



SZCZECIN

Tygodnik Pomorza Zachodniego

ROK III.

22 — 28 LUTY 1948 R.

NR 8 (82)

Dziś w numerze drukują swe prace m. in. następujący autorzy: E. Paukšta, A. Porojć, Cz. Piskorski

ANDRZEJ JÓZEF KAMIŃSKI

Przodująca rola Szczecina

Wśród cennych zalet pobratymczego narodu czeskiego niepospolicie miejsce zajmuje wielka ruchliwość, przedsiębiorczość i rzucność w dziedzinie handlowej. Mamy wielkie zalety w dziedzinie wiedzy o narodzie najbliższym nam terytorialnie, językowo i rasowo, najwyższe przed o czas dowiedzieć się, że w dziedzinie organizowania handlu po szerokim świecie możemy wiele się od Czechów nauczyć. Podkreślali to już niektórzy nasi publicyści (np. Kaz. Koźniowski), którzy w wędrowkach po szerokim świecie spotykali w n. bardziej nie przewidzianych miejscach czeskich rezydentów handlowych. Dość powiedzieć, że Czesi budowali wszystkie cukrownie perskie i że naczelnym dyrektorem tych cukrowni jest — czy też był do niedawna w każdym razie — p. Hruska z Pragi. Dość powiedzieć, że ostatnio mówi się o zorganizowaniu przez jedną z wielkich firm wydawniczych czechosłowackich druku miniaturowych Koranów (używanych przez mahometan tak samo, jak szkaplere czy mealliki przez chrześcijan) dla całego świata muzułmańskiego. Wojska amerykańskie w Europie zaczynają korzystać w coraz szerszym zakresie z rowerów czechosłowackich, w Poludniowej Ameryce używa się zegarków szwajcarskich... „made in Czechoslovakia”. Narod, który — wedle słów min. Jana Masaryka — ma na eksport tylko własną pracę, stara się dostarczyć ją całemu światu i dzięki temu zapewnić sobie wysoką stopę życiową, która cehowała życie Czechosłowacji przed wojną, i do której zmierzają obecnie polityka rządu nowej Czechosłowacji powojennej.

WYŁOM W SŁOGANIE O „NIEPRODUKTYWNOŚCI”

Niezależnie od tego, że ten czechosłowacki talent do interesu i święta opinia, jaką zdobyli sobie wyroby czechosłowackie po świecie, dokonuje jednego więcej wyomu we ws. r. nym propagandowym sloganem naszym nieprzejrzałoci o „słowiańskiej nieproduktowności” — ożywienie czechosłowackich kontaktów handlowych ze światem stanowić dla nas powinno przedmiot wielkiego zainteresowania ze względów nader praktycznych. Zainteresowanie to wykazać powinny w pierwszym rzędzie porty polskie, a w. r. od nich przede wszystkim Szczecin.

Nie ma potrzeby powracać tego, co już wszyscy wiedzą, że przedmiotem najwyższego zainteresowania powinno być dla nas pozyskanie sobie Czechosłowacji jako kłębka naszych portów w dziedzinie wywozu i przywozu czechosłowackiego. Ale jednocześnie pojawiają się już zagadnienia d. l. s. z. wykraczające poza ramy prostego przeładunku towarów czechosłowackich czy towarów obcych dla Czechosłowacji przeznaczonych w portach polskich.

Z HISTORII CZECHOSŁOWACKIEJ BANDERY

W jednym z ostatnich numerów socjaldemokratycznego „Tygodnika praskiego „Svet Prace” pojawił się artykuł kapitana żegluga wielkiej Jakuba Freya, zajmujący się zagadnieniem wznowienia przez Czechosłowację własnej żegluga morskiej. Kpt. Frey mówi o wznowieniu, gdyż Republika Czechosłowacka posiada już po pierwszej wojnie światowej własne statki handlowe, które przez szereg lat pływały pod banderą czechosłowacką.

Najważniejszą jednostką tej floty był p. rowiec „Legie” (nazwa odpowiada naszemu słowu „Legion”) o pojemności bezmała 8000 ton. Statek nazywał się pierwotnie „Taikai Maru” i budowany był w stoczniach japońskich dla służby na Oceanie Spokojnym. Zakupiony został przez czeskich legionistów z Rosji — których przewoził z Władywostoku — i pływał pod banderą czechosłowacką do

W HANDLU ZAMORSKIM CZECHOSŁOWACJI

roku 1930. Odwiedził w tym czasie wielką liczbę portów na całej kuli ziemskiej — kpt. Frey wymienia Baltimore, Nowy Jork, Hamburg, Triest, Rio de Janeiro, wyspy Kanaryjskie, Buenos Aires, Singapur i in. Chrzest statku odbył się w dniu 28 października 1920 r. (tzn. w drugą rocznicę powstania Republiki Czechosłowackiej) w Trieście.

Prócz „Legii” pływały pod banderą czechosłowacką dwa statki, stanowiące własność firmy Batia: „Morava” i „Little Ewy”.

Z historii czechosłowackiej floty handlowej po pierwszej wojnie światowej najbardziej może nas z interesować jeden fakt: Oto, jak pisze kpt. Frey, „jeszcze w chwili chrztu „Legii” liczono się z dalszymi statkami (sc. czechosłowackimi), gdyż właśnie na konferencji pokojowej omawiano zagadnienie wolnych stref czechosłowackich w Hamburgu, Trieście i Szczecinie...”

Artykuł kpt. Freya nie ma na celu jedynie relacji z dawnych dziejów czechosłowackiej bandery handlowej, ale, jak to wskazuje tytuł, mówi o jej teraźniejszości i przyszłości. I ta właśnie teraźniejszość i przyszłość może nas w najwyższym stopniu zajmować.

KONKURENCI SZCZECINA

Wzmianka o rokowańach w sprawie czechosłowackich stref wolnych w 3 wielkich portach europejskich wskazuje nam na bardzo wiele spraw naraz. Po pierwsze widzimy z niej, jakie porty interesowały głównie Czechosłowację — a zatem, jakie interesują ją i dzisiaj, boć położenie geograficzne w niczym się nie zmieniło.

Z portów, nad którymi powiewa dzisiaj flaga polska, mówi o się na konferencji pokojowej w 1919 r. tylko o Szczecinie — Gdańsk Czechosłowaków nie interesował, a za. em Gdańsk (i Gdynia) będą miały tutaj pomniejsze znaczenie. Jest to zresztą zupełnie logiczne, jeżeli się zważy, że wymiana towarowa czechosłowacko-sowiecka odbywa się drogą lądową przez Słowację, przez nową sację przeładunkową w Czarnej k. Copu, a dla wszelkich transportów na zachód droga przez Gdynię i Gdańsk oznaczałaby zbyt znaczne odchylenie na wschód. Konkurentami Szczecina pozostawałyby przede wszystkim Hamburg i Triest. Roja Hamburga znacznie dzisiaj zmalała, natomiast na jego miejsce weszli nowi konkurenci Szczecina w dziedzinie czechosłowackiego transportu — Antwerpia i Rotterdam.

Te trzy porty — Triest, Antwerpia i Rotterdam — wchodzą także w rachubę jako konkurenci Szczecina w staraniach podjęcia się roli czechosłowackiego portu macierzystego. Flota czechosłowacka musi mieć swój port i tym portem będzie w każdym wypadku jeden z tych czterech właśnie. Triest, Antwerpia, Rotterdam — lub Szczecin. Na dalszym planie pozostają porty czarnomorskie u ujścia Dunaju.

Należy zdać sobie sprawę, że konkurencja uczyń wszystko, aby zadomowić u siebie banderę czechosłowacką: nie poskapią wysiłków Rotterdam czy Antwerpia, do których dzisiaj ciągną kolumny samochodowe z czechosłowackimi towarami, nie poskapi wysiłków Triest, który był pierwszym portem na świecie w którym bandera czechosłowacka się pojawiła.

I Jednocześnie należy sobie zdać sprawę, że szanse Szczecina w tej konkurencji są bardzo poważne.

„STETIN JE PRISTAV TAKE TAK TROCHU NAS”

Przed wszystkim zwracania je ogólna ścisła współpraca gospodarcza polsko-czechosłowacka, która się obecnie rozwija. Do Szczecina prowadzi wygodny szlak Odry. Czechosłowacja przez dostawę materiałów bułowlanych dopomaga w obudowie Szczecina i prasa czeška pisze o tym, dając jeden dowód więcej zainteresowania Szczecinem. Wreszcie — „Stetin je pristav take t. k. trochu nas”, „Szczecin jest portem tak trochę jakby naszym”. Zdanie to napisał korespondent naszego socjaldemokratycznego „Prava Lidu”, Zygmunt Skyba, i zdanie to jest niewątpliwą prawdą, jeżeli przyjmujemy je za wyraz uczuć czechosłowackich. Od naszych starań i naszej dobrej woli w czechosłowacko-polskich stosunkach gospodarczych zależy w dużej mierze, aby Szczecin stał się istotnie po części portem czechosłowackim, aby przysłała flota bratniej republiki obrała sobie stąd siedzibę i port macierzysty w Szczecinie.

RUDA SZWEDZKA — MAGNESEM

Umocnia nasze szanse także fakt, że poważną pozycję czechosłowackiego handlu zagranicznego stanowią obroty ze Szwecją (w r. 1947 4-te miejsce w obrótach czechosłowackich) m. in. doniosłe znaczenie dla przemysłu Republiki mają dostawy rud szwedzkich. Pierwsze miejsce zajmują USA, W. Brytania, a zatem północny zachód). Obroty te są niezaprzeczalną domeną Szczecina i w ogóle portów polskich. Zarazem kpt. Frey pisze we wspomnianym artykule, „Podstawą (dla przyszłej floty handlowej) można by uzyskać przez to, że wozilibyśmy na przykład własnymi statkami rudę szwedzką... Nie może być dla Szczecina bardziej pomocne, jak właśnie rozpoczęcie czechosłowackiej żegluga morskiej od transportów ze Szwecji i do Szwecji. Ta ruda stałaby się niejako magnesem, przyciągającym banderę czechosłowacką do szwedzkich basenów portowych. Gdzie dziś nastąpiłby początek, tam mógłby pozostać i dalszy ciąg...”

Nie koniec na tym. Omawiając trudności, stojące na drodze do stworzenia floty czechosłowackiej, kpt. Frey wymienia m. in. dwie najważniejsze: brak ludzi i doświadczenia w dziedzinie żegluga oraz dewiz na zakup statków. Omawiając zaś możliwości wyszkolenia marynarzy czechosłowackich, pisze: „Polacy po pierwszej wojnie światowej także nie mieli statków ani marynarzy, a w roku 1930 mieli wielki nowoczesny port w Gdyni, dziesiątki statków oceanicznych, szkoły morskie, stocznie i wszystko, czego potrzeba do żegluga. Polacy mieli co prawda przystęp do morza... Cóż prostszego dzisiaj, kiedy stosunki polsko-czechosłowackie weszły już na normalne tory, jak rzucić myśl, że Czechosłowacja ma dostęp do morza na przestrzeni od Elbląga do Szczecina? A jeżeli Czechosłowacy uznają nasze talenty w organizowaniu marynarzy — (powyższe słowa są tego dowodem) — czyż nie zechcą zasłęgnąć rady właśnie u nas, czyż nie zechcą skorzystać raczej właśnie z doświadczenia Polski, która niedawno tworzyła flotę z niczego, niż z różnych i nieprzypadnych im właśnie doświadczeń krajów o starej morskiej tradycji? Czechosłowacy mogą się wzorować raczej na nas, którzy budując szereg lądowych i powietrznych „szturów lądowych” tworzyliśmy w zaskakującym tempie flotę i porty — niż na Holendrach czy Belgach, których sytuacja jest zasadniczo różna wobec posiadania wielowiekowej tradycji i niezliczonych pokoleń żegluga.”

(Dokończenie na str. 7.)



Brama Młynska w Stargardzie
(do art. Cz. Piskorskiego — str. 6)

HANDEL NA ODRZE

Jednym z następstw drugiej wojny światowej jest odzyskanie przez Polskę całego prawie dorzecza Odry. Fakt ten wprowadza wiele nowych czynników w życie naszego kraju. Nie najmniej ważnym wśród nich jest jego znaczenie gospodarcze. Odra będzie po Wiśle bardzo ważną drogą komunikacyjną, łączącą węglowy i przemysłowy okręg górnośląski ze Szczecinem, musimy tedy gruntownie poznać Odrę i zdać sobie sprawę z wszechstronnego jej znaczenia dla naszego państwa.

