Cena 20 zł

SZCZECIN

Tygodnik Pomorza Zachodniego

ROK III. 7 — 13 MARCA 1948 R. Nr 10 (84)

8. III. 48

Dziś w numerze drukują swe prace m. in. następujący autorzy: dr J. Mitkowski, J. Poradowski, E. Sopoćko

WOJCIECH ILCZYŃSKI

Budowa portu węglowego w Szczecinie

Największe inwestycje 48 roku koncentrują się na Górnym Śląsku, w Szczecinie i w Warszawie.

Region Szczecina — port, miasto i województwo — zajmuje w tym roku drugie miejsce w państwowym planie inwestycyjnym.

Jest to realna podstawa uprzywilejowania, na której dokonać się ma proces aktywizacji regionu szczecińskiego oraz rozbudowy i zagospodarowania portu, któremu w strukturze ogólnopolskiej gospodarki wyznaczono rolę równie ważną, jak zespołowi portowemu Gdańsk — Gdynia.

Czołową pozycją w aktywizacji naszego regionu jest budowa nowego portu węglowego.

Wiadomo, że znaczna część ludności, która styka się nawet bezpośrednio z portem, uczestniczy w jego rozbudowie i często wiąże osobiste kalkulacje z jego rozwojem — nie zdaje sobie konkretnie sprawy z motywów i technicznych szczegółów jego budowy.

Dlaczego budujemy nowy port węglowy? Odpowiedź może być równie prosta i rozbrajająco naiwna: budujemy, gdyż napewno jest nam potrzebny... Ale gdzie go budujemy, jak i w jakich warunkach? Co było powodem rozpoczęcia realizacji tej olbrzymiej inwestycji?

PEŁNE MOŻLIWOŚCI EKSPLOATACYJNE

Wszystko, cokolwiek byśmy odpowiedzieli na to retoryczne pytanie, ograniczać się będzie do interpretowania popularnego dziś pojęcia aktywizacji, której istotny sens określić można, jako konieczność zapewnienia portowi szczecińskiemu pełnych możliwości eksploatacyjnych, a więc — stworzenia mu dogodnych warunków nawigacji i maksymalnej zdolności przeładunku.

Szczecin, zniszczony przez wojnę, przestał być wprawdzie wielkim ośrodkiem przemysłu metalowego, który w szczytowym okresie rozwoju zatrudniał przeszło 40 proc. mieszkańców powiatu, lecz — mimo fatalnych dla jego gospodarki skutków wojny — nie stracił w nowym układzie stosunków politycznych swego wyjątkowego znaczenia geograficzno-portowego.

Ten fakt, zasadniczy i rozstrzygający o losach miasta na przestrzeni całej historii, zadecydował również o wyznaczeniu mu roli w powojennym ekonomicznym życiu Polski.

Nie jest tajemnicą, że rozwojowe drogi portu związane są ściśle z polską polityką eksportową, której dominującym czynnikiem jest węgiel. Wiadomo, że posiadamy bogate złoża węgla i musimy go eksportować. Sprawa jest jasna i nie wymaga komentarzy, niezależnie od tego, czy będziemy ją oceniać z punktu widzenia interesów ekonomicznych czy ekonomiczno- politycznych.

Racjonalnie przemyślanego rozwiązania wymaga jedynie techniczna strona zagadnienia.

MASOWOŚĆ — PODSTAWĄ KALKULACJI

Jak zorganizować eksport, aby w kalkulacji handlowej pomieściły się koszty transportu na trasie Śląsk — Szczecin, koszty przeładunku portowego i amortyzacji urządzeń?

Wystarczy znajomość elementarnych zasad z dziedziny wiedzy ekonomicznej, aby nie było wątpliwości, że tylko sprawnie zorganizowana masowość transportu i przeładunku może zapewnić korzystną kalkulację eksportu.

Właśnie ta zasada — elementarna, podstawowa, bezsporna — jest motoryczną siłą aktywizacji.

Musimy zorganizować w Szczecinie przeładunek węgla w skali, niewspółmiernie przekraczającej możliwości istniejącej dotychczas struktury portu. Nie było wyboru w poszukiwaniu rozwiązań zagadnienia. Konieczność organizacji masowego przeładunku stała się imperatywem budowy portu węglowego.

Port szczeciński w okresie gospodarki niemieckiej, nawet osiągając swoje najwyższe morskie obroty towarowe, nie był przystosowany do masowego przeładunku węgla. Maksymalna ilość przywozu węgla przekraczała zaledwie półtora miliona ton, a wywozu — milion osiemset tysięcy.

Eksportowy przeładunek węgla, jakiego dokonaliśmy w ubiegłym roku w ilości 571.814 ton odpowiada przeładunkowi 557.800 ton, dokonanemu w r. 1934.

Zestawiając porównawczo zbliżone pozycje przeładunku węgla eksportowego w latach 34 i 47, byłoby objawem megalomanii, gdybyśmy usiłowali tłumaczyć to sukcesem obecnej zdolności przeładunkowej portu. Jest on zniszczony działaniami wojennymi.

Z porównań całości obrotów towarowych w latach równorzędnego przeładunku węgla, wynikają niewątpliwie trudności portu szczecińskiego.

Obrót ten osiągnął w 47 roku zaledwie 732 895 2 ton towarów, gdy w 34 roku — 5 724 959 ton.

Warto przy tym wspomnieć, że podczas dwu następnych lat gospodarki niemieckiej Szczecin osiągnął najwyższy poziom przeładunku na przestrzeni czterdziestolecia — 8 330,144 ton i w ciągu dwu dalszych lat — w 1939 roku — spadł do 7.522 000 ton.

Poprzedzając omówienie prowadzonej obecnie budowy portu węglowego analizą dawnych możliwości przeładunkowych Szczecina, zmierzam do konkretnego celu: pragnę ułatwić Czytelnikowi orientację w pozornie skomplikowanej mechanice pracy portu, której istotne znaczenie streszcza się w rzeczywistości w liczbach osiągniętego przeładunku.

Jasne, że nie każdemu jest to potrzebne i nie każdy zdolny jest pasjonować się, analizować i obserwować z ciekawością typowego mieszkańca portu przejawy rozwoju lub zaniki rozwoju ruchu portowego. Pożądane jest jednak rozbudzenie tych zainteresowań. Próbujemy to właśnie robić, gdyż trudno zaprzeczyć, że zasięg zainteresowań problemami portowymi większości mieszkańców tego „miasta morskiego", jakim niewątpliwie jest Szczecin, wciąż jeszcze nie wykracza, jak się zdaje, poza momenty taniej sensacji życia portowego, którego największymi „rewelacjami" są wizyty synniejszych statków, awarie, itp.

7.500.000 TON ROCZNIE

W 49 roku mamy przeładować pięć i pół miliona ton węgla, milion ton rudy i milion ton drobnicy.

Realizując ten plan, osiągniemy średni roczny przeładunek Szczecina ostatnich pięciu lat przedwojennych, który wynosił 7.700 000 ton.

Nie ma potrzeby uzasadniać, dlaczego nie zdołamy wykonać tego zamierzenia dysponowanymi w istniejących obecnie warunkach urządzeniami przeładunkowymi. Wiadomo, że przeładunek węgla odbywa się na pięciu rozrzuconych na rozległych terenach portu nabrzeżach — Huk, Arsenał, Kaszubskie, Górnośląskie, Starówka — i, że sprawność tego przeładunku jest wciąż zagrożona przez wymagające ciągłych remontów zużyte już dźwigi i przez niedogodności nieskoordynowanych połączeń transportowych. Zresztą, wyniki przeładunku najlepiej ilustrują sytuację: około 4 000 ton dziennie, czyli przy nieprzerwanej, intensywnej pracy — półtora miliona ton rocznie!

Kontynuowanie tego stanu przy możliwościach wykorzystania dogodnie usytuowanego portu na wodnym i kolejowym szlaku łączności Szczecina ze Śląskiem napewno nie mieściłoby się w kryteriach rozumnej polityki ekonomicznej.

KONCEPCJA BUDOWY

Logiczną konsekwencją tej sytuacji jest koncepcja budowy portu węglowego.

Gdzie i jak budujemy ten port?

Budowę nowych nabrzeży węglowych zaprojektowano w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego nabrzeża węglowego i rudowego, w rejonie kanału Kaszubskiego, wychodząc przy tym z założenia, że scentralizowanie przeładunku masowego w jednym rejonie, oprócz możliwości racjonalnego rozwiązania problemu komunikacyjnego, umożliwi jednocześnie połączenie w pewną całość administrację portową, kolejową i energetyczną.

Plan rozbudowy portu, harmonizujący całość zagadnień aktywizacyjnych, został opracowany przez zespół projektantów — doświadczonych inżynierów w dziedzinie budownictwa morskiego, w dziedzinie kolejnictwa, energetyki, urządzeń przeładunkowych i innych.

Wstępny projekt opracowano w ośmiu alternatywach, przyjmując jako ogólną zasadę przy ustalaniu zarysu nowych nabrzeży jeden podstawowy plan rozbudowy Portu Centralnego.

Plan przewiduje wykonanie nabrzeża wschodniego, ciężkiego typu, z fundamentami poddźwigowymi, na odcinku 390 mb i nabrzeży lekkich na odcinku 90 mb, wykonanie nabrzeża zachodniego również ciężkiego typu z fundamentami poddźwigowymi, na odcinku 275 mb i 30-metrowego nabrzeża lekkiego oraz przystosowanie nabrzeża Lublinieckiego do ustawienia nowych dźwigów oraz budowę pirsu dla taśmowca.

Nie będziemy mówić o szczegółach stopniowego formowania się ostatecznego projektu realizacyjnego, zwłaszcza, że ogólny projekt nie przewidywał zasadniczych różnic między alternatywami w sposobie rozwiązań technicznych. Najważniejszą rzeczą było ustalenie, jaki typ nabrzeża może być zastosowany w porcie szczecińskim.

Jak niemal wszędzie w Szczecinie, na terenie portu znajduje się do głębokości 8-10 metrów warstwa ściśliwego torfu zmieszanego z namułem, a warstwa nośnego piasku rozpoczyna się dopiero na głębokości około 11 metrów. Ponieważ chodziło o oparcie ciężaru nabrzeża na warstwie nośnego piasku, problem wyboru i zastosowania typu nabrzeża miał zasadnicze znaczenie.

Rozpatrzono cztery alternatywy:

— ruszt palowy ze ścianką szczelną;
— typ nabrzeży na studniach zapuszczanych lub na kesonach pneumatycznych;
— nabrzeża typu gdyńskiego na skrzyniach pływających;
— nabrzeża na blokach betonowych.

