

# SZCZĘCIN

## TYCODNIK WYBRZEŻA

ROK III Szczecin, 25-30 VI 1948 Nr 25/26 (99/100)

KAZIMIERZ BŁAHU

### Człowiek z Łasztowni

Marzec tamtego roku był dżdżysty. Od Zalewu niesło wtedy chmury, które ciężkim baldachem zawisły nad portem i przez długie dni cała Łasztownia nasiąkała wilgocią.

Tamtego roku po raz pierwszy zetknęliśmy się z Łasztownią. W chwilach wolnych od biegania w sprawach mieszkania i starania się o portową przepustkę, chodziłem pod rozłożyste kasztany na Watach Chrobrego i patrzyłem na szeroko rozsiadłą wyspę, po tamtej stronie rzeki. Tam był port.

Mimo, że stalowe kikuty obumarłych dźwigów żałośnie sterczały ku górze, mimo, że rzadko kiedy przesunął się gdzieś w dale, w ledwie domyślnym basenie — dym z holownika, a rozprute brzuchy magazynów na „Dunzig II” wiały pustką, czułem, że tam jest port. Ludzie, którzy przystawali koło mnie, wymieniali suchy techniczny uwagi i komentowali każdy ruch na wyspie.

— Patrz pan, ile tego nawieźli z tych Niemiec —

— Kiedy oni to wywożą? —

— E, oni portu to nam nie oddadzą.

Tymczasem „oni” uruchomili parę dźwigów i wkrótce potem w kanałach portowych, przy Wyspie Grodzkiej, w Wolnocłowym, zjawili się pierwsze stątki. Czarne kadłuby parowców nosiły twarde niemieckie nazwy lub dźwięczne rosyjskie, a na rufach czerwieniły się radzieckie flagi, bałtyckiej i czarnomorskiej floty.

Pod koniec marca, kiedy deszcz siąpił jeszcze nieustannie, dostałem wreszcie przepustkę do portu. Radziecki lejtnant, noszący okulary i wesołe imię „Stieńka”, prosto z małej knajpki przy dworcu, gdzie piiliśmy już półczyńskiego „kozlaka” zabrał mnie na „buksir”. Holownik był odrapany, z poobijaną minnią na kadłubie: wiadomo — po wojnie. Sternik „giermeniec”, jak powiedział mój towarzysz, po krótkiej pertraktacji, popartej demoniczną siłą, jaką stanowiły niewątpliwie trzy papierosy, zgodził się spełnić rolę przewodnika.

Łasztownia przygnała ogromem pustki. Uliczki, noszące ślady dawnego bogactwa „hofspediteur-ów”: Cohrs&Amme, Böhmów i Schreyerów, były zgruchotane bombami alianckich Halifaxów i pociskami radzieckiej artylerii. Bruk już gdzieś niegdzie porastał zielonkawą trawą, a ze strupieszających bram starych warranthausów wiało cuchnącym zapachem spalonych i przegniłych odpadków. Opodal czerwonych budynków rzeźni, uwijali się wyszarzali Niemcy w burch mundurach Wehrmachtu. Skośnooki, o płaskiej twarzy Keczachstańca, strażnik „Krasnowo Flota” podziwiał nas przyjacielskim „zdrastujutje” i poczęstował krupczastą machorką.

— Ot, doczekali się — mruknął bez wyrazu, wskazując łufą automatu na niemieckich jeńców, ściągających z betonowego nabrzeża strzepy, połyskującego białym aluminium, wodnopłotawca. Od czasu do czasu któryś z jeńców rzucał zastrachane lecz czujne spojrzenie w naszą stronę. Biali się, a może uważali tylko który z nas odrzucił niedopałek papierosa?

Wzdłuż Dunzig-u poprzez porośnięte wikliną nabrzeże za rzeką, potem przez postępczo eksploatowane tor kolejowe, szliśmy w stronę elewatora. Nie wiem dlaczego, lecz jednak patrzyłem na ten po-

magazynu, to przypomina mi się warszawski „Prudential. Może ten, jak i tamten na Placu Napoleona, zostanie kiedyś wrócony do życia kielniai murarzy i charkotem elewacyjnych rur. Kiedy schodziliśmy ze Stieńką z ostatniego elewatora, oczarowani bezmiarem drzemiącego portu, rozgniataliśmy, fioletowe, zatrute ziarenka „przeciwszczurowej pszenicy, zalegające wszystkie piętra magazynu, Ruina — powiedział cicho lejtnant. Pokiwał głową i zamilkł. Było nam obu dziwnie w obliczu tego stygmatu śmierci.

Kanałem, który nosił jakąś tam dziwaczna, germańska nawę, holownik wioził nas do serca Łasztowni. Po obu stronach, zieleniły się wiklinowe nabrzeża upstrzone splekanymi wrakami motorówek, łodzi i kutrów. Z wody, której nie mały oleiste plamy okrętowych smarów — wyglądały ciekawie dzioby, zatopionych barek.

W dali majaczyły konstrukcje dźwigów. Beton nabrzeża, na którym stały, był niedostępny, strzeżony przez dwa zalane wodą po same kominy, okrętowe kadłuby. To był basen węglowy. Od czerwonego, ślepego, bez okien budynku, wiatr niosł dźwięki harmoni, pod szeroko rozstawionymi szkieletami portalowych dźwigów krzątały się zielone sylwetki radzieckich żołnierzy, a w górze, nad nimi, wisiły nieruchomo wysięgi kranów, ze strzaskanymi wiązaniami. Tu też była ruina.

Przeplęliśmy koło olbrzymiego cieleśka lotniskowca „Graf Zeppelin”, kiedy pomyślałem, że chyba w tym porcie nie ma miejsca w którymby widać było tempo pracy i słychać gwar przeladunku, nawoływania trymerów i bek holowniczych syren. Pomyślałem to głośno, a wówczas mój towarzysz, radziecki porucznik spod Wiaźmy, popatrzył na mnie przecząco — mylicie się — powiedział po chwili, — to nie, że tu wszystko zgruchotane, ludzie są silniejsi niż zniszczenie.

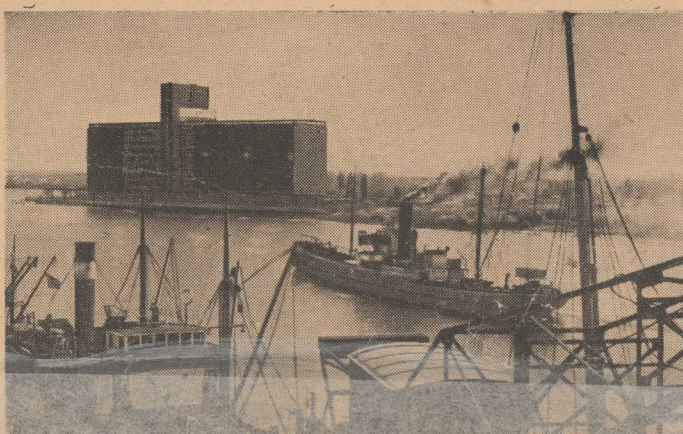
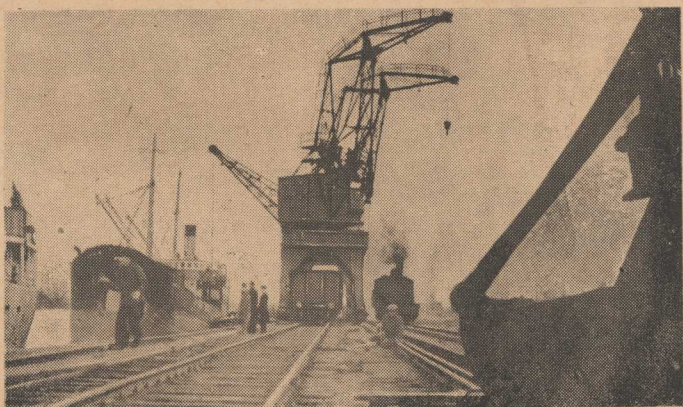
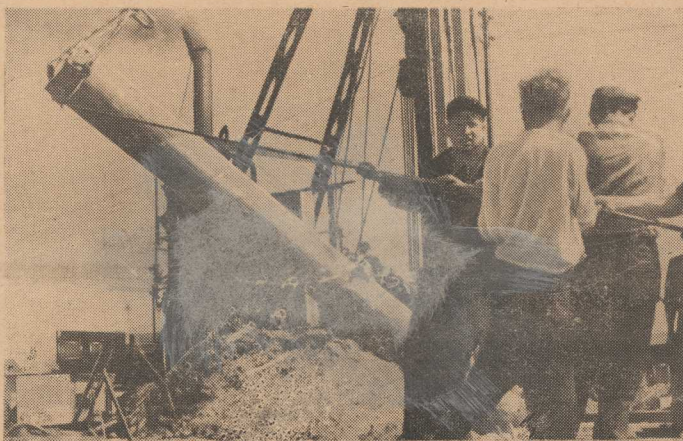
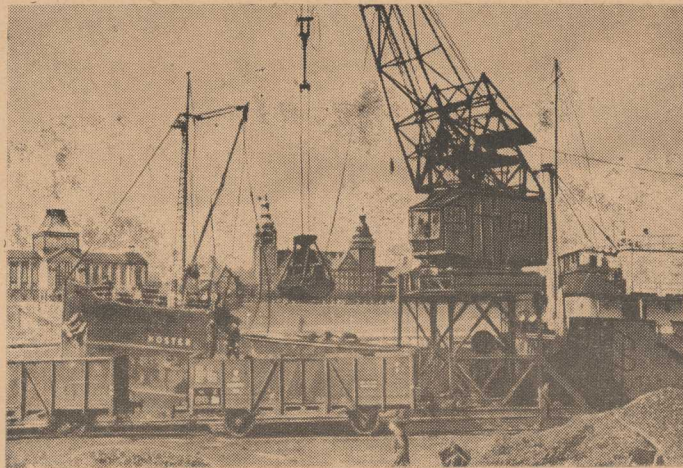
Ludzie są silniejsi, Na Freihafen, u stóp „pięciopiętrowca” byli silni ludzie. Wydobylali akurat wraki okręptele w rzeszcy, flegmisty muł, łomotem siekier i młotów budzili do życia zardzewiałe holowniki w basenie. Dwa wielkie parowce, kopzące siwym dymem, ładowały przy nabrzeżu duże ciężkie skrzynie; maszyny ze zdemontowanych niemieckich fabryk z pod Cottbus, Berlina, Magdeburga.

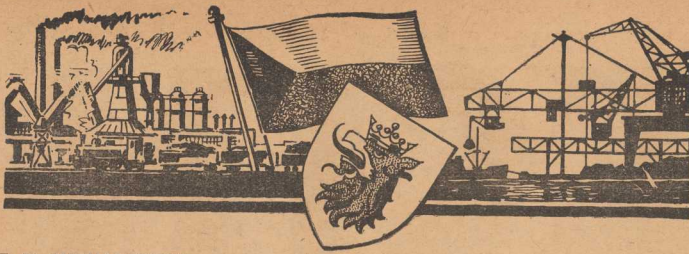
Na Freihafen żył mały odcinek portu, lecz reszta leżała w gruzach spopielała od pożarów bitwy. Ulice krył mrok i tylko gdzieś niegdzie lśkały mdłym światłem lampy przed posterunkami. Cisza spowiła Łasztownię a jedynie od czasu do czasu rwał tę ciszę na strzepy, suchy werbel automatu. To wartownik, na którymś tam magazynie, dawał znać o sobie, że czuwa. Ta główna, wyboista i splekana lejami granatów ulica, to była Gross Lastadie. Jek mary, przesuwały się po niej zgęte, ślimaczo unione figurki Niemców, wlokących resztki „wielkopańskiej fortuny” na małych czterokołowych wózkach.

(Dokończenie na str. 11)

#### OBJAŚNIENIA DO ZDJĘĆ OBOK:

1) DŹWIG PODCZAS PRZELADUNKU NA ŁASZTOWNI, 2) PRZY PRACY NAD ODBUDOWĄ BASENU WĘGLOWEGO, 3) FRAGMENT NABRZEŻA „STARÓW”, 4) FRAGMENT POR-





E. K. MICHAŁOWICZ

# Wspólny język - wspólne cele

ROZMOWY Z CZECHAMI W SZCZECINIE

Dla dziennikarza, który podczas bytności w Szczecinie wywodów i delegacji samorządowców czeskich zetknął się z gośćmi naszymi i miał sposobność rozmowy z nimi pozostaje w pamięci kilka faktów, które dziś, po rozmowach z Czechami są proste i oczywiste. Jednak należy sobie uprzytnić, że te jasne sprawy dla niejednego z nas nie były wcale tak oczywiste jeszcze przed rozmową bezpośrednią z naszymi gośćmi. Tak bowiem często zdarza się właśnie w sprawach oczywistych, że świadomość nie zdąża za rzeczywistością. Wspólne rozmowy wiele spraw postawiły od razu we właściwym świetle.

Szczegółowe postanowienia współpracy polsko-czechosłowackiej, realizowane są w ramach istniejących między Polską a Czechosłowacją umów i traktatów. Dla nas, pracujących w Szczecinie i w pracy tej stykających się coraz częściej z Czechami, ważne są: duch i nastawienie naszych czechosłowackich partnerów. Ważny jest klimat psychiczny, w jakim podchodzą oni do realizowania współpracy z nami. I tu przyznać trzeba, że choć oczekiwaliśmy, rzecz jasna, zrozumienia dla wspólnego interesu oraz serdeczności, płynącej z pokrewieństwa ustrojów i faktu przynależności do wielkiej rodziny słowiańskiej, to jednak to, co nas mile uderzyło w rozmowach na tematy różne, ważne i wielkie, to bezpośrednio Czechów i ich troska o dalszy pozytywny rozwój.

## CZŁOWIEK W POLSCE I CZECHOSŁOWACJI

Wszyscy z gości czeskich podkreślali, iż przyjaźń polsko-czeska jest przede wszystkim przyjaźnią realną, bazującą na fakcie dopełnienia się gospodarczego obu państw. Z naciskiem też domagali się większego zbliżenia psychicznego między obu narodami, wypracowania konkretnych form poznawania się i współpracy ściślejszej na wszystkich, nawet pozornie mało ważnych odcinkach. Stawiano powszechnie postulat zbliżenia bezpośredniego i najtrwalszego: *między człowiekiem w Polsce a człowiekiem w Czechosłowacji*.

Przybyli do nas goście czechosłowacy, byli przedstawicielami wysokich władz administracyjnych i samorządowych lub gospodarczych. Jednak ci z nimi — jakby się zdawało — ludzie zsiadają z biurki i z fabryk, nie omieszkałi dość wiele czasu poświęcić współpracy i poznawaniu się wzajemnemu na odcinku kultury, sztuki i nauki. Stwierdzali, że będąc w Szczecinie, naocznie zapoznali się z rozmiarami niektórych zagadnień i możliwościami realizacji wspólnych koncepcji w terenie. Doświadczenia nabyte podczas obecności w Szczecinie dopomogą do jeszcze lepszych przygotowań. Tak samo — wszyscy takiego byli zdania — winno być z ludźmi nauki, powieściopisarzami, dziennikarzami, artystami i innymi pracownikami kultury, a przede wszystkim z młodzieżą.

Dopełnienie się gospodarcze obu państw, stworzenie „monolitu polsko-czeskiego“ (słowo to często padało po obu stronach), któryby skutecznie przeciwstawił się potencjałowi gospodarczemu Niemiec, wymaga jednak nie tylko współpracy, co *wspólnej pracy*. Współ-

ne są potrzeby, wspólne są zadania. Więc trzeba je wspólnie zaplanować, razem wykonać i wspólnie z wyników korzystać. Tu oczywiście nie wystarczy współpraca w znaczeniu dotychczasowym, kanalizowana tylko bliskimi stosunkami dyplomatycznymi itp. Tu trzeba iść i pracować pospół. I nie tylko na odcinkach gospodarczych, ale, rzecz zrozumiała, wszędzie. Bo tym wydajniej i lepiej będziemy mogli pracować, im bliżej się znamy. W dyskusji nad sprawami polsko-czechosłowackimi domagano się więc ni mniej ni więcej, tylko *wymiany człowieka*, wymiany, jeśli można tak powiedzieć, naszego wspólnego potencjału umysłowego i wykonawczego.

Sluchając wywodów gości czechosłowackich uderzyła najprzejawniej świadomość, że przedstawiciele administracji i gospodarki terenowej żyją naprawdę myślami i hasłami, rzuconymi przez wysokich przedstawicieli obu rządów — jak ministra Mince po naszej stronie — podczas obrad polsko-czechosłowackich, inauguracyjnych rok temu nasze obecne stosunki handlowo-gospodarcze. Jeżeli minister Mince domagał się jako następnego etapu w stosunkach polsko-czeskich *sojuszu gospodarczego*, to w szczecińskich rozmowach z gośćmi czeskimi mogliśmy stwierdzić, że w takim właśnie duchu podchodzą oni do naszych wspólnych spraw, szczególnie na odcinku polityki morskiej i wybrzeża.

## WSPÓLNA TROSKA, WSPÓLNA PRACA

Okazało się to głównie podczas dyskusji nad problemami gospodarczymi. Zwiedziliśmy port, zaplecze rolnicze i przemysłowe szczecińskiego rejonu, goście czescy stwierdzili przede wszystkim, że dopiero teraz zdają sobie sprawę z ogromu zniszczeń, które w planowaniu i wykonywaniu zadań musimy uwzględnić. Takich zniszczeń w Czechosłowacji nie ma. Tym większy był też podziw naszych czeskich przyjaciół dla pracy już dokonanej, jak i dla pracy zaplanowanej, chociaż, podziwiając sumę osiągnięć, nie chowano krytyki, o którą zresztą ze strony polskiej szczególnie proszono. Nie była to właściwie ani krytyka, ani też wytykanie błędów. *Była to troska*. Szczera i wspólna troska nasza i Czechosłowacka wobec pewnych braków i niedociągnięć u sąsiada, z którym nie tylko żyje się o międzę ale właściwie na jednym gospodarstwie.