Zadanie to ułatwi nam znakomicie książka wydana przez Instytut Zachodni, a nosząca tytuł „Monografia Odry”^(*). Zawiera ona to, co możnaby nazwać przyrodą Odry. Odbiegają od tego tylko dwie rozprawy prof. Z. Wojciechowskiego („Polityczne znaczenie Odry w czasach historycznych”) i prof. Rudnickiego („Nazwy Odry i jej ważniejszych dopływów”). Do książki tej wypadnie powrócić nie raz jeszcze bo stać się ona musi podręcznikiem dla tych wszystkich, którzy mają do czynienia z różnymi dziedzinami naszego życia państwowego.

ROZDARTE DORZECZE

Dziś chcemy zapoznać Czytelnika z tym, co o handlu odrzańskim w rozwoju historycznym napisał prof. Andrzej Grodek, bo to daje nam pojęcie o tym, czym może się stać Odra w rozwoju stosunków gospodarczych w Polsce. Z rozprawy prof. Grodka wynika przede wszystkim fakt zasadniczy, że znaczenie rzeki, jako drogi handlowej jest zależne przede wszystkim od stosunków politycznych jakie panują w jej dorzeczu. Pod tym względem była Odra w ciągu całego ty-łacenia w warunkach bardzo niepomyślnych. Tylko w krótkim okresie pierwszych Piastów był cały brzeg Odry we władaniu Polski, później rozdzielone zostało jej dorzecze granicami trzech państw — Czeskiego, a następnie Habsburskiego Śląska, elektorskiej Brandenburskiej i udzielnego Pomorza, podczas gdy dorzecze największego dopływu — Warty — należało do Polski, dopiero w XVIII wieku znalazła się Odra na terytorium jednego państwa Prus, dla których miała jednak całkiem swoiste znaczenie; dopiero druga wojna światowa dała Odrę w ręce polskie.

W średniowieczu, gdy rzeki były nieuregulowane, a handel prymitywny nie mogło być mowy o należywym wyzyskaniu Odry. Żegluga na Odrze zaczynała się wówczas właściwie dopiero od Krosna, a więc od ujścia Bobru, a w naszych stosunkach, dopiero od Frankfurtu. Znaczną przeszkodą w żegluzie stanowiły przywileje różnych miast nadodrzańskich, zwłaszcza Wrocławia i Frankfurtu, oraz tamy stawiane na użytk młynów itp.

WSCHÓD — ZACHÓD

Dopiero, gdy Prusy uśadowały się mocno nad środkową Odrą zajęły się usprawnieniem żeglugi na niej. Elektor brandenburski Fryderyk Wilhelm pobudował kanał między Odrą a Sprewą. Rok 1669, kiedy to pierwszy statek przepłynął z Wrocławia do Hamburga jest datą zwrotną w dziejach naszej rzeki, bieg jej bowiem zostaje nie jako skierowany ze wschodu na zachód, a Odra zostaje wciągnięta w dzieło Unifikacji Niemiec. Tej polityce będzie już służyć dalsza gospodarka na Odrze rządów pruskich, wyrażająca się przede wszystkim w budowie kanałów łączących Odrę z rzekami należącymi do dorzecza Łaby i dorzecza Wisły. Ta polityka gospodarcza rozwija się w całej pełni, gdy w połowie XVIII wieku Fryderyk II odebrał Śląsk Habsburgom i gdy całe

dorzecze Odry znalazło się we władaniu Prus. Tej polityce miał służyć zbudowany w r. 1746 przez Fryderyka II Kanał Winawski, łączący przez Zatołę Górna Hawelę z Odrą, a więc Nadodrze z Brandenburią, i Kanał Bydgoski, zbudowany po pierwszym rozbiore Polski, łączący Wisłę z Odrą, czyli Prusy Wschodnie z Brandenburią przez Wartę Noteć i Brdę.

Równocześnie rozpoczęto w połowie XVIII wieku prace regulacyjne na Odrze. Nie możemy tu omawiać szczegółów następstw gospodarki pruskiej na Odrze, zwracamy tylko uwagę Czytelnika, na fakt zasadniczy, że ożywienie żeglugi i handlu na Odrze wynikło nie z wykorzystania jej całego biegu z południa ku północy, lecz z dążenia do

zrobienia jej częścią dróg prowadzących ze wschodu na zachód, a więc służących zjednoczeniu i wyzyskaniu gospodarczemu terytorium Prus i Niemiec.

Odra i kanały łączyły Prusy Wschodnie, Śląsk i Pomorze Zachodnie z Berlinem i z dalszym zachodem Niemiec. Ze Śląska płynęły węgiel i drzewo, a ze Szczecina, towary zamorskie do stolicy Niemiec. Traktat Wersalski zmienił położenie na Odrze, lecz nie przyczynił się do ożywienia żeglugi na niej. Umiejscowienie Odry otworzyły ją dla komunikacji Czechoślowski ze Szczecinem, odcięcie prowincji wschodnich od Niemiec skierowało ruch towarów ze Śląska, Wielkopolski i Pomorza ku Polsce. Gdy Hitler w czasie drugiej wojny światowej zajął Czechosłowację i

Polskę, pomyśleli Niemcy natychmiast o wyzyskaniu Odry i innych rzek dla swych celów politycznych i gospodarczych, przystąpili do budowy kanału Odra—Dunaj, i postanowili budować kanał Odra—Wisła.

W GRANICACH POLSKI

Do przyrodzonego swojego znaczenia powróciła Odra jednak dopiero wówczas, gdy cały jej bieg znalazł się na terytorium państwa polskiego. To też dopiero teraz otwierają się widoki na pełne gospodarcze jej wykorzystanie, stała się ona przede wszystkim główną linią komunikacyjną, między Śląskiem a jego naturalnym portem Szczecinem. Odra mogą płynąć węgiel i drzewo, oraz wszystkie produkty jej dorzecza ku Bałtykowi. Prof. Grodek w zakończeniu swej rozprawy nie ogranicza się do stwierdzenia tego oczywistego faktu, rysuje on przed wyobraźnią czytelnika możliwości wyzyskania Odry dla szerzej, wykraczającej poza granice państwa polityki gospodarczej. Celowi temu mogą służyć kanały łączące Odrę z innymi wielkimi rzekami. Na te przyjaznych stosunków z Czechami, może nabrać dużego znaczenia kanał Odra—Dunaj. Stworzyłby on z jednej strony bezpośrednie połączenie Moraw z Bałtykiem, z drugiej zaś połączenie z Dunajem, co rozszerzyłoby możliwości zbytu produkcji czeskiej. Śląsk zaś znalazłby możliwości zbytu w Austrii i na Węgrzech, a dalej w krajach bałkańskich.

WIELKIE PERSPEKTYWY

W ten sposób uległoby wielkiemu rozszerzeniu zaplecze Szczecina. Wszak Białadysz potężny jest w odległości 1200 km od Szczecina, podczas gdy do Hamburga odległość wynosi 1520 km. To powiązanie górnej Odry z górną Wisłą kanałem, któryby przysiał Górny Śląsk, stworzyłoby drogę przez Wisłę do Polski Środkowej. A projektowany już przed wojną kanał Wisła—Dniestr dałby nam połączenie z morzem Czarnym i Ukrainą. Przez budowę tych kanałów powstałaby na Górnym Śląsku wielki węzeł komunikacji wodnej, który w swoim znaczeniu równałby się pobliskiemu bogumińskiemu węzłowi kolejowemu. Łączyłby on systemat czterech rzek: Odry, Wisły, Dunaju i Łaby. Oto piękne perspektywy przyszłości, jakie rysuje nam w swej rozprawie prof. Grodek. Ażeby w pełni zrozumieć ich treść i znaczenie trzeba przeczytać całą „Monografię Odry”.

Piotr Skiba.

*) Studium Zbiorowe pod redakcją A. Grodka, M. Kiełczewskiej-Zalewskiej i A. Zierhoffera. Poznań, 1948, str. 591.

—0—

Wiadomości z Czechosłowacji PRZED WYBORAMI

PRAGA (ZAP). Życie polityczne Czechosłowacji znajduje się coraz bardziej pod znakiem nadchodzących wyborów do parlamentu, które odbyć się mają wiosną br. Dokładny termin wyborów nie został jeszcze wyznaczony, przypuszcza się jednak, że odbędą się one w maju lub początkach czerwca. Poprzedzić je musi uchwalenie przez Ustawodawcze Zgromadzenie Narodowe nowej konstytucji.

REALIZACJA PLANU DWULETNIEGO

Czeskosłowacki przemysł metalowy i maszynowy następująco wykonał plan produkcyjny w 1947 roku — pierwszym roku realizacji dwuletniego planu gospodarczego: wagony — 90,9 proc., lokomotywy — 100,9 proc., tramwaje — 43,8 proc., traktory — 101 proc., samochody — 80,9 proc., maszyny gospodarcze — 116,2 proc., obrabiarki — 91,9 proc., motory elektryczne — 111,2 proc., motocykle — 87,1 proc., rowery — 107,7 proc., maszyny do szewstwa — 86 proc., odbiorniki radiowe — 116,2 proc., sprzęt telegraficzny — 108,2 proc., żarówki — 94,8 proc., sprzęt kuchenny — 108,4 proc., stal surowa 105 proc., prąd elektryczny 130,7 proc. (Z.A.P.)

DZIENNIK BERLIŃSKI

Założony w r. 1894 w Berlinie.
Pod Redakcją Edwarda Kmiecika, ostatniego redaktora „Dziennika Berlińskiego”

NIEMIECKI HANDEL ZAGRANICZNY W ROKU 1947

BERLIN — Pod tytułem „Marny obraz — eksport Biznii w pierwszych trzech kwartałach roku 1947” pismo „Flensburger Tageblatt” podaje m. in. następujące dane o niemieckim handlu zagranicznym:

Bizonia eksportowała w pierwszych dziewięciu miesiącach 1947 r. towary wartości ogólnej 135,5 milionów dolarów, z czego 96,2% przypada na eksport do krajów europejskich. Na pierwszym miejscu odbiorców eksportu niemieckiego znajduje się Wielka Brytania, która w danym okresie otrzymała towarów wartości 37,8 milionów dolarów, potem Austria (13,9 milionów dolarów), Francja (13,7 milionów dolarów), oraz Holandia, Luksemburg i Belgia. Do Polski Bizonia eksportowała w okresie sprawozdawczym towarów wartości 201,000 dolarów. Do krajów zamorskich Niemcy eksportowali z Biznii do Stanów Zjednoczonych za 3,7 milionów dolarów, oraz do Kanady, Argentyny, Panamy, Meksyku i Brazylii łącznie za 200,000 dolarów.

Na eksport niemiecki z Biznii składały się w pierwszych trzech kwartałach 1947 roku głównie następujące towary: węgiel za 74,5 milionów dolarów i drewno za 27,6 milionów dolarów. Niemcy eksportowali ponadto w mniejszych ilościach wyroby z żelaza, sól, maszyny, wyroby ceramiczne, aparaty fotograficzne, farby, części zapasowe, zabawki i papier.

Import do Biznii za pierwsze 9 miesięcy roku 1947 zamknął się cyfrą 23,160 milionów dolarów, z czego 22,386 milionów dolarów przypada na import z krajów europejskich. Między innymi w okresie sprawozdawczym Wielka Brytania eksportowała do Biznii za 10,4 milionów dolarów, Szwecja za 3,2 miliony a Czechosłowacja za 2,7 milionów dolarów, Słany Zjednoczone za 207,000 dolarów.

Najwięcej importowano ubrań roboczych dla górników (za 3,9 milionów dolarów) oraz węgiel brunatny (za 2,4 miliony dolarów), celulozę (za 2,2 miliony dolarów), oraz bawełnę i gamę (po 1,7 milionów dolarów).

NIKTÓRE EKSPORTY ZE STREFY RADZIECKIEJ

BERLIN — Jak podaje prasa, strefa radziecka eksportuje m. in. większe ilości pończoch damskich z Saksonii do Anglii, Szwecji i Holandii, oraz zabawki z Turyni, Saksonii i Brandenburskiej, instrumenty lekarskie z Berlina i wyroby ceramiczne z rejonu Lipska. W zamian za ruder szwedzką eksportuje się benzynę i oliwę.

STAN ZACHODNIO-NIEMIECKIEJ FLOTY RYBACKIEJ

HAMBURG — Niemiecka flota rybacka, stacjonująca w Hamburgu, Cuxhaven i Bremerhaven oblicza się na 156 statków, z ładownością około 390 000 centnarów. 83 statków ma ponad 25 lat i wymaga większych napraw. 30 trawlerów posiada ponad 400 BRT i w myśl postanowień wad alianckich nie zostało dopuszczonych do pólów. 23 statki są w służbie alianckich. Tylko 20 statków i łodzi rybackich z ładownością 55 000 centnarów

„Flensburger Tageblatt” podaje jako gotowych do służby. W roku 1939 Niemcy posiadali 373 statki rybackie. Siła obecnej niemieckiej floty rybackiej podawana jest na 14% stanu przedwojennego.