Najtańszym, wymagającym najmniej skomplikowanego sprzętu i możliwym do wykonania najszybciej — okazał się typ nabrzeża na ruszcie palowym, z żelbetowości na szczelną i żelbetowymi palami Konstrukcja takiego nabrzeża jest prosta i ekonomiczna.

Szerokość nabrzeży ustalono na 8 metrów, głębokość basenu — na 9 metrów.

PIERWSZE PRACE

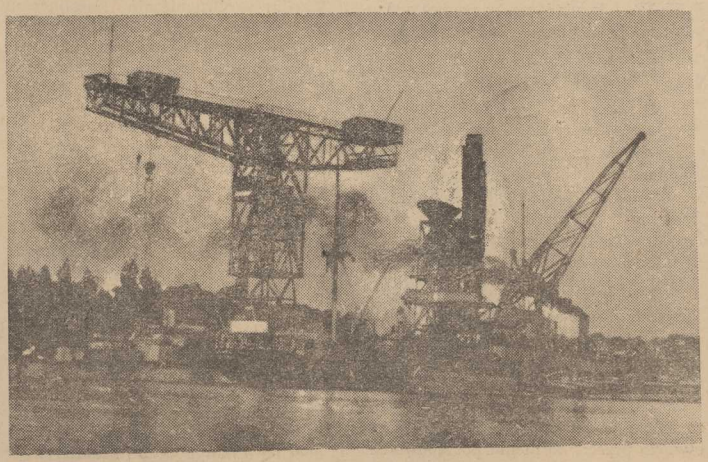
Rozpoczęto roboty przygotowawcze.

W końcu grudnia nadszedł do portu węglowego pierwszy transport — 31 wagonów — pali Larsena z Czechosłowacji; nadeszła część zespołów roboczych — ludzie i sprzęt — do wykonania pali Frankl, na którym oparty ma być fundament poddźwigowy nabrzeża Lublinieckiego, zaczęły nadchodzić wagonowe transporty sprzętu na nabrzeże Kaszubskie.

W połowie stycznia rozpatrzono jeszcze dodatkowo opracowany przez zespół projektantów projekt fundamentów nabrzeża Lublinieckiego z zastosowaniem żelbetowych pali prefabrykowanych i projekt oddziału Robót Morskich SPB — z zastosowaniem pali systemu Frankl. Obydwa projekty uznano wprawdzie za równorzędne pod względem technicznym, jednak, biorąc pod uwagę możność wykonywania pali Frankl w okresie zimowym oraz oszczędność w uzbrojeniu — postanowiono wykonać fundamenty według projektu SPB.

13 stycznia, przy użyciu uniwersalnego kafara parowego, odbyło się z pomyślnym wynikiem bicie pierwszego pala Frankl — i do połowy lutego zabito 40 takich pali. Był to sukces o powszechnym znaczeniu, gdyż roboty znacznie wyprzedziły harmonogram.

(Dokończenie na str. 3)



Dźwigi w porcie szczecińskim

JACEK SIEDLECKI

Potrzeby ustawodawcze portu szczecińskiego

Szczecin ma dziś dobrą prasę. O porcie szczecińskim, o jego zaletach i wartości pełno we wszystkich czasopismach. Oczy Polski zwrócone są ku ujściu Odry. Nadarza się więc sposobność, by w paru bodaj słowach zastanowić się nad prawnymi skutkami wzrastającego znaczenia miasta i portu, by sporządzić bilans prawodawczych dokonań dla rozwoju Szczecina i zestawić dalsze potrzeby przy stanowieniu praw.

Port szczeciński, jako położony u ujścia Odry, powiązany systemem jej dopływów i kanałów z centrem Polski i niemal wszystkimi drogami wodnymi Niemiec, górnym biegiem tej rzeki sięga terytorium republiki czechosłowackiej. Z natury swej zatem Szczecin stanowi bardzo dogodny punkt tranzytowy dla zagranicznego handlu nie tylko z Polską, lecz i z innymi krajami, przede wszystkim z Czechosłowacją i Niemcami. To naturalne połączenie z tymi krajami wzmacnia sieć kolejową i drogową. Przemysł szczeciński w oparciu o te środki komunikacji, pozwalające na tani transport surowców z kraju i zagranicy rokuje wyjątkowo pomyślne warunki rozwoju. W oparciu wreszcie o swe śląskie zaplecze, port zarabia na przeładunku rudy żelaznej szwedzkiej i polskiego węgla. Na tych założeniach wyrosła huta w Stołczynie i obie stocznie okrętowe w Szczecinie. To są główne przyczyny zainteresowania Szczecinem, dla których wszyscy powinniśmy zespolić swe siły i umiejętności, by wykorzystać wartości naszego portu i miasta.

Wypada zapytać jaką rolę w tym odegrało i odegrać może ustawodawstwo. Możnaby powiedzieć przecież, że życie nie oglądając się na paragrafy idzie naprzód, zanim prawnicy spróbują je wsadzić w swoje ramki, z drugiej jednak strony wpływ jest wzajemny: nie tylko życie tworzy prawa, lecz również dobre prawa, wczuwając się w sens i rytm życia tworzą dlań dogodny i właściwy nurt, a przeciwnie przy niezrozumieniu i niewyczuciu potrzeb życia, złe ustawy mogą spaczyć najlepsze intencje ustawodawcy. Opóźnienie wydania właściwych ustaw, czy też ich brak krzewi dziką gospodarkę, której później najlepsze ustawy nie wypełnią.

Port w rozumieniu nauki prawa morskiego, jest to albo część morza ograniczona u jego brzegu, albo część wód śródlądowych osiągalna z morza, która jest przystosowaną z natury, lub dzięki zastosowaniu odpowiednich urządzeń do załadowania i wyładowania statków, która poza tym stanowi miejsce dogodne do zarzucenia kotwicy. Polska posiada oba te typy portów. Portem sztucznym, stanowiącym częściowo ograniczoną falochronami część morza — jest Gdynia, zaś portem naturalnym na wodach śródlądowych z dojściem do morza — Gdańsk i Szczecin.

Przed wojną Polska rozporządzała wyłącznie sztucznym portem morskim — Gdynią. Port ten zna tylko jeden rodzaj przeładunku: ze statku na kolej, lub przeciwnie. Oczywistym jest, że wskutek tego przedwojenne przepisy polskie i technika portowa dostosowane były do warunków portu gdyńskiego. Obecnie w Gdańsku i Szczecinie mamy do czynienia z portami rzeczno-morskimi, zaczym przeładunek jest nie tylko kolejowy lecz i ze statku na statek. Stąd potrzebne są odrębne urządzenia portowe, w postaci pływających dźwigów, lichtung, potrzbni są nowi specjaliści do pracy w porcie, a życie portowe wymaga odrębnych przepisów do niego dostosowanych.

Sprawa ustawodawstwa w porcie szczecińskim jest szczególnie trudna do rozwiązania. Ustawodawca polski przejmował na Ziemie Odzyskane prawa obowiązujące w obwodzie Sądu Okręgowego w Poznaniu. Prawa te oczywiście nie mają nic wspólnego ze stosunkami prawnymi portowymi, a przepisy portowe mieliśmy w obwodzie Sądu Okręgowego w Gdyni. Jednakże tych ostatnich przepisów nie można było rozszerzyć na dalsze porty polskie a to dla dwóch powodów: Przede wszystkim dlatego, że jak już wspomniałem ustawodawstwo portu gdyńskiego było dostosowane do geograficznych jego warunków i to w swym duchu i literze tak ściśle, że bez gruntownych przeróbek nie da się gdzie indziej zastosować. Powtóre, zastosowanie mechaniczne przepisów portowych gdyńskich nie da się zastosować w innych portach, w danym razie w Szczecinie, gdyż tu panują inne warunki geograficzne i przeładunkowe. Z tego względu Urząd Morski w Szczecinie opracowuje przepisy porządkowe w porcie, na drodze wodnej Świnoujście—Szczecin, a Morski Urząd Zdrowia — przepisy sanitarne, z dostosowaniem warunków geograficznych, stanu portu, przeładunku i pilotażu w dobie obecnej. Ta sama wskazówka winna służyć dla innych prac ustawodawczych: w zmienionych warunkach — zmienione prawo.

WŁADZE ADMINISTRACJI MORSKIEJ

W marcu 1947 r na skutek zmian organizacji i zakresu działania naczelnych władz administracyjnych powstało Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego. To nowe ministerstwo objęło całokształt spraw żeglugi morskiej, administracji portowej, portów, przystani morskich, jak również urządzeń portowych i wybrzeża morskiego. W dniu 5 września 1947 r. ustanowiono nowy podział i organizację podległych Ministerstwu Żeglugi władz administracji morskiej stanowiąc, że władzami tymi są: urzędy morskie, którym podlegają jako ich organy kapitanaty portu i straż portowa. Dekret ten, ustanawiając główne zasady organizacji władz administracji morskiej stwarza tylko ramy prawne, wymagające późniejszego uzupełnienia. Te ramy już częściowo wypełniono przez ustanowienie urzędów morskich w Gdańsku i Szczecinie i kapitanatów portów w szeregu mniejszych portów, przy czym upoważniono dyrektorów urzędów morskich do dalszego ustanowienia bosmanatów w dalszych portach i przystaniach. Oczekujemy zapowiedzianego oznaczenia granic terytorialnych morskich portów handlowych, w tej liczbie i Szczecina, oraz klasyfikacji poszczególnych portów. Wspomnieć tu należy, że przed wojną, poza Gdynią, jako portem I klasy posiadaliśmy tylko porty III klasy (bez oficjalnej klasyfikacji): Tczew, Puck, Jastarnia i Hel. Nie przesądzając oficjalnej klasyfikacji, przybyły nam porty II klasy: Elbląg, Świnoujście, Łeba, Ustka, Darłowo i Kołobrzeg.

ZAGOSPODAROWANIE PORTU

Tak w najobszerniejszym zarysie przedstawia się organizacja władz portowych. Jak wygląda zagospodarowanie portu szczecińskiego w świetle obowiązujących przepisów prawnych? Wspomniałem już na wstępie, że port ten jest gospodarczo związany z szerokim swoim zapleczem, i że wymaga odbudowy i rozwinięcia przemysłu opartego na jego położeniu geograficznym. Zatem aktywizacja portu szczecińskiego uzależniona jest od zgrania ze sobą całego szeregu władz i instytucji, mających nieraz różne, jeśli nie sprzeczne interesy. W celu usprawnienia i koordynacji prac związanych z odbudową i zagospodarowaniem portu Szczecina, wraz z jego połączeniami komunikacyjnymi utworzony został urząd Pełnomocnika do rozbudowy i zagospodarowania portu Szczecina z siedzibą w Szczecinie, podległy bezpośrednio Ministrowi Żeglugi, a poza tym związany z Komisją Aktywizacji Rejonu Szczecińskiego.

