzenia od nowa skomplikowanego warsztatu pracy twórczej do Szczecina nie przyjdzie ani jeden pisarz, ani jeden poważny muzyk, ani jeden poważny naukowiec. Trzeba uświadomić miejscowych polityków kulturalnych, że literacki warsztat pracy, to nie tylko stół, obsadka i dach nad głową, ale rozmowy z kolegami pisarzami, czytanie nowych utworów w fachowym towarzystwie, narady z redaktorami, dostęp do bibliotek i pertraktacje z redakcją wydawnictwa”.

Otóż stajemy tutaj przed kwestią tak zwanego „zaplecza twórców”. Jednak dziwnie wygląda taktyka strategiczna negującego Gila. Jeżeli domaga się on „zaplecza twórców” — oznacza to, że dany teren (w tym wypadku kulturalny) winien być zajęty przez armię (w tym wypadku twórców), słowem — zaplecze może być zorganizowane dopiero po zajęciu obszaru. Tymczasem Gil odwraca teorię zaplecza i odstrasza swymi wywodami tych wszystkich, którzy chcieli przyjechać do Szczecina.

Uświadamiani przez Gila miejscowi literaci mogą mu powiedzieć, że warsztaty pracy pisarskiej, znajdują się wszędzie, nawet w sekretariatach i aby pisać nie koniecznie jest potrzebne „fachowe” towarzystwo. Naturalnie Gil może powiedzieć, że takie towarzystwo będzie służyło tylko do konfrontacji nagromadzonych spostrzeżeń, będzie ambulansem formalnym pierwszych redakcyjnych utworów, ale te drogi prowadzą do zagadnienia rzemiosła, a nie wolnego oddechu, który można jedynie zdobyć na nieograniczonej przestrzeni.

Zagadnienie pertraktacji z wydawnictwami jest w tej chwili zagadnieniem najmniej istotnym. Bo przede wszystkim aby pertraktować z wydawnictwem, trzeba mieć gotowy już do druku materiał.

Z samych tylko „narad z redaktorami” materiał nie powstanie. A pertraktacje o honoraria można przeprowadzić listownie.

Sprawą bardzo istotną poruszaną na łamach prasy jest kwestia pracy zawo-

dowej literatów. Ale Gil wyodrębnił zagadnienie szczecińskie jako swego rodzaju curiosum, jako miejsce gdzie ziemia pali się pod stopami, a straszliwe wzywanie gryzą oczy zamieszkałym tutaj literatom. Tymczasem przytłaczająca część literatów polskich w kraju tak samo zarabia na utrzymanie w różnych biurach, zakładach pracy i instytucjach kulturalnych. Hierowski w artykule zamieszczonym w „Odrodzeniu” (nr 42 z 19. 10. 47 r.) podaje, że na 37 członków Związku Zawodowego Literatów Polskich w Katowicach, tylko 6 utrzymuje się z pióra, a 29 łączy pracę z radio, urzędami i szkołą. Wszyscy rozumiemy, że przynajmniej literatom stypendiów zwiększyłoby znacznie wydajność pracy pisarskiej, lecz z drugiej strony musimy zdawać sobie sprawę z obecnych trudności finansowych z jakimi boryka się Państwo. Od pisarza możemy żądać społecznego podejścia do spraw mających wagę ogólnopaństwową. Natomiast rozdzęta przez Gila do tragicznych rozmiarów kwestia ekwiwalentów przesiedleńczych jest wyprana z cech społecznych, i sprowadza się do przetargów handlowych. Tymczasem życie jako ekwiwalent daje przesiedlonemu do Szczecina pisarzowi co prawda nie stypendia lecz przemiany i doznania, które mają charakter epokowy. Tutaj podzielić zdanie innego Gila, który w styczniowym numerze „Odrodzenia” (nr 2, 12. 1. 47 r.) w doskonałym raporcie zatytułowanym „Rozważania szczecińskie” pisał:

„I kiedy widzę jak cieszą się inżynierowie (Huty „Szczecin”), robotnicy portowi i fabryczni, gdy się mówi, że chce się pisać o ich życiu i pracy, kiedy

w każdej z tych mijanych, powstających hal fabrycznych ulegam poczuciu niedołężności perspektywą zabranej w drogę, czuję także za każdym kilometrem, że przybywam za późno, że za każdym podjętym wierszem o widziadłach — krzywdzę niewidziadanych”.

I cóż — będziemy dalej czekali na stypendia, czy też mając jedynie dach nad głową, pióro i stół zabierzemy się do roboty?

Ostatnim konikiem zajeżdżanym obecnie przez Gila jest Szczeciński Klub Literacko-Artystyczny. Gil nie potrudził się zbadać poprzednich warunków pracy Klubu, gdyż wyniki tych badań zepsuwałyby autorowi efekt. Dziwi mnie tylko, że Gil zabrał głos w tej sprawie dopiero po Walnym Zgromadzeniu członków Klubu. Na zebraniu tym został powołany nowy zarząd oraz w wyniku dyskusji ustalono program działalności Klubu bardzo przypominający spóźnione postulaty Gila.

Nie ma nic łatwiejszego, jak wetykanie cudzych błędów. Trudniej natomiast jest „błądzących” wyprowadzić „z mroków i zamułu”. I tak, kiedy zwrociliśmy się do Gila, by wstąpił do zarządu Klubu — odmówił kategorycznie. Od tego dnia z cennych jego uwag możemy korzystać tylko ze szpał prasy miejscowej i stołecznej.

W tych sprzecznych teoriach, w rozbieżnościach między działaniem a słowem, nie widzę Gila ze świetnych, jak już wspominałem, „Rozważań szczecińskich” lecz złośliwego wróżbitę wieszczącego niemożność stworzenia zaplecza kulturalnego Szczecina, bez stypendiów i akcesoriów mniejszej wagi.

## U plastyków

pozycji i myśli, zmusza do rzemieślniczego posuwania zwyčajną farbą po zakreślonych szablonach.

— Ale to stan przejściowy... snuje swoje dumania plastyk — pragniemy wyjść z tego... zainteresować związkowo, instytucje państwowe, społeczeństwo — wystawami, zamówieniami społecznymi, mecenasostwem sztuki... Gdyby w każdym przyzwoitym lokalu były nie oleodruki, lecz obrazy... gdyby ściany kulturalnych domów w Szczecinie zdobiły obrazy czy sztuczki naszych kolegów... Właśnie przeciekujemy nową wystawę... otwieramy razem z dziennikarzami „confraternię artystyczną... zorganizowaliśmy Szkołę Sztuk Pięknych, która w październiku tego roku została uapaństwowiona i otrzymała nazwę „Państwowego Ogniska Kultury Plastycznej”.

Imponuje mi ten spokojny, zamysłony człowiek. Nie rozdziera szat, nie gromi, nie poucza, nie żąda od innych „budowania zaplecza” dla plastyków, „kartofli na zimę” itd. Zaczyna, jako plastyk, od plastyków. Wie, że trzeba najpierw samemu coś zrobić, coś pokazać, a potem dopiero żądać od innych. I to jest właściwa droga. Rozbudzenie zrozumienia dla twórczości plastyków, stworzenie zainteresowania dla ich pracy musi wyjść od plastyków. Dlatego plastyk, nie „przytulając się” do dygnitarskich progów i subwencji, zaczęł pracę sam. Sami pomagali np. przy urządzeniu „confraterni”.

I trzeba przyznać, że pomimo tych czy owych niedociągnięć plastyk zrobił to, co można było zrobić w danych warunkach. Urządził m. in. trzy wystawy: pierwszą w 1945. Drugą w grudniu 1946. Trzecią w tym roku, obecnie zaś przygotowują czwartą. Szereg ich prac z ostatniej wystawy zakupiło Ministerstwo Kultury i Sztuki (Kononowicza „Statki u wybrzeża” Nowiłowicza L. „Pejaż” Powickiego J. „Brzeg morza”, Karnieja H. „Fragment Huty Szczecin” oraz Tomaszewskiego „Wesele” Prezydium Woj. Rady Narodowej w Szczecinie zakupiło 2 obrazy (grafikę Kondratskiego „Łucznicy”, Kononowicza „Fragment z portu”).

Jak wskazują tytuły, większość tych

## Książki nadesłane

Dzimir Brunon, *Przygody Mata Moreli*. Wydawnictwo Zachodnie. Poznań 1947. Seria „Życie i Przygoda”. Ilustracje w tekturze i okładka proj. przez J. Houwaldta Str. 84. Cena 180.— zł.

B. Dzimir jest znanym, szczególnie wśród młodzieży, autorem opowieści z życia marynarzy. Ostatnia jego książka „Przygody Mata Moreli” opowiada nam o bogatych przejściach wojennych grupy polskich marynarzy. Gdy kończą się przygody wojenne, bohater powieści rozpoczyna pracę w Gdyni nad wydobywaniem zatopionych jednostek Polskiej Marynarki Wojennej. Książka pisana żywo i barwnie, zainteresuje nie tylko młodzież. Ozdobą książki są doskonale ilustracje J. Houwaldta.