NOWY OPEL

R. SSELHEIM — Zakłady Opla rozpoczęły z końcem 1947 r. produkcję nowego typu 1,5 litr. Nowy typ ma odmienne zawieszenie kół przednich i nowy typ karoserii o liniach opływowych. Pojemność cylindrów: 1,488 cm, moc silnika: 37 PS. Wysokość produkcji nie została podana.

SUBWENCJE DLA ŻEGLUGI NA RENIE

BERLIN — Żegluga na Renie domaga się za rok 1947 subwencji w wysokości 6,5 milionów marek, obliczając wysokość subwencji na rok 1948 na 4 miliony marek. Cena przewozu, tony węgla z portów nadreńskich obliczana jest na 460 RM, podczas gdy w rzeczywistości faktyczne koszty przewozu jednej tony węgla wynoszą 6,60 RM. Wpływa to na powolność przewozu, ogólny wzrost cen i skrócenie godzin pracy.

PRODUKCYJA WĘGLA W ZAGŁĘBIU RURY

ESSEN — Najwyższy stan wydobywania węgla osiągnięto w zagłębiu Rury po wojnie w dniu 29 listopada 1947 r., kiedy wydobyto 284 389 ton, podczas gdy plan przewiduje wydobyć 400 000 ton węgla. Wydobywanie węgla w zagłębiu Rury wzrosła powoli, mimo premii w postaci amerykańskich paczek z żywnością za przekroczenie normy.

ZAOPATRZENIE W GUMĘ

KOLONIA — W roku 1947 Bizonia importowała 14 000 ton gumy, import gumy w Biznii w roku 1948 w. nosić ma 30 do 40 000 ton gumy.

NOWE PIENIADZE

BERLIN — Wobec braku bilonu w Niemczech kraj Nadrenia-Palatyna (strefa francuska) wydał nowe banknoty 50 fenigów, zamierzając wydać również banknoty w wartości 5 i 10 fenigów. Pieniądze te są ważne tylko w strefie francuskiej. W związku z zapowiedzią na Niemiec reformy walutowej daje się zauważyć zanik bilonu, mimo oświadczeń urzędowych, że również bilon będzie wycofany przy zmianie pieniądza.

KOBIETY W STREFIE RADZIECKIEJ

BERLIN — W ciągu roku 1947 liczba kobiet, czynnych zawodowo w radzieckiej strefie okupacyjnej Niemiec wzrosła o 100 000 do 3,4 milionów. (dane za września 1947).

WYNIKI NIEMIECKIEJ KAMPANII CUKROWEJ

BERLIN — Mimo zwiększenia terenów pod uprawę buraków cukrowych wyniki niemieckiej kampanii cukrowej za rok 1947 są o jedną piątą niższe niż w roku poprzednim, pokrywają jednak zapotrzebowanie ludności niemieckiej.

ANDRZEJ POROJSĆ

Miasto, które... nigdy nie istniało

ROZWIANIE LEGENDY O WINECIE

JAK POWSTAŁA LEGENDA

Trudno jest w kilku zdaniach wyczerpać wszystkie warianty i szczegóły, które w sobie zawiera legenda. Można jednak przy bliższym przyjrzeniu się znaleźć genezę każdego z nich i ustalić, względnie dokładnie, okres jego powstania. W najgrubszym zarysie dzieje legendy dadzą się następująco przedstawić:

Legenda o Winecie jest tematem, który od ośmiu wieków pasjonował i pasjonuje tak historyków, geologów, etnografów, jak i literatów, poetów, kompozytorów. Dzieje zatopionego miasta, leżącego „u ujścia Odry” były poddawane najdalej posuniętej krytyce naukowej, wywołały zaciekłe polemiki wśród uczonych, dawały niewyczerpany wprost materiał artystom polskim, niemieckim i skandynewskim. Dziś, z punktu widzenia naukowego sprawa Winecy wydaje się rozstrzygnięta, drukowana jednak ostatnio na lamach „Szczecina” powieść Janusza Słupowskiego już samym tytułem dowodzi, że nie wygasła jeszcze jej atrakcyjność jako miasta pół-bajecznego, miasta, którego... nie było.

Wśród bezpośrednio sąsiadujących z „Winetą” narodów Polacy stosunkowo najmniej okazali zainteresowania. Nie licząc kilku drobniejszych, rozproszonych ze zeszłego stulecia zajmował się nią historyk prof. Władysław Czerwik, oraz jeden z przeciwników nauki, prof. Koczy. W dziedzinie artystycznej temat Winecy użytkowali jedynie Feliks Nowowiejski w swej operze „Legenda Bałtyku”, krótka wzmianka J. Kisielewskiego w „Ziemia graniczy prochy” oraz kilka popularnych artykułów w prasie w ciągu lat ostatnich nie o wiele poprawiają nasz bilans.

Zato niezliczona wprost ilość publikacji poświęconych tej sprawie posiadają Niemcy. Pięć oper, dwie powieści, kilkadziesiąt drobnych wierszy i pieśni, oraz kilkadziesiąt rozpraw i rozprawek naukowych daje miarę ich zainteresowania tematem. Obok nich sporo uwagi poświęcili mu Skandynawowie. Prace historyków duńskich i szwedzkich wniosły cenne przyczynki naukowe, zaś użytkowanie materiału legendarnego przez pisarzy tej miary co Selma Lagerlöf spopularyzowało go daleko poza brzegami skandynawskiego półwyspu.

MOTYW ZATOPIONEGO MIASTA

Przyczyny tak wielkiego zainteresowania leżą w ogromnej bujności tematu. Ażkołwiek motyw zatopionego miasta znany jest we wszystkich krajach i na przeszluszeniu wszystkich wieków, to jednak ta legenda, powstająca przez osiem niemal stuleci, n gromadziła tak wiele zagadnień naukowych, szczególnie historycznych, problemów moralnych, narodowych, społecznych, tak wice owa w bajkowych, że wystarczyło tego dla twórców z każdej dziedziny. Legenda, wykrystalizowana na ostatecznie w początkach zeszłego wieku przedstawia się jak następująco:

Gdzieś, kolo Odry leżało przed tysiącem lat wielkie miasto handlowe. Bogałe było. Budowane z marmuru i al. bastru, miało pałace i świątynie, którym nawet kościoły Konstantynopola nie mogły dorównać. Do poru jego spływały okręty z całego znanego wówczas świata. Ludem przybywały karawany kupieckie z Arabii i Indii i z pół-legendarnych Chin. Przybyłe osiedlali się, zakładali swe faktorie, bog. cili się, budowali własne pałace. Różnowyznaniowa, różnojazyczna mieszanina ludów — niby druga wieża Babel. Kto w Winecie jadł na srebrnych talerzach uważany był za zebra, a talarami bawili się srebrnymi kulami, a talarami puszczały „kaczki” na wodzie. Wreszcie bogactwo uderzyło ludziom do głowy. Nie podobalo się Bogu, patrzącemu na kwitnace miasto, że konie mają złote podkowy, a chleb jest używany do najbardziej nieodpowiednich celów. Zesłał więc ostrzeżenie. Wedug jednej wersji przyniósł je mnich, eremita, który wszedł do miasta wzywając do pokuty. Inna tradycja mówi o pojawieniu się wodnicy, która podplwając do brzegu melodyjnym głosem ostrzegła przed zębą. Wówczas, w dniu Wszystkich Świętych zaczął wiać z północnego wschodu huragan. Przez siedem dni i nocy (a inni mówią, że przez siedem lat) miasto wytrzymało sztorm Bałtyku, aż wreszcie całe znikło pod wodą. Obecnie, gdy morze jest spokojne widać pod jego powierzchnią ulice i domy, życie w nich toczy się nadal, przechodzą orszaki weselne i żałobne, dzwony biją, konie błyskają złotymi podkowi. A na św. Jana (inni mówią, że na Wielkanoc, a inni jeszcze, że raz na sto lat) Wineca wyrusza się z wody i chwile się przez chwilę na falach. Kto ją jednak zobaczy zaczyna jej szukać i tęsknić za nią. Błądzi nad brzegiem, łodzią wypływa tak długo, aż go morze porwie i wciągnie. Wtedy jest już spokojny.

Podanie, określane dziś jako „ludowe”, nie bierze bynajmniej swego początku z ust ludu. Autorami jego są „uczeni”. Pierwszym, który użył nazwy „Vinet” był kronikarz niemiecki z drugiej połowy XII w., badacz zachodniej Słowiańszczyzny, Helmold. Kopiując niemal dosłownie kronikę swego o sto lat wcześniejszego poprzednika, Adama Bremeńskiego, nazwał opisywane przez tamtego miasto portowe „Vinetą”, (poniżej wyjaśnimy dlaczego to zrobili) i dodał, że po jego zburzeniu istnieją do ychczas „stare miasta tego pomniki”. To był początek. W dwadzieścia lat później mlich Angelus ze S. z zagardu rozwinął ten opis i upiększył, sugerując jednocześnie, że chodzi tu o miasto Wolin. Po nim powtórzył to uczony rzyerz, Ernest de Kirchberg, piszący po niemiecku wierszem kronikę Pomorza. Obyczajem średnowiecznym każdy późniejszy pisarz kopiował żywym swego poprzednika, uważając jednak niemal za obowiązek dodać jakiś szczegół od siebie. Tak też postąpił żyjący już na przełomie czasów nowożytnych uczony pomorski Albert Krantz. Ten jednak musiał posiadać wyjątkowo bogata wyobraźnię, skoro jako przyczynę zniszczenia miasta (o zatopieniu nie jeszcze nie wiedział) określił niegodę mieszkańców, wojnę domową, interwencję Szwedów

i Duńczyków, a w rezultacie zburzenie. Być może chodziło mu o danie nauki moralnej współczesnym, o wykazanie na przykładzie zgnębnych skutków sporów wewnętrznych. On też pierwszy uważa Wolin i Winecę za dwa odrębne miasta. Ta ostania teza dała powód do rozpoczęcia poszukiwań miejsca, gdzie leżała „nobilissima”, „opulentissima”, „celeberrima” Wineca, jak ją stale określają kronikarze. Ponieważ zaś nigdzie na ladzie żadnych śladów nie można było znaleźć, więc o kilkanaście lat później od Krantza pisarz i wybitny badacz dziejów Pomorza, Tomasz Kantzow, doszedł do wniosku, że musiało ona leżeć w miejscu, które obecnie zajmuje morze. Mając to aprioryczne założenie zwrócił Kantzow uwagę na mieliznę, pełną ogromnych, częściowo sterzających nad wodę głazów, znajdującą się przy północnym brzegu Uznamia, koło wsi Damerow. W tow rzyswie rybaków wybrał się do niej łodzią. Długimi dragami badał dno morskie i w wyniku tych poszukiwań Kantzow utwierdził się w przekonaniu, że jakoby symetrycznie leżące głazy są resztkami domów, między nimi wynalazł ulicę i wszystko to uwiocznili na rysunku załączonym do opisu wyprawy, znajdującego się w jego kronice.

Od tej chwili teoria o zatopieniu miasta stała się na d'ugie wieki dogmatem. Trudno jest wylizcić wszystkich następców, którzy uzupełniali i rozszerzali tezę Kantzowa. Lubbechius, Bugenhagen, Mirčanow są to najważniejsze nazwiska dziejów Pomorza, którzy tę sprawę badali. Za ich pośrednictwem s awa zatopionego miasta rozeszła się po Europie.

Poczynając od XVII w. wszystkie niemal mapy Pomorza posiadają obok rafy napisy: „Vinet, legendy najslawniejsza, pod falami” lub „Vinet, dawniej wspominana, dziś zniszczona”, niekiedy, d. chodzą do tego dłuższe wywody. Termin ten zresztą przysłał się na tyle, że dziś jeszcze, gdy nikt już poważnie rafa nie traktuje, widnieją przy niej na niemieckich mapach „sztabowych” napis: „Vinet Bank” — „Mielizna Winecy”.