Cennym instrumentem w gospodarce portowej są wolne obszary celne. Towary zagraniczne tam przywożone, a przeznaczone do przechowania i przeróbki na tych obszarach nie podlegają opłatom celnym, monopolowym i podatkom pośrednim (akcyzie). Nie mają tam w zasadzie zastosowania ograniczenia przywozu, wywozu i przewozu, a Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu może przyznawać przedsiębiorstwom zajmującym się w wolnym obszarze celnym przeróbką lub obróbką towaru ulgi pod względem postępowania celnego i opłat celnych. Jednym słowem ustawa o wolnych obszarach celnych jak gdyby wyłącza pod względem skarbowo celnym część swego terytorium, który pod tym względem staje się niczyj. Pozwala to na sprowadzenie do kraju towarów obcych bez ryzyka cła, przy czym kraj zarabia na składowaniu, przeróbce uszlachetniającej i dalszej sprzedaży tego towaru w kraju lub zagranicą. Umowy międzynarodowe z poszczególnymi państwami mogą tym państwom nadać dalsze przywileje zachęcające do korzystania z portów i środków komunikacyjnych polskich. W przygotowaniu są przepisy o wolnych obszarach w porcie szczecińskim, co powinno podnieść jego rozwój.

ADMINISTRACJA PORTU

Zamykając ten przegląd ustaw gospodarczych służących rozwojowi portu winienem jeszcze przedstawić problem administracji portu. Formy zarządu i kontroli portów są bardzo zróżniczkowane, właściwie każdy port posiada swoistą administrację uwarunkowaną lokalnymi potrzebami, wytworzoną przez wieloletnią praktykę, zależną od stosunków gospodarczych i położenia geograficznego, zgodną z duchem swego narodu, jego dążnościami i tradycją. Zdarza się, że samo państwo administruje portem (jak w Polsce i w niektórych portach Stanów Zjednoczonych). W innych przypadkach administruje portem miasto portowe, a najbardziej rozpowszechniona jest t. zw. administracja autonomiczna, stosowana w największych portach świata jak Londyn, N. Jork, Liverpool itd. gdzie portem administruje zwierzchność portowa ustanowiona i działająca na mocy specjalnej ustawy, przy czym jej usprawnienia są rozmaite w różnych portach. Organem kierowniczym i kontrolującym jest rada rozpadająca się na szereg komisji, a składająca się z reprezentantów sfer gospodarczych, zwłaszcza zainteresowanych w handlu morskim i żegludze, oraz z przedstawicieli poszczególnych ministerstw i organów samorządu terytorialnego, częściowo mianowanych, poza tym wybieranych. Bezpośredni zarząd sprawuje organ wykonawczy — dyrekcja.

Komercjalizacja portu gdyńskiego, mimo, że została rozpoczęta projektem ustawy z 1931 r. nie została dotąd pozytywnie rozstrzygnięta, mimo kilku dalszych projektów. Wspomniany już dekret o organizacji władz administracji morskiej nie przesądza żadnego z wspomnianych typów zarządu portów, przewidując zarówno administrację portów przez urzędy morskie, jak również pod ich kontrolą, przez instytucje komunalne, społeczne i prywatne.

„PORT OJCZYSTY"

Prawo morskie zna pojęcie portu ojczystego. Nazwę jego wyczytać można na rufie każdego statku i figuruje ona w każdym certyfikacie okrętowym. Port ojczysty jest to ten, z którego uprawia się żeglugę. Nie znaczy to bynajmniej, by z niego statek musiał rozpoczynać podróż. Znamy porty ojczyste, do których statek nigdy nie zagląda, lub rzadko kiedy. W historii naszej floty handlowej Gdynia była takim portem dla statków linii palestyńskiej kursujących między Konstancą i Jaffą. Zdarza się, że port ojczysty leży zagranicą, jeżeli tam armator prowadzi swe przedsiębiorstwo. Często się to zdarza w krajach nie mających dostępu do morza jak Szwajcaria i Czechosłowacja, a uprawiających żeglugę statkami pod ich banderą. Kraje te u siebie prowadzą rejestr okrętowy, a porty ojczyste są zagranicą np. w Trieście, Genui, Amsterdamie lub Hamburgu. Natomiast państwa morskie starają się udostępnić rejestr okrętowy najszerszym kołom zainteresowanych, tak by możliwie każdy port ojczysty był zarazem portem rejestrowym. Udogadnia to obrót handlowy morski wyzyskując wartość statku dla kredytu i sprzedaży i uprzystępnia rozwój przedsiębiorstw armatorskich. W Polsce ustawodawstwo pod tym względem nie ruszyło się od 1939 r. Mamy tylko jeden port rejestrowy w Gdyni. Sprawa prowadzenia rejestrów okrętowych dla innych portów polskich nie jest jeszcze unormowana. Projektowane jest prowadzenie rejestrów tych w sądach grodzkich właściwych dla portów ojczystych statków handlowych.

(Dokończenie na str. 7.)

DZIENNIK BERLIŃSKI

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

HITLEROWCOM NA POSADACH NIC JUŻ NIE GROZI

Hamburg. — Okazuje się w praktyce że hitlerowcom, którzy przetrwali na posadach publicznych lub na ważnych stanowiskach prywatnych do 1 stycznia 1948 r. w strefie brytyjskiej Niemiec już nic więcej nie grozi. Denazyfikacja została oficjalnie zakończona, w każdym razie od początku roku bieżącego władze brytyjskie w Niemczech przestały usuwać ze stanowisk Niemców oskarżonych za przynależność do NSDAP. Jak wiadomo, w początkowym okresie denazyfikację przeprowadzały władze wojskowe, od drugiej zaś połowy 1947 r. rządy niemieckie.

Brytyjskie władze okupacyjne są zdania, że „większość aktywistów hitlerowskich usunięto z urzędów". Ze zdaniem władz brytyjskich zgadzają się władze niemieckie krajów Westfalii i Szlezwigu oraz miasta Hamburga, podczas gdy w kraju Dolnej Saksonii rząd niemiecki zdania brytyjskiego nie podziela.

Odtąd hitlerowcom, którzy uchowali się na posadach, nic już nie grozi. Od dnia 1 stycznia 1948 r. nie wolno usuwać z urzędów publicznych lub wpływowych posad prywatnych nikogo pod zarzutem, że jest hitlerowcem, chyba że otwarto przeciwko niemu postępowanie sądowe jeszcze w roku 1947, albo że udowodni się danemu urzędnikowi złożenie fałszywych zeznań.

PODWYŻKI DLA PEWNYCH GRUP ROBOTNIKÓW NIEMIECKICH

Berlin. — Sojusznicza rada kontroli zezwoliła na podwyższenie zarobków we wszystkich strefach Niemiec dla kolejarzy o 10 proc. w stosunku do wysokości zarobków przed okupacją Niemiec oraz dla pracowników w przemysłach włókienniczym i węglowym i dla leśników o 12 proc. w stosunku do wysokości wynagrodzeń z maja 1945 r.

DZIECI NIEMIECKIE DO W. BRYTANII

Berlin. — Organizacje religijne w Anglii patronują akcji adoptowania dzieci niemieckich przez rodziny brytyjskie. Pierwsza grupa 35 dzieci niemieckich udała się już do Londynu. Mają one w okresie 12 lat otrzymać wychowanie angielskie, a potem jako młodzi „patentowani demokraci" wrócić na stanowiska do Niemiec.

PRZEDSTAWICIELE PRZEMYSŁU NIEMIECKIEGO POWRÓCILI Z USA

Berlin. — Pięciu przedstawicieli przemysłu niemieckiego, którzy 7 listopada 1947 r. udali się do Stanów Zjednoczonych, wróciło obecnie do Niemiec. Panowie ci w większych miastach amerykańskich ofiarowali na eksport z Bizonii wyroby przemysłu skórzanego, wyroby w srebrze, porcelanę, zabawki i tekstylia. Zorientowali się oni w potrzebach rynku amerykańskiego i odbywają obecnie kilkotygodniowe konferencje w Niemczech, celem przystosowania produkcji tych przemysłów niemieckich do potrzeb kupca amerykańskiego.

KORESPODENCJA

Otrzymaliśmy list następujący:

Do Redakcji Tygodnika „Szczecin"
w Szczecinie, Al. Wojska Polskiego 41.

Ambasada Republiki Czechosłowackiej w Warszawie ma zaszczyt podziękować za przysłanie Tygodnika Szczecin Nr 8 z dnia 22—28 lutego br., w którym jest umieszczony artykuł, omawiający handel zamorski Czechosłowacji.

Ambasada jest przekonana, iż Szczecin spełni doniosłą rolę w handlu zamorskim Czechosłowacji dla obopólnych korzyści jak dla Czechosłowacji, tak i dla Polski.

Ambasada korzysta z okazji, aby zapewnić Redakcję Tygodnika „Szczecin" o swym głębokim szacunku.

Ambasador
(—) Heyret

ANDRZEJ POROJŚĆ

Cienie Jomsborga

Z „tajemnicą Winety" łączy się ściśle druga, nie o wiele jaśniejsza sprawa, sprawa jeszcze bardziej atrakcyjna i o większej doniosłości historycznej — zagadnienie Jomsborga. Niepewne wiadomości źródłowe przekazały nam szereg wzmianek o potężnej twierdzy Wikingów, leżącej w tajemniczym kraju „Jom". O zidentyfikowanie go toczył się w nauce długi spór i chociaż dzisiaj wydaje się, że sprawa jest przesądzona na korzyść miasta Wolina, to jednak ostatnio nowa hipoteza poznańskiego historyka G. Labudy usiłuje w ogóle podważyć wiarygodność przekazów o istnieniu jakiejkolwiek twierdzy duńskiej na terenie odrzańskiej delty.

Nie wdając się tu w szczegółowe rozważania historyczne warto jednak zwrócić uwagę na same źródła, na przekazy, które się do naszych czasów dochowały, bez względu na to, ile ścisłej prawdy dziejowej kryje się za nimi. Warto, bo są to teksty, które siłą swej wymowy potrafią zaczarować Czytelnika, które się czyta nie jak suchą wzmiankę informacyjną, nie jak źródło, służące jedynie do poznania dziejów, ale jednocześnie jak opowieść o ludziach, dziwnych, mocnych, ludziach imponujących, postaciach, jakich południowi poeci nie umieją tworzyć. Bo teksty, których ci ludzie są bohaterami należy zaliczyć przede wszystkim do poematów. Są krótkie, zwięzłe, niekiedy brutalne, ale siłę słowa mają nieporównaną. Może dlatego, że autorami ich byli ludzie północy, wyrośli na morzu i skalistych wybrzeżach fiordów, podobni w niejednym do tworzonych przez siebie bohaterów.