Z dziedziny gospodarczej współpracy polsko-czechosłowackiej podkreślano zapoczątkowaną już budowę wspólnej elektrowni polsko-czeskiej, która stanie na naszym Śląsku, a która obsługiwać będzie okręgi przemysłowe polskie i czeskie. Budowa tej elektrowni odbywa się w oparciu o wspólne plany i o dostawę maszyn z Czechosłowacji. Polska buduje na wyrost ponad swoje potrzeby właśnie, by móc zaspokoić potrzeby sąsiadujących z nami czeskich okręgów przemysłowych. W zamian za to mają powstać po stronie czeskiej obiekty przemysłowe, z których korzystać będziemy na równych prawach z Czechami. Ta forma rozwoju przemysłowego — forma nowa dla Europy i świata — bazuje na polsko-czeskich układach gospodarczych. Tak się złożyło, że o siłowniach i hydroelektrowniach mówiono najczęściej, bo od tego się współpra-

mniej naciskiem takie sprawy jak wymianę ludzi, sprzętu i maszyn na odcinku rolnictwa, domagano się jasnego podziału zadań. Tak samo przedyskutowano współpracę ciężkich przemysłów, przemysł motoryzacyjny itd.

## SZCZECIN — PORT SŁOWIAŃSKI

Mówiąc o współpracy w porcie szczecińskim, nasi goście z Czechosłowacji udowodnili swoimi wypowiedziami, że port Szczecin uważają w równej mierze za swój port jak za port polski. *Szczecin portem słowiańskim* — oto hasło pobytu delegacji czeskiej w Szczecinie. Podkreślano przy tym ogrom prac dokonanych, a przede wszystkim związanie portu szczecińskiego z jego zapleczem.

Nasi goście z Czechosłowacji podkreślili oczywisty fakt, że tu w Szczecinie nie odbudowujemy portu według starych założeń niemieckich, według potrzeb gospodarki kapitalistycznej, której port służył, lecz że *dokonyujemy przebudowy portu w myśl potrzeb i planów gospodarki społecznej, gospodarki socjalistycznej*. A że rozwijamy port w oparciu o współpracę polsko-czechosłowacką, to wskazywano przy tym na bezwzględna konieczność zapoznawania się z planami państwowymi i terenowymi. Zwrócono uwagę na to, że my tu w Szczecinie winniśmy znać nie tylko nasze plany, ale i plany czeskie i ich zamiary gospodarcze. Tak samo dla Czechów konieczna jest znajomość naszych planów i zamierzeń. Wiadomo, że wymiana ta i współpraca odbywa się już na szczeblach wyższych, ale podkreślano tu, że znajomość planów winna sięgać jaknajdalej w głąb.

## STREFA WOLNOŚCI

Przy omówieniu zagadnienia *strefy wolnościowej* czechosłowackiej w porcie szczecińskim, goście nasi ostrzegali przed bezkrytycznym przyjmowaniem gospodarczych pojęć liberalno-kapitali-

stycznych jak „*exterytorialność*“ itp. Nie pasują one już do naszego modelu gospodarki socjalistycznej i do właściwej treści polsko-czeskiej współpracy gospodarczej.

Stwierdzenie proste i niewątpliwie słuszne. W świetle założeń o wspólnym gospodarowaniu w porcie, zagadnienie to sprowadza się niewątpliwie tylko do takich czy innych koniecznych przepisów administracyjno-portowych. Sam fakt poruszenia tego zagadnienia w dyskusji otwartej i obejmującej wiele tematów, świadczy tylko ponownie o wielkości zainteresowania Szczecinem i o silnym zabieganiu się polsko-czechosłowackich interesów gospodarczych. Tylko bowiem z bliskiego powiązania w realnej pracy terenowej mogą powstać takie dyskusje i tylko na tle realnych wspólnych interesów w danym terenie mogą one dać wynik inny niż akademicki, t. zn. uchwytny w rezultatach konkretnych.

Momentem, który górował nad wszystkimi rozważaniami na temat *współżycia polsko-czechosłowackiego*, był moment *polityczny* i fakt pokrewieństwa ustrojów i wspólnej drogi ku realizacji państwa socjalistycznego. Mówiliśmy wspólnym językiem, choć oni rozprawiali po czesku, a my po polsku. Są u Czechów i u nas inne nieraz problemy, inne możliwości, inne wskazane są drogi do osiągnięcia najlepszych wyników, ale kierunek prac jest ten sam.

Dla dziennikarza polskiego, obecnego na nie tyle konferencji prasowej, co wspólnej dyskusji z Czechami w Szczecinie, nie pozostaje pod koniec jak stwierdzić, że rozmawialiśmy z partnerami, ale przede wszystkim z towarzyszami pracy w odbudowie zniszczeń wojennych i budowie takiego systemu gospodarczego, który przyniesie zaspokojenie potrzeb całego ludu, zarówno po naszej polskiej, jak i po czechosłowackiej stronie międzynarodowej.

E. K. Michałowicz

# KRADZIEŻ DUSZ

W roku 1946 odbył się, jak wiadomo, w Niemczech spis ludności, który obejmował wszystkich zamieszkałych na terenie Rzeszy, za wyjątkiem wojsk okupacyjnych i obokrajowców, będących na służbie jednej z czterech władz okupacyjnych w Niemczech. Spis ludności roku 1946 obejmował więc w Niemczech nie tylko samych Niemców, ale i zamieszkałą jeszcze w obozach ludność DP, byłych jeńców wojennych, będących obecnie na statucie DP itd.

Okazuje się obecnie, przy wykorzystywaniu pierwszych wyników niemieckiego spisu ludności z 1946 r., że spis ten i metody jego przeprowadzania nasuwają te same zastrzeżenia, co spisy hitlerowskie z okresu przedwojennego.

Żeby nie być gołosłownym, łatwo przytoczyć, że po sześciu spisy niemieckie, zapowiedziane na rok 1938, który wreszcie przeprowadzony został po anshlusie Austrii w roku 1939, zawierał wstród dwumastnie „przykładów“, jak wypełniać poszczególne rubryki spisu, przykład „Anny Kwoczek, służącej, wyznania rzymsko-katolickiego“ — która wypełniła rubrykę język ojczysty: „polski“, a rubrykę przynależność narodowa: „niemiecka“. Jak się okazuje, nowy spis niemiecki z roku 1946 zawierał podobne przykłady. Odnazczył on się jednak przede wszystkim tym, że w przykładach wyliczono Rumunów, Greków, Rosjan, Włochów itd., lecz Polaków nie uwzględniono w ogóle. Celem było wykazać, że ludność polskiej w Niemczech już nie ma.

Znane również były metody przeprowadzenia spisów. W Westfalii, gdzie jak wiadomo żyje jeszcze większe skupisko Polaków, obywateli niemieckich, czekających na repatriację do Polski, Niemcy, którzy zbierali wypełnione listy spisu, mimo protestów i bez upoważnienia zmieniali odpowiedzi w rubrykach „pochodzenie“ i „przynależność narodowa“ z polskiej na niemiecką. Polskie władze w Westfalii są w posiadaniu protokołów stwierdzających, że nauczyciele niemieccy, którzy przeprowadzili akcję spisu, oświadczyli naszym Westfalakom: znajdując się tak dawno na tej ziemi, że nie jestecie więcej Polakami — albo: tu nie ma Polaków, tu są tylko Niemcy. Kto się urodził w Niemczech, może być tylko Niemcem.

Choćby na przykładzie polskim dotychczasowe wyniki niemieckiego spisu ludności z 1946 r. przekonywują nas, że spisu tego poważnie traktować nie można, tak samo, jak żaden statystyk międzynarodowy nie uzna bez zastrzeżeń niemieckich danych statystycznych, zebranych w okresie hitlerowskim. Trzeba jednak stwierdzić, że naszym zdaniem, i zdaniem władz przeprowadzających repatriację, dane spisu nie mogą mieć żadnego wpływu na przebieg repatriacji Westfalaków, względnie innych grup polskich w

jęstracja we właściwym urzędzie polskim.

Należy jednak stwierdzić, że praktykowany w Niemczech od pokoleń proceder kradzieży krwi i dusz uprawiany jest nadal. Zresztą sprawa niemieckich spisów ludności od dłuższego czasu czeka na naukowe omówienie.

Mówiąc o kradzieży dusz polskich w Niemczech, trzeba zwrócić uwagę na inny jeszcze problem w rozmiarach swych równy pierwszemu, a w skutkach swych dla osób nim dotkniętych o wiele okropniejszy — na problem dzieci polskich, wywiezionych w okresie wojny do Niemiec.

Według obliczeń miarodajnych polskich instytucji i urzędów, Niemcy wywieźli w okresie wojny do Rzeszy około 200.000 dzieci polskich. Tymczasem dotychczas wróciło do Polski z Niemiec zaledwie 20.000 polskich dzieci ze strefy radzieckiej (są to prawdopodobnie wszystkie dzieci polskie tej strefy) oraz dalszych 6.000 dzieci ze stref zachodnich. Oczekuje się transportów jeszcze około 2.000 dzieci polskich z zachodu. Brak więc 100.000 dzieci.

Co się z dziećmi tymi dzieje?

Polskie placówki w Niemczech zachodnich, których zadaniem jest repatriacja dzieci do kraju, napotykają na niebywałe trudności ze strony tych Niemców, którym dzieci zostały oddane na wychowanie. Proces ich germanizacji posunął się już bardzo daleko. Nie sposób zebrać wiadomości o dzieciach polskich bez pomocy tej ludności niemieckiej, która dzieci polskie otrzymała na wychowanie. Skończył się reżim hitlerowski, jednak zapoczątkowana przez narodowy socjalizm przymusowa germanizacja dzieci polskich trwa. Stwierdzono też ponad wszelką wątpliwość, że polskie dzieci, germanizowane przez Niemców, wykorzystywane są dzisiaj do pracy, i nikt „z rodziców-opiekunów“ nie kwapi się z udzieleniem o nich informacji.

Na zachodzie Niemiec alianckie władze okupacyjne nie tylko że nie ułatwiają działalności polskich instytucji, ale utrudniają odnajdywanie dzieci polskich, tłumacząc się perfidnie tym, że dziecko już wrosło w rodzinę niemiecką, i że nie należy krzywdzić rodziców. Trzeba przy tym wiedzieć, że obecny rok jest ostatnim rokiem poszukiwań dzieci polskich w Niemczech. Okazuje się więc, że aczkolwiek oficjalnie skończono z faszyzmem w Niemczech, kradzież dzieci polskich trwa i jest sankcjonowana przez zachodnie władze okupacyjne.

Z metod spisu ludności, z kradzieży dzieci polskich, a więc z kradzieży krwi i dusz polskich, Niemcy zachodnie będą musiały zdawać jeszcze sprawę. Nam w każdym razie o tych faktach zapominąć nie wolno.

# Trzy lata pracy polskich portów

## 25 MILIONÓW TON PRZEŁADUNKU



Gdy chcemy przedstawić w szczerym obrazie wyniki trzech lat pracy polskich portów — trzeba się przedrzeć przez setki kolumn liczb, które wydają się martwe. A jednak w liczbach tych zawarty jest istotny olbrzymi trud człowieka, pulsują one bogatym życiem. Pragnąc dać Czytelnikowi obraz możliwie pełny, wybieramy liczby najistotniejsze, mówiące o efektach gospodarczych. Może nie będzie to obraz literacki — ale nie o taki obraz nam tu chodzi. Literatura ma do spełnienia inną rolę — doceniając jednak w pełni wartość skrótu i syntezę artystycznej — wydaje mi się rzeczą ważną, by Czytelnicy pisma morskiego zapoznali się również z podstawowym materiałem, zawartym w głównym źródle informacji o naszym budownictwie morskim.

Mam tu na myśli sprawozdanie miesięczne Biura Odbudowy Portów. Są to krótkie, kilkunastoniowe meldunki techniczne. Kiedy — co — jak. Nic więcej. Czasem tylko spotyka się wzmiankę o trudnościach. Myślę, że ta tecka sprawozdawcza posiada już bezcenną wartość archiwalną.

Przerzucając kartkę po kartce maszynowego pisma sprawozdań, zastanawiam się, jak wyłowić rzeczy najistotniejsze dla scharakteryzowania trzyletnich wyników odbudowy. Może z okazji tej rocznicy najlepiej byłoby wypuścić w świat te sprawozdania w wydaniu książkowym? Niechby każdy, kto rzeczywiście interesuje się budownictwem portowym, uzyskał kompletny materiał informacyjny. Zarejestrowano tu każdy szczegół z przebiegu robót przy odbudowywanych nabrzeżach, magazynach, dźwigach, budynkach administracyjnych i wydobywaniu zatopionych wraków. Wspianą kroniką odbudowy polskich portów.

Rok 45 był najcięższy. Należało zorganizować zespoły pracownicze. Nie było sprzętu budowlanego, materiałów, środków transportu i nie można było poruszać się po porcie: baseny i nabrzeża zostały zaminowane i tory wodne zatarasowane wrakami. Wjazd do Gdańska blokowała zatopiona między falochronami „Africana”, a do Gdyni — „Gneisenau”.

Roboty rozpoczęto w nieprawdopodobnie ciężkich warunkach. Konieczność szybkiego uruchomienia portów narzuciła jednak tempo pracy. W ciągu sześciu

cią miesięcy — do końca roku — uzyskano wyniki, wystarczające do zaspokojenia najpilniejszych potrzeb.

Trzeba sobie uprzytomnić, że wszystko, co udało się osiągnąć w tych kilku miesiącach, które nastąpiły po zakończeniu wojny, w okresie dezorganizacji i bilansowania zniszczeń — to były niebywale jak na ówczesne warunki efekty pracy.

W Gdańsku sukcesem takim było zabezpieczenie nabrzeża strefy wolnocłowej, odbudowanie magazynu przy nabrzeżu Kanału Kaszubskiego, odbudowanie magazynu „Vistula” i 6 baraków magazynowych na Dworcu Wiślanym oraz wyremontowanie 17 dźwigów do masowych przeładunków i 2 dla drobnicy.

Podobne sukcesy miał port gdyniński, w którym zabezpieczono nabrzeża: Franciszkie i Angielskie oraz Molo Rybackie i Południowe, w których odbudowano 8 magazynów i wyremontowano 4 dźwigi dla drobnicy i 4 dla masowych przeładunków.

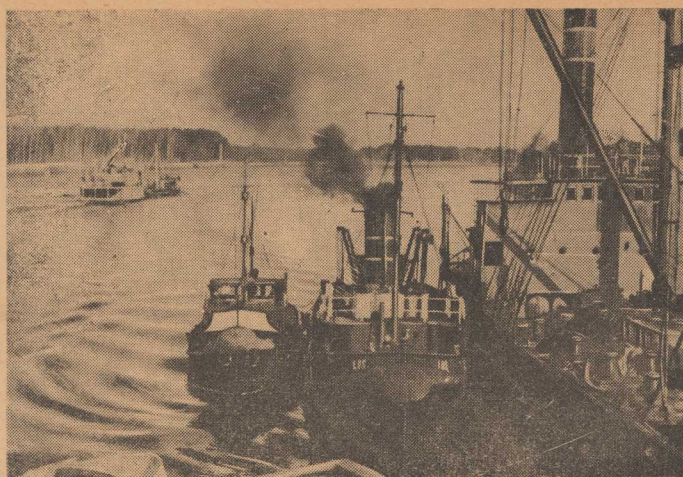
Efekt gospodarczy 6 miesięcy 45 roku był niewątpliwie imponujący jak na ówczesne warunki pracy w naszych zniszczonych portach, przy braku wykwalifikowanych ludzi i sprzętu: — przeładowano 917.400 ton towarów.

Rok 46 rozpoczął się w wybitnie niesprzyjających warunkach atmosferycznych. W lutym niebywale od dziesiątków lat sztormy spowodowały duże spustoszenia w obu portach. W wielu magazynach zostały zburzone ściany, pozrywane pokrycia dachowe, powybijane szyby. Przy robotach hydrotechnicznych została zatopiona część sprzętu, a przy elektrotechnicznych — w wielu miejscach pozrywane przewody. Wylew Wisły w marcu spowodował trudności w dostawie materiałów drzewnych. Zamiecie śnieżne i mrozy spogrywały trudności komunikacyjne. Odczuwano dotkliwy brak materiałów budowlanych, sprzętu do robót morskich, dla ekip nurkowych i taboru.

Mimo trudności, drugi etap w odbudowie portów przyniósł również poważne wyniki.

W Gdańsku odbudowano fragment zniszczonego nabrzeża przy poczcie, zabezpieczono falochron zachodni, prowadzono odbudowę 1.240 mb nabrzeży, wybudowano dwa wspaniałe magazyny o konstrukcji stalowej na Dworcu Wiślanym, odbudowano elewator zbożowy nr 2 i magazyn w strefie wolnocłowej, wyremontowano 8 dźwigów dla drobnicy i 4 do masowych przeładunków.

W Gdyni odbudowano pirsy taśmowocne w basenie węglowym i zniszczony odcinek nabrzeża Holenderskiego, prowadzono odbudowę 1277 mb nabrzeży w siedmiu punktach portu, odbudo-



Ruch na Odrze w Szczecinie

wano 7 magazynów oraz 5 dźwigów do masowych przeładunków i 2 dla drobnicy.