SZCZYT ABSURDU HISTORYCZNEGO

Szczyt absurdu historycznego osiągnęła jedna legenda w ciągu XVII w. „Uczony” wywód Kaffenbrinka uświadamia nas, że miasto było starsze od Rzymu, że posiadało akademie nauk, w której uczono mądrości przejętej od galijskich druidów, że miało artylerię, koszary, kolegium admirałskie i Bóg wie jakie jeszcze urządzenia właściwe dla współczesnego autorowi państwa pruskiego. Wreszcie ostatnim wydarzeniem, które zelektryzowało mieszkańców Szwajcarii, Wolina i Wielogoszcy było rozbicie się na rafie dwóch statków holenderskich w 1771 r. „Naoczni świadkowie” zapewniali, że widzieli sterzące z wody trzy marmurowe kolumny, z których nawet jedna w czasie zderzenia nieco się przechyliła. Ozywione badania potoczyły się szybko, lecz przyniosły rozczarowanie. Gdy nurek angielski, specjalista od polowu perel, po ośmiokrotnym zanurzeniu się nie odniósł zwykłych kamieni na dnie nie znalazł, gdy wreszcie do budowy portu w Szwajcarii wydobyciu z rafy znaleziono ilość głazów i żadnego śladu rąk ludzkich na nich nie zauważono, dogmat o zatopionym tam mieście zaczął się chwiać, choć bronili go jeszcze w drugiej połowie zeszłego wieku niektórzy uczeni niemieccy.

ROZWIĄZANA ZAGADKA

Jednak już wcześniej ścisła krytyka naukowa rozwiązała „zagadkę Winecy”, jak się dziś zdaje, ostatecznie. W jej świetle wychodzi na jaw szereg pewników. Niewątpliwie więc w X/XI w. istniało u ujścia Odry duże słowiańskie miasto handlowe o niedostatecznie wyścielonej dotąd nazwie J u m n e. Obszerny jego opis podaje wspomniany już Adam Bremeński, dochodzi do tego kilka drobnych wzmianek u jeszcze wcześniejszych pisarzy. Z relacji Adama szereg szczegółów przedostał się później do legendy; wyłowienie ich nie przedstawia większych trudności. A do lat ostatnich trwał jednak spór o lokalizowanie tego miasta. Szukano go po całym wybrzeżu od Rugii aż do Koszalina. Hipotez naukowych na ten temat można najliczniej kilkanaście. Obecnie jednak sprawa wydaje się przesądzona. Junne, emporium handlowe, jeden z największych portów Bałtyku, centrum wymiany towarów północnej i wschodniej Europy leżało dokładnie tam, gdzie dziś znajduje się miasto Wolin. Potwierdziły to przeprowadzone przez Niemców przed wojną wykopaliska. Odkryły one resztki ogromnego słowiańskiego osiedla, leżące w kilkunastu warstwach, tak, jak je raz po raz burzono i odbudowywano. Drewniane domy z grubych pali, naczynia, ozdoby, kości zwierząt i cementaryska pozwalają na całkiem dokładne odtworzenie jego wyglądu, tak bardzo zbliżonego do opisu, jaki nam pozostawił Adam z Bremy. Po wielu najazdach i zniszczeniach miasto upadło ostatecznie w połowie XII w. Wtedy rosła zaczęła o nim legenda.

JUNNE, WOLIN, WINETA

Wówczas także zmieniło, swe imię. Do nazwy rzeczwiwystych: Junne, Julin, nieco później Wolin, doszła nowa, w zupełności fantastyczna, „Winetą” nie istniała nigdy. Wymyślił ją Helmold lub któryś z współczesnych mu przepisywaczy jego kroniki. Niezrozumiałe „Jumne” zlatynizowało on na „Junmeta”, ponieważ zaś w ówczesnych rekopisach „U” pisano jak „V”, zaś „J” jak „I” i to bez kropki, więc nieważny konista przedstawiał wprost kolejność liter. Z IUMNETA powstało VINMETA. A stąd do Winecy był już tylko krok jeden. Nowa nazwa brzmiała dźwięcznie, ponadto przypominała termin „Venetia”, którym Niemcy określali zachodnich Słowian. Przysłała się i poszła w świat zyskując na przeszło sześć wieków pełne prawo obywatelstwa.

Rzecz Wolin znow jest zburzony. Na rynku rosła chwasty. O pięć metrów poniżej leża resztki Winecy, miasta, które nigdy przez współczesnych imieniem tym nazywane nie było.

Trzyście lat sąsiedztwa

nie trzeba być politykiem, ani też znawcą spraw politycznych, by rozumieć, że współdziałanie między Polską a Czechosłowacją jest koniecznością dziejową. A jednak prawda ta nie jest jeszcze dość mocno ugruntowana w myślniku społeczeństwa polskiego. Dlatego przypisujemy duże znaczenie wydanej przez Instytut Śląski, książce pt. „Polska — Czechi Dzieśnięć wieków sąsiedztwa” (Katowice — Wrocław 1947 r.). Książka ta jest dziełem trzech profesorów: Tadeusza Lehr-Splawinskiego, Kazimierza Piwarskiego i Zygmunta Wojciechowskiego. Pierwszy napisał o stosunkach kulturalnych polsko-czeskich, drugi o dziejach stosunków politycznych między dwoma narodami od 1620 r. do czasów obecnych, trzeci o tychże dziejach do roku 1620, oraz wykonał pracę redakcyjną.

Dzieje Polski i Czech od wieku X do XX wykazują jak duże przeszkody stały na drodze współdziałania politycznego dwu tak blisko spokrewnionych narodów, oraz zarazem także jak to współdziałanie było konieczne i pożyteczne i jak zle były następstwa tego gdy go zabrakło.

Nie brakło usiłowań połączenia dwu państw, a przynajmniej ich zgody na jednolity politykę zagraniczną. U początku tych usiłowań było małżeństwo Mieszka I z Dąbrówką czeską i wprowadzenie chrześcijaństwa w Polsce, drogą przez Czechi, dla ominięcia Niemiec. Bolesław Chrobry złączył był na krótko oba państwa pod swymi rządami, w pełnym zrozumieniu tego dzieła dla obrony Słowiańszczyzny przed naporem niemieckim. Próbował dokonać tego samego ze strony czeskiej ks. Brzetysław. Był królem polskim Wacław II ze starej dynastii Przemyślidów czeskich. Potym w wieku XV, gdy podobnie jak w całej Europie Zachodniej — obudzili się w Czechach silne uczucia i dążeńności narodowe, które znalazły wyraz w religijnym, a zarazem politycznym i społecznym ruchu husyckim, zaznaczyły się bardzo silnie w Czechach dążeńności do osadzenia na tronie dynastii polskiej. Dokonano próby podobnej za rządów Jagiell

i Władysława III, proponowano koronę czeską Kazimierzowi Jagiellończykowi, wreszcie w myśl wielkich planów tego króla, zorganizowania Europy Środkowo-Wschodniej, pod kierownictwem dynastii polskiej, co w owych czasach musiało mieć kształt polityki dynastycznej, zasiadł na tronie czechim najstarszy syn Kazimierza — Władysław i dopiero po tragicznej śmierci jego syna i następcy Ludwika (1526) znalazły się Czechi pod rządem Habsburgów, którzy dopowiadali się na krawędź przepaści narodowej. Urałował się naród czeski przez to tylko, że w wieku XIX odrodził się z pnia czeskiego.

Za daleko zaprowadziła by nas krytyczna ocena tych wszystkich wydarzeń. Wypada tylko stwierdzić jedno — zbliżenie między Polską a Czechami zagrażało zawsze interesom niemieckim, to też robili Niemcy — czy to przez cesarzy rzymskich, czy krzyżaków, czy margrabiów brandenburskich, wszystko, by poróżnić i zwrócić jeden przeciw drugiemu te narody słowiańskie. Często to im się udawało.

Z doświadczeń przeszłości rozum nakazuje wyprawdzać naukę na przyszłość. Warunki geograficzne i historyczne są takie same jakie były przez dziesięć wieków. Stuszenie też powieździł profesor Wojciechowski — szerocwszy wywody autorów książki — w jej zakończeniu:

„Teraz dopiero rozumiemy czym jest powrót Polski na Śląsk, czym jest usunięcie Niemców z Polski i Czech, czym wspólna granica na drugim lancuchu Sudetów, czym granica Czech dia Polski, czym granica Polski dia Czech. Oba narody znalazły się na nowym szlaku dziejowym. Drobne swary przeszłości, zgrzyty terażniejszości, nie mogą przesłaniać tego zasadniczego faktu”.

Omawiana tu książka winna się znaleźć w ręku każdego Polaka, zdającego sobie sprawę z zadań i dróg polityki polskiej.

(—ski)

EUGENIUSZ PAUKSZTA

MGŁA NAD SZCZECINEM

Tyle a tyle set metrów nowego nadbrzeża, tyle a tyle odmontowanych dźwigów, taki a taki wzrost przeladunku, ileś nowych pływających jednostek morskich u wrót Szczecina. Chwytały te wiadomości łapczywie, z satysfakcją, zacięgie notujemy każdą nową cyfrę, znaczącą wzrost naszej siły na tym — jak to trafnie określił Koźmiewski — przyczółku polskiej wielkości. Ciągłe nam mało, stale żyje nas tworzy niedosyt. Wczoraj marzyliśmy i śniłiśmy, dziś już myślimy konkretnie o polskim władaniu bałtyckim porbrzeżem. Przede wszystkim przez wielki, potężny Szczecin.

Właśnie Szczecin. On się stał dziś i siłą konkretną, rzeczywistością, i razem najpiękniejszym symbolem. Stał się i jest i będzie tą potężną świadectwem naszej dynamiki narodowej, najlepszą odpowiedzią w egzaminie naszych zdolności życiowych i naszej młodości vitalnej.

Miasto, port — dźwigają się gospodarstwo. Z dnia na dzień. W roku bieżącym odbuduje się jeszcze bardziej, dzięki mocnym zastrzykom budżetowym. Nastąpiła stabilizacja życia. Jest spokój, najlepsza atmosfera dla twórczego trudu.

A jednak jest coś, co martwi, co zaciemnia entuzjazm, budzi jakieś wyrzuty, mgłą gęstą zamienia dumny obraz rzeczywistości szczecińskiej. Nadchodzą skąpskie jakieś refleksje, gnębi melancholia.

To sprawa kultury.

Nie jest z nią dobrze na Ziemiach Odzyskanych, nie jest dobrze i w Szczecinie. To jedyny może, ale poważny zarzut co do naszych poczynań na wróconych terenach. Tuśmy jeszcze egzaminu nie zdali. I zdać go z każdym dniem będzie trudniej, tak rosną zaległości.

Na Zjeździe Zw. Literatów we Wrocławiu, Zdzisław Hierowski w doskonałym swym referacie o roli pisarza na Ziemiach Odzyskanych zaczął właśnie od przypomnienia szkód ponoszonych przez naród na skutek zaniedbania problemów kulturalnych Nadodrza. Powiedział jeszcze, że powtarzanie tego stało się już truizmem. Tak, i to racja. Tyle się o tym mówi, tyle pisze... I nic, albo w najlepszym razie prawie nic.

Smutno jest ze sprawami kultury i w Szczecinie. Garska nieliczna, już nie wiem, chyba i pionierów i Mohikanów zarazem, trwa na posterunku. Ten posterunek, to nie patos, ale twarde, żołnierskie słowo. Bo wielu ich jest? — a jak wiele robia!

Walerian Lachnitt najslusniej wytknął mi, że w „Arkonie” w artykule na temat zagadnień kulturalnych Ziemi Zachodniej w liczbie literatów szczecińskich włączyłem także i Stanisława Ostrowskiego. Wyjechał już na stałe ze Szczecina — stwierdza p. Lachnitt. Mój Boże! — Tym smutniej, że i ta nieliczna garska topnieje...

I o ironio, co za myśl mi przychodzi do głowy! A może właśnie lepiej... Bo kilka może jeszcze jakoś wyżyje z pracy literackiej, może się nad nimi ten ów wydawca zbija, drukując tysiąc trzysta egzemplarzy zbiorku poezji z honorarium platynym od tysiąca w terminach półrocznych! Gdyby było ich więcej, to czy poszliby do urzędów, odkładając pióro na bok.

Jakież smutne refleksje buldź musi chociażby fakt, że pismo, z którego gościnnie korzystam, „tygodnik miasta morskiego” wychodził doniedawna w numerach podwójnych (ale o pojedyn-

czej objętości), że ta sama spółdzielnia, która wydaje „Szczecin”, rzuciła dotąd na rynek księgarski kilka zaledwie książek pióra literatów szczecińskich i zagadnieniom Szczecina poświęconych, zamiast kilkudziesięciu? Widę już, jak marzczy się wydawca i mr. czy pod nosem — „ale co wydawać?” — a potem — „ale za co wydawać?”