Pertek Jerzy, *Polska Marynarka Wojenna*, *Album*. Wydawnictwo Zachodnie. Poznań 1947. Opracowanie graficzne: Cz. Borowczyk i Al. Krakowski Str. 42. Cena 120.— zł.

Cenną pozycję w zakresie wydawnictw morskich dla młodzieży stanowi doskonały „Album” J. Pertki, jednego z najwybitniejszych polskich pisarzy-marynistów. „Album” oprócz licznych wizerunków okrętów zawiera graficznie przedstawione: straty niemieckie na Wybrzeżu w 1939 r., punkty na morzach, gdzie bohaterkich czynów dokonała Polska Marynarka w czasie ostatniej wojny itp.

„Albumik”, to doskonała pomoc dla młodzieży szkół podstawowych przy nauce o polskim Wybrzeżu i polskich okrętach.

A. Sylwester: *O okrętach i dalekich podróżach*. Wydawnictwo Zachodnie. Poznań 1947. Okładkę projektował artysta malarz Al. Krakowski.

Autor tej ciekawej książki daje w niej bardzo interesujący opis rozwoju nawigacji na świecie. Począwszy od nieobrobionego kloca, na którym nasz przaszcz odbył pierwszą przejażdżkę po rzece, a skończywszy na nowoczesnych statkach i okrętach, daje nam autor opis stopniowego ulepszenia techniki budowania okrętów, w zależności od tego jakimi celami mają służyć.

Wszystkie trzy wyżej omówione książki staną się niewątpliwie cenną pozycją w bibliotekach szkolnych, gdzie winny się znaleźć ze względu na wielkie zainteresowanie wśród młodzieży sprawami morskimi.

obrazów oparta jest na tematyce morskiej. Nie jest to bez znaczenia. Zarówno instytucje państwowe, jak i samorządowe, a przede wszystkim samo społeczeństwo szczecińskie pragnie tematyki morskiej i regionalnej. Pragnie pokazania własnej pracy w hucie, portu, na morzu, w fabryce. Nie ma dwóch zdań, że trzeba wydobyc ten potencjał estetyczny, zawarty w takich tematach, a zwłaszcza w tematyce morskiej, i spopularyzować go skoro siedzimy tutaj, właśnie nad morzem. Nie mogą tego zrobić malarze lubelscy czy krakowscy, lecz właśnie szczecińscy. Ostatnia wystawa plastyków szczecińskich jednak bardzo skąpo obdzieliła nas taką właśnie tematyką. Pewnie — temat nie decyduje o wartości sztuki. Pewnie — nie tylko „co” lecz „jak” jest instancją odwoławczą rozstrzygającą o walorach danego dzieła. Wiadomo jednak z drugiej strony, że treść i forma to nie są elementy wyłączające się, lecz przenikające się wzajemnie, niekiedy nawet bardzo trudne do rozgraniczenia. Wiadomo też, że społecznie biorąc tematyka jest ważna i że nie należy nią pogardzać. Jeśli mamy oglądać dobrze namalowaną główkę kapusty i równie dobrze namalowaną głowę Chrystusa jak to kiedyś dzwoniście zestawili Witkacy, wybierzemy głowę Chrystusa. Jeśli więc mamy wybrać między dobrze namalowaną „martwą naturą”, a równie dobrze namalowanym pejzażem morskim, wybierzemy pejzaż morski. Należy więc przewyczyć formalistyczny punkt widzenia w malarstwie i odpowiedzieć na marynistyczne „zamówienie społeczne”, na wznagający się kult bohaterska praca.

P. Messer słucha uważnie, wysuwa chwila swoje zastrzeżenie co do tzw. „zalteraturzenia” malarstwa, ale koniec końcem potakuje.

Takie są zresztą sugestie Departamentu Plastyki — dodaje nieoczekiwanie.

Brawo! Czekamy więc na marynistykę malarstwa. Czekamy na odbite na płótnach piękno Pomorza Zachodniego. Czekamy na obrazy, przedstawiające kulty bohaterska praca. Malarze — frontem do rzeczywistości!

Dr STANISŁAW TELEGA

MARIA BONIECKA

## Kościół szczeciński

Sięgając we wczesne średniowiecze, a później poprzez wielowiekową, ciężką nad Szczecinem przemoc germańską, odnajdujemy w każdej dziedzinie życia tego miasta wspólny z polskością nurt dziejowych zdarzeń. Trwałymi pomnikami wspólnej naszej przeszłości są również ocalałe budowle historyczne, a szczególnie kościoły szczecińskie.

Najstarszym z istniejących dziś w Szczecinie kościołów jest kościół św. Piotra i Pawła (na Placu Żołnierza). O tym kościele w starej niemieckiej kronice czytamy, że „wybudowany został w 1124 roku przez Ojców Polaków Benedyktynów przysłanych z Monte Cassino”.

Pierwotny kościół był z drzewa, obecny jego kształt pochodzi z XVII wieku i jest prawdziwym klejnotem architektury.

Starszym o kilkanaście lat od kościoła św. Piotra i Pawła był w Szczecinie kościół św. Wojciecha (na Starym Mieście) dziś nie istniejący. Oba te pierwsze kościoły szczecińskie wybudowane były staraniem polskich władz diecezjalnych dla ludności słowiańskiej, stanowiącej wówczas olbrzymią większość ludności. Dopiero na przełomie XII i XIII wieku wybudowali tu kościół dla siebie nieliczni jeszcze wówczas przybysze Niemcy, nazywając go imieniem św. Jakuba, patrona uchodźców i emigrantów. Charakterystyczny ten fakt jest dostatecznym dowodem, który zaprzecza rzekomej najdawniejszej bytności Niemców na tych ziemiach. Czuli się tu emigrantami, uchodźcami.

Kościół św. Jakuba znajduje się dziś w ruinie (od niedawna przystąpiono do jego odbudowy). Był on najpotężniejszą budowlą szczecińską. Wieża jego o 120 m wysokości runęła. W wieży tej był zamurowany największy w Szczecinie dzwon (wagi 10 ton), obecnie jest on odmurowany i zadziwia oglądających swoją wielkością. W pobliżu potężnych ruin kościoła św. Jakuba wznosi się odremontowany przepiękny kościół św. Jana Chrzciciela. Pochodzi on z XIII w. — był założony przez O. O. Franciszkanów. Był to kościół katolicki, i jako taki, w okresie reformacji, w czasach walki z katolicyzmem, został zamknięty. Przed ostatnią wojną przeznaczony był na magazyn rekwizytów teatralnych. W tym stanie przetrwał aż do odzyskania Ziemi Zachodnich przez Polskę. Dziś kościół św. Jana Chrzciciela całkowicie odrestaurowany ma być oddany akademikom szczecińskim, jako kościół akademicki.

Ocalał również i kościół św. Gertrudy na Łasztowni. Z Wałów Chrobrego widać smukłą wieżę, pokrytą patyną, górującą nad lasem dźwigów portowych — to właśnie wieża kościoła św. Gertrudy. W biskupstwie kamienieckim znaleziono dokument założenia tego kościoła z wieku XIV. Pierwotnie na miejscu kościoła św. Gertrudy O. O. Karmelici założyli na wyspie w roku 1308 szpital dla trędowatych i kaplicę. Według podania — uboga pasterka, Gertruda, zauważyła pewnego razu ogień wydobywający się z ziemi. W tym miejscu znaleziono wielki skarb — przeznaczono go na budowę kościoła patronki — pasterki.

Obok kościoła św. Gertrudy wznosił się kościół Chrystusa Króla, który był kościołem katolickim marynarzy. Kościół ten leży w gruzach, ocalał jedynie Dom Katolicki Marynarzy. Obecnie projektuje się remont kościoła św. Gertrudy i oddanie go na Kościół Marynarza wraz z wyżej wspomnianym Domem.

Szczecin średniowieczny był polski i katolicki. Okres reformacji, godząc w katolicyzm, godził wówczas w polskość miasta i całych naszych Ziemi Zachodnich.

Z pośród ogólnej liczby 34 kościołów i kaplic w dawnym Szczecinie tylko 4 przetrwały do czasów ostatniej wojny jako katolickie.

Na podstawie ocalałych ksiąg metrykalnych można stwierdzić, że do ostatnich czasów panowania tu niemieczyny, katolikami w Szczecinie byli Polacy (nazwiska polskie, bruliony kazań w języku polskim, polskie modlitewniki). Niemcy identyfikowali w Szczecinie katolicyzm z polskością.

Z pośród licznych kościołów szczecińskich z zawieruchy wojennej wyszło obronną ręką tylko pięć, mianowicie: 1. Najświętszego Serca Pana Jezusa na pl. Zwycięstwa, 2. Królowej Korony Polski na ulicy tejże nazwy, 3. św. Andrzeja Boboli na ul. Pocztowej, 4. św. Apostołów na ul. Słowackiego i 5. św. Piotra i Pawła (Narodowy na Pl. Żołnierza).