1 marca rozpoczęto roboty w Szczecinie, początkowo na małym odcinku portu, lecz w miarę przejmowania obiektów zwiększał się zakres prac. Na wszystkich przeznaczonych do eksploatacji nabrzeżach remontowano magazyny. Wybudowano ok. 700 mb pomostów na nabrzeżach w celu umożliwienia przeładunków, wykonano przewidywany remont w 12 magazynach i wybudowano 2 baraki magazynowe na nabrzeżach Snop i Mak.

We wszystkich portach prowadzono intensywne roboty przy usuwaniu wraków i oczyszczaniu terenów portowe z min, amunicji i rumowisk.

Efekt gospodarczy 46 roku — 7.787.500 ton przeładunku w zespole portowym Gdynia — Gdańsk i Szczecin.

Budownictwo portowe 47 roku posiadało już wszystkie cechy planowej pracy. Po zaspokojeniu w poprzednim okresie najpilniejszych potrzeb i zapewnieniu portom niezbędnych do wykonania planu przeładunkowego warunków eksploatacyjnych — kontynuowano zapoczątkowane w ubiegłym roku roboty i rozpoczęto realizację nowych inwestycji.

W Gdańsku zakończono odbudowę falochronu Zachodniego, remont wyrwy w Kanale Portowym, naprawę nabrzeża wschodniego basenu Górnicego i kilku mniejszych robót hydrotechnicznych; zakończono budowę magazynu przy kanale Portowym oraz magazynu nr 2, magazynu nawigacyjnego i budynku administracyjnego w strefie wolnocłowej.

W końcu 47 roku Gdańsk posiadał 22 wyremontowane dźwigi do masowych przeładunków i 14 dźwigów drobnicowych.

W Gdyni, z większych robót, wykonano podwodną część falochronu wschodniego, odbudowano zachodnie nabrzeże basenu Jachtowego, przemysłową część nabrzeża Śląskiego, część nabrzeży basenu Rybackiego, wybudowano 32 dalby przy pirsach węglowych, wyremontowano pomosty przy nabrzeżu Wilsona, wymieniono około 500 mb ram odbojowych i kontynuowano około 1000 mb nabrzeży w sześciu punktach portu.

W dziale budowlanym zakończono odbudowę dużego magazynu na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych i budowę magazynu stoczni rybackiej oraz kontynuowano m. in. odbudowę 4 magazynów i budowę chłodni rybnej.

W końcu roku w porcie gdynińskim pracowało 10 wyremontowanych dźwigów dla drobnicy i 10 do masowych przeładunków.

W Szczecinie, na nabrzeżach Vasco de Gama, Ucho i Arsenał wymieniono 1250 mb ram odbojowych, odbudowano 60 mb nabrzeża przy Chłodni Rybnej, odbudowano 3 magazyny na Gryfii, magazyn na nabrzeżu Mak, 2 magazyny przy ulicy Hutniczej, jeden przy Baden Pawella i elewator Ewa. W porcie pracowało 27 dźwigów.

W połowie czerwca uruchomiono port w Uście a w końcu roku rozpoczęto bu-

Efekt gospodarczy 47 roku — 10.583.396,9 ton przeładunków w zespole portowym Gdynia — Gdańsk, w Szczecinie i w Uście.

Rok 48 rozpoczął się od zasadniczych zmian w strukturze organizacyjnej portów. Biuro Odbudowy Portów zostało połączone z Głównym Urzędem Morskim, Gdynia i Gdańsk zostały połączone w jeden zespół portowy i od końca września 47 roku przystąpił do pracy Urząd Pełnomocnika do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecina.

W ciągu pięciu miesięcy, tego roku uzyskano dalsze efektywne wyniki pracy. W Gdyni zakończono odbudowę nabrzeża północnego basenu Jachtowego, nabrzeża Angielskiego, Czechosłowackiego i części rybackiej nabrzeża Śląskiego; w Gdańsku zakończono naprawę falochronu wschodniego, odbudowano fragment nabrzeża Dworca Wiślanego, zakończono roboty pogłębiarskie w basenie Górnicy i kapitalny remont dźwigu mostowego na nabrzeżu tego basenu; w Szczecinie w pełnym toku trwają roboty przy budowie portu węglowego.

9 stycznia uruchomiono port w Darłowie i 20 marca — port w Kołobrzegu.

Efekt gospodarczy pięciu miesięcy 48 roku — 5.995.223,9 ton łącznego przeładunku Gdyni, Gdańska, Szczecina, Ustki, Darłowa i Kołobrzegu.

Na tym możnaby zakończyć przegląd trzyletnich osiągnięć naszych portów. W najogólniejszych zarysach zawiera on całość wyników pracy. Ale należy podkreślić to wyraźnie, że w zarysach najogólniejszych.

Pominałem w swej relacji olbrzymi zakres budownictwa drugoplanowego, które dla uruchomienia i pracy portów miało znaczenie zasadnicze. Do tej grupy robót należy odbudowa i budowa dróg, mostów, wiaduktów, torów kolejowych i podziemnych, odbudowa stoczni, magazynów przemysłowych i budynków administracyjnych, a wreszcie roboty elektryfikacyjne, pogłębianie awanportów i torów wodnych oraz usuwanie zatopionych wraków.

Problemy budownictwa portowego z uwzględnieniem jego najistotniejszych etapów rozwojowych wymaga wszechstronnego wyczerpującego omówienia, aby stworzyć pełny jego obraz. Nie da się on ująć w ramach okolicznościowego artykułu lub broszury. Warto pomyśleć o solidnej monografii naszych portów morskich, które w ciągu 3 lat — od czerwca 45 r. do końca maja 1948 r. osiągnęły 25.277.520,8 ton przeładunku.

WOJCIECH ILCZYŃSKI

## NA ŚWIĘTO MORZA

Punkt kulminacyjny tegorocznych uroczystości Święta Morza, organizowanych w skali ogólnopolskiej przypada — zgodnie z decyzją polskich Władz Państwowych — na Szczecin.

Stalo się to nie tylko dlatego, że region szczeciński w ramach państwowego planu jest obiektem szandarowym, ale niewątpliwie i dlatego, że tu właśnie nasz kolosalny wysiłek i dorobek, w budowie morskiej struktury kraju jest najbardziej oczywisty, najbardziej rzucający się w oczy.

Wysiłek ten podjęty został w okresie wielkiej polskiej rewolucji, w okresie ogromnych przemian. Mówiąc o założeniach polskiej polityki morskiej, słusznie podniósł minister Rapacki, że główną jej treścią ma być „przypięcie i organizowanie przekształcenia na morską strukturę naszego kraju”, że „wśród ambitnych zadań wielkiej polskiej rewolucji jest to jedno z najambitniejszych i najtrudniejszych”. Bo ta potęga morska narasta długo — i jest to nie tylko problem środków finansowych i technicznych, ale przede wszystkim problem ludzi.

Chodzi więc o wychowanie człowieka, o przedstawienie psychiki całego polskiego społeczeństwa z lądowej na morską. I to nie w sensie emocjonalnych zachwyty, przywiązania do piękna krajobrazu, morskich nastrojów — chociaż i te elementy mogą mieć swoje artystyczne pozytywne znaczenie. Chodzi jednak przede wszystkim o przygotowanie ludzi do pracy na morzu, pracy pięknej, ale twardej, wymagającej umiłowania morskiego żywiołu, ale także wielkiej wytrwałości, znajomości spraw morskich na co dzień, nie tylko od święta.

Witając więc dziś z okazji Święta Morza wszystkich uczestników uroczystości, witamy w nich obecnych i przyszłych towarzyszy pracy w wielkim dziele tworzenia morskiej struktury naszego kraju, i budowy polskiej gospodarki morskiej.



# Wiadomość o podróży Wulfstrana

„Wulfstan rzekł, że wypłynąwszy z Haedem w przeciagu siedmiu dni i nocy przybył do Truso, żeglując nieprzestannie. A miał zawsze kraj Winedów na prawo, na lewo zaś Langlandy, Lalandy, Falstere i Skonie. ...A kraj Winedów był nam zawsze na prawo, aż do ujścia Wisły.”

Tak brzmi jedna z najstarszych wzmianek o zachodnio-słowiańskich i późniejszych polskich wybrzeżach, zachowana w opisie podróży angielskiego kupca Wulfstana. Tych kilka słów, pozornie lakonicznych nie wnoszących żadnych nowych wiadomości do ogólnie znanych faktów historyczno-geograficznych posiada jednak nieocenioną wartość dla wszystkich badaczy tych tak mało poznanych dotąd czasów. Wiadomym jest powszechnie, że im mniej jakaś epoka jest znana, im mniej źródeł pisanych przekazała czasem późniejszym, tym większą wagę przykładają jej badacze do zachowanych fragmentów, tym usilniej starają się je skomentować i wyinterpretować. Niekiedy dla laika praca ta wydaje się absurdalna, wprost śmieszna. Przecież rozprawy, polemiki, dowody i kontrdowody, obejmujące nieraz wiele setek stron druku obracają się czasami wokół jednego słowa, niekiedy jednej litery zagubionej pozornie wśród tysięcy podobnych znaków wykaligrafowanych ręką jakiegoś nieznanego mnicha czy biskupa na gładkiej karcie pergaminu. Taki pisarz, który pozostawił potomnym jakiś niejasny wyraz, jak np. „Weltaba”, „Licikawici” lub „Iumne” nie mógł sobie chyba życzyć większej sławy późniejszej niż ta, która go spotkała. Mało kto poszczęścił się może faktem, że jedno napisane przez niego słowo będzie zaprzętać przez wiele lat szereg najcięższych naukowych mózgow.

Przy takiej „cenie” pojedynczych wyrazów łatwo zdać sobie sprawę, jaką wartość posiada zacytowanych powyżej kilka zdań. Pochodzą one z drugiej połowy IX stulecia i są niemal jedynymi z tego czasu, które „rzucają” jakiegokolwiek światła na zachodni i środkowy Bałtyk we współczesnej sobie epoce. Prawie równe im wiekiem (nawet nieco starsze) są tylko niejasne i wieloznaczne wzmianki w żywocie św. Anskarego, biskupa hambursko-bremeńskiego, apostoła Skandynewii, który w czasie swych misyjnych podróży pływał z Danii do Środkowej Szwecji i coś nieco wspominał także o brzegach słowiańskich. Zachowały się też pewne wiadomości u t. zw. Geografa Bawarskiego, który na pergaminowej karcie spisał kilkadziesiąt nazw plemion słowiańskich z wyszczególnieniem dokładnej ilości posiadanych przez każde z nich grodów. (Coś niby wywiad wojskowy). Na tym jednakże naszą „bibliotekę IX wieku” należy zamknąć. Opowieść więc Wulfstana zajmuje w niej fundamentalne stanowisko.

Wiadomości zawarte w opowieści Wulfstana mówią nam wiele. A więc najpierw podróżnik ów, zapewne kupiec, przebywał w mieście Haedem (Hedeby). Było to wielkie emporium handlowe na pograniczu duńsko-słowiańskim, w najbardziej zachodnim kącie Bałtyku, mniej więcej tam, gdzie później powstało miasto Szlezwig a jeszcze później Kilonia. Było ono znane z ożywionego ruchu kupieckiego, stanowiło cel szeregu wypraw szwedzkich i do dziś dnia pozostało po sobie ślady w postaci potężnych, bardzo zresztą zniszczonych, wałów i niezliczonej ilości materiałów wykopaliskowych, które przed ostatnią wojną były intensywnie badane przez archeologów.

Z tego to miasta wyruszył Wulfstan na wschód i płynął pomiędzy wyspami duńskimi a lądem, nie zatrzymując się nigdzie. Miał jednak wiadomości, może od towarzyszących mu mieszkańców tych okolic, że cały kraj od nasady Półwyspu Jutlandzkiego aż do ujścia Wisły zamieszkały jest przez „Winedów”, jak zachodni sąsiedzi zwykli byli nazy-

wać Słowian. Dlaczego do brzegów tych ani razu nie przybił — na pewno nie wiadomo. Przepuszczalnie śpieszył się ze swymi towarami do drugiego wielkiego portu jakim podówczas było pruskie Truso. Na brzegach słowiańskich placówki takie w okresie tym nie istniały. Znany był wprawdzie port Obodryców t. zw. Reryk (jest to jego nazwa skandynawska; słowiańska nie została zachowana), lecz ten już w początkach tego stulecia (808) został przez Duńczyków zniszczony i nie odgrywał w czasie podróży Wulfstana żadnej roli. Drugi port, Wolin, który w następnym wieku stanie się najślawniejszym miejscem na Bałtyku, zaczyna się dopiero rozwijać. Nie zwrócił więc na niego podróżnik angielski uwagi, tylko „żeglował nieprzestannie”, aż wreszcie

KAROL GÓRSKI

## Szczątki lutyckie nad jeziorem Miedwie?

Oddawna odrębność etniczną, strój odmienny i własny obyczaj mieszkańców ziemi pyrzyckiej zwracają uwagę badaczy. Barwny strój utrzymał się szczególnie w dawnych dobrach klasztoru kolebańskiego, mimo, że w XVI w. zostały one zabrane przez książąt pomorskich i zamienione w domenę państwową. Strój ten jak i w ogóle szczątki dawnego obyczaju, które przetrwały do ostatniej wojny, opisała prof. dr B. Stelmachowska w pracy „Zdobniczo ludowe ziemi pyrzyckiej” (Instytut Zachodni, Poznań 1946). W pracy swej autorka wskazuje na słowiański cha-

akter zdobnictwa ludowego żyznych ziem pyrzyckich.

Niemiecki badacz R. Holsten w „Die Volkskunde des Weizackers” (Szczecin 1913) podnosi również odrębność kultury ziemi pyrzyckiej. Odrębność tę tłumaczy przybyciem osadników z okolic Salzwedel na zachodnim brzegu Łąby. Jest to t. zw. Stara Marchia, kraj słowiański, podbity przez Niemców, gdzie jednak długo utrzymała się ludność słowiańska. W końcu XII wieku był tu wójtem słowiański, lutycki wielmoża, imieniem Jaczo, jakby „Jaco, Jacek”. Jest rzeczą nie do pomyślenia, by wła-

żące o 4 km. na pd. od Elbląga. Geologowie ustalili, że jezioro to jest resztką wspomnianej zatoki. Chociaż dziś jeszcze zajmuje ono znaczny obszar, jednak godziny, a raczej wieki jego, są policzone. Bagniste brzegi napierają ze wszystkich stron na tafle wody, zamieniają ją zwolna w wielkie torfowisko. Żadna większa rzeka nie wpada do niego, ażeby je zasilic. Cała jego powierzchnia pokryta jest trzcinią i szuwarami, wśród których dla większych statków trzeba dziś utrzymywać specjalnie pogłębiany i oczyszczony kanał, ażeby nie zagrzeżyły w mulistym dnie. Ładowny okręt Wulfstana zapewne nie miał przed przeszło tysiącleciem tych trudności, choć trzciny chyba i wtenczas zarastały brzegi, a w nich gnieździło się pewnie nie mniej niż dzisiaj wodnego ptactwa. Andrzej Porojśc

dzie nad kolonistami niemieckimi powierzył Niemcy Słowianinowi. Dlatego rządy sprawowane w Załabiu przez Jacca są dalszym dowodem na utrzymanie się tam licznej ludności lutyckiej, która na przełomie XII i XIII wieku trzymała się dawnej mowy i starodawnego obyczaju. Otóż zdaniem Holstena właśnie z tych okolic przybyli osadnicy na spustoszone przez najazdy Krzywoustego żyzne obszary. Sprowadzili ich cystersi z Kolebacza, którzy otrzymali tu ogromne nadania. Zdaniem Holstena nawet nazwy Werben — Wierzbno, Belkow — Bielkowo zostały przeniesione z Zatabia przez lutyckich osadników.

Tak więc mielibyśmy w odrębnym obyczaju pyrzyckim i odmiennym barwnym stroju pozostałości dawno zaginionej na zachodzie ludności lutyckiej, która z pod rządów niemieckich przenosiła się na wschód, na obszary polskie, usiłując zachować w ten sposób mowę i obyczaj przodków. Proces ten zastawił i gdzieindziej ślady w źródłach. Osadcy wsi na prawie niemieckim w Polsce, rzekomi Niemcy, okazują się przy bliższym zbadaniu Łużyczanami lub Lutykami, którzy znając niemieckie prawo, przenoszą je na ziemię polskie, by wsiąknąć sami w pobratymcze społeczeństwo polskie. Uchodzili też na wschód ze zgermanizowanych obszarów rycerze słowiańskiego pochodzenia, chroniąc się albo na Rugię, albo do Polski. Na Rugii pełno jest rycerstwa słowiańskiego pochodzenia, które jednak powoli uległo germanizacji. W Polsce, jak można przypuszczać, uchodzący łączyli się w rody na zasadzie pochodzenia z tego samego plemienia. Tak np. nie zbadany bliżej ród Świebodzieców, używających zwołania Świeboda (czyli Swoboda) i pieczętujący się później znakiem Gryfa, zgromadził zdaniem badaczy zapewne uchodźców polskich. Inny ród, odznaczający się zwołaniem „Pomian” pochodził być może z Pomorza nadodrzańskiego. Pokrewieństwa wiązały rycerstwo polabskie. Imię owego lutyckiego wielmoży, Jacca, nosił będzie w Polsce na przełomie XII i XIII wieku żyjący dominikanin św. Jacek, co wskazywałoby na jego pokrewieństwo przez kobiety, może przez matkę, z lutyckimi panami.