Te dwa pytania są bardzo istotne. Warto nad nimi zatrzymać się chwilę. Co wydawać? — Dobre powieści, dobry reportaż, można publicystykę, piękne poezje. Odpowiedź łatwa, ale nierzalna. Bo ich prawie że nie ma. Bo pisarz w Szczecinie nie ma warunków do pracy twórczej. Bo ciągle przeskakuje z tematu na temat. Z pogadanki radiowej na felieton kulturalny, a zaraz potem pisze do agencji artykuł gospolarczy. Dopiero w rzadkiej, wolnej chwili zaczyna naprawdę tworzyć. Pisać nie to co musi, ale to co chce. Cóż, kiedy tych wolnych chwil tak jak i nie ma, kiedy są one bezproduktywne w najbardziej prozaicznym sensie życiowym — nie dają dochołu. A przecie i pi ar: musi z czegoś żyć. Pracuje więc w urzędzie, a potem pisze artykuły gospodarcze, pogadanki radiowe, felietony.

I dlatego nie zawsze ta w wolnych chwilach spłodzona twórczość posiada odpowiedni poziom. I dlatego miast przyjeżdżać, wyjeżdżają ludzie pióra ze Szczecina. I nie napływają nowi. Bo w innych ośrodkach kulturalnych jeszcze ktoś się interesuje literaturą. Jeszcze jest zamożniejszy wydawca i więcej czytelników. Bo tam, jeśli jeszcze nie żyć, to pisarz może chociaż z twórczości swej wegetować.

To żale nad autorem. Trochę trzeba ich też uронić i nad wydawcą, szczególnie w Szczecinie. Istnieje więc spółdzielnia. Cud wogóle, że żyje, ba, że się

rozwiąza nawet. Ale jak nieproporcjonalnie do potrzeb kultury. Wydawca czeka na rękopisy, dobre, z prawdziwego zdarzenia, i boi się ich. Bo wtedy znów przychodzi do głosu kalkulacja. Ta napawa rozpaczą obie strony.

Ale bez sentymentów. Bo do mgły stojącej nad Szczecinem w dziedzinie kultury, dojdzie jeszcze potop łzawy. Utoną w nim ostatki talentów i ostatki pieniędzy.

Chodzi o co? O to, że Szczecin nie jest jeszcze, bo i nie mógł się stać, w pełni twórczym, zapładniającym, przyciągającym, dynamicznym ośrołkiem kulturalnym. Sam nie mógł, a pomoc nikt mu nie zechciał.

I dlatego smętne stoją nowe dźwigi, przgaste wpływają do portu okręty. Bo nie ma ich komu opiewać, bo są one jak głos bez echa. Dla siły, prężności życiowej narodu, dla jego osiągnięć politycznych, społecznych, gospodarczych, takim echem jest przecie właśnie rozkwit kultury. O tym się na Ziemiach Odzyskanych dziwnie nie pamiętało.

Przez pierwszy etap stwarzania podstaw pod kulturę Nadodrza jakoś z trudem, dzięki wysiłkowi z rzadka tu i tam rozstanych entuzjastów przebrnęliśmy. Dali oni z siebie i dają nadal co mogą. Ale na wiele ich już nie stać. Są wyczerpani, przepracowani. M są znaleźć trochę spokoju. W drugim etapie, jeśli chcemy go przeżyć z wynikiem chociaż dostatecznym, inaczej należy podejść do rzeczy. Tu już jednostki szarpiące się rozpaczliwie nie dają same rady. Tu trzeba zespołowo, trzeba poparcia. A nade wszystko zrozumienia i uświadomienia sobie właściwej miary spraw kultury na Ziemiach Odzyskanych.

Bo mgła zapomnienia zaleje inaczej to nawet, co już zrobiono. Bądźmy szczerzy. Kto wie coś szerszej w Polsce

o książkach Piskorskiego, Lachnitta, Papugi, Karpowicza. Kto potrafił docenić w pełni ich może jeszcze nie zawsze doskonały, ale szczerzy, pełen entuzjazmu wysiłek twórczy. Dlatego oni i jeszcze garska innych pozostawieni są samym sobie?

Przecie i tych nielicznych pionierów-Mohikanów w jednej osobie ogarnie wreszcie wyczerpanie. I tak już dziw, że dotąd pracują, piszą i że to irtzyma się kupy, ma sens, zdrową myśl, nie rzadko i artystm. Bardzo piękne są reportaże szczecińskie Gila, doskonałe Koźmiewskiego. Ale są to reportaże ludzi przejeźdźnych, migawki z przelotnych wrażeń. Dlatego ludzie kulturalni nie ciągną jak ptaki do rodzimego gniazda, w kierunku na Wrocław, Olsztyn, Szczecin? Dlaczego ich tam tak mało? Słyszało się, owszem, ten i ów miał ochotę, pragnął, dążył, wybierał. Ale... nie dojechał. Dlatego to ludzi pióra, pendzla, diuta, trudno jest na Ziemiach Zachodnich związać koniec z kołcem? I nawet nie tylko to — bo gdy wyją już osiada, to o nich w kraju bez mała się zapomina. Gubi ich z przełocz społeczeństwa ta mgła, która zaczyna się już silnie rozciągać nad Wrocławiem, ale która ponuro jeszcze wisi nad Szczecinem.

Coś się musi zmienić w naszym podejściu do spraw kultury. Coś bowiem jest nie w porządku. Szczególnie na Nadodrzu.

Trzeba więcej troski państwa o kulturę, nową, tworzącą się kulturę Ziemi Odzyskanych. Trzeba opieki społeczeństwa. Kultura ta jak piśkie wykiłwa się dopiero, wygląda na świat mgławym oczkiem. Czeka na macierzyńską osłonę skrzydeł, czeka na promienie słoneczne, nie mogące przebić ponurej mgły zapomnienia i obojętności.

Bo co będzie, jeśli i ci, co trwają na posterunku, nie wytrzymają, wyczerpią się, jeśli im nie starczy sił?

Spece od spraw kultury! Trochę przytomności, więcej jasnej myśli i zdrowego rozsądku!

JANUSZ STĘPOWSKI

Jak to Joakim gra' o „Zymku”

(FRAGMENT OPowieści pt. „Dzwony w Białej Topieli”

Gra' o mu teraz w duszy, gra' o ulewę tonów — z gęsi smykowych, ze sopieli, gwizdających z p szczeli ptasich i z kory wierzbiny, z rogów żubrzych, czyniących wielką trąbnię po rozległej, puszczańskej gęstwinie, z dudowych mechów, przebieganych od razu wszystkim, ośmioma czubkami palców, i z bębnow pękatych, obciążonych baranią skórą i z małych bębenków, o b'one z cienkiej pajęczyny, u której srebrzyście świegogaty dzwoneczki: — lelum — polelum — łado!

W myślach swoich siedział w tej chwili Joakim u szczytu holkowego dżobu, gdzie obłączył okraciem drzewianą szyję gryfu gaść począł z wysokości trzymając przy usiach cudownie głośny grzebyszczek, owinięty w listek klonowy.

O największym z największych rumaków morskich — śpiewał — o n'm i dla niego, o tym, że go dębowe ścięgną sprzęgły do skoku, a soćnina ugładza wiotko, a wiosna zaś, ociekająca brzożową oskołą,

obdarzyła własnym imieniem: „Zymk”, żeby w blasku jej księżycy i słońca się krzepił, od św tu kwiatów, od pierwszych strumyków rwących, od ziemi musującej, która mu żywo dała — w urocznych łęgach Niewiada i Niewida, — na stolemowym ostrogu, — w ojeżyźnie skał kredowych i dobrych wojów,

— na wyspie arkońskiego bożycy: — na Ranie!

— Któż, jako „Zymk”, zwinnie wycwilił się z fali i na falę skoczył! — nucił.

— Któż go prześcignie w biegu, chociaż ma on tylko jeden żagiel skórzany. i czterdziestu czterech wiołarzy w p'elni!?...

Chyba wiatr słonych bryzgów, chyba czas, chyba głos b'ękitnie daleki, co go od poczęcia wyprzedził,

5 odbity od urwistego brzegu Jasmundu

i szumiący, jako tchnienie, w morza widnokręzu:

— na szlaku Wiernej Przygody
— w zw'erciadle wdzięcznej wody
— i w chmurach, w których ciągną wszystkie rycerskie szyki
— na wspólny żalnik.
— I na sierwizu — lelum — polelum —

krew, ścięta w sople lodu w wawozach Nördlingen, gdzie podczas srogiej z my legli dzielni Swewowie

od mieczów drużyny Lestka!

Cisną się do oczu Joakima słoczono zjawy, domagając się głośno, aby odz'iał je w słowa.

— Jam jest przed wszystkim najpierwszy! krzyczy spieniony s'uo wodny, o zielonej grzywie, w pół przewalony spaśnym cielskiem przez burtę.

Tyle to prawda, co po tobie zostanie! — wołają za uciekającą falą roziskrzona maiaiki, byszczące na obsuszonych deskach pot'adu podartymi koszuliniami, utknymi z cieniuchnego szk'łwa zaschniętej soli.

— O nas przede wszystkim wineneś praw'ć, Joakimie, i to co najmniej przez pół roku! — gwałnie dopominają się m'ozne bryżki, chlusty i zatopce, zakrzepłe w lodowcy skorupach — gdzie trupiobia'e, oplute morska śliną, strzyżki, o kształtach koszmarnych obrzękłych dzwacznie, zbrojne w k'y ostre i jęzory jadowite, straszne w swej posta-

DR. KRZYSZTOF PRAWDZIC-LAYMAN

Służba meteorologiczna na Pomorzu Zachodnim

Jedną z najpowszechniejszych form użytkowania ludzkiego jest narzekanie na pogodę. Zwłaszcza na naszym wybrzeżu ustawicznie kaprysy pogody dają nam się mocno we znaki. Pogoda bowiem należy do tej grupy zjawisk przyrodniczych, które dotąd jeszcze nie pozwoliły się ujarzmić przez człowieka.

Już od najdawniejszych czasów ludzkości interesowała się zjawiskami atmosferycznymi. Starożytni Grecy wszystko to co pochodziło z powietrza, nazywali meteorami; stąd nauka, zajmująca się badaniem zjawisk, zachodzących w atmosferze, nazywana została meteorologią.

PRZEPOWIEDNIE POGODY

Głównym celem meteorologii jest przepowiadanie stanów pogody. Niestety przepowiednie meteorologiczne nie są nigdy do końca pewne. Wskazywać one mogą jedynie na to, co może się zdarzyć w przyszłości. Wskazywać one mogą również na to, co może się zdarzyć w przeszłości. Wskazywać one mogą również na to, co może się zdarzyć w przyszłości. Wskazywać one mogą również na to, co może się zdarzyć w przeszłości.

Jak wiele jeszcze można zdziałać na tym polu, pokazali nam Anglicy i Amerykanie, którzy podczas ostatniej wojny rozbudowali tak wspomnianą służbę meteorologiczną na Atlantyku, że w rezultacie, dzięki dokładnym i częstym prognozom, zapewnili w praktyce pełną bezpieczeństwo samolotom komunikacyjnym, przelatującym nad oceanem.

Prognoza pogody ustalana jest zasadniczo przez stację centralną, na podstawie meldunków, otrzymywanych z całego szeregu stacji obserwacyjnych. Oczywiście jest rzeczą, że im więcej będzie punktów obserwacyjnych na danym obszarze, tym kontrola zjawisk atmosferycznych będzie ścisła, a prognoza okazać się tym dokładniejsza.

Rezultaty wiedzy meteorologicznej powinny obchodzić przede wszystkim tych pracowników, którzy w praktycznym swym zawodzie są bezpośrednio zainteresowani możliwościami przewidywania pogody, a więc głównie marynarce, lotników i rolników. Ponieważ powyższe zawody są szczególnie licznie reprezentowane na Pomorzu, więc w związku z

tym należyte funkcjonowanie sieci służby meteorologicznej na naszym terenie staje się sprawą specjalnie aktualną.

WYDZIAŁ MORSKI P.I.H.M. w GDYNI

Służba meteorologiczna w Polsce zorganizowana jest przez Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny, mający swą centralną siedzibę w Warszawie. Ze względu na ważność spostrzeżeń meteorologicznych na obszarze wybrzeża, została jeszcze przed wojną utworzona w Gdyni filia Instytutu, nosząca dziś nazwę Wydziału Morskiego P. I. H. M. Wydział ten opracowuje osobno prognozy pogody dla części wschodniej i zachodniej Morza Bałtyckiego, na podstawie meldunków telefonicznych, otrzymywanych ze wszystkich stacji nadmorskich, a podających spostrzeżenia meteorologiczne z jednej i tej samej godziny.