W pierwszych dwóch latach po wojnie oddano do użytku pięć dalszych kościołów: w Stoczynie, w Gołecinie, w Gumieńcach, na Pomorzaniech i na Pogodnie (mała kaplica zupełnie nie wystarczająca dla dzielnicy o osmiu tysiącach mieszkańców).

W chwili obecnej Szczecin liczy 120 tys. katolików i ma tylko pięć parafii w mieście, a osiem w Wielkim Szczecinie, restauracja zatem świątyni jest dla naszego miasta sprawą dużej wagi.



KOSCIÓŁ ŚW. JAKUBA

Spółdzielnia „Polskie Pismo i Książka” wydała na święta album pocztówkowy, zawierający motywy szczecińskie. Autorem tych prac jest znany artysta — malarz, Arkadiusz Kondratski.

## Gwiazdka w Szczecinie 1944 r.

P. Roman Antowski, pochodzący z Poznania, całą wojnę przeżył w Szczecinie. W roku 1940 Niemcy wywieźli go na roboty. Transport około 400 Polaków wylądowano w Pasewalk (45 km od Szczecina, obecnie za granicą niemiecką), i tu spásie niemieckie „bauery”, dumnie krocząc wzdłuż ustawionych w szeregu ludzi, wybierali sobie tych, którzy im się zdawali najdatniejsi do pracy w polu. Resztę przydzielono do miast. P. Antowski wraz z grupą 10-ciu poznaniaków trafił do Szczecina, gdzie przeżył całą wojnę.

Był to koniec kwietnia 1940 r., okres w którym Niemcy, pewni zwycięstwa, odznaczali się szczególną butą. To też traktowano Polaków jaknajgorzej. Grupę poznaniaków przydzielono do pracy w jednej z hurtowni na Łasztowni. Zamieszkali w barakach na Turzynie gdzie zastali już około 20 Polaków przywiezionych z Łodzi. Z biegiem czasu zwożono Polaków coraz więcej, lokując ich w rozmaitych punktach miasta, w specjalnych obozach. W ostatnich miesiącach wojny grupę p. Antowskiego wraz z około 400 Polakami ulokowano w obozie pracy na Pomorzaniech.

Jak żyli, jak się czuli w tym morzu straszliwej nienawiści i pogardy, którą okazywali im Niemcy? Nie było łatwo przeżyć tych pięć lat z dala od swoich, często o głodzie, w twardej warunkach napół więziennego rygoru, który Niemcy potrafili jeszcze urozmaicić najwstrętniejszymi szykanami. Jedynym okresem pewnego odprę-

żenia były święta, zwłaszcza Bożego Narodzenia. W tych dniach Polacy skupiali się w sobie, żyli w atmosferze wzmożonej solidarności, prześcigali się w okazywaniu sobie wzajemnych usług i życzliwości. Wszystkich ogarniały fale wspomnień. Nawet najtwardsi z pośród towarzyszy niedoli dziwnie łagodnieli w rzewnym rozpamiętywaniu przeszłości, która teraz wydawała się tak piękną.

— Najlepiej zapamiętałem — opowiada p. Antowski — ostatnią „gwiazdkę”, z roku 1944. Był to już czas, gdy w kłęskę Niemiec nikt rozsądny nie wątpił. Zbliżały się odgłosy burzy wojennej. Pędzono nas nieraz do robót przy fortyfikacjach. Pamiętam, jak grupa wywieziona do takich robót pod Stargardem, uciekła stamtąd po zbombardowaniu i wróciła samowolnie do naszego obozu. Nikt się już o to nie troszczył, rozprzeżenie wśród Niemców rosło z dnia na dzień. Prawie codziennie przechodziły ulicami miasta grupy robotników Polaków, pędzonych z miast i wiosek Pomorza na Zachód. Nieraz zdarzyło się od nich zasięgnąć „języka”. Wiedzieliśmy, że koniec już blisko.

— Ostatnią „gwiazdkę”, spędziliśmy w obozie na Pomorzaniech. Było nas około 400. Zasiadliśmy do stołu w wielkiej sali. Niemiecki zarząd obozu polecił łaskawie ustawić wielką choinkę, a sam „Lagerführer” raczył zagaić Wigilię. Coś tam plótł o tym, że wprawdzie wojna jest ciężka, ale ostatecznie zwycięstwo jest pewne. Chyba już sam w to nie wierzył. Po tym dali kapustę

i kartofle, i po kawałku kaszanki — była to zresztą wielka ucztą, bo zwykłe jedzenie było bardzo złe.

— Po tej „oficjalnej” części podzieliśmy się na grupy. W obozie było coś w rodzaju oddzielnych pokoi wymiaru około 6 x 4 m. Na czterech piętrowych łóżkach spało osiem osób. Tej nocy nie spaliśmy. Każdy z nas wydobyl zapasy, które gdzieś tam „skombinował”. Znalazł się i opłatek. Dzielił się, płacząc, chociaż nie ze smutku. Było wśród nas kilku Polaków z Warszawy, z powstania, opowiadali co przeżyli — nie mogliśmy się nadziwić. Był też jeden robotnik — Rosjanin, który pierwszy raz był na polskiej Wigili.

Spiewaliśmy koledę — i było nam dobrze. W obozie była własna, oczywiście polska orkiestra. Jak zaczęli grać koledę, a przymknęło się oczy, mogło się marzyć, że się jest u swoich na pastercie...

— Przesiedzieliśmy tak do rana. Nocą spadł śnieg — pierwszy dzień świąt wstał biały, świeży, wystrojony. Do kościołów w tym czasie nie wolno było Polakom chodzić, tylko do małej kaplicy w pobliżu mostu obok toru kolejowego przy Mickiewicza (dziś stoi puśta, częściowo zburzona). Po nabożeństwie wracaliśmy „do domu” wzruszeni, radośni. Niemcy wałesali się po mieście niepewni i ponurzy.

Wielkimi krokami zbliżało się wyzwolenie.

F. J.

(Szereg interesujących szczegółów o życiu w Szczecinie Polaków podczas wojny, na podstawie relacji p. Antowskiego podamy w następnych numerach „Szczecińca” — Red.)

# Życie i śmierć O. R. P. „Wilii”

„Dnia 3 lutego 1938 r. o godzinie 10,00 ORP „Wilii” opuścił Gdynię i udał się przez Sund (Flintrinne) i Kattegat do Hawru z częścią załogi i sprzętu dla ORP „Gryf”.

W południowej części Morza Północnego, w pobliżu latarniowca Sandetie, silna mgła w ciągu kilkunastu godzin utrudniała nawigację i wpłynęła na wydajność zmniejszenie szybkości. O godzinie 8,00 w dniu 9 lutego ORP „Wilii” przycumował się w Hawrze.

Droga powrotna odbyła się w znacznie trudniejszych warunkach. ORP „Wilii” wyruszył z Hawru 12 lutego wieczorem. Bardzo silna burza z kierunku północno-wschodniego szalała nad Morzem Północnym od kilku dni. Siła wiatru wahała się od 9 do 11 stopni według skali Beaufort'a (9<sup>a</sup> Beauforta — wichura, 10<sup>a</sup> — silna wichura, 11<sup>a</sup> — gwałtowna wichura. Przyp. aut.). Nadto nawałnica i opady śnieżne utrudniały, a często całkiem uniemożliwiały obserwację. O wyjątkowo złym stanie pogody świadczy okoliczność, że pilota portowego z Hawru nie przyjął służbowy statek na redzie ze względu na niebezpieczeństwo, jakie zagrażałoby podczas manewru. Z tego powodu dopiero po przebyciu Kanału La Manche odesłano pilota do portu angielskiego Newhaven, dnia 14 lutego rano.

Po dokonaniu tej czynności okręt wyruszył w dalszą podróż, mimo iż na poprawienie pogody jeszcze nie zanosiło się. Nic tedy dziwnego, że w tych warunkach szybkość spadała do 1—2 węzłów. Po minięciu latarniowca Terschelling burza zaczęła ścichać, dzięki czemu okręt mógł rozwinąć normalną szybkość. Dnia 21 lutego w godzinach rannych ORP „Wilii” przybył do Gdyni.

Powyższe sprawozdanie z podróży transportowca Marynarki Wojennej R. P. „Wilii”, jakie zamieszczone zostało w „Przeglądzie Morskim” z kwietnia 1938 roku, świadczy o niełatwej służbie, jaką spełniał ten jeden z mniej znanych okrętów przedwojennej naszej floty. Tym więcej, że podróże takie bynajmniej nie należały do rzadkości, ale figurowały w normalnym „rozkładzie” zajęć „Wilii”. Ze względu na charakter swej służby „Wilii” niemal bez przerwy kursowała między Gdynią a portami francuskimi, przywożąc do kraju różnego rodzaju sprzęt, uzbrojenie i części wymienne dla naszych jednostek, których większość wybudowana była na stocznich francuskich, jak stawiacz min „Gryf”, niszczyciele — tak obecnie nazywa się kontr-torpedowce — „Wiher” i „Burza” oraz okręty podwodne „Rys”, „Zbik” i „Wilk”, (ukończeniu dwóch dalszych okrętów podwodnych, budowanych w Le Havre dla Polskiej Marynarki Wojennej, przeszkodziło załamanie się Francji w czerwcu 1940 roku).