Na te tych stosunków wydaje się zupełnie możliwym, że na ziemi położonej nad jeziorem Miedwie przybyły szereg osadników lutyckich, chroniąc się tu — choć nie zawsze — przed naporem niemieckiej kultury. Wiek XIX nie zastał wśród potomków tych osadników słowiańskich żadnych śladów ich mowy, a wojna, przetoczyła się przez ich ziemię w r. 1945 zniszczyła, bodaj bezpośrednio, pozostałości dawnej kultury materialnej. Tym ważniejszym staje się zagadnienie, czy nie ocalały jej szczątki w terenie, w ocalałych gospodarstwach, wśród niedobitków zbiorów muzealnych. Rzucamy to pytanie, bo może jednak uda się jeszcze odtworzyć piękny i barwny strój pyrzycki oraz zabytki jakże cenne i niszczące starej kultury ludowej, wyrosłej na odwiecznym słowiańskim pniu. Karol Górski

## ŁUŻYCZANIE

Życiem i losem Łużyczan, tego szczepu słowiańskiego wśród Niemców, interesują się szerokie koła narodu polskiego, znajomość jednak ich realnego położenia jest mało rozpowszechniona, co wynika między innymi stąd, że wiadomości o Łużyczach znaleźć można było tylko w rocznikach czasopiśm. Z wdzięcznością powita czytelnik ukazanie się rzeczy prof. Tadeusza Stanisława Grabowskiego pt. „Łużycanie, ich walka, klęski i triumfy”, w której znajduje najważniejsze dane o dziejach i obecnym położeniu ludu łużyckiego, podane w sposób zwięzły lecz ścisły.

Wzruszająca i pouczająca jest historia Łużyczan. Stanowią oni ostatni niedobitek nie istniejących już dzisiaj Słowian polabskich. Najbardziej na zachód wysunięte plemiona słowiańskie przez szereg wieków broniły swego życia narodowego i swej niezawisłości przed posuwającymi się ku wschodowi Niemcami. Bardziej na północy zamieszkałi Obodryci, Lutyki i inni dawno już wyginęli, a ziemie ich zaludnione zostały przez Niemców, z Łużyczan zaś została tylko nieliczna resztką. Posiadali oni jednak przed wiekiem X własne państwo plemienne, o którym wszakże zachowały się tylko wiadomości legendarne. W ciągu wieków XI—XIV odbywają się nieustanne walki o posiadanie Łużyc między Polakami, Czechami i Niemcami. Na lat piętnaście weszły Łużycy w skład państwa Bolesława Chrobrego (1018—1033) potem przechodzą Łużycy wielokrotnie z rąk czeskich w saskie i brandenburskie, by w końcu na lat blisko siedemdziesiąt dostać się pod panowanie niemieckie (1253—1320), później dostają się Łużycy pod panowanie czeskie, a w pierwszej ćwierci wieku siedemnastego (1620) popadają, po bitwie na Białej Górze pod panowanie bezpośrednie Habsburgów i ulegają wraz z Czechami, systematycznemu i konsekwentnemu wynaradawianiu. Wreszcie następują trzy stulecia rządów saskich w górnych Łużyczach, a Hohenzollernów w dolnych, a potem w zjednoczonej Rzeszy od Bismarka do Hitlera. Ten ostatni okres jest okresem bezwzględnej germanizacji, która by się była skończyła zupełnym wytypieniem ludu łużyckiego, gdyby nie katastrofa, jaka w roku 1945 spotkała Hitlera.

Z rozległych niegdyś, bo sięgających od Odry i Bobra do Łąby, Muldy i Salicy Łużycy pozostało dziś we władaniu ludu łużyckiego tylko niewielkie terytorium między Nysą łużycką na wschodzie, a Elsterą na zachodzie, po obu stronach narodowej rzeki łużyckiej — Sprewy. Łużycy górne z Budziszynem (głównym dziś miastem Łużyc) obejmują około 6.000 km<sup>2</sup> przestrzeni, na której w roku 1850 według obliczeń urzędowych mieszkało około 90.000 ludności łużyckiej. Łużycy dolne (ze stolicą administracyjną w Chociebużu) obejmują około 6.500 km<sup>2</sup>, zamieszkałych przez 74.000 Łużyczan.

Razem więc obliczano w 1850 r., że z całego narodu serbo-łużyckiego było 164.000 na przestrzeni około 12.600 km<sup>2</sup>. Obecnie źródła łużyckie podają liczbę ludności łużyckiej na jakieś 200.000. W różnych publikacjach doby ostatniej jest mowa o pół miliona Łużyczan, co opiera się na domniemaniu, że po klęsce Niemiec liczne rzesze już zmierzonych powróciły do swej pierwotnej narodowości. Tak czy inaczej mamy tu do czynienia z nieliczną grupą ludności słowiańskiej otoczonej przez ludność niemiecką. Przez posunięcie granicy Polski do Nysy otrzymali Łużycanie słowiańskiego sąsiada, a przez klęskę Niemiec otworzyły się przed nimi widoki zachowania bytu narodowego i uzyskania pewnej samodzielności narodowej.

Dziś otwierają się nowe możliwości przed Łużyczanami. Aczkolwiek nie stanowi ich przyszłość międzynarodowego zagadnienia, to jednak mają zwycięzcy Sprzymierzeni możliwość zabezpieczenia im samodzielnego życia narodowego. W pierwszej linii muszą o tym pamiętać państwa słowiańskie, a więc i Polska. Dlatego też jest rzeczą konieczną, by szerokie koła w Polsce zainteresowały się bytem ludu łużyckiego i zdobyły choćby elementarne o nim wiadomości. Spełnienie tego obowiązku ułatwia praca prof. Grabowskiego.

J. DUMANOWSKI

\*) Biblioteka Słowiańska Oddziału Wrocławskiego Komitetu Słowiańskiego. Tom II. Wrocław 1947.



# ZNICZE CZY WICI? Linia Szczecin - Gdańsk

„Za jedno z naczelnych zadań Państwa i powołanych instytucji naukowych i społecznych należy uznać szeroką akcję uświadamiającą i wiążącą całe społeczeństwo polskie z jego wybrzeżem morskim”.

Tak w ogólnych zarysach zadania kultury Wybrzeża ujmował artykuł „Problemy polskiej polityki morskiej” zamieszczony w nrze 9 tygodnika „Szczecin”.

Wszelkie rocznice, święta, zamknięte okresy kalendarzowe czy historyczne w sposób zupełnie naturalny i zrozumiały skłaniają nas do zastanowienia się, do bilansowania strat i zysków, do rachunku sumienia. Niedawno jeszcze kalendarz naszego życia w Szczecinie był bardzo ubogi. Ledwie trzy lata miają od objęcia Szczecina przez administrację polską. Rozzejrzyjmy się a zobaczymy, że rocznic, odmierzonych odcinków na trasie przeszłości, mamy już wcale pokazać gromadkę. Ma już swoje święto port, ba, mają nabrzeża, ma Akademia Handlowa i Huta „Szczecin” rocznicę podjęcia pracy uwieńczonej pięknymi rezultatami obchodzą M. O. i poczta i kolej. O tych sprawach wiemy wszyscy, ale spytajcie przechodnia w 160-ciotyśmym Wielkim Szczecinie o jakąś datę wydarzenia kulturalnego... Tak. Niestety, tak. Nie powie. Jakże niewiele ludzi w Szczecinie mogłoby podać daty otwarcia Teatru Małego, czy radiostacji; jak niewiele ludzi wie cośkolwiek o Archiwum, o Bibliotece Miejskiej, o perypetiach Muzeum Pomorza Zachodniego. Pewnego razu zwrócono się do mnie z prośbą o podanie danych o wystawach, jakie odbywały się w Szczecinie. Danych tych pytającej nie potrafiła podać żadna z kilku „kompetentnych” instytucji, do których się zwróciła... Wymowne — i — autentyczne.

A weźmy do ręki „Diariusz kultury polskiej” za rok 1946. Na 1046 pozycji Szczecin wymieniony jest 15 razy. Za rok 1947 dr Grzegorzcy będzie miał do uwzględnienia w swym diariuszu 10 pozycji samego tylko Klubu Literacko-Artystycznego. Działalność kulturalną rozwija 9 towarzystw i parę innego typu organizacji. Pewnym jej dowodem jest chociażby ten setny numer „Szczecina”. Można by mnożyć dane, szczegóły, fakty i daty obrazujące stały wzrost z jednej strony zainteresowania kulturalnych, z drugiej strony działalności kulturalnej. A przecież to wszystko, jakby nie to, co trzeba... Te szczegóły nie układają się w całość...

Tegoroczne Święto Morza, trzynaste z rzędu, może być dla spraw kultury taką właśnie miarą, jakich tyle mają inne dziedziny życia. Święto Morza to rachunek sumienia narodowego i mocnych postanowień poprawy — w odniesieniu do spraw morskiej polityki kulturalnej. Bo nie wszystko jest w porządku.

Święto Morza to nie tylko uroczystości, nie okazja do wygłoszenia odpowiedniej ilości przemówień, spędzenia odpowiedniej ilości godzin na bezpłodnych konferencjach komitetów. To bilans naszych dotychczasowych osiągnięć na morzu i nad morzem, osiągnięć bezspornych, nawet imponujących. Ale nie tylko to. Święto Morza to przede wszystkim introspekcja w psychikę społeczeństwa, analiza myśli i uczuć, stwierdzenie stopnia ich przemiany z lądowych na morskie.

Wydaje mi się, że dla sprawy najistotniejszej, dla tego właśnie przekształcenia psychiki, zrobiliśmy mało, mniej niż można było. Morze było dla nas elementem politycznym, gospodarczym — czas, by stało się jednym ze składników kulturalnych, jak mowa, krajobraz, przynależność do rodziny narodów słowiańskich, by weszło nam w krew. Wraz ze wzrostem floty, cyfr eksportu morskiego i tranzytu — półki kisegarskie muszą pęcznić od książek o morzu, naukowych i beletrystycznych, na uniwersytetach mnożyć się muszą katedry spraw morskich. Morze musi

wejść do zdobnictwa artystycznego jak weszło do literatury, musi wejść do muzyki, do filmu, jak weszło do plastyki.

Dotychczas o Święcie Morza przypominały nam gazety i komitety organizujące uroczystości. Po Święcie Morza społeczeństwo zapadało w drzemkę, by ocknąć się w następnym roku na 10 dni przed nowym Świętem Morza. To właśnie jest źle! Bo morze nie śpi, nie śpi robotnicy portowi wszystkich portów, nie śpi dźwigi i syreny statków!

Chcę tu zwrócić uwagę na szczególne obowiązki jakie spadają na województwa przymorskie. Stąd nieść się musi głośne echo nieustannego przyboju fal Bałtyku. Tu musi wrzeć morska kipiela, a wrzenie to musi udzielać się całemu krajowi. Ludzkie cząsteczki muszą podawać sobie to drżenie, przenosić je po Karpaty, i poza nie, kraj musi być jak kadłub okrętu, na którym wszystkim żyje z morza i dla morza.

W tym roku Święto Morza nie będzie scentralizowane ani w Gdańsku ani w Szczecinie. Świętować będzie cały kraj na całym Wybrzeżu, jak w kłamrę ujętym ramionami dźwigów obu portów. Ale my nie umiemy jeszcze urządzić masowych uroczystości takich, by przemawiały dobitnie. Czy nie lepiej pokazać masom wody otwartego morza? Pogadanka, nalepka, film, datek, wianki, artykuł czy książka — wszystko to są niewątpliwie środki prowadzące do celu — wiążące z morzem. Żaden z nich jednak nie potrafi tak zbliżyć człowieka do morza, tak go z nim związać, jak jeden krok na kołyszającym się pokładzie rybackiego kutra. Morze musi przestać być egzotycznym. Wówczas nie zdarzy się nam między dwoma Świętami czytać opis „wyprawy” do Szczecina, przypominającej podróż z San Francisco do New Yorku.

Kiedy w tym roku wzdłuż całego wybrzeża zapłoną ogniska, niech to będą nie znicze świetlane, ale mobilizujące nas na morze wici. I niech nie gasną.

WALERIAN LACHNITT

Nasze pięćsetkilometrowe Wybrzeże staje się gospodarzem organizmem coraz bardziej jednolitym. W planie państwowym porty uzupełniają się i wspomagają wzajemnie, pełniąc równocześnie zasadniczą funkcję w życiu całej Polski. Napływ i odpływ ludzi z Wybrzeża za przestąpić już oddawna przypadkowy, wszelkie poczynania są głęboko uzasadnione; tak tworzy się zdrowy organizm, nastawiony na pracę celową i wydajną. W tym stanie rzeczy jest sprawą oczywistą, że powstają fundamenty również i dla innej działalności w tym rejonie geograficznym: dla działalności kulturalnej.

Niestety trzeba stwierdzić, że w tej dziedzinie nie wiele się stało w sensie jakiegś koordynacji pracy. Dwa główne środowiska kulturalne rejonu nadmorskiego — Gdańsk i Szczecin — działają każde sobie. W dodatku zaś taka separacja osłabia siłę oddziaływania kulturalnego poszczególnych ognisk. Weźmy jako przykład piśmiennictwo i prasę literacko-społeczną Wybrzeża, którego historia jest nadzwyczaj pouczająca.

W roku 1945 powstaje w Gdyni czytelnikowski „Wiater od Morza”, pismo nadzwyczaj ambitne, stawiające sobie za cel być piśmie robionym przez ludzi Wybrzeża dla obywateli całej Polski. Zapalił duży i towarzyszył do końca zespołowi redakcyjnemu, a mimo to pismo po przeszło roku istnienia uschło. Nie z winy redagujących oczywiście. Stało się to z dwóch powodów: pierwszym było ograniczenie tematyki do spraw morskich, w dodatku nazbyt wąsko czasami pojętych; drugim, najważniejszym był brak materiałów: — Gdynia i Sopoty były podówczas zbyt słabym jeszcze środowiskiem, by zasilic spazły tygodnika literackiego. To samo zjawisko obserwujemy zresztą i w rejonie najbliższego zalepcza: bydgoska „Arkona”, pismo o bardzo wyso-

kim poziomie, przekształciła się po pewnym czasie w kwartalnik.

Po tych doświadczeniach rozpoczyna swoją pracę tygodnik „Szczecin”, którego cele są w gruncie rzeczy bardzo zbliżone do tych, jakie sobie postawił „Wiater od Morza”. „Szczecin” pracuje jednak w warunkach o wiele trudniejszych.

Na analizie sytuacji tygodników nie możemy jednakże poprzestać. Całość sytuacji odgrywa tu olbrzymią rolę. I na wstępie możemy od razu stwierdzić, że środowisko gdańskie i szczecińskie różnią się między sobą w sposób zasadniczy. Gdańsk od samego początku znalazł się w sytuacji uprzywilejowanej. Jedną po drugiej powstały tam trzy instytucje pierwszorzędnej wagi: Wyższa Szkoła Sztuk Pięknych, Konserwatorium i Teatr Wybrzeża; i odrzucały należy powiedzieć, że pozycje te stworzyli ludzie przyjezdni, a nie przedwojenni mieszkańcy Wybrzeża: w Gdańsku rekolonizacja gospodarcza szła równoległe z rekolonizacją kulturalną. Może dało to słabsze wyniki w dziedzinie literatury — i tutaj Szczecin zaczyna wyraźnie górować. Choć mniej w naszym mieście literatów, pióra ich jednak mają większą wagę na giełdzie ogólnopolskiej. Zato ani w dziedzinie muzyki, ani w dziedzinie plastyki, czy teatru nie możemy się z naszym bratnim miastem porównać.

Niedobrze jest, jeśli „prowincja” przedstawia tak wielkie zróżnicowanie kulturalne, zwłaszcza, że grozi nam wciąż jeszcze — w Gdańsku i w Gdyni — dają się to wyraźnie odczuwać — zachłanność Warszawy, która siły wybitne ściga per fas et nefas do siebie. Temu niebezpieczeństwu (jak np. ostatnio wyjazd Ekiera z Sopotu) należy się za wszelką cenę przeciwstawić. Przede wszystkim runąć muszą sztuczne — jeśli chodzi o geograficzną kulturalną — granice województw, a wraz z nimi fałszywe ambicje, które często z ambicji lokalnych przeradzają się w ambicje personalne nawet. Jeśli całe Wybrzeże staje się jednolitym gospodarzem, mającym w państwie pełnić ściśle określone funkcje, to naturalnym wynikiem tej jednolitości powinny być jednolity front kulturalny.

O co konkretnie chodzi? A więc: Sopot posiada orkiestrę Filharmonii Bałtyckiej, którą chętnie słyszelibyśmy często w stolicy naszego województwa; chętnie wypożyczilibyśmy od nich kilku czy kilkunastu muzyków, którzy by sporadycznie mogli zasilic naszą słabutką jeszcze Orkiestrę Robotniczą. Regularnie — naprzemian w jednym to w drugim ośrodku — urządzane wspólne wystawy malarskie wzbogaciłyby z pewnością gamę wzruszeń artystycznych obu środowisk. I na koniec dam jeszcze jeden przykład: ten, od którego zacząłem.

Sprawa pisma społeczno-literackiego wydawanego na Wybrzeżu, a obejmującego swym zasięgiem cały kraj, nabrzmiewa z dnia na dzień. Czy „Szczecin”, który w obecnej sytuacji korzysta siłą rzeczy przede wszystkim z piór miejscowych, podoła narastającemu zadaniu? Zwłaszcza, że sity te absorbują również współpracę z „Odrą”, „Arkoną” i pismami centralnymi. Jeśli pismo takie ma powstać (czy może „Szczecin” w takie pismo przekształcić?), należy zestrzelić wysiłki”. A przede wszystkim należy wypracować wspólną koncepcję. W żadnym zaś wypadku nie można dopuścić do wzajemnego deptania sobie po piętach — tak, jak się to dotychczas dzieje w trójkącie „Odra” — „Szczecin” — „Rejsy”.