Do stacji meteorologicznych Pomorza Zachodniego, które przesyłają swe spostrzeżenia Wydziałowi Morskiemu P.I.H.M. w Gdyni, należą: Łeba, Słupsk, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Swinoujście i Szczecin. Dla na tego obszaru najważniejszą jest ta ostatnia, to też warto zapoznać się z nią nieco bliżej.

STACJA METEOROLOGICZNA W SZCZECINIE

Stacja Meteorologiczna w Szczecinie znajduje się na ul. Łabędziej 7. Nie łatwo jest tam trafić — na planie Szczecina ulica ta wcale nie figuruje i tylko nieliczni mieszkańcy naszego grodu orientują się, że istnieje ona na północno-zachodnich przybrzeżach miasta, gdzie poza ul. Szopną. Zresztą właściwie trudno mówić o ulicach w tej dzielnicy — są to raczej zwykłe drogi polne, wzdłuż których spotyka się miejscami zabudowania i ogródki.

Na zboczu wzgórza rozłożona jest osobno grupa niewielkich domków willowych; jeden z nich zajęty jest obecnie przez Stację Meteorologiczną, która otrzymała go, wraz z całym urządzeniem, od wojskowych meteorologów radzieckich w marcu 1946 r. Obecnie jest tam zatrudnionych trzech obserwatorów.

Jakże są ich czynności? Otóż głównym zadaniem obserwatora są stałe spostrzeżenia i notowania najważniejszych zjawisk atmosferycznych, jak: ciśnienia, temperatury i wilgotności powietrza, kierunku i szybkości wiatru, rodzaju za-

chmurzenia i opadów. Oprócz określenia rodzaju zachmurzenia, do czego potrzebna jest duża wprawa i dobre oko, wszystkie inne obserwacje wykonywane są za pomocą specjalnych przyrządów meteorologicznych.

KŁATKA METEOROLOGICZNA

Za wyjątkiem barometru, przyrządy meteorologiczne winny być umieszczone na wolnym powietrzu, tak by mogły podawać prawdziwy stan panujący w atmosferze, w sposób nie zakłócony przypadkowymi wpływami. Dlatego też umieszcza się takie przyrządy w specjalnej klatce meteorologicznej, w której panuje swobodna cyrkulacja powietrza przez otwory znajdujące się ze wszystkich stron w bocznych, drewnianych ścianach klatki.

Wewnątrz klatki znajdują się termometry, służące do dokładnych pomiarów temperatury powietrza. Zasadniczo mierzy się temperaturę dość często, bo aż co 3 godziny. Prócz tego wyznacza się w ciągu doby temperaturę maksymalną za pomocą par specjalnych termometrów. Wreszcie wykonywane są tu też pomiary wilgotności powietrza, do których używa się t. zw. psychrometrów.

WIATROMIERZ

Obok klatki wiatry jest wysoki, 10-metrowy maszt drewniany, na szczycie którego przytwierdzony jest tzw. wiatromierz Wilda. Przyrząd ten wskazuje kierunek i szybkość wiatru. Musi on być umieszczony tak wysoko, by żadne ociążające przedmioty (jak np. dąmy, czy drzewa), nie wpływały hamująco na wiatr. Kierunek wiatru wskazuje chorągiewka wiatrowa, poniżej której znajduje się poziome sztabki metalowe, wskazujące kierunki świata. Wyżej widnieje tzw. słońmierz, w postaci sztabki metalowej, służącej do mierzenia siły wiatru. Tabliczka ta przez obrót połączonej z nią chorągiewki ustawiona jest zawsze prostopadłe do kierunku wiatru i odchyła się tym bardziej, im większa jest siła wiatru. Kąt, odczytany na umieszczonej obok skali 8 stopniowej, podaje nam orazu siłę wiatru w stopniach Beauforta.

DESZCZOMIERZ

Jednym z najważniejszych przyrządów meteorologicznych jest deszczomierz. Składa się on z blaszanego naczynia w-

skie tarcze, zawieszono, wędle starego zrywcaju, na zewnątrz oburtowania „Zymku”.

Prawda, wzorzystą wstęgą służyły się pod zielone smugi odbitej wody, ale chłopców coś znacznie trwalszego w nich zoczyli.

— Cóż piękniejszego jest? — zanucił ponad falami w przestworzu. — Cóż godziwego dla pieśni od ciosów, ordażnych na zbroi zwycięcy?! — I znów rozgłosnymi dźwiękami przebiegł po zrykanych, żeglarskich szczytach, dotykających szczytów, świecących na nich długim rzędem nad ruchliwą tonią. W zachwycie się liczył, w marzeniu. Z podziwem i zazdrością, utajoną w głębokim westchnieniu: — Lela! — poleła!... Jakby w odzwie, od razu zagrały w jego nucie grotły strzał, obudzone, w zgiełku bitewnym, jak to nieraz być musiało, kiedy zrywały się rojnie przycięw „Zymkowi”, próbując go użądlić śmiertelnie, zawsze jednak daremno. Bo też i nie dziwi! Za tarczowym jego pancerzem dziewięćdziesiąt pięć wojowników krzesłał blyski z ciężkiej łuków o wiele celniej. Przecie im Lédarg, wielce doświadczony w bojach, przewodził. Bo z proc miotacze kamieni go zili tak samo sprawnie. Przecie im wtorował sam Isep trafnyimi podkami z wyrutni, przez co też o zwycięzcy w niej lym znawcu rozstrzygał. A ponad to i zęby żmij wierały na „Zymku” z włości wojów, w lot obrosłając posoką. Przecie im torował drogę czarnotwej ciosów, potężny wielki w. Jaskotel, przed którym nikt ze śmialków ostać się nie mógł.

(Ciąg dalszy nastąpi)

kształcie walca, które umieszczone jest w trzymadle na słupie w ten sposób, że powierzchnia jego znajduje się w wysokości 1 m nad ziemią. Górny jego otwór ma 200 cm² powierzchni. Wpadająca przez ten otwór deszczowa gromadzi się w dolnym zbiorniku naczynia. Pośrodku odmierza się za pomocą skłanej manzurki skalibrowanej w milimetrach, do której przelewano się wodę opadającą ze zbiornika.

OGRODZENIE NA SZCZYCIE WZGÓRZA

Jak są rozmieszczone powyższe przyrządy na Stacji Meteorologicznej w Szczecinie? Otóż znajdują się one dość daleko od budynku, gdyż w odległości prawie 20 m wewnątrz niewielkiego ogrodzenia, wzniesionego na szczytym polu u szczytu wzgórza. Jeszcze niedawno temu wszystkie te umieszczone było dużo bliżej, gdyż tuż naprzeciw domu jednokondygnacyjnego, nie nadawało się na pomiar, ze względu na osłabienie go słupkami wzgórza. Dlatego trzeba było zaistalować wszystko wyżej, na miejscu otwartym, tak, aby dokonane spostrzeżenia były dość prawdziwe obrazem atmosferycznego panującego na większym obszarze, gdyż o to przecież głównie chodzi.

BUDYNEK STACYJNY

Sam budynek stacyjny położony jest w warunkach, przypominających raczej wieś, niż miasto. Mała, 1-piętrowa willa, otoczona zacisznym ogródkiem, właściwie nie bardzo się nadaje na siedzibę dla tak ważnej placówki. Trudno tu mówić o nadmierze miejsca. Na parterze mieszkałanki służbowe obszarowa, na piętrze pokój obserwacyjny, urządzone w sposób, który nie odpowiada, wcale, potrzebom nauki. W niewielu przyrządów najważniejszych jest tu barometr rtęciowy, służący do dokładnego pomiaru ciśnienia atmosferycznego.

DEPESE I TELEFONY

Służba obserwatora nie jest tak łatwa, jakby się to mogło wydawać. Wprawdzie każdy z trzech obserwatorów pełni swój dyżur co trzeci dzień przez 24 godziny, co ma tę zaletę, że przez następne dwa dni jest wolny ale zato podczas służby musi się nieraz dobrze namęczyć. Pomijając już trudności nocnych obserwacji, najwięcej nerwów kosztują go telefony.

Bez aparatu telefonicznego służba meteorologiczna byłaby niemożliwa: ta a w Szczecinie bowiem jest tzw. stacją synoptyczną czyli przeznaczoną do dostarczania spostrzeżeń dla ustalania prognozy pogody. Z tego względu obserwatorzy muszą przysyłać swe spostrzeżenia dokładnie co 3 godziny (o 1, 4, 7, 10 itd.), drogą telefoniczną, w postaci depeszy szyfrowanej (wg specjalnego klucza synoptycznego), przede wszystkim do Wydziału Morskiego P.I.H.M. w Gdyni. Prócz tego, te same depesze muszą być nadane do Okręgowego Oddziału P.I.H.M. w Łodzi, gdzie znajduje się zbiornica depesz meteorologicznych z całej Polski, wreszcie do Lotniczej Stacji Meteorologicznej (LSM) w Poznaniu.

Meldunki meteorologiczne mogą jednak mieć tylko wtedy wartość, gdy przychodzą punktualnie ze wszystkich stacji. Każde opóźnienie powoduje błędy w obliczeniach głównej stacji meteorologicznej i może uniemożliwić wydanie dokładnej prognozy na daną godzinę. Tymczasem nieraz się zdarza, że trzeba długo czekać na osiągnięcie połączenia telefonicznego, pomimo, że depesza meteorologiczna (wysłana pod hasłem „Lotmev”) mają bezwzględnie pierwszeństwo przed innymi.

Stacja Meteorologiczna otrzymuje codziennie z Gdyni (około godziny 10) drogą telefoniczną prognozy pogody dla części wschodniej i zachodniej Morza Bałtyckiego, które z kolei przekazuje Kapitanatowi Portu i Obserwatorium Morskiemu w Szczecinie. Prócz tego zawiadania powyższych instytucji o wszystkich ostrzeżeniach przeciwdziałaniach, nadawanych również z Gdyni.

Wreszcie do obowiązków obserwatora należy też wypełnianie z końcem każdego miesiąca wykazów meteorologicznych ze wszystkich obserwacji i wyliczonymi miesięcznymi wartościami średnimi, oraz wystawianie ich do P.I.H.M. w Gdyni, najpóźniej do dnia 3 następnego miesiąca.

Jak więc z powyższego widać: pracownicy skromnego budynku, ukrytego na przybrzeżach Szczecina, pełnią ważną i odpowiedzialną rolę w nowo organizującym się życiu Pomorza Zachodniego.

wie bez ruchu, ni czucia. — Oj, tak! Oj, tak! — przytakują im kromplami długie sople, tające z kasztelowych okapów, z wierzchołków belek, z żeber i poręczy burtowych, z lin masztowych i szczebli karnatów, obielonych skostniałą na mrozie naroślą.

— O mnie jednak zawsze, przez rok cały, winienes wpródy pamiętać! — dmie z hucznych puc wietrzny latawiec, zwiastun ciepłej pogody, i w okrwawione o zachodzie słońca struny żaglowe gwizda jak kos, to znów jak w.lga.

Ale już i jego ni widać, ni słycać, bo tuż potem, wraz z gestymi nitkami deszczu, zwałili się na pok ad chmurne dziurawce, porunowi panetnicy, oblozni cy pierzaci, rozlewne śląpy i mamroty, i tłumną zgrają do Joakima przypadzisy, jęzgo:

— Nam się pferwej chwalba należy!

— I nam, jako żeśmy mocniejsi!

Na szczęście, i im również nie trzeba było bardzo wierzyć, bo zaraz, w oczymgnieniu, rozpadła ich gromada szubajcywch na mewich skrzydłach porońców, że ścichi pierzając, zaczęli, po krótkiej chwili, w barwistym serpie tępotowym, który nad „Zymkiem” rozwinął — przeżroczyste, bez nikajkiego śladu, przepadli.

Allicy i to nie zdało się na dugo, bo korzwiąjąc z gładkiej cisy, wyrównanej po okolu morza i nieba, od dna holku dobyły teraz piskliwych głosików przepomniane we wdrostach ubożęta, skarząc się Joakimowi,

wi, że im lepszych szatek potrzeba, albowiem w burch, trawiatych rąbeczkach zbrzydło im chodzić, a zanie się z kłobuczów na gowy żadnej też pocięty nie mają, gdyż ciągle z nich odpadają pokruszone muszelki.

Jakoż ich piskiem zwabione, natychmiast ze wszystkich szpar i szcełnin statku wyległy chórem przeróżne gwary i pogwary, szmery i szelsty, każdy w innej postaci i na inny sposób domagając się co lepszej o sobie i dla siebie mowy.