## NAJSTARSZY OKRĘT POLSKI

„Wilii” była najstarszym okrętem polskiej floty z pośród jednostek pływających. (Jeżeli starszym był tylko okręt koszarowy „Bałtyk”, były krążownik francuski, zakotwiczony na Oksywii, bez maszyn). Wybudowana w roku 1905 we Flensburgu, „Wilii” dłuższy czas służyła flocie francuskiej jako statek amunicyjny, pod nazwą „Laurent Schiaffino”. W poważnym już — jak na statek tej wielkości — wieku nabyta została przez Polskę i pod polską banderą odслужиła miała nader pracowicie drugie dwadzieścia lat swojego istnienia, by w czerwcu 1944 roku zakończyć je chwałebnie.

Wyporność „Wilii” wynosiła 2.800 t. przy wymiarach: długość 108 m, szerokość 14,8 m, zanurzenie 6,5 m. Maszyną o sile 1.850 KM dawały możliwość rozwinięcia niewielkiej szybkości 10 węzłów. Uzbrojenie było raczej symboliczne i składało się z 4 najlżejszych działek kalibru 37 mm. Załoga wynosiła 56 osób.

## WYBUCH WOJNY

Kiedy nastąpił wybuch wojny niemiecko-polskiej „Wilii” znajdowała się w podróży ćwiczebnej na wodach zachodnio-afrykańskich. Unieruchomiona w Port Lyautey (na północny wschód od Casablanki) z powodu uszkodzenia maszyn, pozostawać tam będzie „Wilii” szereg miesięcy. Ponieważ nie było widoków na szybką naprawę uszkodzeń, załoga transportowca oraz zaokrętowani podchorążowie przewiezieni zostali do Wielkiej Brytanii i wcieleni do służby. „Bitwa o Atlantyk” zaczęła przybierać coraz większe rozmiary, coraz liczniej i coraz intensywniej grasowały niemieckie okręty podwodne, zrazu pojedynczo, później całymi „wilyczymi stadami”. U boku floty brytyjskiej i francuskiej od samego początku walczyła na Atlantyku część floty polskiej która przedostała się z Bałtyku częściowo tuż przed wybuchem wojny (niszczyciele „Grom”, „Blyskawica” i „Burza”), a częściowo już w jej toku (okręty podwodne „Wilk” i „Orzeł”). Już 7 września 1939 roku odniosła ta flota pierwszy poważny sukces: niszczyciele „Blyskawica” zaatakował i prawdopodobnie zatopił niemiecki okręt podwodny, pierwszy w tej wojnie.

## PÓ KAPITULACJI FRANCJI

Nadeszła wiosna 1940 roku. Przyszła kampania norweska. Później francuska. W czerwcu następuje załamanie się Francji. Moment to ze wszech miar tragiczny dla walczącej we Francji Armii Polskiej oraz dla Marynarki Wojennej i Handlowej. W portach francuskiej Afryki Zachodniej znajdują się bowiem w dalszym ciągu „Wilii” i „Iskra” oraz 8 statków handlowych, które zastała tam kapitulacja Francji. Razem 10 jednostek, które uratować należy za wszelką cenę.

Znana dobrze jest ucieczka polskich statków handlowych, wśród nich dowodzonego przez kapitana Dybka statku „Kromań”, która spowodowała ministra marynarki brytyjskiej Alexandra do oświadczenia, że „brytyjska marynarka jest pełna podziwu dla wspaniałego ducha polskich kapitanów i załóg”. Mniej znana jest historia podróży „Wilii” (i „Iskry”) do Gibraltaru i później do Wielkiej Brytanii.

Do Port Lyautey przybywają kapitan żeglugi wielkiej M. Deppisz z rozkazem „dostarczenia” „Wilii” przynajmniej do Gibraltaru i kapitan S. Gorazdowski, któremu powierzono dowództwo „Iskry”. Trudności z uruchomieniem i wyprowadzeniem obu jednostek z Port Lyautey były olbrzymie. Sklecono ad hoc załogę z niedobitków jednostek polskich, którym udało się przedostać do Afryki, i innych przypadkowych „marynarzy”. Stosownie do rozporządzeń władz francuskich, „Wilii” i „Iskra” opuszczają Port Lyautey w dobę po kapitulacji Francji.

Płynąc z żółtą szybkością kilku węzłów, potrzebują aż czterech dni, by przebyć niedużą — 160 mil morskich — przestrzeń, dzielącą Port Lyautey od Gibraltaru. Dopyływają szczęśliwie, mimo że i na te wody zapuszczały się już wówczas „U-Booty”. Dla „Iskry” jest też Gibraltar punktem docelowym i od-

ąd spędzi nasz żaglowiec całą wojnę w tej potężnej twierdzy brytyjskiej, służąc jako baza dla zespołów ścigaczy. (Przebywa tam zresztą do dziś dnia, choć już przybyła do Gibraltaru załoga, której zadaniem jest przyprowadzić okręt do Polski). „Wilii” natomiast wyrusza po dwóch tygodniach postoju w Gibraltarze, w dalszą drogę: do Anglii.

## ZUCHWAŁA PRZEPRAWA

Trudno sobie dziś uświadomić jakie to było zuchwałstwo, wybierać się w długą drogę (z Gibraltaru do Liverpoolu — 1.200 mil morskich), do pokrycia której „Wilii”, płynąc w normalnych warunkach, potrzebowałaby blisko tygodnia. Tymczasem szybkość „Wilii” była dużo mniejsza od normalnej, a załoga zupełnie nie była przygotowana do trudów atlantyckiej podróży w bojowych warunkach.



7 lipca 1940 roku opuszcza „Wilii” Gibraltar płynąc w dużym konwoju, zdążającym do Wielkiej Brytanii. Konwój jest dobrze eskortowany i wydaje się, że w tym towarzystwie transportowiec Polskiej Marynarki Wojennej jest zupełnie bezpieczny. Niestety, szybkość „Wilii” nie pozwala jej dotrzymać tempa szparko płynącemu konwojowi i „Wilii” — już na pełnym Atlantyku — pozostaje w tyle. Nie cofa się jednak do Gibraltaru, choć oddziela ją od niego tylko jeden dzień drogi. Płynie nadal w kierunku obranego celu: do Liverpoolu.

Lipiec 1940 roku był okresem wzmożonej działalności „U-Bootów”, okresem dużych sukcesów niemieckiej broni podwodnej i poważnych strat alianckich zarówno w tonażu handlowym, jak i wojennym. Jedną z najważniejszych przyczyn tego przejmowania inicjatywy w „bitwie atlantyckiej” w ręce niemieckie, była kapitulacja Francji, co spowodowało zaprzestanie działalności przez francuską flotę wojenną. Osamotniona flota brytyjska (wraz z nielicznymi jednostkami polskimi) nie była w stanie podolać wszystkim zadaniom, zwłaszcza zapewnić dostatecznej eskorty konwojom. Nic też dziwnego, że w okresie od połowy czerwca do września 1940 ofiarą „U-Bootów” padły 152 statki alianckie, czyli dwa razy więcej niż w poprzednich dziewięciu miesiącach wojny. Jeżeli dodać jeszcze, że głównym rejonem działalności „U-Bootów” były w tym okresie wody oblewające Wyspy Brytyjskie i trasa Gibraltar — Wielka Brytania, wówczas zrozumiałe będą niebezpieczeństwa zcyhające na „Wilii” w jej śmiałej podróży.

Przysłowiowy łut szczęścia dopisywał jednak samotnie płynącemu transportowcowi polskiemu, który po dwudziestu dniach trudnej drogi dotarł do Liverpoolu, nie natykając po drodze ani na niemieckie okręty podwodne, ani na ścigacze czy lotnictwo, które szczególnie upodobały sobie wody brytyjskie i odniosły liczne sukcesy nawet w spotkaniach z silnie uzbrojonymi i szybszymi przeciwnikami, niż prawie bezbronna „Wilii”. Szczęście jednak sprzyjało odwadze i kapitan Deppisz dokonał chwałebnego czynu, nie pierwszego zresztą i nie ostatniego w jego bujnej karierze.

Samotny rejs z Gibraltaru do Liverpoolu jest ostatnim, jaki „Wilii” odbyła pod banderą Polskiej Marynarki Wo-

jennej. Ponieważ w zmienionych warunkach geopolitycznych nie był potrzebny polskiej flocie wojennej transportowiec, w dodatku tak wysłużony i tak powolny, „Wilii” odstąpiona została Marynarce Handlowej, w której rozpoczęła dalszą, nie mniej znużoną służbę, pod zmienioną nazwą: „Modlin”. Jako „Modlin” dokonała „Wilii” — nazywamy ją w dalszym ciągu starą nazwą — swego ostatniego czynu bojowego. W największym wydarzeniu wojennym i największym desancie wszystkich czasów, w inwazji w północnej Francji.