SAGI O KAMIENIU, WOLINIE I SZCZECINIE

Zna u nas każdy przeciętny inteligent historię Tristana i Izoldy, Pieśń o Rolandzie czy dzieje Zygfryda. Zna imiona rycerzy z za Okrągłego Stołu czy ponurych bohaterów Pieśni o Nibelungach. Prawie nikt jednak nie słyszał o Vagnie czy Thorkeilu Leirze, o jarlu Hakonie, Palnatokim, Styrbiörnie i wielu, wielu innych bohaterów sag skandynawskich. A przecież dzieje ich nie wiele ustępują dziejom Hagena von Trönje czy dzielnego rycerza Parcivala, a ponadto cienie ich przesuwają się przez okolice bliższe nam niż wąwóz Ronsevalski czy wzgórza Nadrenii — przez okolice Kamienia, Szczecina, Wolina, zwanych w języku sagnamandrów Steinborgiem, Burstaborgiem, Jomsborgiem.

W ostatnich latach dopiero temat ten zaczął torować sobie drogę wśród społeczeństwa polskiego. Niewątpliwą zasługę znacznego spopularyzowania go ma Wł. J. Grabski dzięki swej „Sadze o jarlu Broniszu". Niestety, po przeczytaniu trzech tomów powieści czytelnik, prócz imion bohaterów nie wiele znajdzie reminiscencji z oryginalnych sag. Nie mówiąc o założeniach historycznych, które wbrew źródłom, a zato zgodnie z przejaskrawioną tendencją skłoniły autora do stworzenia takich scen, jak bitwa pod Svolder, kierowana osobiście przez Bolesława Chrobrego(!) czy wywiezienie Svenda Widłobrodego do Gniezna(!), pominąwszy też całkowicie stronę literacką powieści, którą sam autor w jednym z czasopism nazwał „epopeją". żałować należy, że nie przekazał nam choć części tej dziwnej, magicznej atmosfery, której pełne są sagi. Próba odtworzenia pieśni skalda niestety z oryginalnymi pieśniami nic nie ma wspólnego.

Po „Sadze" przyszła powieść Gołubiewa. W niej, chociaż historyk miał by może pewne drobne zresztą, zastrzeżenia, ukazała się dopiero znaczna część tego świata, który leży zamknięty między kartami skandynawskich kronik. Ukazały się w niej zbójeckie twarze Wikingów, którzy z warownego grodu nad Dziwną wyprawiali się łodziami w pusz czę, na rabunek, na osady Zdarów i Śliźniów.

PRAWODAWCA ROZBÓJNICZEGO „ZAKONU"

Wśród ogromnego bogactwa sag wyróżnia się jedna, szczególnie silnie związana ze sprawą Jomsborga. Jest to tzw. Jomswikingasaga. Najstarsze jej części sięgają XII w., rozszerzona potem w ww. XII i XIV była wielokrotnie badana i interpretowana, przede wszystkim jako źródło historyczne. Z niej pochodzą wiadomości o założeniu i wyglądzie Jomsborga, ona podaje mityczne imię Palnatokiego (który n. b. jest postacią pokrewną szwajcarskiemu Tellowi), budowniczemu grodu i prawodawcy rozbójniczego zakonu. Że prawa te w znacznym stopniu przypominają regułę benedyktyńską i że są wytworem późniejszych autorów sagi — nie umniejsza to znaczenia Palnatokiego jako postaci legendarnej, mogącej stanąć w rzędzie naszych Popielów i Leszków.

Gród, który zbudował miał być warownią, posiadającą wewnętrzny port, zdolny do pomieszczenia trzystu dużych, normańskich okrętów, wjazd do niego spięty był mostem kamiennym z wieżą, zamykany żelaznymi wrotami. Mieszkać mogli tu tylko wybrani, odpowiedni wiekiem, dzielnością i siłą fizyczną. Ujęci w ryzy przez wodza, do śmierci wierni prawom Jomsborga i walce o jego sławę. Opowieść o nich rozbija się na szereg wątków: organizacja, wyprawy, stosunki z władcami słowiańskimi. Nie brak i nuty romantycznej — sprawy zaślubin z córkami tych władców zajmują znaczną część opowiadania. Przedstawione są jednak sucho, rzeczowo, daleko więcej uczucia włożyli autorzy w opisy bitew i czynów zbrojnych, niż spraw matrymonialnych.

Wśród tych batalistycznych części sagi najważniejszą, najmocniejszą i zarazem najstarszą jest opis wielkiej bitwy we fiordzie Hjörungavaag. Jednym z jej bohaterów jest Sigvaldi, jarl Jomsborga po śmierci Palnatokiego. Niechętny mu władca duński, Svend Widłobrody, nie mogąc siłą zniszczyć Jomswikingów ucieka się do podstępu. Zaprasza ich na ucztę, poi mocnym piwem i nieprzytomnych wzywa do składania przysiąg. Sigvaldi ślubuje wtedy wygnać z Norwegii buntowniczego jarla Hakona, lub zginąć. Za nim podobne śluby składają co znaczniejsi Wikingowie. Z rana Sigvaldi trzeźwieje i orientuje się, jak przekraczające jego siły wziął zobowiązanie. Jednak honor jomsborczyka nie pozwala mu się cofnąć. Wyruszają na wyprawę. Podstępnie wprowadzeni do fiordu przyjmują bitwę z silniejszą flotą jarla Hakona. Męstwo ich święci zwycięstwo, Norwegowie zaczynają się cofać. Wtenczas jarl Hakon udaje się na wzgórze i morduje swego małego syna na ofiarę bogom. Od tej chwili jomsborczykom zaczyna w oczy wiać zamieć. Wichura powstrzymuje pociski w locie, uniemożliwia wiosłowanie. Sigwaldi widzi porażkę i pierwszy zaczyna umykać, lecz większość Wikingów walczy dalej, niektórzy rzucają się w wodę nie chcąc się poddać Norwegom. Wreszcie, po zupełnej klęsce część dostaje się do niewoli.

I tu następuje najmocniejszy fragment całej sagi. Siłacz norweski Thorkeil Leira morduje po kolei więźniów. Każdego pyta, jaką śmiercią chce zginąć. Odpowiedzi krótkie, dosadne są chyba najpotężniejszym wyrazem pogardy śmierci, jaki zna literatura. Opis niewątpliwie dramatyczny i brutalny, ale opis, na który potrafili się zdobyć tylko sagnamandrowie północy. Jarl Hakon, a zwłaszcza syn jego Eryk umieją jednak ocenić męstwo. Gdy jednemu z więźniów udaje się zamordować Thorkeila — darowuje resztę życie. Saga kończy się pieśnią skalda sławiącego zwycięstwo.

Bitwa we Hjörungavaag jest niewątpliwie historyczna. Miała miejsce w zimie r. 985/6. Dalsze dzieje Jomsborga są również bogate. Zanika w nim jednak element normański na korzyść miejscowego. Wikingowie słowiańscy najeżdżają stąd coraz częściej wybrzeża skandynawskie, szczególnie Jutlandię, aż wreszcie władca duński Magnus zwany Dobrym niszczy w 1043 r. twierdzę, kładąc kres sześćdziesięcioletniemu, sławnemu jej istnieniu. Są to jednak sprawy niejasne, wymagające dalszych badań historycznych. Niezależnie od ich wyniku opisy, które się przechowały stanowią wartość trwałą, bezsporną, a chociaż są niewątpliwą własnością Skandynawów zasługują w jaknajszerszym zakresie na to, aby znaleźć sobie miejsce i wśród naszych dóbr kulturalnych. Do dziś utrudnia to, a nawet prawie uniemożliwia, brak ich polskiego wydania. Czy ta kwestia nie powinnaby obecnie znaleźć się u nas w tece „spraw najpilniejszych"?

Dr. JÓZEF MITKOWSKI

CIEKAWA LEGENDA O POMORZU

Tuż przy granicy województwa szczecińskiego, niedaleko od miasta powiatowego Piły, leży stara wieś Biała, niegdyś wcale znaczny ośrodek tkacki. We wsi stoi sędziwy, drewniany kościółek pamiętający jeszcze przedrozbiorowe polskie czasy. Jak wiadomo bowiem Piła wraz z okolicą należała aż do pierwszego rozbioru do Polski. Obok kościółka w Białej leży wielki głaz, jeden z owych licznych głazów narzutowych, które przyniósł w epoce lodowcowej na swym grzbiecie lodowiec ze Skandynawii. W kamieniu jest głębokie zagłębienie, przypominające w uderzający sposób odbicie drobnej stopy kobiecej.

Z kamieniem tym jest związana ciekawa legenda. Nie leżał on pierwotnie przy kościele, lecz na polanie leśnej w pobliżu wsi. Dawno, bardzo dawno, mogło to być tylko w jedenastym wieku lub na samym początku wieku dwunastego, władali tymi stronami lechiccy, pogańscy jeszcze Pomorzanie. Był to ten okres, kiedy Pomorzanie nie tylko odmówili posłuchu książętom chrześcijańskiej już Polski, lecz zdołali przesunąć granice swoje ku południowi, aż do samej Noteci, a nawet tu i ówdzie poza Noteć. Nękali oni Polan ustawicznymi napadami. W czasie jednego z nich zabrali licznych jeńców, chrześcijan z Wielkopolski, uprowadzili ich z sobą na północ, poza Noteć. Koło dzisiejszej wsi Białej wypadł im postój. Rozbili obóz na leśnej polanie, na której leżał znany nam głaz. Był on wówczas zupełnie gładki.

Kapłani pogańscy, towarzyszący wyprawie Pomorzan, postanowili skorzystać z postoju i zabić jeńców chrześcijańskich w ofierze swym bogom: Trzygłowowi, Nyji, Swarożycowi i Jarowitowi. Przyprowadzono spętanych jeńców pod głaz. Zbliżała się ostatnia ich chwila. Wtem na głazie zjawiła się wysmukła postać niewiasty z dzieciątkiem na ręku, cała otoczona blaskiem i promieniami. Kapłani pogańscy i wojownicy pomorscy osłupieli ze zdumienia i z lęku. Towarzyszące panom psy uciekły, wyjąc, do lasu, a konie zaczęły parskać, płoszyć się i rozbiegać.

„Nie takich ofiar żąda Bóg!" powiedziała Niewiasta i znikła. Jeńcy chrześcijańscy poznali Marię i otucha wstąpiła w ich serca. Nie wiedzieli Pomorzanie, kto to był: oprzytomnieli zwolna, pierwsze wrażenie minęło, co młodsi zaczęli kpić ze zjaw i zwidów. Z trwogą zauważyli jeńcy, że kapłan pogański ponownie sięga po ofiarny nóż. „Nie daj nam zginąć, Mario!" modlili się z rozpaczą. A kapłan z nożem w ręku stał już obok nich, przy głazie. Wtem wzrok jego padł na kamień i nóż wysunął mu się ze zdrętwiałej dłoni: na kamieniu widniał świeży, wyraźny ślad stopy Niewiasty z Dzieciątkiem.