— Nie jestem żadnym bardem! — z zalem odpowiada wszystkim po kolei Joakim. — Brak mi w pamięci słów godziwych, zdanych na waszą przyrodzie. Ale w cudownym grzebyszczku zawinąłem moje serce. Z jego też gadki udzielił wam to, co sam czuję, a co zda się ważniejsze od wszystkiego i ponad wszystko.

Co rzekłszy, podjął grajkę, dmuchając w obłonkę klonowego listka. A była to znów ciągłość jego pienia poświęconego w całości, jak przedtem — „Zymkowi”. Każdy ton grzebyszczkowej gęłby znaczył jakby w żywym odbiciu wysmukłość jego sylwetki, już to wspinając się po kasztelowych ścianach, to znów opadając we włości, zamkniętego w dwóch zębach, srołokreca. W podobny sposób dobierając tonów, ukazał Joakim w szczególności jak promieniował w pierścieniu holku wypukłe burtę, o szcześnie do żeber przytwierdzonych deskach, zachodzących na siebie zębato jedna na drugą, niby huki na rycerskim pancerzu. Albo i to, jako zrosły się z tym posyciem żeglars-

CZESŁAW PISKORSKI

Z CYKLU: MIASTA POMORZA ZACHODNIEGO

Z wizyta w Star... gardzie

P. Górecki jest kolejarem. Przecież co drugi chyba mieszkaniec Stargardu pracuje na kolei. Zrozumiałe więc jest również i to, że opowiada mi przede wszystkim o odbudowie kolejnicwa na terenie miasta. Od niego to więc dowiaduję się, że Stargard jest nie tylko poważnym węzłem kolejowym, ale posiada również najnowocześniejsze warszaty kolejowe w Polsce.

100 LETNIA LINIA KOLEJOWA

W ogóle koleje i Stargard, to sprawy ściśle związane. Boć przecież linia kolejowa Szczecin — Stargard należy do najstarszych na Pomorzu Zachodnim. Liczy sobie właśnie 100 lat. W późniejszym okresie ten szlak kolejowy został przedłużony aż do Poznania. A ponieważ miasto jest tak starym ośrodkiem kolejnictwa, więc też od 100 lat posiada już warszaty kolejowe. Niemała tradycja. Jednakże mimo tak zamierzonego powstania w rozplanowaniu są one najnowocześniejsze. I dlatego przeprowadza się ich odbudowę. Będzie to kosztowało naturalnie miliony, no ale mówi się trudno. Pociągi nie tylko jeżdżą, ale również i psują się i trzeba je remontować.

Otóż w Stargardzie będzie właśnie wielki warsztat remontowy dla parowozów. Już w chwili obecnej pracuje tam właśnie 400 ludzi. Mogłoby znaleźć zajęcie jeszcze 200 dalszych, ale brak m'ieszkań, nie ma gdzie ludzi umieścić. Najpierw trzeba odremontować domy, a następnie sprowadzić ludzi do warsztatów.

krętarium PTK. Nie jestem zachwycony tą propozycją, ale...

Po drodze dowiaduję się szeregu szczegółów z przeszłości miasta. A więc jest to stary słowiański gród, który politycznie był związany ze Szczecinem. W r. 1124 przybyła tu misja Bolesława Krzywoustego i wprowadziła chrześcijaństwo. W tym samym wieku na wyspie wśród bagien osiedlili się Joanci, którzy założyli istniejący do dziś dnia kościół św. Jana (wyspa jego wieża króluje ponad miastem Prawa miejskie nadał Starogrodowi ks. Barnim I. Wojny często niszczyły miasto; głównym wrogiem byli Brandenburgcy, którzy nawet w pewnym okresie opanowali gród. Odkryskuje go Bogusław IV i umacnia. Z jego to czasów w najważniejszej części pochodziły mury i waly miejskie, które się w większości tak doskonale zachowały. A później jeszcze rabunki szwedzkie i niemieckie i tak w końcu. Aż wreszcie ostatnia wojna; przed nią miasto liczyło 40 tysięcy mieszkańców. Obecnie jest ich tylko 16 tysięcy. Ale w zasadzie miasto jest przeludnione. Potrzeba jeszcze mieszkań dla setek kolejarzy, którym mają pracować w warsztatach. Na sam remont m'ieszkań koleje przeznaczają na rok 1948 około 100 milionów złotych.

BRAMA MLYNSKA

Idziemy drogą obok Iny. Miasto bowiem leży nad rzeką. Dawniej była ona splawną. Kupcy na statkach docierali aż do Starogrodu, by tu sprzedawać towary. A miasto należało naturalnie do Hanzy i

wódzki troszczy się o to arcydzieło sztuki. Już obecnie jest ono zabezpieczone przed dalszym niszczeniem.

Dawniej obok kościoła Mariackiego znajdował się rynek z zabytkowymi domami mieszczanскими i cudownym ratuszem. Z tego wszystkiego pozostała tylko kupa gruzów.

Chodzimy coraz to dalej; resztki pięknych portali, szczyty domów, zabytkowe (i to w wielkiej ilości), bramy itp. Niezłutaj historii naszych przodków.

Ale współczesny Stargard żyje nie tylko przeszłością. Wprost przeciwnie: najważniejszym zagadnieniem jest odbudo-

wa. Praca ta posuwa się szybko; już uruchomiono wielki młyn, fabrykę chemiczną produkującą mydło i proszki do prania, rozlewnię piwa i inne drobniejsze obiekty. A z większych należy jeszcze wymienić remontowaną właśnie bezpośrednio pod Stargardem w Kluczewie wielką cukrownię.

Na rozmowie czas szybko mija. Prezes Górecki żegna mnie, spieszy bowiem na zebranie. Znowu trzeba dla „Starogrodu“ pracować; miasto powinno mieć teatr. I nad tym się pracuje. Gmach już jest. Wierzymy, że Stargard doczeka się w krótko dobrego teatru — mówi do mnie na pożegnanie.

PRZODUJĄCA ROLA SZCZECINA w handlu zamorskim Czechosłowacji

Dokończenie ze str. 1.

Jeżeli zaś na czele czechosłowackiej floty staną ludzie, którzy nauczą się pływać po morzach w polskich szkolach morskich — będzie to jeden więcej magnes polski dla czechosłowackiej bandery.

OBUSTRONNE KORZYSCI

Przy tym — na samym problemie portu tranzycyjnego się nie kończy. Czechosłowacja oprócz poru i marynarzy potrzebuje statków, których jeszcze nie ma. I w zdobyciu tych statków, jak podkreślił wyżej, poważną przeszkodą jest brak dewiz. Wprawdzie kpt. Frey uzasadnia obszernie, że wydatek dziesiątków milionów koron na statek oceaniczny zwróci się w ciągu dwóch lat najwyższą drogą oszczędności na frachtach zagranicznych — nie mniej jednak, mówiąc o kosztach zakupu statków, stwierdza: „Te sumy musielibyśmy wydać w dewizach, gdyby nie znalazł się wygodny sposób kompensacji”. Wygodnego sposobu kompensacji nigdzie nie znajdzie się łatwiej, niż w ramach ścisłej współpracy polsko-czechosłowackiej, która tworzy nowe umowy między obu państwami. Polskie stocznie mogłyby zaoszczędzić Czechosłowacji dziesiątków milionów koron w dewizach. Cóż zaś byłoby prostsze — gdyby to śmiało marzenie się zrealizowało — że statki z polskich stoczni znajdą port tranzycyjny w Polsce? Jeden magnes więcej...

Powyższe rozważania nie pochodzą od specjalisty w omawianej dziedzinie, ale od gorącego zwolennika najściślejszych stosunków polsko-czechosłowackich. Specjaliści muszą tutaj jeszcze zabrać głos i rozpatrzyć szczegółowo pojawiające się możliwości. Rzeczą moją jest podkreślić jedno — możliwości te są niezmiernie poważne i w żadnym wypadku niegodne lekceważenia. Jakkolwiek rozwinięty handel Czechosłowacji z Bliskim i dalszym Wschodem będzie naturalnie ciążyć ku Triestowi, to jednak czechosłowacki handel północny i zachodni stać się może wyłączną domeną Szczecina także i wtedy — a bodaj, że zwłaszcza wtedy — gdy odbywać się będzie pod czechosłowacką banderą.

ANALOGIE

Nie należy również — jak to u nas niektórzy lubią czynić — lekceważyć samej koncepcji stworzenia czechosłowackiej marynarki. Państwa śródlądowe dowiodły już, że potrafią tworzyć własną flotę. W roku 1938 (wg. danych kpt. Freya) pływało po morzach 12 statków węgierskich z węgierską załogą, a autor niniejszych rozważań widział na własne oczy w porcie rotterdamkim statek pod banderą szwajcarską. W tym miejscu myli się kpt. Frey, twierdząc, że Szwajcarzy stworzyli własną flotę dopiero „podczas wojny” — nie mniej jednak odpowiada prawdziwie

jego informacja, że obecnie Szwajcaria kupuje dalsze statki i otwiera szkołę dla żałóg w Bazylei. A przecież „Szwajcaria jest krajem mniejszym (niż Czechosłowacja) i jej obroty z zagranicą są o wiele mniejsze niż nasze.“

Nie ulega wątpliwości, że przy wielkiej rzutkości i praktyczności Czechosłowaków plany stworzenia własnej floty dojdą prędzej czy później do skutku. Wymieniliśmy wyżej wszystkie czynniki przemawiające za tym, że polski Szczecin może stać się tranzycyjnym portem tej floty. Korzyść takiej sytuacji dla miasta i portu łatwo każdy zrozumie.

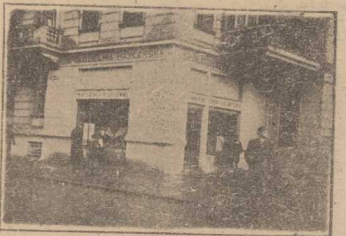
Dej to Buh, by Stetin był pristav nejen „trochu“, jak upnie ceskoslovensky zrovna jak polsky — by był pristav opravdu slovensky.

Andrzej Józef Kamiński

— o —

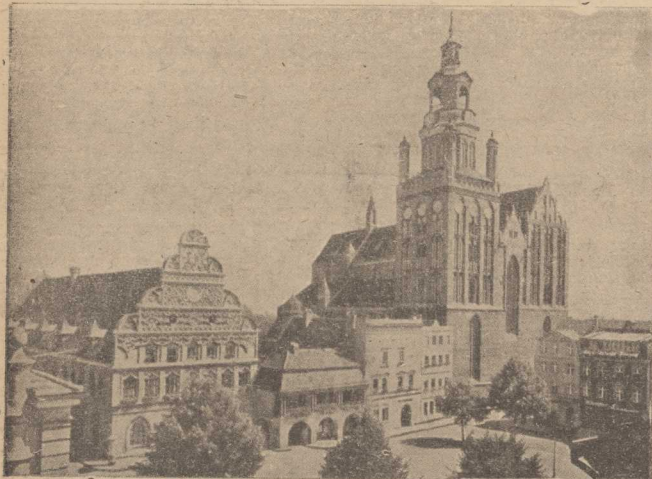
Spółdzielnia Harcerska „CZYN“

W dniu 15 bm. odbyło się poświęcenie sklepu Spółdzielni Harcerskiej „Czyn“ w Szczecinie, przy Al. Buczka 10. Poświęcenia dokonał ks. kapelan Siemianowicz przy licznie zgromadzonej młodzieży harcerskiej, która piosenkami harcerskimi urozczała moment otwarcia tak pożytecznej placówki. Przemówienia wygłosili: w imieniu Kuratora inspektor Ziółkowski, z ramienia Prezydenta Miasta nac. Paydel, w imieniu Komendanta Chorągwi Szczecińskiej hm. Królak oraz w imieniu Banku Gospodarstwa Spółdzielczego dyr. Srokowski. Należy życzyć braci harcerskiej jak najpomyślniejszych rezultatów z pracy na polu spółdzielczym.



Fronton sklepu Spółdzielni Harcerskiej „Czyn“ w Szczecinie przy Al. Buczka 10

Sklep C. H. D. Nr 1800
Polskiego Związku b. Więźniów Politycznych
Szczecin, przy Pl. Grunwaldzkim
TO SKLEP ŚWIATA PRACY
!aniej nigdzie nie kupisz!



Kościół Mariacki i Ratusz w Stargardzie

STARGARD CZY STAROGRÓD?

— A więc i Stargard odczuwa głód mieszkaniowy — zwracam się do ob. Góreckiego. Ten jednakże zamiast odpowiedzieć na pytanie wyjasnia mi przede wszystkim, że nie mówi się „Stargard“ ale „Starogród“.