## OSTATNIA SŁUŻBA

Po zakończeniu wojny rozpowszechniły się w Polsce wiadomości, jakoby „Wilii” została w czerwcu 1944 roku celowo zatopiona w ujściu Orny, aby zablokować położony nieco w górę rzeki port Caen, który — podobnie jak w ujściu Sekwany Le Havre — był silną bazą niemieckich ścigaczy, wykonujących nocne raidy przeciwko jednostkom floty inwazyjnej. Gdyby wersja powyższa o zablokowaniu Caen przez „Wilii” była prawdziwa, można by historię tę porównać do niesmiertelnego czynu z pierwszej wojny światowej: zakorkowania Zeebrugge. W rzeczywistości jednak los „Wilii” dopełnił się na zachód od ujścia Orny, gdzie użyto ją — podobnie jak dziesiątki, innych wysłużonych okrętów i statków — do budowy sztucznego portu przeladunkowego.

Sztuczne porty przeladunkowe były jednym z najlepszych i na największą skalę zakrojonych inwazyjnych przedsięwzięć alianckich. Zbudowanie ich nie tylko zaoszczędziło aliantom dużo cennego czasu, jaki stracił by musieli przy zdobywaniu jedynych nadających się do masowego wyładunku portów normandzkich (Cherbourg i Le Havre), ale i wprowadziło w błąd Niemców, którzy właśnie w Cherbourgu i Le Havre zgromadzili silną obronę.

8 czerwca 1944 roku „Wilii” i 58 innych jednostek zatopionych zostały równoległe do wybrzeża, tworząc falochron pod osłoną którego wybudowano właściwe urządzenia wyładunkowe z pontonów. Sztuczny port koło Arramanches przetrwał szczęśliwie szalejącą w połowie czerwca 1944 burzą (która zniszczyła drugi, bardziej na zachód położony, sztuczny port) i oddał ładującym wojskom ogromne usługi, będąc do czasu zdobycia i oddania do użytku portu w Cherbourgu jedynym wielkim portem wyładunkowym wojsk.

W łańcuchu usług oddanych przez „Mulberry B” — jak kryptonimowo nazywał się sztuczny port koło Arramanches — rola spełniona przez „Wilii” jest przedym, nie mniej jednak dla całości przedsięwzięcia bardzo istotnym ogniwem.

Dziwnymi drogami płynęła „Wilii” walcząc o wolność swego i innych podbitych krajów: z Portu Lyautey przez Gibraltar do Wielkiej Brytanii, następnie po wszystkich morzach w twardej służbie konwojowej, by wreszcie pójść na dno niedaleko plaż normandzkich wzdłuż których tylekroć, w najtrudniejszych warunkach atmosferycznych, nie lękając się burz i sztormów, bezpiecznie przepływała. Może nazwie to kto ironią losu, jednakże pozostaje faktem, że po pracowniej działalności i wiernej służbie spotkał „Wilii” zaszczytny koniec.

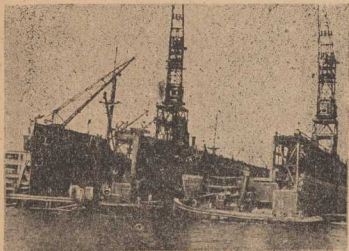
JERZY PERTEK

JÓZEF MODRZEJEWSKI

# Polskie budownictwo okrętowe

ODBUDOWA STOCZNI. — NOWE JEDNOSTKI. — WIELKIE PERSPEKTYWY.

Jednym z najtrudniejszych działań pracy morskiej jest budownictwo okrętowe. Jakkolwiek już przed wojną zostały poczynione w Polsce pierwsze kroki w kierunku realizacji hasła „budujemy okręty i statki we własnych stocznjach” przecież wyniki praktyczne okazały się skromne. Ze statków handlowych została zbudowana tylko niewielka „Olza” w Gdyni, a z okrętów wojennych wykonano 6 małych trałowców przy czym na ambitny plan konstrukcji dwóch wielkich niszczycieli typu „Huragan” nie starczyło już czasu. Pracowało ogółem dwie stocznie w Gdyni i na Oksywiu względnie Modlinie.



Dok pływający stoczni gdańskiej

W wyniku drugiej wojny światowej, razem z odzyskaniem 500 km linii wybrzeża, weszliśmy w posiadanie szeregu stocznii okrętowych w Elblągu, Gdańsku, Gdyni i Szczecinie oraz kilkunastu małych stocznii rybackich. Wszystkie jednak obiekty były w mniejszym lub większym stopniu zdewastowane i zdekompletowane. Mimo imponującej cyfry 16 zakładów budowy okrętów i statków daleko nam było do możliwości rozwinięcia produkcji w kraju. Przede wszystkim zniszczenia wojenne wymagały odbudowy poszczególnych obiektów, niekiedy od fundamentów. Dalej, brakowało wykwalifikowanych robotników w liczbie przynajmniej kilku tysięcy. Wreszcie nie mieliśmy doświadczenia, które odgrywa szczególnie wielką rolę przy wszelkiego rodzaju budownictwie morskim. Nie należy nadto zapominać, że sama stocznia nie jest jedynie miejscem składania i montowania części okrętu, czy statku, a części te wykonuje wielka liczba fabryk znajdujących się na zapleczu. Dlatego prace trzeba było zaczynać od podstaw asygnując znaczne kredyty na cele odbudowy zakładów budowy okrętów i statków, jak również przygotowując stopniowo przemysł do nowej roli. W obrębie portów delty Wisły zostały podjęte wkrótce na szerszą skalę, naprawy jednostek własnych i zagranicznych, co dało nam dewizy i uznanie armatorów. Z dwóch poniemieckich stocznii w Szczecinie uruhomiona została tylko „Odra” podczas gdy o znanym „Vulkanie” dotąd jeszcze głucho. Zadania „Odry” ograniczono do remontu pomniejszych jednostek wydobytých z dna rzeki lub zalewu Pomorskiego. W ten sposób została zamknięta pierwsza faza wysiłków polskich około własnego przemysłu okrętowego.

## 14 NOWYCH STATKÓW DO ROKU 1950

Trzyletni plan gospodarczy, obejmujący swym zasięgiem wszystkie dziedziny życia odradzającego się kraju, nie

mógł pominąć programu rozbudowy floty handlowej i rybackiej. Przewiduje więc do roku 1950 konstrukcję 14 jednostek średniej i mniejszej pojemności, z których najpoważniejszą pozycję zajmuje 6 tzw. węglorudowców, czyli statków, które w jedną stronę mogą zabierać węgiel, a w drugą rudę. Ten typ statków jest nam szczególnie potrzebny dla rozwoju stosunków ze Skandynawią. By móc przystąpić do realizowania planu budownictwa okrętowego: a) nawiązano kontakty ze stoczniami zagranicznymi, głównie duńską „Naskov” i włoskimi, aby pozyskać ich pomoc techniczną, b) zreorganizowano system stoczni, przeznaczając narazie Gdańsk na ognisko produkcji nowych budowli, a Gdyni i Szczecinowi powierzono naprawy. Zadaniem stoczni w Elblągu będzie wyłącznie budowa maszyn i wyposażenia okrętowych. Niewątpliwie odezwą się głosy krytyczne na oba te pociągnięcia jako zacieśniające pierwotny wielki plan, ale w obecnej sytuacji gospodarczej było to koniecznością. Mimo olbrzymich potrzeb, mimo całego entuzjazmu do spraw morskich nie wolno nam w tej trudnej dziedzinie, jaką jest budownictwo okrętowe postępować zbyt śpiesznie i bez zastanowienia. Potrzeba bezwzględnie czasu i doświadczenia. Żadna improwizacja tutaj nie tylko nie pomoże, ale wręcz zaszkodzi nowym placówkom.

JACEK SIEDLECKI

## Okręty wojenne i statki handlowe

Wśród jednostek pływających po morzu rozróżniamy okręty wojenne i statki handlowe. Okręty wojenne stanowią część terytorium państwa, pod którego banderą pływają i podlegają przepisom prawa publicznego. Statki handlowe są przedmiotami handlowego prawa morskiego.

To kategoryczne rozróżnienie okrętów wojennych i statków handlowych sprawia, że brak nam pojęcia ogólniejszego i wspólnego dla obu tych rodzajów. Lingwista mógłby stwierdzić, czy takim wspólnym pojęciem był w języku polskim korab. Używano tej nazwy reszta w czasach, kiedy nie budowano odrębnych okrętów wojennych, lecz w razie potrzeby dozbierano statki kupieckie, kiedy te ostatnie były zawsze należycie uzbrojone dla obrony przed częstymi napadami pirackimi, czy korsarskimi, kiedy wreszcie trudno było odróżnić wyprawę korsarską od potrzeby wojennej.