Takie wspólne pismo byłoby oczywiście punktem zaczepnym dla dalszej współpracy. A do współpracy tej trzeba będzie zapracować cały aktyw kulturalny obu województw. I Rady Kulturalne, i Wydziały Kultury i Sztuki, poszczególne instytucje i, nawet, poszczególne artystów. Najważniejsze zaś, do pracy przystąpić możliwie szybko.

Inaczej może się zdarzyć, że Warszawa pożre to, co z trudem dało się w obu środowiskach zbudować.

## MARIAN PIECHAL W SZCZECINIE

Na zaproszenie Klubu Literackiego przybywa do naszego miasta wybitny poeta łódzki, Marian Piechal, który dwukrotnie wystąpi z wieczorem autorskim w Teatrze Polskim oraz w lokalu „Klubu Trzynastu Muz”. Poza tym Rozgłośnia Szczecińska, nada kwadrans jego poezji w ramach lokalnego programu.

M. Piechal jest autorem kilku tomów poezji, oraz paru rozpraw krytyczno - li-

terackich. Wydał dotychczas: „Krzyk z miasta” (1929 r.), „Elegie całopalne” (1931), „Garść popiołu” (1932), „Srebrna waga” (1939) oraz rozprawy: „O Norwidge” (1938), „Prawo poezji” (1938), a wkrótce nakładem „Czytelnika” ukaza się dwie jego książki: „Z rozgromu” i „Wybór poezji”.

Drukujemy niżej dwa wiersze Piechala, wyjęte z tomiku pt. „Z rozgromu”.

## ALFABET

Zanim, ci synku, w literach  
treść drukowaną obnażę,  
będę jak księgi otwierał  
wszystkie wojenne cmentarze.

Wszystkie po polach mogiły  
nauczę czytać jak nuty,  
abyś z nich czerpał swe sity  
do dalszej w życiu marszrutę.

Pokażę ci rany skryte,  
głębokie na twarzach blizny  
i z nich cię będę jak z liter  
uczył imienia Ojczyzny.

## ROZŁĄKA

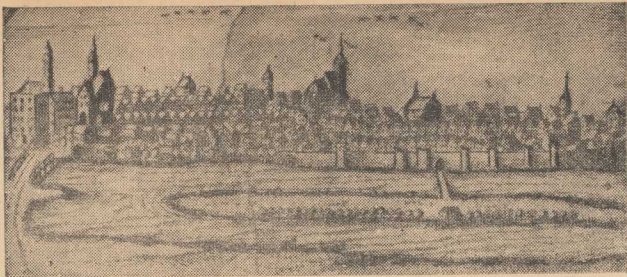
Na każdej rzece, co nas przegradza,  
znów smyczek wiatrów jesiennych gra.  
Pomyśl, syneczku, choćbym z żelaza  
był, to przeżarłaby mnie ta rdza.

Rozłąki naszej nuty czytelne  
znaczy mój każdy na ziemi krok  
i lzy jak zgłoski w nutach oddzielne  
błyszczą gwiazdami wpisane w mrok.

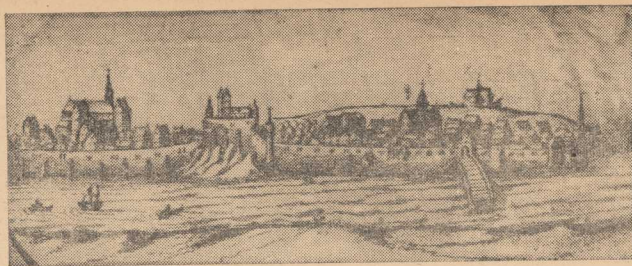
Skrypt odczytuję na niebie złoty  
i wiem o prawdzie, która w nim lśni,  
żem powstał z myśli, snu i tęsknoty  
jak inni z ognia, ciała i krwi.

I wiem, że kiedyś jak kłos mnie zetnie  
czas i jak ziarno wiesze do bruzd,  
a z kości moich uczyni fletnie  
i wiatrom polnym poda do ust.

Więc choć się ogień wytl w mych żyłach,  
krew wyschnie, ciało rozsypie w pył,  
nie wszystko, synku, skryje mogiła —  
w tobie i w wierszach mych będę żył.



Słupsk — dawny widok



Kamień — stary widok miasta

Wały Chrobrego w Szczecinie — to niewątpliwie najpiękniejszy fragment krajobrazu, który stworzyła tu przyroda. Objąć stąd można wzrokiem szeroki horyzont, zamknięty w dali zielonymi kępami wysp i sinym pasem Jeziora Dąbskiego. Ale szereg imponujących ogromem gmachów, wybudowanych wzdłuż Wałów przeważnie w XIX wieku, nie należy do najpiękniejszych zabytków architektonicznych miasta.

Ostatnie stulecie zaznaczyło się wprost barbarzyńskim brakiem smaku w dziedzinie architektury, a Niemcy, którzy w wiekach średnich stwarzać umieli arcydzieła, zatracili później zupełnie poczucie piękna w budownictwie. Stare budynki, nieraz stylowe i cenne, niszczyli bez skrępowań, a stawiali nowe, najczęściej pseudo-gotyckie, które lichym, zmanierowanym naśladownictwem banalizowały tylko nierównane formy tego wspaniałego stylu.

Jeśli chcemy szukać w Szczecinie architektury istotnie pięknej, musimy pójść dalej — na stare miasto, które straszny nas czerwonym rumowiskiem rozsypanych cegieł — i w tym morzu gruzów wyławiać perły twórczości dawnych wieków.

Jedną z najdotkliwszych krzywd, jakie druga wojna światowa wyrządziła Szczecinowi, jest silne zniszczenie kościoła św. Jakuba. Wyniosła wieża, dominująca nad miastem jako najwyższy jego punkt, nadaje charakter krajobrazowi Szczecina, rozlewającemu się po wzgórzach i dolinach nadodrzańskich. Wieża ta — chociaż uszkodzona przez straconie jej ostrego helmu — uchowała się z wojennej pożogi jako jedyny chybok obok Zamku Piastowskiego łącznik z sylwetą dawnego Szczecina. Prócz wieży pozostała z całej olbrzymiej budowli ściana południowa i prezbiterium, którego sklepienie runęło niestety ubiegłej zimy podczas śnieżnej zawieruchy.

Kiedy przeglądamy stare sztychy i drzeworyty, przedstawiające obraz miasta w dawnych wiekach, uderza nas mnogość strzelistych wież, skupionych blisko siebie. Oto np. miedzioryt z XVIII wieku. Widać tu nie tylko potężnego świętego Jakuba, lecz i najwyższą, wysmukłą wieżę Panny Marii, a obok św. Mikołaja, św. Piotra i Pawła, św. Ottona przy zamku, wieże kościołów klasztornych i św. Gertrudy na wyspie Łasztowni, na którą szło się mostem tzw. Długim. Dziś tylko niektóre z tych kościołów istnieją. Kościoły: Mariacki i św. Mikołaja uległy pożarom jeszcze w dawniejszych czasach i znikły z powierzchni ziemi. Wieża św. Gertrudy stoi wprawdzie, ale kościół ten, wielokrotnie przebudowany, stracił za-

# W najstarszych grodach Pomorza Zachodniego

bytkową wartość. Przepiękny gotyk św. Jana ocalał, jednakże schowany w głąb uliczek na niskim brzegu Odry, nie odgrywa takiej roli w ogólnym widoku miasta, jak wieża św. Jakuba, widoczna niemal z każdego nawet odległego punktu.

Na wizerunku dawnego Szczecina miasto opasują mury fortecy w kształcie gwiazdy, która czyni je podobnym do filigranowego modelu, ustawionego na jakimś metalowym postumencie o ostrych kantach. Dawniejsze rysunki z XVI wieku i wcześniejsze, są mniej efektowne. Usiłują one spełnić od razu dwa zadania: przedstawić ogólny plan miasta i dać obraz wszystkich jego szczegółów, oraz życia, jakie w nim tętniło. Widzimy więc szachownicę ulic, a wśród nich domy i kościoły bez perspektywy, drzewa, ba, nawet ludzi, wozy, zwierzęta na ulicach, okręty na wodzie. W czasach późniejszych nauczono się rozróżniać plan miasta od jego krajobrazu.

Porównajmy ze Szczecinem sztychy innych najstarszych miast Pomorza Zachodniego. Uroczony wygląda na takim obrazku Kamień. Miasto wzniesione na pagórkach opasują również mury, lecz mają one kształt łagodnego owalu, o który rozbijają się fale morskie, a raczej Zatoki Szczecińskiej. Kamień można nazwać ojcem miast Pomorza. Wiekiem może nie najstarszy, stał się jednak najwcześniej ogniskiem cywilizacji, skąd kultura chrześcijańska promieniowała na ziemię nadbałtyckie od czasu, kiedy z misją apostołską pod egidą Bolesława Krzywoustego zawitał tu biskup Otto z Bambergu, zaliczony później w poczet świętych.

Apostoł Pomorza przybył na dwór ks. Warcisława i poparty przez jego żonę, tajną chrześcijankę, założył na miejscu pogańskiej świątyni drewniany kościółek, pokryty gałęziami, pod wezwaniem św. Jana Chrzciciela na pamiątkę dnia swego przybycia w te strony. Skromną tę świątynię zastąpił później ks. Kazimierz I wspaniałym tumem w kształcie krzyża, nazwanym również imieniem św. Jana, oraz Najśw. Marii Panny. Było to prawdopodobnie dzieło duńskich mnichów, Cystersów z miasta Esrom w Danii, którzy później budowali klasztor w Kołbaczu. Pierwotnie miał kościół postać romańskiej bazyliki. Na całość jego składały się wieki. Dolna część północnego ramienia krzyża

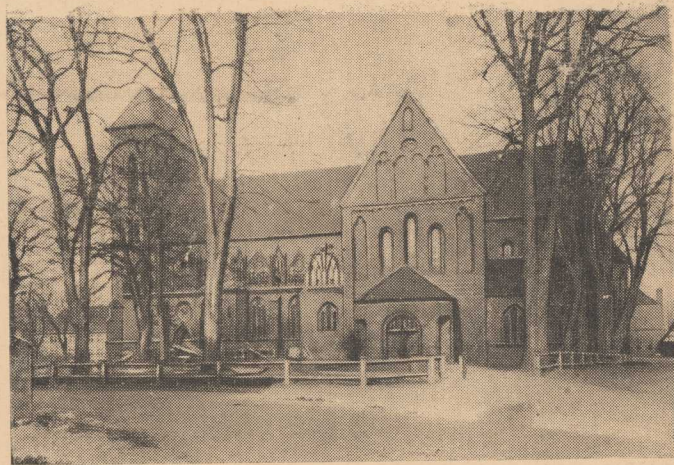
ma formy czysto romańskie. Zbudowana z surowo ciosanego granitu, różni się materiałem od ceglanych części gotyckich. Granit wyprzedził w krajach nadbałtyckich cegłę — zatem najstarsze zabytki pomorskie zbudowane są z kamienia.

W XIII wieku zbudowano półkolisty chór i nawę poprzeczną, które już mają cechy stylu przejściowego. W r. 1308 napadli na Pomorze Brandenburczycy i uszkodzili katedrę kamieńską, burząc zwłaszcza sklepienia. Odbudowa kościoła dokonała się w gotyku, chociaż filary stawiano jeszcze na sposób romański. Ozdobiono tum pięknym krążaniem gotyckim i szczytami, na których stoją we wnękach kamienne figury. W tych kształtach zachowała się katedra po dziś dzień. Nie pogryzły jej wieki, nie zgruchotały bitwy i pożary, nawet bombardowania ostatniej wojny wytrzymały jej stosunkowo niewielkie szkody, które już naprawiono.

Jeżeli mówiąc o tumie kamieńskim, dodawano zwykle przymiotnik „pięk-

brzegiem Słupii. Obwód murów miał kształt nieuregulowanego trójkąta. Gród to bardzo stary, bo pierwsza historyczna o nim wzmianka pochodzi z r. 1013. W w. XIII ks. Mestwin buduje tu gród warowny. Słowiańskie miasteczko długo operowało się niemieckiej zaborczości. Kiedy synowie Warcisława IV zastawili zamek i miasto zakonowi krzyżackiemu, dzielni mieszczanie sami złożyli sumę zastawną, ażeby wykupić miasto spod niepożądanego władzy. Trzykrotnie przeformyrowano, po trzykroć wyzwolił się Słupsk z rąk niemieckich złożonym okupem.

Kościół słupski jest cennym zabytkiem gotyckim, jednak wiadomości o jego początku są skąpe. Parafia istniała już od dawna, bo w dokumencie biskupa kujawskiego, Michała, z r. 1243 zamianowany został niejaki Rudolf jako „plebanus de Stolp“. Kościół pochodzić może z XIV lub XV wieku. Jest to wielka bazylika z obszernym chórem zamkniętym pięcioma bokami dziesięcioboku, ze sklepieniami krzyżowymi i



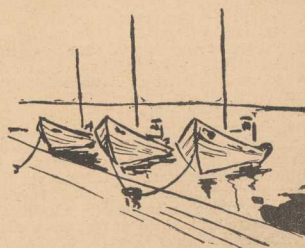
Kamień — Tum

ny“, to kościół w Stargardzie nazywano „wysokim“. Słynął on bowiem jako najwyższy kościół na Pomorzu. Jeden z najdawniejszych grodów, pamięta Stargard, równie jak Kamień i Szczecin, czasy „wendyjskie“ — a więc stowiańskie. Posiada on jeszcze zachowane średniowieczne fortyfikacje: mury miejskie, bramy, jak Wodna, Pyrzycka, Wałowa, oraz wieże Lodową i Białej Główek. Trzecia baszta wylania się spośród spalonych domów nad rzeką Iną. Moment to nader ciekawy, że wojna nie tylko nie zniszczyła tych zabytków, ale przeciwnie, wydobyla je na światło dzienne. Do murów opasujących miasto przylegało wiele domów, które je zasłaniały. Bomby rozbiły te nietrwale budynki, ale nie dały rady średniowiecznym obwarowaniom i odsłoniły je w całości. Podobnie było i w Szczecinie z tzw. Bramą Kobiet (nazwa jej jest jeszcze kwestią sporną: niektórzy tłumaczą nazwę niemiecką „Frauentor“ jako bramę N. Panny Marii). Była ona z wszystkich stron obudowana domami i zupełnie niewidoczna. Okrągły, do pół zwalony jej kształt wyłonił się dopiero wówczas, gdy nowoczesne budynki rozspłyły się w perzynę.

Spójrzmy teraz na obraz dawnego Słupska, obronnego również miasta nad

gwiazdzistymi, z trójdzielnymi oknami ostrołukowymi. Zniszczony częściowo w czasie ostatniej wojny, został już całkowicie wyremontowany. Mimo tak strasznych spustoszeń, jakie dokonały bomby na Pomorzu, zwłaszcza w miastach nadmorskich i nadrzecznych, znaleźć tu jeszcze można dość zabytków, które przypominają przeszłość i niejednokrotnie sięgają w czasy słowiańskie tej ziemi.

**GREKOWICZ — HAUSNEROWA**



**SZCZECIN 7**

Nr. 25/26 (99/100) 25—30 VI. 48.



Stargard — Kościół N. P. Marii











# PRZYGODY WOJENNE STATKÓW »KRAKÓW« I »WILNO«

W ostatnich tygodniach zaobserwować się daje coraz większy udział statków polskich w ruchu portowym Szczecina. Minęły już czasy, kiedy to — jeszcze przed rokiem — wśród wielu statków przebywających w porcie, nie można było dostrzec ani jednego pod banderą polską, która winna przecież zajmować należne jej miejsce w ojczystym porcie.

Ostatnio przebywały tu statki „Kraaków” i „Wilno”. Przywoziły one ładunki tomasyny. Są to statki, które jedne z pierwszych weszły w skład polskiej marynarki handlowej. Przybyły one do Polski, stanowiąc zaczątek taboru „Żegluga Polskiej”, która w następnych latach rozwijała się w wielkie przedsiębiorstwo armatorskie. Do wojny, na równi z bliźniaczymi frachtowcami (Poznań, Toruń, Katowice) zajmowały się transportem towarów masowych, głównie na wodach bałtyckich.

Okres wojny był dla obu statków bardzo pracowity. Służba podczas wojny w marynarce handlowej w ogóle, a w polskiej w szczególności, wobec czających na każdym kroku niebezpieczeństw, nie wiele się różniła od marynarki wojennej. Cała nasza flota handlowa znajdowała się w dyspozycji admiralicji angielskiej lub ministerstwa transportów wojennych.

Do pracy tej wprężeni byli także statki „Kraaków” i „Wilno”. Z wojny wyszły obronną ręką i dziś znowu służą swojej Ojczyźnie.

Przedstawimy tu w skrócie przygody wojenne tych statków, spisane na podstawie opowiadań członków załogi.

## S. S. „KRAKÓW”

Wojna zastała go w Antwerpii, gdzie ładował towary do Gdyni. 3-go września zamiast do Gdyni skierowany został do Anglii i od tego czasu pozostał w służbie alianckiej. Pierwszy okres wojny t. j. do czasu inwazji niemieckiej na Francję, zajęty był służbą transportową pomiędzy Anglią a portami południowo - zachodniej Francji. Do Francji woził węgiel, a z Francji do Anglii przewoził pszenicę i drzewo. W tej służbie wykonał 15 podróży.

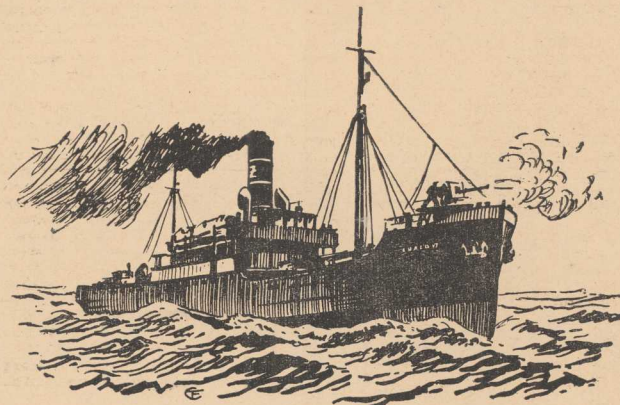
Po zajęciu Francji statek wysłano w podróż do Kanady i Nowej Funlandii, skąd zabrał ładunek zbiorowy do Anglii.