— My Starogrodzianie nigdy nie zgodzimy się z prof. Rudnickim — mówi p. Górecki. — Znalazłem stare dokumenty, które wyraźnie mówią, że przodkowie nasi zamieszkałi na tym terenie nazywali miasto Starogrodem. Dokumenty to fakty niezbitne. I „my Starogrodzianie“ wierzymy, że miasto nasze o rzyma właściwą swoją historyczną nazwę.

Rozpoczynamy przeto rozmowę na zupełnie inny temat: przede wszystkim te stare dokumenty... I oto okazuje się, że mam przed sobą miejscowego prezesa Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, który nie tylko że zakochany jest w swoim mieście i czuje się w 100% Starogrodzianinem, ale w dodatku zna każdy kamień, każdy szczegół z przeszłości miasta. A o taką osobę właśnie mi chodziło. Dowiedziałem się o celu mojego przyjazdu do Starogrodu (w czasie rozmowy z p. Góreckim używam tylko tej nazwy dla miasta), sam mi proponuje, że oprowadzi mnie wszędzie i opowie wszystko, czego tylko się dowiedziat.

STARE MIASTO

Wprost przeto z dworca walimy na teren starego miasta. Prezes Górecki obiecuje mi przede wszystkim pokazanie se-

było ośrodkiem, w którym zamorscy nawet kupcy mogli się zaopatrywać w płody polskiej Ziemi Pryzyckiej. I nad Iną znajduje się ciekawy obiekt średniowiecznego budownictwa obronnego. Jest to tak zwana Brama Mlyńska. Ciekawa to brama: nie wznosi się ona bowiem ponad drogę, ale ponad rzeką Iną. W dwu basztach siedzieli strażnicy miejscy i pilnowali, by pod bramą nie przepłynął jakiś korsarz. Brama była na noc zamknięta odpowiednią kratą, która opuszczała się głęboko w wodę.

Podobno tego rodzaju obiekt budownictwa średniowiecznego jest jedynym w Polsce.

— To jest właśnie nasza siedziba — mówi p. Górecki.

A więc to tak sprawa wygląda. PTK w Stargardzie umieściło się w zabytkowej bramie miejskiej. Miejsce naprawdę wyjątkowe. Okazuje się, że w projekcie jest przeprowadzenie remontu zabezpieczającego wieżę. Podobno właściwe kredyty już obiecano; oby obietnice stały się faktami!

NAJPIĘKNIJSZY GOTYK POMORZA

Ale Stargard posiada więcej zabytków. Idziemy w kierunku rynku. Tu znajduje się wspaniały kościół Mariacki: najpiękniejszy obiekt gotycki Pomorza Zachodniego. Budowę pod koniec XIII wieku rozpoczął Bogusław IV. W czasie ostatniej wojny kościół niestety uległ poważnemu zniszczeniu: ale, odbudowa posuwa się szybkim tempem. Konserwator woje-

WŁADYSŁAW JASIŃSKI

Maszoperie a rybackie spółdzielnie pracy

Rybołówstwo morskie bliskiego zasięgu (przybrzeżne) było i jest uprawiane w trudnych warunkach. Składały się na to trzy główne przyczyny:

- konieczność pracy zespolonej, przynajmniej w grupie 2 — 3 osób,
- najspółmiernie do zarobków drogi sprzęt i stałe jego straty w czasie sztormów,
- konieczność wyzyskania sezonów połowowych, przy jednoczesnym braku rąk do pracy.

Praca jednego człowieka na łodzi wiosłowej, tymbardziej na łodzi żaglowej lub kutrze motorowym jest zasadniczo niemożliwa z uwagi na konieczność wiosłowania lub sterowania przez jednego człowieka wtedy, gdy jednocześnie zarzuca się sieci lub haczyki, jak również przy podejmowaniu z morza sieci i haczyków. W dobrze i celowo zorganizowanym gospodarstwie rybackim powinna być jeszcze jedna chociażby osoba do naprawiania sieci, zakładania haczyków, porządkowania i odpowiedniego konserwowania sprzętu.

Niezawsze jednak rodzina rybaka jest tak liczna, aby mogła obsadzić żalagą łódź lub kuter motorowy, konserwować i przygotować sprzęt do połowów. Najczęściej rybak musi szukać pomocy u sąsiada, który jest w takich samych warunkach rodzinnych. Tworzą wtedy we dwóch lub trzech spółkę rybacką zwaną z cudzoziemską maszoperią.

ZASADY SPÓŁEK RYBACKICH

Maszoperia może być stworzona na krótki okres czasu, na ściśle określony sezon połowowy, może mieć jednak charakter trwałej na dalszą przyszłość obliczonej spółki. Każdy z rybaków tworzących spółkę (maszoperię) wnosi do niej wkład w postaci sprzętu lub taboru pływającego, który jest drogi i narażony jest ustawicznie na zepsucie lub nawet stratę. Koszt niewodu średniej wielkości wynosi dzisiaj około 100 000 zł, łatwiej więc zdobędzie się na 2 lub 3 osoby razem, niżeli jedna. Może być też i tak, że samotny rybak posiada niewód, drugi posiada łódź motorową, dobierają do spółki trzeciego, a nawet czwartego, którzy wnoszą tylko swą pracę i na okres połowów śledzi tworzą spółkę. Dzieli się połowami lub zyskami osiągniętymi ze sprzedaży ryb, a wysokość udziału w zyskach zależna jest od wniesionego wkładu. Należyte wyzyskanie połowów jest podstawą egzystencji rybaka na cały rok. Tylko dobrze zorganizowana praca rąk ludzkich w okresie sezonu rybnego, należyte wyzyskanie i oszczędzanie sprzętu mogą zapewnić zyski rybakowi przybrzeżnemu i zwiększyć znakomicie wydajność połowów.

Dzisiaj jednak nie wystarczają już oparte na tradycji maszoperie, zawierane częstokroć w rodzinie, lub wśród znanych i zaufanych sąsiadów na krótki okres czasu, czasem na jeden sezon, nie rzadko tylko na jeden lub kilka połowów. Konieczność zbiorowej pracy rybaków jest bezsporna, musi jednak otrzymać inny charakter organizacyjny i gospodarczy, musi być trwała, obliczona na dalszą przyszłość i musi być ściśle związana z całokształtem gospodarki społecznej.

SPÓŁDZIELNIE

Taką nową formą maszoperii są rybackie spółdzielnie pracy.

W maszoperii każdy ze współników wnosi pewien wkład w postaci sprzętu i pracy, lub tylko pracy. Zyski dzielone są całkowicie między współników, nie zostawia się nic na ewentualną amortyzację sprzętu i taboru, na fundusz zasobowy, z którego można by czerpać na wypadek straty sprzętu lub awarii taboru. Niezawsze również, nawet dwóch, czy trzech współników może kupić niewód. Do rzadkości nie należą również fakty, że rybak wrzuca w morze 20 sieci, a po kilkunastu dniach wyciąga strzępy niepodobne do sieci. Kilkakrotnie po sobie następujące sztormy mogą przynieść rybakowi ogromne straty materialne, trudne do odrobienia w krótkim okresie

czasu. Tutaj nie wystarczy już spółka z drugim rybakim, potrzebna jest pomoc organizacji gospodarczy — zawodowej o zasobniejszych środkach

Współczesne spółdzielnie pracy na odcinku rybackim powinny zrzeszać rybaków jednego lub dwóch osiedli, w większych osiedlach mogą istnieć dwie, a nawet kilka spółdzielni. Udział w spółdzielni nie powinien być wysoki, aby jak największa liczba rybaków mogła przystąpić do spółdzielni.

Fundusze spółdzielni składają się:

- z udziałów i wpisowego, wpłacanych gotówką przez członków,
- z kredytu obrotowego,
- z kredytu inwestycyjnego,
- z osiągniętych zysków.

Dobrze zorganizowana spółdzielnia pracy rybaków ma szerokie zadanie i rozległe cele:

MEBLE BIUROWE

Urządzenia pensjonatów, uzdrowisk i hoteli
oraz wszelki sprzęt szkolny

dostarcza szybko i sprawnie

ZACHODNIO-POMORSKA CENTRALA MEBLI

W. MICHAŁSKI i S-KA

Szczecin, ul. Św. Wojciecha 11

Tel. 30-93

Tel. 30-93

SPÓŁDZIELNIA RYBACKA „BELONA”

Z O. U.

W DZIWNOWIE POW. KAMIEN

Tel. „Dziwnów” 4

POLECA:

ryby morskie i słodkowodne

S W I E Ż E

W Ę D Z O N E

I S O L O N E

Hurt

Detal

Ceny przystępne

UWAGA!

R Y B A C Y

UWAGA!

Nowopowstała Morska Centrala Handlowa — Sp. z o. o.

zaopatruje rybołówstwo w sprzęt i motory — Prosimy odwiedzić nasze magazyny

Gdynia ul. Hryniewieckiego 2,
Szczecin ul. Jacka Malczewskiego 4
Kołobrzeg przy Deleg. Morskiego Instytutu Rybackiego,
Dziwnowo Spółdzielnia „Belca”

Wielka Wieś, Łeba, Darłowo i Ustka —
Spółdzielnia „Ogniwo”
Tolkicko ul. Świętojańska 39,
Kąty Rybackie pow. gdański,
Górki Wschodnie pow. gdański.

MORSKA CENTRALA HANDLOWA

Sp. z o. o.

Gdynia, ul. I Armii W. P. 7

- zapewnia swym członkom odbiór ryb przez cały rok, niezależnie od tzw. kontraktów, które dość elastycznie są honorowane przez odbiorców ryb,
- umożliwia członkom nieposiadającym własnego taboru i sprzętu połowy ryb sprzętem i na taborze spółdzielni,
- umożliwia członkom nabywanie na dogodnych warunkach sprzętu rybackiego i materiałów pędnych,
- przeprowadza systematyczne szkolenie kandydatów na rybaków,
- udziela pomocy materialnej członkom w wypadku awarii ich taboru, straty sprzętu lub konieczności spowodowanej siłą wyższą,
- umożliwia członkom naprawę sprzętu i taboru pływającego,
- prowadzi wśród członków pracę kulturalno-oświatową.

Aby osiągnąć powyższe cele spółdzielnia pracy powinna:

- nawiązać kontakty handlowe z hurtownikami ryb we wszystkich trzech sektorach z uwzględnieniem sektora spółdzielczego,
- nabywać własny tabor pływający i własny sprzęt rybacki z kredytów inwestycyjnych,
- prowadzić składnicę sprzętu rybackiego w jak najszerszym tego słowa pojęciu, prowadzić własną stację bunkrową — benzynową,
- zorganizować w sezonie martwym teoretyczne kursy, a w sezonie połowów umożliwić kandydatom do zawodu rybaka morskiego praktyczne zajęcia,
- zorganizować w ramach spółdzielni Fundusz Zapomogowy, na który złożą się sumy potrącające z zarobków rybaków i dopłaty spółdzielni,
- zorganizować własny warsztat obsługi taboru pływającego,
- zorganizować wzorową świetlicę.

NIEWĄTLIWE KORZYSCI

Przystępując do spółdzielni pracy rybak morski czy zalewowy osiąga duże korzyści materialne, uzyskuje ułatwienia w swojej ciężkiej pracy, a przede wszystkim osiąga świadomość, że pracując w zbiorowym wysiłku, przyczynia się do pogłębienia i utrwalenia gospodarki społecznej.

W maszoperii rybak jakże często uzależniony jest od dobrego humoru współnika. W spółdzielni pracy współnik wysiłek kierowany jest dobrowolnie i wspólnie uchwalonym statutem, który ma na celu dobro wszystkich zrzeszonych, i niemożliwa wyzysk i oszukiwanie wzajemne. Zbiorowa praca koordynowana jest w interesie nie jednostki lecz ogółu i kontrolowana jest przez czynnik społeczny.

Wreszcie maszoperie zawierane na krótki okres czasu, po osiągnięciu dożącego celu rozpadają się, nie zostawiając trwałej zdobyczy gospodarczej, która osiąga się zawsze w zbiorowej pracy społecznej.

W tworzącym się rybnictwie morskim i zalewowym na Pomorzu Zachodnim spółdzielnie pracy powinny być jego trzonem i odegrać zasadniczą i dużą rolę. W tych osiedlach nad Bałtykiem i Zalewem Szczecińskim, gdzie istnieją już nieliczne jeszcze spółdzielnie pracy, rybaczy zrozumieli ich doniosłą rolę i wyciągają mimo dużych trudności dążą do ich rozbudowy.

AGENCJA REKLAMY

Szczecin, Wojska Polskiego 41

Załatwia fachowo
i sprężysto reklamy:

prasowe
ekranowe
w tramwajach
na słupach
na pylonach świetlnych

Telefon 21-45