Taka wspólna nazwa dla okrętów wojennych i statków handlowych bardzo by nam się dziś przydała dla określenia statku w najogólniejszym tego słowa znaczeniu. Statkiem takim jest środek przewozowy wodny, zawierający pustą przestrzeń, o nieobojętnej wielkości. Jako środek przewozowy odróżnia się statek od takich urządzeń pływających, które nie mają na celu transportu jak pontony, pływające dźwigi, doki, latarnie, czy boje. Nie uważa się za statki także wodnopłatowców, są jednak statkami elewatory zbożowe, czy węglowe pływające, o ile są zdolne do zmiany miejsca, oraz bagry i lodzie podwodne. Ze względu na wymóg pewnej wielkości nie są statkami łodzie.

Przy rozstrzygnięciu zagadnienia czy do statku mają zastosowanie przepisy prawa morskiego, czy prawa o żegludze

### GŁÓWNY OŚRODEK W GDAŃSKU

Musimy wytworzyć narazie główny ośrodek przemysłu okrętowego w Gdańsku i zgromadzić do tego wszystkie swoje siły materialne. Z kolei powstaną następnie, czerpiąc obficie z doświadczeń technicznych ośrodka gdańskiego. Postawione wyżej twierdzenie nie pozostaje wcale w sprzeczności z wielkimi możliwościami rozwojowymi stoczni szczecińskich. Przede wszystkim fakt, że Niemcy potrafili je wykorzystać zarówno dla swoich jak i zagranicznych potrzeb, świadczy, iż oprócz wyszkolonych i doświadczonych kadr pracowników wielką rolę odegrało położenie geograficzne miasta nadodrzańskiego, jego kontakty ze Śląskiem i własny przemysł hutniczy. Rzeka Odra, dzięki swej regulacji, stanowiła pierwszorzędną arterię komunikacyjną, pozwalając na przewozy wielkich, gotowych części okrętowych (szczególnie dziobnic i tylnic) ze Śląska, gdzie były wytwarzane, wprost do stoczni. To samo odnosiło się do przewozu maszyn, fabrykatów i półfabrykatów wszelkiego rodzaju, który był ułatwiony dzięki dogodnym i krótkim połączeniom kolejowym i rzeczynym. Wreszcie istnienie wielkiej „Huty Stożczyn” pozwalało wykorzystywać ją do potrzeb budownictwa okrętowego. Obecnie rekonstrukcja współpracy pomiędzy przemysłem śląskim a stoczniami szczeciński-

mi będzie wymagała jeszcze odbudowy obu ośrodków, ale jest zupełnie możliwa, a nawet konieczna. Duże pole do popisu ma również wielkopolski przemysł maszynowy, elektrotechniczny drzewny.

### ZWIĄZANIE ZIEM ZACHODNICH

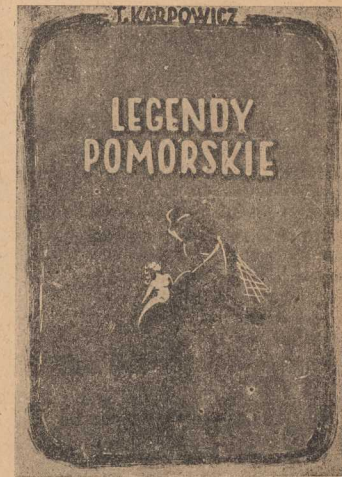
Wznowienie budownictwa okrętowego w rejonie ujścia Odry będzie miało wielkie znaczenie dla całego życia gospodarczego Ziemi Zachodnich. Zwiąże ono ściśle wszystkie ziemie leżące nad Odrą, Nisą i Wartą. Podniesie porty szczecińskie do poziomu jednego z największych ośrodków żegludowych na Bałtyku. Perspektywy są więc zachęcające. Należy jednak ciągle pamiętać o unikaniu wszelkich improwizacji, o stałym, systematycznym wysiłku, o potrzebie doświadczenia. Morze, do którego przychodzimy z całą ufnością i zapalem, wymaga bezwzględnie podporządkowania się jego prawom. Ten długotrwały, mało efektywny trud budowy Polski morskiej zniechęcił ongiś masy szlacheckie, którym bardziej odpowiadał konserwatywny tryb życia „wsi spokojnej, wsi wesolej”. Państwo polskie dało się wówczas odepchnąć od morza. Dziś, gdy zrozumienie olbrzymiego znaczenia spraw morskich dla Państwa stało się udziałem całego narodu, błędu tego napewno już nie powtórzymy.

śródlądowej ważne jest ustalenie czy statek jest statkiem morskim, czy też statkiem żeglugi śródlądowej. Zawiłość problemu polega na tym, że statki konstrukcji morskiej żeglują po wodach śródlądowych i przeciwnie statki śródlądowe mogą odbywać podróże morskie. Zagadnienie to zostało szeroko przedyskutowane w literaturze fachowej. Trudno tu przedstawić stanowiska wszystkich kierunków reprezentowanych w tej dyskusji, ograniczymy się więc do podania konkluzji poglądu najszerzej przyjętego i dającego najpraktyczniejsze wyjście: do statków morskich — a więc zarobkujących zapomocą żeglugi śródlądowej — prawo o żegludzie śródlądowej. Przy tym o określeniu rodzaju statku decydują rzeczywiste jego użycie, a nie zamierzone przeznaczenie. Weźmy sobie przykład: W początkach istnienia przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”, uprawiającego żeglugę przybrzeżną, czyli tzw. kabotażową kursował, jeśli się nie myli pomiędzy Gdynią, a Sopotami s/s „Hanka”, statek konstrukcji wybitnie rzecznej, płaskodenny, kołowiec. Ponieważ jednak przeznaczony był do odbywania kursów wyłącznie morskich należało go potraktować jako statek morski i stosować do niego przepisy prawa morskiego. Gdybyśmy sobie natomiast przyjęli, że pomiędzy Szczecinem i Kostrzynem uruhomiona została żegluga obsługiwana przez statek morski o stosownej wyporności (tonażu) i zanurzeniu, statek ten mimo swej konstrukcji, podlegałby przepisom prawa o żegludzie śródlądowej.

Istotą pojęcia statku handlowego morskiego, jest jego przeznaczenie do zarobkowania zapomocą żeglugi morskiej. Zarobkować tu można przewozem towarów, pasażerów, albo też w inny sposób jak połowem ryb, wielorybów,

ratownictwem zarobkowym itp. Z punktu widzenia prawa o banderze, statkiem morskim jest także statek, służący do żeglugi morskiej, nie przeznaczony do zarobkowania, jak np. statek szkolny, pilotowy itp. (p. art. 9 ustawy o statkach morskich wyż. cyt.)

Ustawa nie daje ogólnego pojęcia statku, wychodząc z tego zapewne założenia, że pojęcie to jest dosyć płynne. Technika stwarza coraz to nowe środki przewozowe, które trzeba zaliczyć do rzędu statków morskich. Narzucanie sztywnych pojęć, choćby odpowiadających potrzebom chwili obecnej, może się okazać niepraktyczne, gdyż definicja dziś uważana za wystarczającą, może się niebawem okazać anachronizmem



Do nabycia we wszystkich księgarniach

Stanisław Telega

## BOGUSŁAW X

## Odsłona III.

Rok 1516. Wielka komnata w Zamku Piastów w Szczecinie. Przy stole książę Bogusław (już stary) i kilku dostojników i rycerzy. Wchodzi dowódca straży.

**Dowódca straży:** Książę Panie! Przybył poseł nadzwyczajny od Króla Polskiego Aleksandra!

**Bogusław:** Prosić! Prosić zaraz! I surowo rozkazuję nikogo na czas mej rozmowy z posełem nie wpuszczać.

(Wchodzi poseł Kościelecki. Za sceną słychać werbel.)

**Kościelecki:** Król Polski, miłościwie nam panujący Aleksander, przesyła Wam, Książę Bogusławie, pozdrowienie i radosną nakazuje oznajmić nowinę. Sejm Najjaśniejszej Rzeczypospolitej dał mi wszelkie pełnomocnictwa do zawarcia ostatecznego z Wami układu! (klania się).

**Bogusław:** (Wstaje i wita posła.) Niechże cię uściskam, mości Kościelecki, za tak dobrą nowinę! A wierzajcie mi, że mi jej trzeba było jak glebie dżdżu w czas posuchy. A i moja nadobna żoneczka się ucieszy, bo tęskno jej za Krakowem i braćmi... I mnie będzie łatwiej do Krakowa wyjechać, kłopotów się zbyszy... Hej, tyle lat, tyle lat, jak ja pacholęciem stamtąd przybyłem... Siadajcie, mości Pośle z nami. (siadają.)

**Kościelecki:** (wesolo) — Da Bóg, Mości Książę, iż szybciej stare mury Krakowa zobaczycie, niż to sobie wyimaginować możecie... Król Aleksander, jak i świętej pamięci Olbracht, żywo Was zawsze wspominali...