Puszczeni wolno przez Pomorzan jeńcy wrócili cało do swych rodzin i domów.

Budowa portu węglowego w Szczecinie

Dokończenie ze str. 1

Budowę w rejonie przeładunków masowych, wykonywaną przez Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno-Morskich, cechuje duży rozmach. W ciągu kilku tygodni na rozległym terenie oczyszczonym z bujnie rozrosłej wikliny, powstało miniaturowe miasto baraków — budynków roboczych, gospodarczych, administracyjnych. Wykonano już drogę dojazdową, rozebrano kilkaset metrów szyn bocznicy normalnotorowej i ułożono nową nawierzchnię kolejową, dostarczono dwa kilometry torów kolejki wąskotorowej, sprowadzono trzy lokomotywy, a poza tym — wyładowano blisko 400 ton ścianki Larsena.

Stopniowo nadchodzą dalsze transporty sprzętu budowlanego i materiałów masowych, jak cement, żwir, żelazo zbrojeniowe, tarcica i inne.

TERMINY

Harmonogram robót przewiduje zakończenie do końca lutego organizacji placu budowy; od stycznia do sierpnia — dostawę materiałów masowych; do końca lipca — wyrób pali żelbetowych; do połowy lipca — wykonanie wykopu fundamentowego; do połowy września — bicie pali i ściany szczelnej; do końca września — uszczelnienie ściany; do połowy października — budowę płyt oczepowych; do połowy listopada — roboty wykończeniowe, obejmujące budowę słupów cumowniczych, ram odbojowych, obnażanie zbrojenia — i wreszcie do połowy grudnia — likwidację placu budowy.

Czy zrealizujemy ten plan w ustalonych terminach?

Istniejące nabrzeże rudowe basenu Kaszubskiego, długości 153 metrów, zostało wykonane przez przedsiębiorstwo o światowym autorytecie, Christiani i Nielsen, w okresie od maja 1928 do października 29 roku. Roboty trwały 13 miesięcy letnich i 5 miesięcy zimowych. Port węglowy, obejmujący znacznie większy zakres robót, ma być wybudowany w ciągu 12 miesięcy.

Jak wspomniałem na początku tego artykułu, budowa nowego portu węglowego jest czołową pozycją aktywizacji regionu szczecińskiego, realizowaną na podstawie uprzywilejowania w państwowym planie inwestycyjnym. Nie ma więc powodu do obaw, że przy budowie tego portu wyłonią się istotne przeszkody. Główny ciężar odpowiedzialności za terminowe wykonanie robót przechodzi na kierownictwa robót i zespoły pracowników technicznych. Całość przebiegu budowy zależeć jednak będzie przede wszystkim od koordynacji prac inżynieryjnych i organizacji dostaw sprzętu i materiałów.

JERZY PORADOWSKI

„Ławica" na połowach na Morzu Północnym

Z Skageraku wydostaliśmy się na Morze Północne i dobrnęliśmy w ciągu doby do najżyźniejszego łowiska śledzi Fladenground. Polski trawler rybacki „Ławica", po kilkudniowej podróży ze Szczecina via Frederikshavn, gdzie bun krował lód, zastopował w nocy maszyny i stanął w dryf wśród kilkunastu Holendrów, Niemców i Anglików, którzy tu za dnia łapali śledzie. Światełka ich statków, niczem świętojańskie robaczki, migocą naokoło naszego parowca. Przyćmiewa je zorza polarna wyjątkowo mocno jarząca się tej nocy na Nordzie. Na przednim masztcie wyhisowano pusty kosz. Będzie on tam wisiał przez cały czas połowów na znak, że to statek rybacki w czasie pracy.

Skoro świt na pokładzie przygotowania do połowów, klarowanie sieci włókowej, sprawdzanie wind, przygotowanie ładowni do przyjęcia ryb, ustawianie ścian sadzawek (przegród na pokładzie dla wysypywanego z sieci śledzia).

Ze wschodem słońca pierwsze zrzucenie sieci za burtę. Wolno i sprawnie pracuje winda wypuszczając z dużej szpuli kilkaset metrów stalowych lin. Sztuka zarzucenia włoka, który w kształcie olbrzymiego worka będzie ciągnął statek za sobą na dwu linach, polega na tym by sieć nie dostała się pod trawler, aby liny nie zaplątały się w śrubę.

Gdy liny rozwinięte zostały na odpowiednią długość mocuje je szturman wspólnie na bloki i statek rusza pełną parą naprzód. Sunie jednak wolno. Praca jaką zużywa na ciągnięcie włoka to tyle samo przynajmniej co holowanie drugiego statku.

Sonda akustyczna, ten dźwiękowy radar, wskazuje głębokość 70 stóp. Dno muliste. „W muł, w muł" — mruczy skiper — „tylko w muł — tam są obecnie ławice śledzi. Nigdy nie miałem szczęścia na piasku". Mowa oczywiście o dnie morskim i o włoku, który trałuje ryby na mule.

PLON MORSKIEJ GŁĘBI

Trał, który wleczemy za statkiem, idzie po dnie i jak sierpem zagarnia śledzie — plon morskiej głębi.

Dwie godziny trwa zaciąg. Dwie godziny pracują rybacy na pokładzie i w ładowniach, szybko przygotowując dla ryb miejsce, które dotychczas zajmował lód i inny bunkier. Jednocześnie z bosmańskiego składziku wyjmuje się zapasowe części sieci i bawełnę do ewentualnej wymiany i naprawy włoka, jeżeli się — broń Boże — podrze.

Skiper daje sygnał: Hoodling-time! Statek zatacza półkole. Nawietrzną burtą osłania sieć, którą przy pomocy windy parowej podciąga się do burty osłoniętej od wiatru. Daje to pewność, że sieć nie dostanie się pod trawler.

Najpierw wynurzają się z wody dwie olbrzymie deski, które na stalowych linach podskakują do szubienic (dwa żelazne pałąki na burcie statku do mocowania desek). Deski te jak olbrzymie pługi orały dno zmuszając sieć do pracy w przydennej wodzie. Teraz przy pomocy skomplikowanego systemu lin (nie wolno pod grozą utraty sieci i połowu splątać ich) rybacy ciągną do burty samą sieć. Z daleka wypływa na powierzchnię olbrzymi worek pełen srebrnego plonu.

Stada mew rzucają się z piskiem by wyłuskać z kutli zdobycz na pierwsze śniadanie dla siebie. Duże nurki raz w raz biją w wodę strzałowatymi ciałami, wyławiając pod powierzchnią zabłąkane poza siecią śledzie. Wielki wór dobił wreszcie do burty.

Połów obfity. Żeby winda mogła go wyciągnąć a sieć nie porwała się trzeba dzielić wydobywanie śledzi na pokład na trzy raty. Najpierw końcowa część worka szybko i sprawnie podwiązana liną wjeżdża przy pomocy bloku przedniego masztu nad przygotowane na pokładzie sadzawki. Szturman (zastępca skipra) podbiega pod kutel, zwalnia linę zamykającą zakończenie sieci i przez rozwiązany otwór wysypuje się lawina żywych, niebieskawych ryb wypełniając sadzawki po brzegi. Wór ponownie związany (odpowiedzialna funkcja) przez sztormana wraca do wody, by zabrać następną partię ryby. Gdy sieć cała próżna rozpoczyna się drugi tego dnia zaciąg. Chwała Bogu tym razem nie było rozdarcia włoka. Nie straciło się czasu na naprawy.

Tymczasem rybacy, brodząc w wysokich, gumowych butach wśród zalewu śledzi, ładują je w kosze i po posypaniu z lekka solą składają na przemian z lodem do ładowni. Koszy jest 120. Koło 5-ciu ton śledzi. Dobry był zaciąg. Jeżeli tak dalej pójdzie ustanowimy rekord i w trzy dni statek będzie „full up" (100 ton ryby). Nie prowokujmy jednak szczęścia. Trzeba szybko zmyć pokład. Minęło już dwie godziny. Nadchodzi następny Holing-time!

SIEDEM ZACIĄGÓW

Powtarza się to siedem razy tego dnia. Nie wszystkie zaciągi są tak udane jak pierwszy — ba, większość z nich jest bardzo zła. Szczególnie ten ostatni. Załoga w krzyżach i mięśniach naliczyła już 12 godzin bezustannej pracy nieprzerwanej nawet normalną pauzą obiadową (wychlipanie zupę i drugie na stojąco, na zmiany nie przestając pracować przy sieciach). Nie bardzo już kwapią się chłopcy do jeszcze jednego holu.

Słonko też lada chwila wskoczy do morza. Śledzie przecież po ciemku dna nie trzymają się. Włokiem w nocy ich łowić nie można.

Skiper jednak decyduje: „Chłopcy ten zaciąg może być tak dobry jak pierwszy. Możemy skrócić pracę o jeden dzień. Let's go!"

Jeszcze raz sieć za burtę. „Mamy z tych sześciu zaciągów 300 koszy — po siódmym będzie 400" myśli załoga.

W połowie holu słoneczko schowało się do wody. Ciągniemy na burtę włok już przy świetle reflektorów. Chwila naprężonej ciekawości i... rozczarowanie. Sieć pusta — rozerwaliśmy cały spód włoka. Trzeba wstawić zamienną część zapasową. Zajmie to następne dwie godziny, a dzienny wynik pozostał ten sam: tylko 300 koszy.

Załoga po zrobieniu klaru na statku idzie pod pokład najeść się i spać. Dwuch tylko zostaje na wachcie. Statek postawiony w dryf kołysze się jak poprzedniej nocy w sąsiedztwie innych towarzyszy połowów. Spokojne morze i ciche powietrze jakoś dziwnie nie pasuje do ustalonej opinii o jesiennych sztormach na Północnym. Być może to pogoda przynajmniej pozwoli na odłów, który w tych 7—8 dniach dopuszczalnych dla naszego rejsu, da pełen ładunek dla statku.

Drugi dzień nie lepszy i nie gorszy od pierwszego. Też 16 godzin pracy. Też trzysta kilkanaście koszy. Także pogoda.

Dopiero trzeciego dnia nastrój zmienia się. Zamiast spokojnego powiewu przychodzi ostry wiatr; zamiast małej fali — mocne koły ania. Co któraś tam ciekawska fala idzie przez pokład. Trzeba pilnować ryb w sadzawce i siebie, żeby nie zmyło za burtę, tak jak te kilkanaście beczek z solą, które widocznie nie dość mocno przywiązane, porwała fala by „dosolić morze".

Po południu mamy już sztormową pogodę graniczącą z huraganem. Siła wiatru 8. Skiper twierdzi, że słyszy przez grzmot morza, wyjącą w wantach 9-kę.