Żegluga dookoła Anglii nie była zbyt ciekawa, ale może najbardziej niebezpieczna. Zabierając węgiel z portów Morza Północnego, statki ciągle były narażone na ataki nieprzyjaciela z wody i powietrza. Podróże odbywały się nocami. Każdorazowo trzeba było przekraczać t. zw. „strefę śmierci”, szalenie blokowaną przez niemieckie łodzie podwodne. Równocześnie każdej chwili narażone były nasze statki na ataki bombowców. Podróże były szczególnie niebezpieczne z uwagi na bliskość baz nieprzyjacielskich łodzi podwodnych i lotnisk.

Statki chodziły pojedynczo lub w konwojach. Przy krótkich podróżach praktyczniejszy był pierwszy rodzaj podróży, mniej narażony na ataki nieprzyjacielskie. Statek nocami z pogaszonymi światłami starał się niepostrzeżenie przelaznąć przez niebezpieczne tereny. Każda z podróży była swego rodzaju przygodą. „Kraaków” wychodził obronną ręką z wielu opresji. Szczęście mu sprzyjało. Nikt z załogi nie zginął. Tak upłynął czas do lata 1944 roku.

Rozpoczęła się inwazja aliancka na Francję. Zgromadzano w portach angielskich prawie cały rozporządzalny tonaż transportowy. Zmobilizowano do tej służby również i polskie statki, a w tym i „Kraaków”. Pod gradem pocisków artylerii nieprzyjacielskiej z ładu i bomb z powietrza, statek transportował i wyładowywał w wybrzeży Normandii amunicję i inne materiały wojenne.

W chaosie bitwy, wśród setek innych statków, w półmroku sztucznych zasłon



„Kraaków” w akcji

dymnych załoga nie miała czasu myśleć o niebezpieczeństwie, o czującej w każdej minucie śmierci. Cała uwaga skierowana była na jedno: byle przedźwiżyć do miejsca wyładunku, opróżnić statek i cofnąć się jaknajdalej na tyły. Właściwie nie wiele widziano i wiedziano co się dzieje dookoła. Stuczne osłony i chmury dymu od setek tysięcy wystrzałów artyleryjskich, tysięcy wybuchów bomb, zastaniały wszelką widoczność. Tylko oguszające eksplozje wylatujących w powietrze statków, nieprzerwane grzmoty artylerii, wybuchy rwących się pocisków świadczyły o rozgrywającej się największej w dziejach świata walce inwazyjnej.

I tym razem „Kraaków” szczęśliwie wyszedł z tego piekła, wyszedł aby pierwszy zaprezentować polską banderę morską w odzyskanej Gdyni. Bowiem był on pierwszym statkiem, polskim, jaki po wojnie powrócił z Zagranicy do Polski. Było to w lecie 1945 r. Z okazji tej pisaliśmy wówczas:

„...wpłynięcie „Krakowa” do portu było okazją do wielkiej manifestacji społeczeństwa gdyńskiego na cześć polskiej bandery i polskich marynarzy. Na powitanie statku przybyło wiele osób z głębi kraju. Przybył też minister resortu mor-

skiego. Statek wzbudza powszechne zainteresowanie. Kapitanat portu w Gdyni jeszcze nie był tak zasypany pytaniami, jak w ostatnich dwóch dniach spodziewanego nadejścia „Krakowa”.

Widać z tego jak społeczeństwo polskie ląknęło widoku polskiej bandery handlowej i jak serdecznie pragnie powitać pierwszy polski statek u nabrzeży wyzwolonego portu. W imieniu społeczeństwa witamy polską banderę handlową, witamy pierwszy powracający statek i pierwszych marynarzy, którzy przyprowadzili statek, wierząc, że w ślad za „Kraowem” zaczną przybywać dalsze a wraz z nimi powrócą i wszyscy marynarze znajdujący się dotychczas na obczyźnie”.

## S. S. „WILNO”

Wojna zastała go w Szwecji, skąd w pierwszych dniach września udało mu się przedostać do Anglii. Po krótkim postoju w porcie, wysłano „Wilno” pod balastem do Kanady, skąd przywiózł ładunek celulozy. Na tej trasie wykonał 3 podróże, po czym jak wiele innych polskich statków skierowany został na Morze Śródziemne. Był tam zajęty przez cały rok, transportując ru-

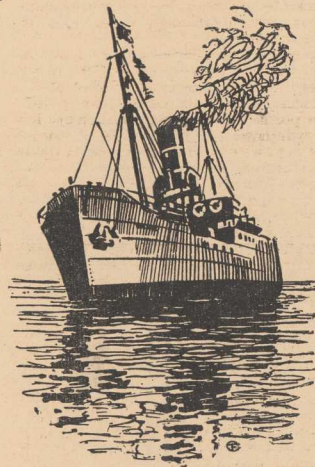
dę, korę korkową i inne artykuły z portów północno afrykańskich do Francji i Anglii.

Jeden szczegół z tego okresu utkwił w pamięci załogi: „Wilno” omal nie dostało się w ręce wroga. Po zajęciu Francji przez Niemców nawet w portach afrykańskich zachodziło niebezpieczeństwo dla statków aljanckich. „Wilno” znalazłszy się w porcie Sfax omal nie zostało porwane. Władze francuskie nie chciały wypuścić statku z portu. Wyraźne było, że mają złe zamiary.

Kapitan statku zorientowawszy się w sytuacji postanowił uciec z portu. Zmyliwszy czujność władz, uzasadniając potrzebę przeholowania statku do innej części portu, niepostrzeżenie wyszedł do awanportu, przerwał się przez strzeżone wejście do portu i uciekł do Gibraltaru. Po szczęśliwym tam przybyciu został skierowany do Anglii i podobnie jak „Kraaków” został przeznaczony do transportów pomiędzy portami angielskimi, głównie pomiędzy Bleith a Londynem. Musiał każdorazowo przekraczać „drogę śmierci”, gdzie co najmniej 60% statków szło na dno.

Bliskość terenów operacyjnych narażała na ciągłe ataki idącą w konwoju armadę. W pierwszym okresie wojny straty w konwojach były ogromne. Dopiero później kiedy zainstalowano aparaty podstuchowe i radarowe oraz zapatrzone statki w broń przeciwlotniczą, pływac było łatwiej. Aktywność nieprzyjacielskich łodzi podwodnych osłabła.

„Wilno” brał także udział w inwazji na Francję. Obok „Kraowa”, „Katowice”, „Poznania”, „Modlina”, „Kordeciego”, „Kmicica”, i „Chorzowa” zajmował się transportem dniem i nocą pomiędzy Anglią a Bretanią. Szczęście dopisywało polskim statkom. Za wyjątkiem „Modlina” tonaż polski wyszedł bez poważniejszego uszczerbku z inwazji.

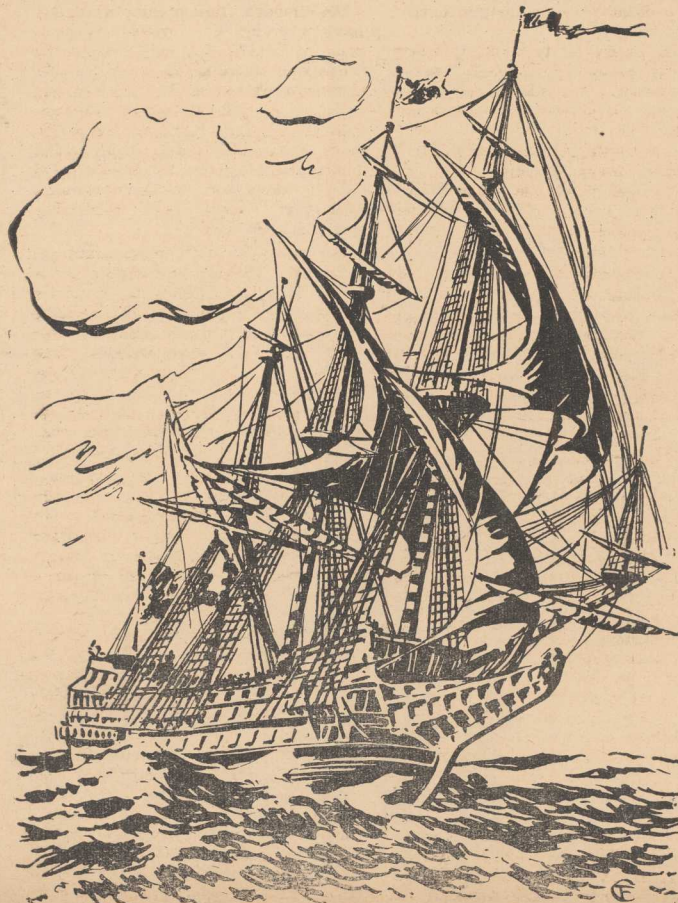


„Wilno” na mieliznie

W tej pracy przeszła jesień i zima 1944 r. W kwietniu podczas jazdy z urzędzeniami szpitalnymi do Francji „Wilno” niespodziewanie wpadł na mieliznę pod Hull. Mielizna ta okazała się nową i nie była oznaczona na mapie. To też gdy drogą radiową dano znać o wypadku angielska służba hydrograficzna nie dała wiary i posadziła kapitana o żart. Okazało się to jednak prawdą. Prądy utworzyły nową mieliznę. Służba hydrograficzna ustaliła jej pozycję i uwidoczniała na mapach. Równocześnie na wszystkie statki udające się do Hull rozestano ostrzeżenia.

Po ściągnięciu statku z mielizny udał się on do portu przeznaczenia. Uszkodzenia dna statku okazały się niegroźne. O własnych siłach kontynuował podróż. Po wyładowaniu towaru skierowano statek do doku w Kanale Brytolskim. Przeszedł remont. Później załadował pełny ładunek towarów UNRRA i przybył do Gdyni. Odtąd stale odwiedzał Gdynię i Gdańsk a teraz przedniósł się do Szczecina.

Oba statki „Kraaków” i „Wilno” a także statek „Katowice”, który również był już w Szczecinie, powinny specjalnie interesować mieszkańców naszego miasta. Będą one pierwszymi frachtowcami, na których rufie będzie wypisany port SZCZECIN. Nasz port będzie ich portem macierzystym.













# PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT CZERPALNYCH i PODWODNYCH

Przedsiębiorstwo Państwowe — podległe Ministerstwu Żeglugi

CENTRALA: GDAŃSK, ul. Wiślana 11, telefon 411-27

ODDZIAŁ: SZCZECIN, ul. Przemysłowa 18|22, Stocznia BROWÓW

Adres telegraficzny: „PERGE” KONTO BANKOWE BGK, Oddział Gdańsk Nr 1353

**WYKONUJE: Roboty czerpalne i refulacyjne** za pomocą własnego taboru pływającego jak:

Pogłębiarki kubłowe, pogłębiarki ssąco-refulujące i refulatory, pogłębiarki nasiębiernie z własnym napędem, pogłębiarki chwytakowe, holowniki morskie, portowe i rzeczne, szalandry denno-klapowe oraz liczny tabor pomocniczy

**Roboty ziemne** za pomocą własnego sprzętu zmotoryzowanego

**Roboty podwodne i wrakowe** za pomocą własnego taboru i sprzętu w zakresie:

Badania za pomocą nurków, cięcie podwodne metali, oczyszczanie z wraków, prace podwodne przy zastosowaniu narzędzi pneumatycznych, lamp podwodnych, płuczek i t.p. Dźwigi pływające o nośności 5, 8, 10 i 60 ton

**Pomiary morskie** — sondaże na morzu, w portach i na rzekach

**Badania geologiczne** na lądzie i wodzie

**WŁASNA POCHYLNIA i WARSZTATY w SZCZECINIE**

**ROMUALD PASŁAWSKI i S-ka**

**Składnica ZŁOMU**

SZCZECIN, Al. Piastów 63 m 7

**„SPÓLNOTA”**

SPÓŁDZIELNIA PRACY  
i UŻYTKOWNIKÓW

Z odp. udz. w Warszawie — Oddział w Szczecinie

uruchamia największy na Pomorzu Zachodnim

**Spółdzielczy Dom Towarowy**

w Szczecinie przy Placu Zgody

Towary włókiennicze

galanteria

bielizna

obuwie

konfekcja

PUNKTY SRZEDAŻY: w Szczecinie — ul. Bol. Krzywoustego 62a  
w Szczecinku — ul. Marsz. Stalina 25

**HURT TOWARÓW TEKSTYLNICH**

**FR. SZCZUKOWSKI**

Szczecin, Al. Piastów Nr 2

Telefon 30-13

POLECA: galanterję wszelkiego rodzaju

Bieliznę — damską, męską — materiały wełniane  
damskie — męskie

Nowość: dla szpitali hoteli i pensjonatów!

Materace z pierza oraz gotowe poduszki

**MIĘDZYNARODOWI EKSPEDYTORZY**

**C. HARTWIG S. A.**

Oddział w Szczecinie

DYREKCJA I EKSPEDYCJA MORSKA — J. Malczewskiego 8, tel. 33-74, 27-98, 31-91

EKSPEDYCJA LĄDOWA — 5-go Lipca 12, telefon . . . . . 34-44

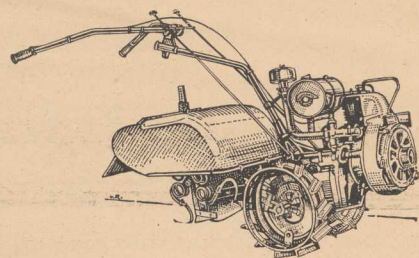
MAGAZYN — Krzysztofa Kolumba 4, telefon . . . . . 30-94

Załatwia wszelkie transporty morskie i lądowe

# S. P. B. ROBOTY MORSKIE

Szczecin, ul. Mariana Buczka 31 m. 6 tel. 26-66

Wykonuje wszelkie roboty  
związane z budową portów



Szafarczyk August

SZCZECIN,

ALEJA PIASTÓW 53-3

ZAKŁAD MASZYN i NARZĘDZI:

ogrodniczych, rolniczych, torfowych  
i leśnych

»**PIONIER**«

SPOŁDZIELNIA PRACY -  
ROBÓT INŻYNIERSKICH

Z O. U.

SZCZECIN, KOPERNIKA 2

WYKONUJE:

wszelkie roboty w zakresie  
remontowo - budowlanym

PAŃSTWOWE  
PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE

**ZJEDNOCZENIE WYBRZEŻA**  
**ODDZIAŁ 7**

**INŻYNIERYJNO - BUDOWLANY**

**SZCZECIN**

AL. JEDNOŚCI NARODOWEJ 42      TEL. 22-59

---

**Państwowe  
Przedsiębiorstwo Robót  
Inżynieryjno - Morskich**  
Gdańsk - Ostrow

---

Wykonuje:

Budowę falochronów  
Budowę nadbrzeży portowych  
Głębokie fundamentowanie

---

» **SUROWIEC** «

Inż. CZ. KUROWSKI i Ska

**Składnica  
Z Ł O M U**

**w Świnoujściu**  
ul. PADEREWSKIEGO 17

# CENTRALA RYBNA

SP. Z OGR. ODP.

WARSZAWA — ODDZIAŁ MORSKI w SZCZECINIE

**BIURO:** ul. Matejki Nr. 29, tel. 27-32, 24-26

Solarnia i magazyny — Nadbrzeże „Oko”

Przetwornia — Wędzarnia — Magazyny — ul. Niemcewicza 9, tel. 29-69

Garaze — Hutnicza 2|5, tel. 36-48

**HANDEL KRAJOWY i ZAGRANICZNY**

**POLECA:** ryby morskie i słodkowodne, świeże, wędzone, solone i mrożone — przetwory własne — konserwy rybne.

Sprzedaż przez własne sklepy detaliczne — w Szczecinie, Stargardzie i Międzyzdrojach

W dniach „SWIĘTA MORZA” organizuje się tanią sprzedaż uliczną ryb wędzonych i konserw wprost z „samochodów — chłodni”

**HURT**

**DETAL**

## PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE

bud. Br. MIAŁKAS

SZCZECIN, ul. 5-go Lipca Nr. 36|37

Tel. 22-11

Wykonuje

wszelkie roboty w zakresie  
budownictwa lądowego

JAKUB PETERS i Ska

ŁÓDŹ

ul. Roosevelta 1|3 — Telefon 121-89

BARWNIKI

i

CHEMIKALIA

Przedstawicielstwa szwajcarkich firm:

I. R. Geigy S. A.  
i Durand & Huguenin S. A.

w BAZYLEI

## Przetarg nieograniczony

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Szczecinie, ogłasza przetarg nieograniczony na:

1. odbudowę mostu w km 8.623 szlaku Szczecinek — Miastko,
2. podniesienie uszkodzonej kratownicy mostu w km 14,54 szlaku Sławno — Ustka,
3. usunięcie zniszczonego mostu w km 1.270 pod Darłowem.

Z bliższymi warunkami zapoznać się można w Wydziale Drogowym D. O. K. P. w Szczecinie przy Al. 3-go Maja 18/20, pokój nr 328, III piętro w godzinach urzędowych, gdzie też można otrzymać ślepe kosztorysy.

Oferty winny być składane w gmachu D. O. K. P. w Szczecinie przy Al. 3-go Maja 18/20 do skrzynki ofert do dnia 5. VII. 1948 r., do godz. 10-tej w podwójnych nieprzejrzystych i zalakowanych kopertach, z napisem „Oferta do przetargu w dniu 5. VII. 1948 r., na . . . . . w km . . . . .”