**Bogusław:** Postarzałem się Mości pośle od tamtego czasu, postarzałem. To też 15 lat minęło już od czasu, gdy z Anną na ślubnym stanąłem kobiercu. A ile lat od czasu mego z Krakowa przybycia! Ach, siła lat, siła lat... Mości Kościelecki, aż liczyć się nie chce...

**Kościelecki:** Tak, Mości Książę, czas na szybkim rumaku biegnie... Zmarł nasz wielki Król Kazimierz Jagiellończyk... Pożegnał świat nieodżałowaną pamięci król Olbracht... Niedomaga panujący nam miłościwie Aleksander...

**Bogusław:** (zaniepokojony) — Czy choroba królewska groźna jest? Dochodziły mnie słuchy, acz nie bardzo dowierzaliśmy... Z Litwy do Szczecina daleka droga...

**Kościelecki:** Nie, nie poważnego... król Aleksander słabego wprowadzić zdrowia, ale medycy dobrej są myśli.

**Bogusław:** Oby Bóg obdarzył go jak najdłuższym zdrowiem. Ale dlaczego mi się smęćmy, kiedy właśnie cieszyć się powinniśmy z dobrej nowiny, którą nam waćpan przywiózł. (klaszcze w dłonie) — Hej! podać mi wina! Dzisiaj dzień radosny dla mnie i dla całego Pomorza. Zawołaj mi też trefnisiu, niech cieszy nasze uszy wesolymi gadkami.

(Pacholek przynosi dzban z winem, wlewa. Wchodzi trefnisiu.)

**Trefnisiu:** Kląnam się Waszej Książęj Mości i Wam, Panie Pośle.

**Bogusław:** Baw nas Trefnisiu, bo dziś dzień dla mnie radosny. Szczęśliwie zakończyłem rokowania z wysłannikiem króla Aleksandra w materij przyłączenia po wsze czasy księstwa szczecińskiego do Polski. W Wasze ręce, panie pośle! Pijmy!

**Kościelecki:** W Wasze ręce, Mości Książę! (trącąc się kielichami).

**Bogusław:** I ty się napij, trefnisiu (podaje wino trefnisiowi, ten nadpija trochę i krzywi się) — Cóż się tak skrzywił, jakbyś kiepski smak wina odgadywał? To jest właśnie najprzedniejsze wino. Widocznie twój dowcip kwanieje.

**Trefnisiu:** Mości Książę, nie wino wykrzywia mi twarz, bo owszem, przednie i wyśmienite jest, ale pewna liczba.

**Bogusław:** Liczba? Cóż to znowu za zagadka?

**Trefnisiu:** Cieszę się tylko wówczas, gdy mi się liczby zgadzają.

**Kościelecki:** Jakie to liczby?

**Trefnisiu:** Bardzo proste, panie pośle. Książę Bogusław wstąpił na tron lat temu 32. Polska równie potężną była wówczas jak i dzisiaj. Powtarzamy więc uciechę i radość sprzed lat 32

**Kościelecki:** (powstaje uderzając pięścią w stół). Cóż to za błazniskie obliczenia! Tłumacz się wasze jaśnie!

**Trefnisiu:** Nie unosić się gniewem Mości panie. To rzec, jak rzekłem bardzo prosta. Jeżeli książę Bogusław od 32 lat bezskutecznie zabiega o oddanie Polsce Pomorza, to albo, panie pośle, waszemu Królestwu na tym pomorskim kraiku nie zależy, albo też... (uśmiecha się ironicznie).

**Kościelecki:** (gwałtownie) — Albo co?!

**Trefnisiu:** Albo wam powiem gadkę: „Co Polaka nuży, to Niemcowi służy“.

**Bogusław:** Mój trefnisiu jest dziś kwaśny jak owe cytryny, którem widział po Ziemi Chrystusowej peregrynując. Ale pijmy! W Wasze ręce, panie pośle. (stukają się kielichami.)

**Kościelecki:** Przyznając ja to, Mości Książę, że jest w naszym sławnym polskim narodzie, dziwne niebezpieczeństwo lekceważenie. A i to przyznając, że zapal nasz do spraw ważkich jest krótki. Ale my, Polanie, nie z krzyżackiej pychy i chciwości ulepieni ani niemieckiego okrucieństwa w sobie nie mamy...

**Trefnisiu:** Zgoda, panie pośle. Jeśli was, Polan za co kochamy, to właśnie za ową wielką rycerskość i serca szlachetność... Ale i to wam powiem, że z sercem idźcie do wszystkich narodów, tylko nie do Niemców. Sercem ich nie zwojujecie... „Jak nie będzie zimy z lata, tak nie będzie z Niemca brata!“

**Bogusław:** Ha, ha, ha! Nie głupi mój trefnisiu, panie pośle! Z niejednego on pieca chleb jadł, a także i z niemieckiego. Przeto nie u Krzyżaków i Brandenburczyków siedzi, ale u mnie...

**Trefnisiu:** Niemiec w radzie, koza w sadzie, Wilk w oborze, Igarz na dworze, Białogłowa na urzędzie — Za diabła to wszystko będzie!

**Kościelecki:** Ha, ha, ha... trafnie to wasze wymyślił, ale niepotrzebnie się niepokoisz... Pomnij, że przynoszę dobrą nowinę... Gdyby nie wypadek na drodze, byłbym tu już u was dawno. — — — Ale co się odlecie do nie uciecze, jak mawiają u nas... Wychylmy jednak kielich na pomyślność wielkiego wydarzenia... (wstaje) — Król Aleksander i Sejm Najjaśniejszej Rzeczypospolitej doceniwszy tak wielkie ze strony księcia pana Bogusława X, do Korony naszej przywiązanie i jego długoletnią wierność i przyjaźń naszemu państwu oraz związki krwi z córką świętej pamięci Wielkie-

T. KARPOWICZ

## Na wzburzonym morzu...

Ostro szkwałem narzynasz imię swoje bure,  
Chcąc nas w ogniu zielonym mętnych chłustów  
zwarzyć.

I gniesz się przed rejsami nieprzebytą górą,  
A gromy wichur w fale wstawia jak w lichtarze.

Przelkniesz gardłem wyziębłym niejedną kęs  
uraków.

Oplwasz chmury pyzate, wypłuczysz ze słońca.  
I tańczący choryzont w błyskawic hamaku  
Grzbietem ostrym, grzywiastym raz po raz  
odtrącasz.

Ostrze kilu rdzawego czując na swej krtani,  
Aż charczesz gdzieś pod nami, udlawione żwirzem.  
Czasem w cieniu od burty, lub w bukicie piany  
Migną w palcach refleksu ciemne oczy syren.

Syreny! Innych oczu nam dzisiaj potrzeba.  
Patrzeć jak radar wlepia podłożne żenice  
W płynne ślady Kolumba albo Vepucego,  
Które cyrklem niklowym kapitan obliczył.

Szczecin, 1947 r.

go Kazimierza Jagiellończyka, Anną, postanawiają zawrzeć wieczysty układ z księciem Bogusławem, aby raz na zawsze ziemię pomorską wraz ze Szczecinem złączyły z Królestwem Polskim, co oby się stało jak najrychlej, daj Boże!

**Wszyscy:** (wstając) — Co oby się stało jak najrychlej, daj Boże! (piją).

**Bogusław:** A teraz drugi kielich wzniesmy dla uczczenia patrona naszego przymierza... Oddajmy hołd człowiekowi, którego radom i naukom zawdzięczamy...

**Kościelecki:** (Przerwijając) — Wiem, wiem o kim książę mówisz. Mówi o nim cały lud pomorski w gadkach i baśniach. Niech będzie błogosławione imię Jana Długosza, wielkiego historyka i wychowawcy księcia Bogusława. (Wszyscy znowu piją, potem siadają.)

**Bogusław:** Niestety, nie żyje już mój wielki nauczyciel. A ucieszyłby się wielce ksiądz Długosz. Nie zapomniałem jego nauk i rad. On to nauczył mnie jak włączyć krajem, jak obliczać trudności, zawierać układy, walczyć nie tylko orężem, ale i dyplomacją. Jego to naukom w Krakowie zawdzięczam, że księstwo szczecińskie zjednoczyłem w mój rękę. że zaprowadziłem ład w skołatanym kraju pomorskim. Prawdą jest, iż czekam od 32 lat na zawarcie przymierza z Polską. Ale Jan Długosz nauczył mnie cierpliwości. Pojąłem, iż tu rozstrzygają się nie lata a wieki całe! Zważcie jednak, panie pośle, że niebezpieczeństwo dalszego czekania śmierć przyniesie Pomorzu. Jeśli Polska nie włączy kraju pomorskiego do siebie, pochłoną go niechybnie Brandenburczycy. A jeśli pochłoną go Brandenburczycy, to zbliżą się tylko na dziesiątki mil do Krzyżaków. A jeśli się zbliżą do Krzyżaków, to na gardle Polski siedzą najgorszy na świecie wróg, który ją wiecznie dusić będzie.