POŁÓW W CZASIE SZTORMU

Połów trwa. Trawler łowi w każdą pogodę. Ludzie także. Sieci tylko nie wytrzymują. Linki w czasie wyciągania pękają, grożą poplątaniem i zgubieniem włoka.

Skiper, który postawił przy radio-telefonie Holendra ma wiadomości od jego krewniaków, którzy łapią na południe od nas na Doggerbanku, że tam spokojniej. Połów podobno także nielichy.

Zapada decyzja: przerywamy połów i idziemy na Doggerbank szukać śledzi i lepszej pogody. Podróż zajmie nam z dobę czasu. Chociaż trochę wytchniemy.

Na pokładzie trawlera

Jest wieczór. W messie nietradycyjna lampka wina. Skąd to wino? Po takiej cholernej robocie trzebaby mocniejszych trunków. To sprytny bosman na wszelki wypadek zafrasował w wolnocłowce w Danii parę butelek.

Kilka urywanych zdań na ponury temat słabego połowu i skiper przekręca gałkę aparatu. Świergot radosnego głosiku speakerki z Radio-Andorra wypełnia mesę. Twarze wszystkich rozjaśniają się. Oczy błyszczą wesołością. „To nasza kochanka" — wyjaśnia skiper — „Ile razy chcemy się pocieszyć słuchamy jej głosu. Ją kocha cały nasz trawler, a podobno i wszyscy rybacy z Północnego Morza. Nawet list do niej pisaliśmy. Nie odpisała. Ale codzień wieczór można ją słyszeć".

Głos rzeczywiście nadzwyczajny. Pełen niefrasobliwości i radości życia. Nikt z nas potoku słów hiszpańskiej dziewczyny nie rozumie — wszystkim zmachanym i skłopotanym nikłym połowem sam ton i nastrój głosu speakerki przynosi radość.

Dzień piąty połowów. Jesteśmy na Doggerbank niezbyt daleko od kanału „La Manche". Płyciutko tu. Tylko coś 20 sążni wobec 100 na Fladenground. Na dnie piasek zamiast mułu. Są za to gdzieniegdzie groźne dla sieci kamienie. Trzeba uważać, by sieci nie porwać. I pogoda lepsza, niż na północy. Połowy też całkiem inne. Owszem łapiemy ale nie śledzie tylko makrele. Wyniki niezamierzone ale także cenne — nawet cenniejsze. „Tylko czy u nas zjedzą je tak szybko względnie wsadzą do puszek konserwowych — na surowiec do fabryki odpadków szkodaby". „Nic, nic" — uspakaja ufnie starszy rybak Jario — „można i uwędzić" i robi to natychmiast nad piecem. Jego suszono-wędzony towar à la minute smakuje wybornie, jako trzecie danie po rybackim obiedzie.

POWRÓT

Tak było dni dziewięć. Dłużej, choć ładownie mamy zapełnione tylko w 60 proc., zostawać na Północnym nie możemy. Skończył się lód, kończy się węgiel — kucharz zaczął narzekać na braki w śpiżarni. Trzeba szybko wracać do kraju.

Krótszą drogą przez kanał Kiloński, gdzie po raz któryś z rzędu załoga dowiedziała się od pilotów niemieckich, że żaden z nich Hitlera nie popierał i że wszyscy jak jeden mąż byli jeszcze przed wojną... masonami, wydostajemy się na Bałtyk.

Mew tu mniej niż na Północnym, roboty także — pozostała tylko zwykła służba marynarska. Jest czas na pogwarki. Chłopcy zbierają się na rufie lub na baku i opowiadają sobie o wymyślnych przygodach w portach, o flocie rybackiej, którą trzeba rozbudować o rodzinach, które czekają w domu o Szczecinie i Świnoujściu i o tym czy każdy z nich ma już w domu beczkę śledzi na zimę a także o tym kiedy będą mogli łapać tyle, żeby starczyło śledzi dla wszystkich i dla chłopów z Kielecczyzny i dla górników ze Śląska i dla włókniarzy z Łodzi.

Proste i mądre są ich słowa. Wiedzą poco pływają.

ERYK SOPOĆKO 1)

Ironia losu

Ś. p. Eryk Sopoćko, wybitny oficer polskiej marynarki wojennej, zginął na „Orkanie" jesienią 1943 r. Wydał on w czasie wojny dwie książki, zawierające opowiadania z przeżyć wojennych. Polska literatura marynistyczna straciła w ś. p. Eryku Sopoćko jednego z najlepiej zapowiadających się pisarzy. Drukujemy niżej ostatnie z jego opowiadań, napisane w kilka miesięcy przed marynarską śmiercią autora. (Red.)

Choć dość daleko do wybrzeży Wielkiej Brytanii i wbrew przepowiedniom wszystkich domorosłych meteorologów, było pochmurno, gorąco i duszno. Dziób jednego z polskich kontrtorpedowców, idącego w szyku z paroma innymi jednostkami floty brytyjskiej, pruł gładką jak lustro taflę oceanu. Zbliżało się południe.

Przez okrętową rozgłośnię zapowiedziano wydawanie obiadu. Idąc na pomost, mimowoli zatrzymuję wzrok za ciągnącym się poza naszą rufą białą i prostą jak strzała linią śladu, przedłużeniem którego jest kadłub okrętu, a potem... Potem nieznane...

Od dziobu rozchodzą się promieniście fale, do złudzenia przypominające geometryczną figurę zwaną wycinkiem koła, obwodem którego jest niknący za rufą horyzont, środkiem dziób okrętu a promieniami te właśnie fale i gruba, trochę za gruba do całości rysunku linia śladu. Tu i ówdzie na pokładzie marynarze jedzą obiad. Trochę za gorąco jest w pomieszczeniach — to pierwsza przyczyna. Drugą jest świeże powietrze. Zwłaszcza maszynowa załoga wachtę trzymając pod pokładem odczuwa potrzebę przewietrzenia się, zebrania ostatnich nowinek od kolegów, co cały czas spędzili na pokładzie i... o tym może nie powinienem pisać to już bardziej osobista sprawa, ale ambicją ich jest również opalić się. Bez względu na rodzaj specjalności marynarz z okrętu musi mieć twarz spaloną wiatrem i słońcem, bo cóż by powiedziały te przysło-

JÓZEF MODRZEJEWSKI

Polskie okręty w wojnie minowej

Choć niedługo upłyną trzy lata od chwili kapitulacji Niemiec ciągle jeszcze słyszy się o awariach statków handlowych spowodowanych przez miny. Wojna minowa więc trwa, mimo ujawnienia położenia pól minowych i wytężonej pracy trałowców.

Bałtyk należy do najgęściej zaminowanych obszarów morskich i w okresie drugiej wojny światowej był świadkiem najliczniejszych katastrof morskich z powodu min. Miny stawiali nie tylko Niemcy, Rosjanie, Finowie i Polacy, ale również samoloty angielskie. Obronne pola minowe założyła neutralna Szwecja. Trudno określić ogólną liczbę min postawionych w obrębie Bałtyku, można jednak śmiało twierdzić, że stanowiły one duży procent półmilionowej cyfry, która odnosi się do wszystkich mórz europejskich.

Nie były to już miny z okresu 1914—1918 r. trwające w „zagrodach", umiejscowione za pomocą kotwic. Postępy techniki morskiej dały w ręce narodów walczących szereg odmian min pływających o charakterze wybitnie ofensywnym. Musiały się więc zmieniać metody poławiania. W okresie wojennym prace trałowców utrudniano, aby przeciwnikowi odebrać zdolność swobodnego poruszania się. Dopiero od trzech lat trwa systematyczna walka z niebezpieczeństwem podwodnym.

POLSKIE TRAŁOWCE

Prowadzi je również Polska Marynarka Wojenna, w której trałowce stanowią naliczniejszą grupę okrętów, typu „Czajka" („Rybitwa", „Żóraw" i „Mewa") i typu „Albatros" („Orlik", „Jaskółka", „Czapla", „Jastrząb", „Kondor", „Kormoran", „Krogulec" i „Kania").

Niektóre są rewindykowanymi z Niemiec okrętami, które zostały zbudowane w Polsce i brały czynny i różnorodny udział w kampanii wrześniowej. Zatopione przez bomby wzgl. własne załogi, zostały podniesione, wyremontowane i wcielone do floty niemieckiej, w której służyły do roku 1945. Jedynie los dwuch dalszych okrętów tego typu, „Jaskółka" i „Czapla" pozostaje do dziś niewiadomy.

Następne okręty otrzymaliśmy od Z. S. R. R. 31 marca 1946 roku. Wreszcie najmniejsze są budowlami poniemieckimi, które dokończyła stocznia gdyńska w 1946 r. Polskie trałowce nie wzięły jeszcze udziału w odminowaniu Gdańska, Gdyni, czy Szczecina, gdzie zaraz po zakończeniu działań trzeba było czyścić szlaki żeglowne.

Nowoczesny trałowiec niemiecki „M 38" zatopiony przez ORP „Piorun"

Zrobiły to flotylle radzieckie. Po zorganizowaniu polskich flotylli przeprowadzono we własnym zakresie dalsze prace w Ustce i innych portach. Dużo jeszcze czasu potrwa zanim zostanie usunięte wielkie pole minowe na północ od Kołobrzegu.

PODCZAS WOJNY

Walka z minami stanowi dalszy ciąg działań Polskiej Marynarki Wojennej, która jako pierwsza w drugiej wojnie światowej zastosowała miny jako środek ochronny przed inwazją niemiecką. Stawianie min przeprowadzały głównie okręty podwodne O. O. R. P. „Wilk" i „Żbik", oraz „Ryś" wyposażone każdy w 33 małych min typu francuskiego. Pierwszym okrętem niemieckim, który zatonął na tych minach, był duży trałowiec „M85" o wyporności 500 ton, który przez szereg lat można było oglądać w niemieckim roczniku morskim. Część załogi uratował „M122".

Miny polskie stawiane również z trałowców zmusiły Niemców do szeroko zakrojonej akcji oczyszczającej. Gdyby nie zaskoczenie ataku hitlerowskiego — wody polskie pochłonęłyby szereg dalszych ofiar. „Jane's Fighting Ship" podaje, że 8. 12. 1939 r. zatonął na minach „R17", prawdopodobnie na naszych wodach.

W ciągu wojny polskie okręty wojenne wielokrotnie zwalczały niemieckie i włoskie flotylle minowe. Ogółem zniszczyły, lub uszkodziły trzynaście jednostek nieprzyjacielskich, w tym nowoczesny „M38" w czasie inwazji do Francji (przez O. R. P. „Piorun").