Do oferty winien być dołączony kwit Kasy Dyrekcyjnej na wpłacone wadium przetargowe w wysokości 1,5% oferowanej sumy (honorowane będą tylko kwity Kasy Dyrekcyjnej, wzgl. dowód zwolnienia od obowiązku składania wadium).

Cesje na zabezpieczenie wadium, należy również przed przetargiem uzgodnić z Wydziałem Drogowym i Biurem Finansowym i złożyć je w Kasie Dyrekcyjnej.

Firmy, które nie wykonywały robót dla Dyrekcji, przedłożą dokumenty uprawniające do wykonywania robót, oraz referencje instytucji pracodawczych.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta bez względu na cenę, prawo podziału robót między kilka firm, jak również prawo uznania, że przetarg nie dał pozytywnego wyniku.

## DZIAŁ HANDLOWY

SPÓŁDZIELNI WYDAWNICZEJ  
„POLSKIE PISMO i KSIĄŻKA”  
SZCZECIN, AL. WOJSKA POLSKIEGO 41

ZAOPATRUJE INSTYTUCJE, URZĘDY  
i BIURA

W MATERIAŁY PIŚMIENNE

TELEFON 25-06

FABRYKI I ZAKŁADY CHEMICZNO-PRZEMYSŁOWE

### PRUSZKÓW

ul. Ks. Streicha 9/13 tel. 21-27

MATERIAŁY IZOLACYJNE PRZECIWWILGOCIOWE  
MATERIAŁY DROGOWE BITUMICZNE

SPECJALNOŚĆ:

OCHRONA BUDYNKÓW PRZED WPŁYWAMI CHEMICZNYMI I ATMOSFERYCZNYMI

Reprezentacyjny lokal spółdzielczy Szczecina

## „EUROPA”

PLAC STALINA

bar kawowy — gospoda rybna — restauracja

Codziennie koncert

Codziennie koncert

## RESTAURACJA WARSZAWSKA

ul. Pocztowa 8, róg Jagiellońskiej

DOBOROWA KUCHNIA WARSZAWSKA  
BUFET ZIMNY DOBRZE ZAOPATRZONY

— OD 1 LIPCA 1948 ROKU CODZIENNIE DANCING —

## TOWARZYSTWO DLA POŁOWÓW MORSKICH i HANDLU ZAGRANICZNEGO

### »ARKA«

Sp. z. o. o.

CENTRALA: Gdynia, ul. Świętojańska 23

ODDZIAŁ: Szczecin, ul. Mosiężna 33

Konto: P. B. Rolny Nr. 290

Tel. 29-76

Tel. 29-76

WŁASNE POŁOWY  
S O L A R N I E  
W Ę D Z A R N I E

Towar do nabycia na miejscu

## SPÓŁDZIELNIA PRACY

# »PIAST«

w Szczecinie, ul. Nocznickiego 38, tel. 35-06

STALE UŚWIADAMIA SPOŁECZEŃSTWO  
PRZEZ PRASĘ I SWOICH INSTRUKTORÓW  
O ZNACZENIU ODPADKÓW DLA GOSPODARKI  
NARODOWEJ.

MOŻE SIĘ POSZCZYCIĆ TYM, ŻE W ROKU  
1948 WYSŁAŁA PRZEMYSŁOWI  
PAŃSTWOWEMU:

żłomu żelaznego . . .	6.451.540 — kg
żłomu metalowego . . .	961.220 — kg
szmat . . . . .	149.210 — kg
makulatury . . . . .	197.690 — kg
innych . . . . .	173.087 — kg

które to odpadki skupuje nadal,  
płacąc najwyższe ceny

Z czystego dochodu ofiarowała Spółdzielnia  
w 1948 r. zł. 2.210.213. — na cele społeczne

# Szczecinianie w walce z Brandenburczykami

Po śmierci ostatniego władcy z rodziny dynastii pomorskiej, Bogusława XIV w roku 1637 rozpoczął się dla Pomorza Zachodniego okres panowania obcych. Od roku 1640 trwał nierozstrzygnięty spór o Pomorze pomiędzy elektorem brandenburskim, Fryderykiem Wilhelmem a Szwecją, której udało się kraj opanować w pierwszym okresie wojny 30-letniej. Dopiero na podstawie Pokoju Westfalskiego (zawartego w dniu 14 października 1648 r. w Osnabrück) sprawa Pomorza została załatwiona, niestety w sposób bardzo niekorzystny. Pomorze Przednie, wraz ze Szczecinem, przypadło Szwecji, a wschodnią część Pomorza Zachodniego zagarnęła Brandenburgia.

Rządy szwedzkich gubernatorów w Szczecinie były łagodne. Pamiętali oni o usługach, jakie im szczecinianie oddali podczas wojny 30-letniej. Pomiedzy załoga szwedzka i mieszkańcami Szczecina już w drugiej połowie tejże wojny zawiązały się dobre stosunki. Śmierć namiestnika Bielke'go w roku 1638 wywołała szczyry żal w sercach Szczeciniaków, bowiem odznaczał się on łagodnością, co szczególnie jasno okazało się podczas akcji rozmieszczenia i zakwaterowania wojsk. W roku 1643 Szwedzi oddali sądownictwo miejskie całkowicie w ręce mieszczan, w ten sposób pragnąc wyrazić swoją wdzięczność za wieraną pomoc okazywaną im podczas minionej wojny.

Stosunki między gubernatorami szwedzkimi i mieszczanami układały się dobrze, tak że po kilku latach doszło do wielkiej między nimi zażyłości i szczecinianie nie skarżyli się na szwedzkie rządy.

W roku 1655 król szwedzki Karol X Gustaw rozpoczął wojnę z Polską. Początkowe sukcesy Szwedów w Polsce nakłoniły elektora brandenburskiego do sprzymierzenia się z nimi. Klęskę Szwedów w Polsce, która nastąpiła w rok później, postanowił Fryderyk Wilhelm wykorzystać w celu zdobycia szwedzkiej części Pomorza. Mimo początkowych sukcesów zamiaru swego nie potrafił zrealizować, bowiem na podstawie pokoju w Oliwie w 1660 roku musiał wszystkie poprzednie zdobycze Szwedom oddać.

W okresie walk elektora Fryderyka o Pomorze zdarzył się wypadek, który bardzo dobrze charakteryzuje wybitnie antypruską postawę ówczesnego społeczeństwa Szczecina.

W sierpniu 1659 roku na Pomorze wpadły wojska cesarskie pod wodzą hetmana de Souches w sile 14.000 ludzi. Po pewnych sukcesach część tych wojsk wraz z przybyłymi właśnie oddziałami brandenburskimi pod wodzą hrabiego Dohna w sile 6.000 ludzi obłężył Szczecin.

General Wirtz, dowódca szwedzkiego garnizonu, liczącego 2.000 ludzi odmówił wezwaniu do poddania miasta. Mieszczanie natychmiast przybyli z czynną pomocą żołnierzom szwedzkim. Zorganizowali 11 kompanii, które walczyły na murach miejskich i Łasztowni obok Szwedów. Mimo tego, że mieszczanie nie byli wyszkoleni w rzemiośle wojennym oddali garnizonowi szwedzkiemu wielkie przysługi. Na ponowne wezwanie dowódcy wojsk nieprzyjacielskich do poddania odpowiedzieli, że „*będą walczyć do ostatniej kropli krwi, a jego panu mogą jako usługi ofiarować jedynie straty armatnie i ostrza swoich mieczów*” (wg Mitkowskiego „Pomorze Zachodnie w stosunku do Polski”).

Niepogoda, częste deszcze i zimno silnie dokuczały oblegającym. Na domiar złego w obwozie zaczęły szerzyć się choroby. Wszystko to zmusiło hrabiego de Souches do zaniechania dalszego obłężenia i odstąpienia spod murów miasta.

Dzięki odwadze mieszczan szczecińskich, dzielności załogi szwedzkiej, która wykazała wielkie męstwo oraz pomocy ze strony natury, Szczecin nie u-

legł. To też w uznaniu dzielnej postawy miasta wobec wroga, wdowa po zmarłym Karolu X w rok po obłężeniu nadała miastu nowy herb, przedstawiający obok starego szczecińskiego gryfa, dwa lwy trzymające nad nim królewską koronę. Całość objęta została laurowym wieńcem.

Nowy dowód swego antypruskiego nastawienia okazali szczecinianie w roku 1676, kiedy wojska elektora brandenburskiego znowu obłężyły miasto. Nienawidzili oni władców brandenburskich podobnie jak gdańszczanie. To też kiedy nieprzyjacieli obłężyli miasto chętnie pomagali szwedzkiej załodze pod dowództwem generała Wulffen'a. Po dwumiesięcznym obłężeniu wojska nieprzyjacielskie musiały odstąpić od murów miasta. Nieprzyjacieli używał także kul zapalających, które jednak nie wyrządziły żadnej szkody, bowiem wystrzelone ze stosunkowo dużej odległości trafiały w wały obronne. W czasie licznych wypadków urządzanych z obłożonego miasta nieprzyjacieli stracił około 2.000 ludzi.

Dnia 21 czerwca następnego roku rozpoczęło się ponowne obłężenie Szczecina. Brandenburczyków wspomagały oddziały lineburskie. W późniejszej fazie walk przybyły im na pomoc wojska duńskie.

Fryderyk Wilhelm, wielki książę Brandenburgii, postanowił za wszelką cenę zdobyć Szczecin. Wyprawę przygotował bardzo sumiennie. 25 jego najlepszych pułków otoczyło miasto. Fryderyk skontentował pod Szczecinem poważną siłę ognia: 200 armat i 31 moździerzy gotowych było do walki. Niektóre z nich należały do najcięższej kategorii, ich pociski ważyły 6 do 7 centnarów.

Przed rozpoczęciem akcji książę wysłał do mieszczan poselstwo wzywające ich do poddania się i przyrzeczenia wierności cesarzowi Rzeszy. Szczecinianie doszli do zgodnego wniosku, że niezależności swej w ramach księstwa pomorskiego nie mogą już osiągnąć, gdyż ostatni książę pomorski Bogusław XIV umarł przed 40 laty, a Szczecin zagarnęli Szwedzi. Ponieważ cesarz nigdy o nich się nie troszczył, zatem jego poddani także nie chcą zostać. Kalwińskiego Fryderyka też niechętnie widzą. Wobec tego postanowili wytrwać w wierności dla króla szwedzkiego i utrzymać dla niego miasto i kraj. Po tej naradzie jako odpowiedź na wezwanie Fryderyka wystrzelili na jego obóz kilka pocisków armatnich.

Tymczasem wojska nieprzyjacielskie zacieśniały pierścień, którym otoczyły miasto. W połowie lipca w śmiałym wypadzie udało się jeszcze mieszczanom zebrać zboże z podmiejskich pól. Wkrótce potem jednak wróg zajął dogodne pozycje.

Wczesnym rankiem 14 sierpnia 1677 roku zagrzmiąły działa. Ponad 150 armat ostrzeliwało miasto przez cały dzień aż do późnej nocy. Wszystkie statki, które stały w porcie zostały podziurawione i zatopione. Także w ciągu następnych dni baterie nieprzyjacielskie nie próżnowały. Największe szkody wyrządzały kule zapalające. Pożar strawił kościół Najśw. Marii Panny i pobliskie gimnazjum oraz kilka domów w okolicy. Ogień przenosił się na kościół św. Piotra i Pawła. Jego nadwątłona wieża zwała się do wnętrza, niszcząc kościół doszczętnie. Też samej nocy zapadła się również wieża kościoła św. Jakuba. Przebiła ona sklepienie świątyni, zniszczyła jej wnętrze i wielką bibliotekę. Obok kilka domów, które podzieliły los kościoła, spłonęła także pobliska „schola senatoria”. W coraz to nowych częściach miasta wybuchał pożar rozszerzający się w zastraszający sposób. Nikt już nie myślał o ratowaniu ginących domów i dobytku. Mieszczanie chronili się po piwnicach, ale im gwałtowniejsze było bombardowanie artylerii Brandenburczyków, tym bardziej zbierał w nich gniew przeciw Fryderykowi i tym bardziej życzyli z całego serca zwycięstwa Szwedom. Zaczęli się w swoim uporze i za żadną cenę nie chcieli wydać miasta oblegającym wojskom. Liczyli na to, że w krótkim czasie nadejdzie

Niestety nadzieje zawodziły. Z dnia na dzień wzmagala się gwałtowność ataków nieprzyjaciela. Książę Fryderyk kilkakrotnie wzywał miasto do poddania się, ale zawsze otrzymywał odpowiedź odmowną. Na skutek stałego ostrzeliwania artyleryjskiego załoga miasta została zdziesiątkowana. Po czterech miesiącach obłężenia, z załogi szwedzkiej, liczącej początkowo 3.000 ludzi, tylko 300 żołnierzy było zdolnych do walki. Także mieszczanie ponieśli dotkliwe straty, wynoszące prawie 2.500 zabitych mężczyzn, kobiet i dzieci. Nadmiar złego zapasy prochu strzelniczego gwałtownie zaczęły się kurczyć. Z 6.000 centnarów zmagazynowanego prochu pozostało jeszcze 5. Nacierające oddziały brandenburskie powoli zbliżały się pod same miasto. Kilka ważnych wałów i szanców na przedpolu zajął wróg. W parę dni później oblegający dotarli do głównego wału obronnego i gotowali się do ostatecznego szturmu.

Wobec takiej sytuacji pozostała tylko kapitulacja. Po naradzie z mieszczanami generał Wulffen rozpoczął pertraktacje z Fryderykiem, w wyniku których w dniu 25 grudnia nastąpiło zawieszenie broni. Resztki wojska szwedzkiego — zaledwie 9 konnych i 270 pieszych — opuściło miasto z rozwiniętymi chorągiewkami, przy dźwiękach orkiestry, w pełnym uzbrojeniu i ekwipunku.

Wkrótce po odejściu załogi szwedzkiej książę Fryderyk Wilhelm odbył uroczysty wjazd do miasta, które postanowił uczynić swoją rezydencją. Zamiaru tego nie udało mu się zrealizować, albowiem już w dwa lata później musiał znów oddać Szczecin wraz z częścią Pomorza w ręce Szwedów na podstawie pokoju zawartego w St. Germain en Laye. Podpisując ten traktat powiedział podobno: żałuję, że się nauczyłem pisać.

BOŻENA STĘCZNIWSKA

## NASI KLIENCI SĄ ZADOWOLENI!

ZLECENIA WYKONUJEMY

SZYBKO I DOBRZE

DRUKARNIA I INTROLIGATORNIA

Spółdzielni Wydawniczej

„POLSKIE PISMO I KSIĄŻKA”

SZCZECIN, Al. Wojska Polskiego 39

TELEFON 25-06

## Zawiadomienie o przetargu

Dyrekcja Gazowni Miejskiej w Szczecinie ogłasza przetarg na wykonanie następujących remontów i dostaw:

1. Remont chłodnika wodnego systemu Reutera do chłodzenia gazu (prace ślusarskie),
2. Remont chłodnika powietrznego do chłodzenia gazu (prace ślusarskie),
3. Remont zbiornika gazowego o pojemności 1600 m<sup>3</sup> gazu (prace budowlane i ślusarskie),
4. Wymiana torów kolejki węglowej,
5. Dostawa 2 kompresorów powietrznych, napędzanych motorami spalinowymi, przenośnych o wydajności ca 15 — 20 m<sup>3</sup>-h na ciśnienie ca 3 Atm.
6. Dostawa 8 wózków instalacyjnych na trzech kołach z przyczepką łańcuchową, o nośności ponad 300 kg (ryksze rowerowe).
7. Dostawa 6-ciu przyczep samochodowych o nośności ca 3 tony każda.
8. Dostawa 2 pomp do wody amoniakalnej o wydajności ca 30 m<sup>3</sup>-godz. jedna z napędem elektrycznym, jedna z napędem parowym.
9. Dostawa 2 pomp smołowych o wydajności ca 3 ton-godz., jedna z napędem elektrycznym, jedna z napędem parowym.
10. Wykonanie ogrodzenia terenu murem z cegiel z 3-ma bramami wjazdowymi.
11. Dostawa 15 rowerów.
12. Dostawa motoru spalinowego o mocy 5 — 10 KM wraz z kompresorem powietrznym do rozruchu motorów gazowych o mocy N 1 — 150 KM i N 2 — 75 KM.

Podkladki do kosztorysów oraz wszelkie informacje dotyczące wyżej wymienionych remontów i dostaw można otrzymać w Wydziale Technicznym Gazowni Miejskiej, przy ul. Tama Pomorzńska 26.

Wypełnione kosztorysy wzgl. oferty, dowód złożenia w kasie Z. M. w Szczecinie wadium w wysokości 2 proc. od sumy oferowanej, odpis koncesji wzgl. karty rzemieślniczej, uprawniającej do wykonywania wyżej wymienionych robót, wraz z wykazem ważniejszych prac wykonanych w latach 1946 i 1947 należy złożyć w zalakowanej kopercie, nie ujawniającej firmy z napisem: „Oferta na wykonanie remontu . . . . . w Gazowni Miejskiej poz. Nr . . . . . względnie „Oferta na dostawę . . . . . dla Gazowni Miejskiej poz. Nr . . . . .” do skrzynki ofertowej Zarządu Miejskiego w Szczecinie w terminie do dnia 30 czerwca 1948 r. Otwarcie ofert nastąpi dnia 1 lipca 1948 r.

Dyrekcja Gazowni zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta bez względu na wysokość oferowanej sumy, podziału prac między kilku oferentów oraz prawo częściowego lub całkowitego unieważnienia przetargu bez podania przyczyn i odszkodowania.