**Kościelecki:** Nie zdusi nikt wielkiego Królestwa Polski! Nasza Rzeczpospolita jest nieśmiertelna!

**Trefnisiu:** Ponoć runęła i rzymska Republika i nie od kogo innego, ale od Wandalów germańskich.

(Nagle słychać jakieś nukanie, zmieszane głosy za sceną, jak się ktoś dobijał do drzwi.)

**Bogusław:** Hej, co tam za hałas?! Wydałem rozkaz, żebw nikogo nie wpuszczano. Nie chcę dziś słyszeć o żadnych pilnych sprawach. (Gwar za sceną rośnie, słychać tupot nóg, zmieszane głosy).

**Trefnisiu:** Licho nie śpi. Skoczę książę, uspokoję hałasujących.

**Bogusław:** Ale wracaj mi zaraz... (Trefnisiu wybiega).

**Bogusław:** Ot, pewnie jakaś burda uliczna. Odkąd w Szczecinie osiedliło się więcej Niemców — wzrastają zamieszki. Lud burzy się przeciw nim. Lud szczeciński nie lubi Niemców.

**Kościelecki:** Zauważyłeś mości książę, że pociemniało na dworze. Psy ujadają. (za sceną słychać ujadanie psów.) — Burza się zbliża! (Słychać świst wiatrów i odgłosy burzy zza sceny).

**Bogusław:** To wiatr od morza, znam to. U nas to zwyczajne. Gdy wybuchnie nawałnica na morzu, wtedy i w Szczecinie zmienia się aura. Jak te psy wyją! (Nagle drzwi otwierają się z hałasem, słychać grzmot).

**Trefnisiu:** (wpada i zdyszany, pośpieszonym głosem mówi:) Książę! Poseł nadzwyczajny z Wilna, siedziby Króla Aleksandra! (Wchodzi poseł).

**Poseł:** (ma wygląd bardzo zmęczonego i mówi urywanym głosem): Przybywam z Wilna... Koń mi padł... dwukrotnie... źle wiadomości książę Bogusławie!...

**Bogusław i Kościelecki:** (zrywając się z krzesła): Na Boga, mów!

**Poseł:** Król Aleksander... nie żyje!... (Wszyscy wstają, pochylają głowy, Bogusław żegna się. Za sceną słychać dalekie, posępne bicie dzwonów, zmieszane z odgłosami burzy.)

Kurtyna.  
Koniec.







**C. D. H.**

**CENTRALA HANDLU DETALICZNEGO  
POLSKIEGO ZWIĄZKU B. WIĘZNIÓW POLITYCZNYCH,  
HITLEROWSKICH WIĘZIEŃ I OBOZÓW KONCENTRACYJNYCH  
SKLEP TEKSTYLNY Nr. 261**  
Szczecin, Bol. Krzywoustego 1 (koło kościoła Garnizonowego)

**POLECA:** materiały — ubraniowe — sukienkowe — płaszczowe — jedwabie —  
**PO NIEBYWALE NISKICH CENACH**

**Wstąp i przekonaj się!**

**Taniej nigdzie nie kupisz!**

**Korzystaj z ostatnich dni taniej wyprzedazy w grudniu**

**MASOWA  
DOSTAWA  
MATERIAŁÓW  
PIŚMIENNYCH**

**do instytucji, przedsiębiorstw i organizacji.**

Pokrywamy wszelkie zapotrzebowania członków.  
Zaopatrujemy branżowe placówki spółdzielcze i prywatne.

**STAŁENA MAGAZYNIE**

**PAPIERY:** piśmienne maszynowe, cyklostyl, przebitka, pakowe, jawa, natron, manilla, szren, kartony tektury

krepina, serwetki, papier higieniczny i inne. Wszelkie artykuły biurowe i techniczne: kalki, taśmy, woskówki, atramenty, ołówki, stalówki, pióra itp. Galanteria papiernicza i inroligatorska. Dostawa zeszytów szkolnych i pomocy naukowych. Torebki kolonialne i piekarskie własnej produkcji. Wykonujemy **STEMPLE** i wszelkie druki kasowo-magazynowe.

**HURT — POLHURT — DETAL ŻĄDAĆ OFERT!**

hurt DZIAŁ HANDLOWY KSIĘGARNI „POLSKIE PISMO I KSIĄZKA” Szczecin, Al. Wojska Polskiego 41  
detal Al Wojska Polskiego 134 i Parkowa 64

Wysyłka na prowincję za zaliczeniem pocztowym lub kolejowym.

Konto bankowe: BGS nr. 32 — PKO X-4177. Tel. 2506 i 2145

U W A G A: Osiągniętymi, godziwymi zyskami finansujemy regionalne wydawnictwa Spółdz. Wydawniczej PPK dla kulturalnego zagospodarowania Pomorza Zachodniego. Księgarniom elspedujemy wydaw. własne, „Wydawnictwa Zachodniego” Poznań i „Nauka” Bydgoszcz

**UWAGA!**

Z początkiem nowego roku Czytelnicy tygodnika „Szczecin” otrzymywać będą nasze czasopismo regularnie co tydzień. Zapowiadając powyższe — równocześnie przypominamy o odnowieniu prenumeraty na najbliższy okres.

Dla wygody Czytelników zamieszczamy poniżej „zamówienie prenumeraty”, które prosimy wypełnić, wyciąć, włożyć do koperty, ofrankować znacznikiem 1.— zł. (druk) i przesłać do Administracji tygodnika „Szczecin” Al. Wojska Polskiego 41, lub wręczyć swemu listonoszowi.

Zaległość za prenumeratę, obliczoną do końca br, prosimy wpłacić na nasze konto w PKO nr. X-4177. (Blankiet na PKO z wyszczególnieniem należności — załączamy.

**ZGŁOSZENIE ABONAMENTU**

.....  
nazwisko i imię (stempel instytucji, organizacji, firmy itp.)

.....  
miejscowość, powiat, poczta

.....  
ulica, nr. domu nr, mieszkania

Zgłaszam abonament tygodnika „Szczecin” na okres: miesięczny (zł. 70), kwartalny (zł. 225) półroczny (zł. 440), roczny (860 zł.)

Należność przekazuje równocześnie pocztą, blankietem na PKO X-4177 w kwocie zł. ....

.....  
Data .....

**Polsko-Baltycka Agencja Okrętowa**

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

**MAKLERZY OKRĘTOWI  
AGENCI FRACHTOWI  
DOSTAWA BUNKRU**

**Centrala  
GDAŃSK — WRZESZCZ**

ul. Grunwaldzka 58

**Telefony:**  
Gdańsk 416-10, 416-11, 420-53, 420-54  
Gdynia 215-31, 260-34  
Szczecin 3272  
Ustka 287

Adres telegr.: „POLBAL”

**Oddziały:**

**GDYNIA, ul. Świętojańska Nr 23  
SZCZECIN, ul. Ledóchowskiego 20  
USTKA, ul. Józefa Stalina Nr 67  
DARŁÓW — PORT  
KOŁOBRZEG — PORT**

**„SARMA”  
Spółdzielnia Przemysłowo-Handlowa  
z o. u  
Szczecin, Mariana Buczka 19-11**

**Poleca** artykuły malarskie, izolacje budowlane i instalacyjne  
oraz artykuły gospodarcze branży chemicznej



**„Wełnohurt”**

Telefon 3422

Bol. Krzywoustego 53

**Kupuje i wymienia wełnę owczą na włóczkę kolorową i materiały ubraniowe, włosie końskie, len i skóry futerkowe**

**Włóczka kolorowa!**  
maszynowa i ręczna  
SPRZEDAŻ HURTOWA  
„PANI” Brama Portowa 4

**Wełniane WYROBY ARTYSTYCZNE**  
bluzki, blesery, rękawiczki, szaliki, niedźwiadki i t. p.  
poleca w dużym wyborze  
„PANI” Brama Portowa 4

**C. H. D.**

SZCZECIN,  
Al. Jedności Narodowej 41  
(wejście z pl. Grunwaldzkiego)

**CENTRALA HANDLU DETALICZNEGO POLSKIEGO ZWIĄZKU B. WIĘZNIÓW POLITYCZNYCH, HITLEROWSKICH WIĘZIEŃ I OBOZÓW KONCENTRACYJNYCH  
SKLEP TEKSTYLNY Nr. 1800**

**POLECA** MATERIAŁY UBRANIOWE — SUKIENKOWE —  
PŁASZCZOWE I KONFEKCJĘ  
**po niebywale niskich cenach**

**Wstąp i przekonaj się!**

**Taniej nigdzie nie znajdziesz!**

**Korzystaj z ostatnich dni taniej wyprzedazy w grudniu**

**Wieczne pióra**

**NAPRAWA  
KUPNO  
S RZEDAŻ**

**CHILIMONIUK  
WARSZTAT REPERACYJNY**

Ledóchowskiego 20 (daw. Słaska 47)

**Poszukujemy  
zdolnych akwizytorów**

**zglaszenia:  
AGENCJA REKLAMY  
SZCZECIN, AL. WOJSKA POLSKIEGO 41  
TELEFON 21-45**