AKCJA „WILKA"

Podwodne polskie stawiacze min O. O. R. P. „Ryś" i „Żbik" napastowane przez niemieckie trałowce, które spełniały również rolę okrętów strażniczych, schroniły się do Szwecji, skąd przybyły do kraju po 1945 r. Ciekawsze były losy trzeciego okrętu tego typu ORP „Wilk". Już 1 września 1939 r. napotkał na dwa trałowce niemieckie, ale dopiero trzeciego i piątego dnia został obrzucony granatami głębinowymi. Uszkodzony wyszedł odważnie na powierzchnię i przy pomocy działa 100 mm rozproszył flotyllę pomocniczych trałowców, które czychały na jego zgubę. Następnie skierował się w stronę cieśnin duńskich, które zaczął forsować około połowy września. W kanale Flintrinne doszło do dramatycznego spotkania z Niemcami. Dwa niszczyciele typu „Haas" i „Wolf" z zaciemnionymi światłami szły wprost na ORP „Wilk", który nie mógł manewrować. Po szczęśliwym przejściu jeden z okrętów niemieckich oświetlił reflektorami nasz okręt podwodny, ale nie stwierdził jego tożsamości. ORP „Wilk" w dalszej swojej karierze spowodował uszkodzenie jednego z niemieckich okrętów podwodnych, wykazując znów szybkość i stanowczość decyzji. Obecnie okręt podwodny pozostaje w Anglii, czekając na swój los. Prawdopodobnie zostanie sprzedany na złom, jako dobrze wysłużony weteran.

Polacy zapoznali się po raz pierwszy w najtrudniejszych warunkach z wojną minową. Pozwoli im to przeprowadzić w całej rozciągłości plan odminowania wód terytorialnych i pasa wód przybrzeżnych. W interesie rozwoju żeglugi handlowej i portów jak również morskiego rybołówstwa, leży aby niebezpieczeństwo podwodne zostało jaknajprędzej unicestwione.

Polskie trałowce z początkiem sezonu znów podejmą swoją pracę i będą niewątpliwie przyjaźnie witane przez wszystkich, którzy odwiedzają polskie porty.

---

wiowe w każdym porcie dziewczyny, widząc swych żeglarzy bladych niby mieszczuchów. Przy dzisiejszej pogodzie to ostatnie — wiatr i słońce mam ciągle jeszcze na myśli — wchodzi w strefę podobnych życzeń, ale na morzu nigdy nie ma nic pewnego. Ocean i kobieta to dwie wielkie niewiadome — tym niebezpieczniejsze, im spokojniejsze na pozór i bardziej piękne.

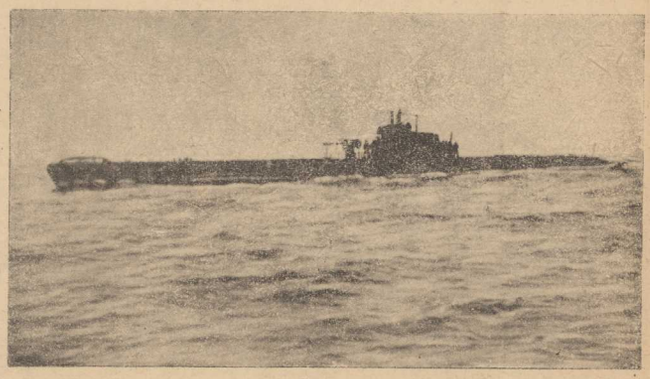
Na pomoście Dowódca rozmawia z oficerem łącznikowym. Apek — to przydomek drugiego oficera artylerii — tęsknie wypatruje nieprzyjacielskich samolotów. Sygnaliści między sobą musieli widocznie opowiedzieć jakąś wesołą historyjkę. Teraz kształtuszą śmiech. Komuś wcale niedyskretne gra w brzuchu. Dobry znak. Trawienie obiadu szczęśliwie rozpoczęte. Horyzont jest czysty. Od czasu do czasu obok okrętu przesunie się jakiś przegniły kawałek drzewa. Broda wodorostów, przyczepionych doń, może ewentualnie pomóc do określenia czasu jaki przebył w wodzie. Zainteresowanie ogółu wzbudza przez chwilę koło samolotu, utrzymujące się na powierzchni po naszej prawej burcie. Dużo komentarzy i jeszcze więcej przypuszczaeń.

Złośliwy deszczyk zmusza do nacięgnięcia nieprzemakalnego płaszcza. Jest duszno, gorąco i mokro. Lubię popołudniową wachtę. Nie wiem dlaczego, Wachta jak każda inna.

Wyrzucano pozostałe z obiadu odpadki. Znalazło się parę mew. Mógłbym przysiąc, że nie było ich przedtem. Żarłocznie rozebrały to wszystko, co nadawało się do natychmiastowej konsumcji. Większe kawałki zostawiały na potem — pilnie strzegąc przed współtowarzyszkami, nie szanującymi prawa własności.

„Samolot zameldował tratwę z pięcioma rozbitkami, panie komandorze" — sygnalista wachtowy melduje dowódcy. Zaczyna się. Od oficera dowodzącego całością, przychodzi rozkaz zmiany kursu. „Za trzy i pół godziny powinniśmy być na miejscu" — podaje oficer nawigacyjny, wprowadziwszy podaną pozycję na mapę. Zwiększamy szybkość. Padła komenda na ster. Wygięte jak łuki, ślady wodne znaczą przebytą drogę. Odległość od podanej tratwy zmiejsza się z każdą minutą a jednocześnie wzrasta podniecenie i zainteresowanie, kim są ci ludzie i czy wogóle ich znajdziemy.

(Ciąg dalszy nastąpi)



Podwodny stawiacz min ORP „Wilk"

Roboty inżynieryjno - morskie w Szczecinie

Przy ulicy Śląskiej 7, na czwartym piętrze, w dwóch niewielkich pokojach mieści się szczeciński oddział Państwowego Przedsiębiorstwa Robót Inżynieryjno-Morskich (P. R. I. M.). Centrala tego przedsiębiorstwa jest w Gdańsku, dyrektorem jej jest inż. Zawistowski. Oddział Szczeciński prowadzi inż. Kaczkowski. Korzystając z obecności w Szczecinie dyr. Zawistowskiego, zwróciliśmy się doń z prośbą o udzielenie kilku informacji o działalności P. R. I. M., które stanowi niewątpliwie jeden z najbardziej ważkich czynników w aktywizacji portu szczecińskiego.

ORGANIZACJA

Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno-Morskich wyłoniło się organizacyjnie z Gdańskiego Biura Odbudowy Portów. Jako samodzielne przedsiębiorstwo państwowe P. R. I. M. rozpoczęło działalność we wrześniu 1947 roku — natomiast w ramach B. O. P. pracowano w Gdańsku już od kwietnia 1945 r. Okres organizacyjny wykorzystano przede wszystkim w kierunku zgromadzenia bezcennego, a tak trudnego do osiągnięcia sprzętu technicznego.

Jesienią ub. r., gdy na skutek uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów sprawa aktywizacji regionu szczecińskiego stała się szczególnie aktualna powołano Oddział P. R. I. M. w Szczecinie. Jak wiadomo, plan państwowy przewiduje, że do połowy 1949 roku zdolność przeładunkowa portu szczecińskiego osiągnąć ma 5,5 milionów ton rocznie. Wymaga to oczywiście wykonania olbrzymich robót inżynieryjno-morskich, budowy i pogłębienia basenu nabrzeży, zapewnienia mieszkań robotnikom itp.

OLBRZYMIE PRZEDSIĘWZIĘCIE

Nipodobna w ramach krótkiego artykułu wymienić dokładnie, jakie prace należy wykonać, by doprowadzić port szczeciński do przewidzianego planem stanu. Dla zorientowania jednak naszych Czytelników w rozmiarach tego olbrzymiego przedsięwzięcia, podamy tu kilka cyfr orientacyjnych.

Do wykonania przewidzianych robót potrzeba:

Około 50.000 ton żwiru,
„ 8.000 ton cementu,
„ 2.000 ton żelaza okrągłego,
„ 2.000 ton pali Larsena,
„ 2.000 m³ drzewa.

Główna praca, którą należy wykonać to odbudowa i rozbudowa nabrzeży, dostosowanych do zadań masowego przeładunku, oraz odpowiedniego wielkiego basenu. Prace nad rozbudową nabrzeży rozpoczęto od nabrzeża Kaszubskiego. Powstaje tu basen masowego przeładunku o 540 m nabrzeża ciężkiego. Głębokość basenu — 9 m, a więc dostępny będzie dla frachtowców do 8.000 ton. Celem adaptacji nabrzeży konieczna jest przebudowa nabrzeży: Parnickiego i Górnośląskiego, na odcinkach 200 i 300 m.

Stan, który tu zastano w okresie rozpoczęcia robót, przypominał swego rodzaju dżunglę. Bagno na podłożu torfowym zarośnięte było zwartą łoziną do 5 m wysokości. Trzeba było — ścieląc istny „dywan faszyny", wybudować groblę, przygotować teren do ciężkiego sprzętu, wybudować bocznicę kolejową. Te przygotowawcze prace zostały już wykonane. Stworzono tu również duży ośrodek mieszkaniowy w postaci hotelu dla sezonowych robotników budowlanych, dając pracownikom doskonałe warunki mieszkaniowe. Są tu obok pokoi mieszkalnych dla około 200 osób, kuchnie, stołówki, łaźnie, świetlice.

BASEN MASOWYCH PRZEŁADUNKÓW

Basen masowych przeładunków będzie miał powierzchni około 70.000 m² (7 ha). O rozmiarach przewidywanych prac świadczą znów cyfry. Trzeba tu wbić 50.000 m pali żelbetowych, na głębokość 17,5 m od lustra wody. Przewidziane tu prace rozłożono na kilka faz. W pierwszej fazie wykanane będą prace czerpalne z budową nabrzeży basenu. Basen masowych przeładunków ma być gotowy już w końcu listopada br. Całość prac ma być zakończona do połowy 1949 r.

W pełnym sezonie przy pracach tych zatrudnionych będzie do 1000 osób (obecnie około 500). Praca trwać będzie pełną dobę, na zmiany. Stosunkowo nie wielka ilość robotników tłumaczy się tym, że do prac użyty będzie potężny sprzęt techniczny, przede wszystkim zaś 8 ciężkich kafarów, w tym dwa nowoczesne kafary amerykańskie o imponującej wadze młota częstotliwego 5,5 ton.

Zagadnienie robót czerpalnych przy pogłębieniu trasy od Szczecina przez Zalew do Bałtyku (70 km, szerokości nie mniej niż 50 m) — to oddzielny temat, który omówimy w specjalnym artykule. Trzeba tu tylko wspomnieć, że przy pracach czerpalnych zarówno w basenie, jak na trasie Szczecin—Bałtyk, wydobyć trzeba wiele milionów m³ ziemi. (W samym basenie do pół miliona). Jest to więc praca olbrzymia.