DYREKCJA GAZOWNI MIEJSKIEJ  
w Szczecinie

# MIGAWKI KULTURALNE

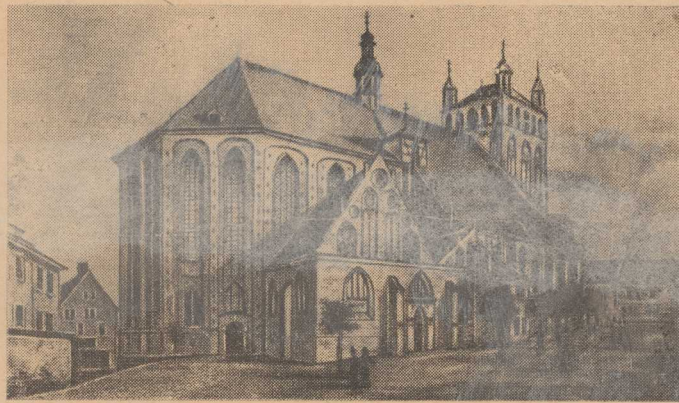
W moim notatniku z migawkowych zapisów wydarzeń kulturalnych ułożyła się wcale kolorowa mozaika. Czego tam nie ma! I wydarzenia z pogranicza polityki i kultury, śmieszności naszej nieporadności organizacyjnej, imprezy masowe i nazwiska „osadników kulturalnych”, adresy lokali klubowych i daty premier teatralnych... Zgroza widzę, że zaniedbałem się, a tu czytelników przybywa i ktoś tam przecież śledzi nasze wysiłki kulturalnego zagospodarowania szczyńskiego odcinka Wybrzeża.

➤ Zaczniemy od rzeczy nowych u nas. Najpierw plastycy i dziennikarze dokonali — nareszcie! — otwarcia swego lokalu klubowego. Odbyło się to trochę może za skromnie albo też wydaje mi się tylko, przywykliśmy bowiem do uroczystościowej „pompy”. Potem oczywiście radzono i — o dziwo! — urządzono rzecz całkiem rozsądną, o którą nieraz i ja wołałem, a mianowicie, że lokal klubowy ma skupiać i do pewnego stopnia koordynować poczynania artystycznych związków zawodowych. Co czwartek dziennikarze, plastycy, muzycy i literaci urządzają tu mają regularne imprezy. W poniedziałki natomiast odbywać się mają towarzyskie rozmowy o charakterze „pyskówek” czyli dyskusji. Mija trzeci tydzień a o pierwszym „czwartku” wiem tylko tyle, że go odłożono... A „Klub Trzynastu Muz” czeka...

➤ Odbył się natomiast zapowiadany wielki koncert muzyki słowiańskiej na Walach Chrobrego. I tutaj program trochę poplątał się na skutek choroby p. Ilwickiej, solistą był tylko Jerzy Garda, ale za to jakim! Robotnicza Filharmonia Poznańska wykonała „Bajkę” Moniuszki, 2-gą i 3-cią część „Symfonii Patetycznej” Czajkowskiego, wspomniały poemat symfoniczny „Weltawa” Smetany i najwyżej przez kilka tysięcy słuchaczy oklaskiwany „Taniec z bójnicami” Stanisława Witostkiego. On to i jego orkiestra byli bohaterami koncertu. Koncert na tle panoramy portu był największym wydarzeniem kultu-

ralnym ostatnich tygodni. Specjalnego uroku dodawał mu i łopot flag, którymi przystrojone było miejsce dla orkiestry przed Muzeum Morskim, i porykiwanie okrętowych syren i dźwięki przepięknej „Weltawy” nad Odrą... Wojewódzki Urząd Kultury i Sztuki mógłby być dumny z urządzenia tej imprezy, gdyby nie to, że była dopiero pierwszym jego publicznym występem.

➤ Braterstwo polsko-czeskie zostało w tych dniach raz jeszcze podkreślone. Po przedstawicielach czeskich sfer gospodarczych, politycznych, dziennikarskich do Szczecina przybyli dwaj artyści — poeta Frantisek Nachvátal i artysta-grafik Hlinovsky. Było trochę zabawnych przygód z ich powitaniem, ale wszystko dobrze się skończyło w



Szczecin — kościół św. Jakuba w 1860 r.

przemiliłym nastroju, jaki zapanował u „Trzynastu Muz”, gdzie podejmowano miłych gości.

➤ Miłym gościem Szczecina był ostatnio również Julje Benesic, Jugosłowianin, wybitny tłumacz literatury polskiej na język słowiański, doktor honoris causa na Uniwersytecie Jagiellońskim.

➤ Skoro już jesteśmy przy „kontaktach z Zagranicą” chciałbym wymienić tu ciekawą wystawę poświęconą *Wiosnie Ludów* we Francji, urządzonej przez ruchliwy Instytut Francuski w Szczecinie. Wystawa równocześnie imponuje i wywołuje uczucie zażenowania, że u nas tę wielką rocznicę uczczono o wiele skromniej.

➤ Niemal równocześnie z otwarciem wystawy, w Teatrze Polskim odbywała się inna impreza — koncert pieśni, muzyki, tańca i recytacji poświęcony obrońcom państwa Izrael. W imprezie tej tłumny udział wzięli artyści scen szczyńskich. Podziw budził repertuar koncertu, dowodzący, że tematyka państwa Izrael znalazła już wcale bogaty wyraz w pieśni i poezji.

Webera w Teatrze Polskim to... boję się chwalić, bo znowu „lekki repertuar”. Sama sztuka to splot niemal nieprawdopodobnych nieporozumień i zawiłań sytuacyjnych doprowadzonych do ostatnich granic wytrzymałości — widza na śmiech, a teatru na tempo i niebezpieczeństwo „szarzy”. Zastugą reżysera Lotara jest utrzymanie spektaklu na samej granicy komedii muzycznej i „ogródkowej” farsy. Wstawki słowne, zacytowane gryzące satyry, znakomite wykonanie aktorskie, kapitalne pomysły inscenizacyjne — czynią z „Pani prezesowej” jedno z najlepszych przedstawień Teatru Polskiego. Pochwały należą się całemu zespołowi wykonawców, z których jeszcze wyróżnili się: Rajkowska, Rasiński w wypracowanej do szczegółów roli Bienasisa, zmieniony nie do poznania Zbyszowski, wreszcie kapitalny z swą filozofią supremacji wóznego nad ministrem Wesółowski. Tańce ułożył Krzanowski, jak zawsze pomysłowe i pod jego kierownictwem bezbłędnie wykonane. Zaznaczam raz jeszcze, że wszyscy wykonawcy, których z braku miejsca wymienić nie mogę, mają prawo nazwiska swe wycytać między wierszami tej wzmianki „Pani prezesowej” brakło tylko odpowiedniej oprawy muzycznej, dekoracyjnej i kostiumowej, której niestety biedny ciągle teatr dać nie mógł, z przyczyn od niego niezależnych”.

➤ Teatr Polski wyjeżdża na gościnne występy do Poznania z Sartrem. Czy nie mogłyby tam pokazać także i „Pani prezesowej”?

➤ To wszystko było, a co będzie? W okresie Święta Morza do Szczecina z wieczorami autorskim przybędą na zaproszenie Klubu Literacko-Artystycznego Marian Piechal i Aleksander Rymkiewicz. Ten ostatni jako sekretarz Zarządu Głównego Z. Z. L. P. weźmie udział w posiedzeniu jury Szczecińskiej Społecznej Nagrody Artystycznej. Pomostowano trochę na tę inicjatywę Klubu, ale jeszcze jednym dowodem uznania jej potrzeby jest 50.000 zł. wyasygnowane na S. S. N. A. przez Z. Z. P. L. W. L.

## ZAGADNIENIA-TYGODNIA

Uporczywie, na każdym miejscu i przy każdej okazji mówi się i pisze, że literatura powinna być zwierciadłem życia, nadążać za życiem, a więc stać się według powszechnie przyjętego terminu — realistyczną. Realiizm, to tematyczne związanie się z rzeczywistością. Nie jestem powołany do wydawania osadów jak dalece nasza dzisiejsza twórczość odbiega od postulowanego wzoru. Wydaje mi się jednak, że każdy dla kogo nie obce i nie-objętne są losy naszego piśmiennictwa, ma prawo zwrócić uwagę na hamulec, które jego rozwój opóźniają. Wydawałoby się, że w naszej dzisiejszej rzeczywistości morze, pięć portów, to są niemiernie istotne realia. Wydawałoby się, że pięćset kilometrów wybrzeża, stok od gospodarki bazowanej na tartakach w Hajnówce, na urodzaju peluski i jęczmienia, do gospodarki przemysłowej z szerokim wyjściem na świat — to zobowiązujące nawet literaturę. Węć słuszne jest wołanie: „dajcie powieść morską”. Bo co się tu dużo rozchodzi — z marynistyką jest źle. Już nie tylko z marynistyką pojętą „sensu stricto” ale w ogóle z tematyką wybrzeża i tematyką portową. A przecież to istna kopalnia zagadnień, konfliktów i typów. Ponieważ każda sprawa, jak ten przysłówkowy medal, ma dwa oblicza, zajmujemy więc pod podszewkę.

Ważne to, aby pisać o morzu, o przeladunku, o rybakach, o pracy na stoczni czy nawet o pracy osadnika na wybrzeżu — trzeba to rzeczy znać, trzeba się w nie wprawić. Morze i wszystko co się z nim wiąże, to praca. Twórca i solidarna praca. A wszystkiego co solidne, nie wolno improwizować. Dla tego też i pracy literackiej na te tematy nie wolno improwizować. Bo wtedy zamiast książki wartościowej, czytelnik dostanie dyktanda partaninę, tonącą w powodzi frazesów okrągłych zdaneń, taniutkiego patosu, gliceryny oszpeconej „poświętą księżycą na drążce jali” i „labeledich skrzydła żagli sunających po modrej toni”. Tak morze wygląda, kiedy się na nie patrzy z sopockiego mola, będąc po dobrej kolacji w „Grandzie”. Tak niech piszą panistwo, „parające się piórem”, które widzą Pomo-

kłoch, falujących pod podmuchem wietrzyka”. Niestety, nie odnosi się to jedynie do pań piszących, bo tego samego stylu i tę samą dowolność w operowaniu faktami — zaczynają praktykować pisarze, członkowie Z. Z. L. P. To nie jest literatura, ale tandeta, nie warsztat pisarski, ale warsztat wierszówek płatnych według stawek tym większych, im głośniejsze nazwisko.

Morze, porty, rybakcy, wieś pomorska czeka na tegie pióra. Dziś, w trzecim roku gospodarowania — odwołano tu kawał roboty. Ta robota nie potrzebuje już ani reklamy, ani patosu, ani wielkich — małych jak lukrecja słówek. Potrzebne jest jedno: Prawda.

Abym pisać prawdę trzeba ją poznać, należy iść na statek, do stoczni, do przeladunku, z rybakami na połow, do osadnika, czy do spółdzielni rolniczej. I to nie na dzień, — dwa, ale na miesiąc jeden — dwa, lub więcej.

Na to jednak literat musi mieć pieniądze, bo jak wiadomo od ładnych paru tysięcy lat marna nie chcą nas karmić. Węć pieniądz jest potrzebny, aby wstać od biurka w redakcji, radiu, wydziale oświaty, czy innym miejscu zarobkowania i pojsć w teren. Żeby Żukrowski, Andrzejewski, Brandys, Breza i wszyscy inni, mieli talenty dwa razy takie jakimi ich natura obdarzyła — nie napiszą powieści marynistycznej, o ile nie przyjadą do Szczecina, Ustki, Kołobrzegu i dopoki morza i jego spraw się nie nauczą.

Jedną z form pomocy dla pisarza, pomysłanej nie tylko jako uzeczenie zasługi, ale jako moralny zurotny kredyt, u umożliwiający odskoczenie od codziennych trosk i kłopotów — właśnie, aby umożliwić oddech dla stworzenia nowego dzieła — jest nagroda literacka.

Znaczenia więc pierwszej nagrody literacko-plastycznej Szczecina, zainicjowanej przez Klub Literacko-Artystyczny nie trzeba tłumaczyć. Mając piękny wzór tego burmistrza, czy starosty w Nysie, który we własny kapelus zebrał pół miliona na regionalną nagrodę Nysy i przykłał „Odry” — zaprojektowano nagrodę szczyńską, jako nagrodę ufundowaną przez

Oto Wojewoda dał. Dał dużo, bo 50.000 zł, a więc jedną czwartą ogólnej sumy. Związek Zawodowy Literatów, Klub Artystyczny, Zarząd Miejski itd. — więcej lub mniej — ale dały. Brakującą kwotę, co około 50.000 zł pozostawiono słuszenie, a raczej — nie słuszenie, bo stanowczo za mało — dla ofiarności publicznej.

No i co? A no i śmieszne i wystyd. Bo tych 50.000 w dalszym ciągu brak. Przypuszczalnie tyle wynosi kwota pozostawiona co dzień przez stałych bywalców „Symfonii”, nie mówiąc, że wielokrotnie przewyższa ją dzienny targ „Europy” czy „Albatrosa”.

Sztuka u nas nie ma szczęścia. Pod tym względem mało się zmieniło. Ba! Gdyby to chodziło o mecz piłki nożnej, wyścigi kolarskie albo i tenisa?

Dla czego konfrontujemy sport i sztukę? Oto dlatego, że stosunkowo nie dawno, czytaliśmy w prasie, litanie nagród ofiarowanych przez kupiectwo szczyńskie, dla uczestników biegu kolarskiego i dla zwycięzców w mistrzostwach tenisowych. Były tam kupony na ubrania, zegarki, nesesery i inne dary nie małej ceny. Węć na sport można, ale na literaturę i plastykę nie. A może motorem były te megafony, ogłaszające tłumom, że taki i taki as nad asy, otrzymuje kupon na ubranie z firmy takiej i takiej?

A zresztą historia to stara i oklepana. Przed dwunastu już laty z tego samego powodu pasja trzęsła Antoniego Slonimskiego. Zjadłszy kronikarz „Wiadomości Literackich” pisał: „Nic mnie to nie obchodzi że Kielbasa trze tyłkiem siodełko przez pięćset kilometrów...”, a po przegraniu finału przez Jędrzejowską do niemiecki Horn, kiedy „Ekspresy” i „Wiecory” plakały nad nieregulnością naszych graczy, pisał dalej: „...nie mnie to obcho-

dzi i nie chcę wiedzieć, kiedy Jędrzejowska ma regularność, a kiedy nie...” Rzeczywiście w praktyce okazało się to nie tak groźne bo pomimo braku regularności — Jędrzejowska inkasowała piękne kryształy i srebrne papierosnice, z których to przedmiotów każdy wart był miesięcznego zarobku, przeciętnego literata, parającego się korektą, czy lamaniem numeru w jakiejś nocnej redakcji.

Nie idziemy tak daleko jak Slonimski. Doceniamy wagę sportu i jego momenty wychowawcze. I wbrew Slonimskiemu martwi nas brak regularności nawet u... Skoneckiego. Ale jedno zastrzeżenie — nie przesadzajmy. Rozumiem, że nie można tak odrzucać literata czy malarza — zacząć traktować na równi z Kapiakiem, Napierłą lub lewym łącznikiem ataku, który ma jedyną w swoim rodzaju „główkę” i żywiolowy „ciąg na brame”. To jest jasne i bezsporne. Ale możemy w hierarchii zainteresowań umieścić ludzi i sprawy sztuki — no gdzieś — za miotaczami miotłem, lub luzwiarzami...

Pisząc to wszystko, wiem, że tak nie jest naprawdę. Ale pomimo wszystko zadaje sobie pytanie — czy aż tak źle? Czy rzeczywistość szczyńskiej adwokacji, lekarze, dyrektorzy, prezesi, reżymicy, knajpiarze, — nie złożyłby w ciągu godziny jej śmiesznej sumy 50.000 zł. na artystyczną nagrodę swego miasta? Czy to możliwe?...

Bo może poprostu nie wiedzą... Może jeszcze raz umieścić apel w prasie... Może przekonać tego redaktora, który w swoim organie nie o narodzie pisać nie chciał, aby jednak dał uzmiaczenie... Miałbym wielką radość, gdyby się okazało, że nie mam racji i że w dniu przyznania nagrody, w dniu 22 lipca, w rocznicę ogłoszenia Manifestu P.K.W.N-u, ataki społeczeństwa morskogo miasta Szczecina — przewyższają kwotę prelimitowaną.

H. A. RAP.

## SZCZECIN TYGODNIK WYBRZEŻA

Redaktor naczelny: Józef Lipski, Gdynia, Portowa 8. Redakcja i Administracja: SZCZECIN Al. Wojska Polskiego 41. Redakcja i administracja czynne od godz. 15. Telefon 21-90. Nadawanie rękopisów nie zwraca się. Oddział: Józef Lipski, Gdynia, Portowa 8. Tel. 16-185. — PRENUMERATA miesięczna 80 zł, kwart. 225 zł, półr. 440 zł, roczna 860 zł. Cennik ogłoszeń: 1 mm łamu szer. 63 mm w dziale ogłoszeń — 50 zł, w teklecie — 100 zł, przetrzagi i 1 mm łamu 63 mm 100 zł. Strona — 75.000, 1/2 str. — 40.000 zł, 1/4 str. 25.000 zł. KONTA: BGS: 656, PKO: X-892. WYDAWCA: Spółdzielnia Wydawnicza „PÓLSKIE PISMO I KSIĄZKA” w Szczecinie, ul. Piłsudskiego 22. Drukarnia: „PÓLSKIE PISMO I KSIĄZKA” w Szczecinie, ul. Piłsudskiego 22.