ROBOTY KOLEJOWE

W związku z rozbudową portu konieczne jest dostosowanie kolejowego węzła szczecińskiego, dworca stacji rozrzędowej, do nowych zadań. Niemieckie linie kolejowe nastawione były na inne kierunki, niż tego wymaga nowa sytuacja portu szczecińskiego, poza tym linie te w czasie działań wojennych uległy nieomal całkowitemu zniszczeniu. Trzeba więc znów wykonać wielką pracę. Trzeba przez specjalną linię kolejową odizolować transport tzw. „roboczy" od osobowo-towarowego. Do tych celów użyta będzie prawdopodobnie linia przez stary most, obecnie nie czynna, ale zdatna do użytku.

Przy przewidzianym wzroście zdolności przeładunkowej portu szczecińskiego oczywiście musi być też bardzo wydatnie zwiększona zdolność przelotowa kolei, nawet przy wzmożonej żegludze na Odrze. Drogą Odrzańską mogłaby przechodzić duża część przeznaczonego na eksport węgla — wymaga to jednak znacznego zwiększenia ilości barek, zwłaszcza skoro się zważy, że czas na przebycie drogą rzeczną ze Śląska do Szczecina i spowrotem wynosi około miesiąca. Tabor żeglugi na Odrze w obecnym swoim stanie nie rokuje, by droga ta mogła w większym stopniu odciążyć koleje.

Zapytujemy wreszcie dyr. Zawistowskiego, czy terminy, przewidziane do wykonania poszczególnych robót będą dotrzymane?

— Terminy oparte są o bardzo ścisłe wyliczenia, i o ile poszczególne elementy planu nie zawiodą — czego się nie spodziewam — terminy są zupełnie realne.

Opuszczamy biura P. R. I. M. z pełnym przekonaniem, że na swoim odcinku w dziele aktywizacji portu przedsiębiorstwo to spełni swoje ważkie zadanie.

W. Z.

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT CZERPALNYCH i PODWODNYCH

Przedsiębiorstwo Państwowe — podl. Ministerstwu Żeglugi

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

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

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 nasiębierne 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

STANISŁAW KROKOWSKI

List z Poznania

W Teatrze Wielkim, w pierwszej Operze Państwowej w Polsce, przy stale wypełnionej sali grają od kilku dni „Eugeniusza Oniegina". Sam twórca naj właściwiej określił gatunek swego talentu. Piotr Czajkowski na okładce partytury „Oniegina" napisał: „Sceny liryczne". Te „sceny liryczne" zdobyły sobie już dawno świat, a obecnie zachwyca się nimi Poznań z takim samym zapałem, z jakim czynił to przed wojną.

Operze Poznańskiej opieka Państwa wyszła na dobre. Przede wszystkim odświeżono zespół śpiewaczy, co jak wiadomo nie należy do rzeczy łatwych i prostych. Kariera śpiewacza nie jest usłana różami. Zwycięża talent i uporczywa praca, a raczej uporczywa praca i talent. Łatwizna mści się na śpiewaku dotkliwiej. niż na kimkolwiek. Toteż mimo, że do śpiewu operowego „garnie się" wielu adeptów a jeszcze więcej adeptek, plon jest zawsze raczej skąpy. Dyrektorowi Latoszewskiemu udało się jednak pozyskać kilku śpiewaków młodych i zdolnych. Tatianę w „Oniegini" śpiewała Zofia Chwoyko-Charłampowicz, Olgę — Antonina Kawecka, Oniegina — Marian Woźniczko, Leńskiego — Józef Prząda. Są to wszystko śpiewacy młodzi, dla których Opera Poznańska stanie się dobrą szkołą.

Premierę „Eugeniusza Oniegina" celebrowano zwyczajem poznańskim uroczyście. Był to spektakl wygładzony, zapięty „na ostatni guzik", po poznańsku staranny i solidny, artystycznie piękny i pełny. Przy pulpicie stanął znany w Polsce dr Zygmunt Latoszewski, który niedawno wrócił z gościnnych zagranicznych występów. Inscenizację plastyczną przygotował jeden z nielicznych dziś dekoratorów z prawdziwego zdarzenia Zygmunt Szpingier, reżyserował całością gościnnie Wiktor Bregy, nad baletem czuwał Józef Kapliński. Nawiasem trzeba dodać, że w Operze Poznańskiej tańczy jako primabalerina Barbara Bittnerówna, bez wątpienia jeden z najwybitniejszych talentów choreograficznych. Z wielką swoją sztuką łączy prawdziwy wdzięk, jest też dla Poznańskiej Opery nabytkiem prawdziwie wartościowym. Przed kilku miesiącami otrzymała Bittnerówna nagrodę wojewódzką.

STOLICA MUZYKI

Poznań stał się stolicą polskiej muzyki. Przeniósł się do nas Stanisław Szpinalski, „ptak wędrowny", między jednym wyjazdem a drugim koncertujący w Auli Uniwersyteckiej, tu mieszka Raoul Koczalski, Szeligowski. Co wtorek odbywają się występy Filharmonii Robotniczej, której przewodzi młody dyrygent Stanisław Wisłowski. Muzycy polscy wybrali sobie Poznań i w muzycznej jego atmosferze czują się dobrze. Opera Poznańska jest dziś najlepszą operą w Polsce a jej przedstawienia stoją na bardzo wysokim muzycznym, aktorskim i reżyserskim poziomie. Tak to Poznań chlubnie nawiązuje do swych przedwojennych, szeroko znanych tradycji muzycznych.

KRYZYS AKTORA

W teatrach dramatycznych natomiast, ani tak pięknie, ani tak wysoko. Państwowy Teatr Polski gra właśnie sztukę J. B. Priestley'a „Pan Inspektor przyszedł". Mówiło się o niej dużo, spodziewano się wiele, niestety skończyło się na nadziejach. Teatr Nowy pod dyrekcją Zbigniewa Szczerbowskiego po szeregu szmir pokazał nam wreszcie dobrą sceniczną robotę wystawiając „Noce gniewu" Armanda Salcrou. W Komedii Muzycznej również pod dyrekcją Szczerbowskiego „idzie" przy wypełnionej sali „Jaś u raju bram" z gościnnym występem i w reżyserii Romana Zawistowskiego. Po całym szeregu płaskich fars, po rozmaitych „Księżniczkach Czardaszkach" nowa komedia muzyczna wywiera wrażenie dodatnie.

Trzy teatry poznańskie cierpią na niedomogę aktorską. Nawet najlepszy repertuar przy tego rodzaju schorzeniach nie spełni swego zadania. Z końcem ubiegłego sezonu opuściło miasto nasze szereg młodych talentów aktorskich, które niestety nie znalazły odpowiednich następców. Niewątpliwie dobry z punktu upowszechnienia kultury plan rozszerzenia sieci teatralnej na życiu i konsolidacji zespołów teatralnych odbił się niekorzystnie. Potrzeba dobrych kilku miesięcy, aby zespół zgrał się. Tymczasem stale „nowe twarze", stale „młode talenty", stale nieporozumienia artystyczne. W Poznaniu zresztą nie dzieje się pod tym względem ani lepiej, ani gorzej, niż w innych środowiskach teatralnych. Przeżywamy kryzys aktora i trzeba nam się na razie z tym pogodzić. Nam, tzn. publiczności, bo dyrektorzy studiów dramat. winni corychlej uzbroić się w potężną miotłę i czyścić, jeszcze raz czyścić. Niekoniecznie ten co pięknie deklamuje na imieninach cioci Eulalii i „tak dobrze" naśladuje Chaplina musi stać się zaraz aktorem. Piękna buzia i zgrabne nóżki też nie zawsze są najodpowiedniejszymi atrybutami sztuki aktorskiej. A przede wszystkim trzeba się uczyć. Na brylowanie zawsze przyjdzie czas.

TARGI POZNAŃSKIE

Obecnie poznaniacy poczynają znów mówić o swoich Międzynarodowych Targach Poznańskich. W tym roku odbędą się one w dniach od 24 kwietnia do 9 maja. Targi nasze mają już swoją tradycję, swoją opinię, swoją markę. Są dla całej Polski sprawdzianem poznańskiej energii, inicjatywy i wszystkich obywatelskich cnót. Poznaniacy wiedzą o tym dobrze i chodzą wokół swych Targów tak tkliwie, jak dawniej chodził student wokół ukochanej dziewczyny.

Poznań zakończył już pierwszy okres swej odbudowy! Podniesiono miasto z ruin. Obecnie powstają całkiem nowe gmachy, objęte następnym etapem planowania. Targi przeżywają również początek tego drugiego okresu. Na uporządkowanych terenach targowych rozpoczęto budowę nowej hali „Ciężkiego Przemysłu". Będzie to największa tego rodzaju budowla jaką widział Poznań, zajmująca przestrzeń przeszło 6 tys. m². Hala wyposażona w najbardziej nowoczesne urządzenia przeładunkowe, rozmaite dźwigi, wagoniki, tory, pomieści swobodnie najcięższe i największe maszyny. Obok Związek Izb Rzemieślniczych wznosi na własny koszt Pawilon Rzemiosła, w którym rozgości się polskie rzemiosło we wszystkich swych odmianach. Cacko to zobaczymy już na tegorocznych targach.

NOWY PARK

Starych poznaniaków, zawsze czujących sentyment do swego rodzinnego miejsca, zaciekawi z pewnością wiadomość, że Poznań otrzyma już też w tym roku nowy wspaniały park. I to w samym centrum. Będzie to tzw. park targowy, gdyż planuje się go na włączonych w obręb Targów terenach, na których przed wojną mieścił się cmentarz świętomarciński i farny. Hitlerowcy cmentarze te zburzyli, zostawiając ruiny, betonowe schrony i podminowane gęsto ścieżki. Obecnie powstaje tu park, nowoczesne i piękne królestwo zieleni, miejsce wytchnienia i wypoczynku dla żywych.

SZCZECIN OTRZYMAŁ REGULARNĄ LINIĘ OKRĘTOWĄ

Z dniem 2 marca otwarta została regularna komunikacja okrętowa ze Szczecina do Gdyni i do kilku portów krajów Skandynawskich. Uruchomiło ją polskie przedsiębiorstwo żeglugowe G.A.L. Należy się cieszyć, że z pośród kilku zapowiadanych od miesięcy linii regularnych, pierwsza linia znajduje się w rękach krajowego armatora.

Na linię został przeznaczony niewielki motorowy frachtowiec „Oksywie", dobrze znany w porcie szczecińskim gdyż był w ogóle pierwszym statkiem pod polską banderą w porcie szczecińskim po wojnie i zawijał tu kilkakrotnie z różnymi ładunkami ze Szwecji. Po gruntownym remoncie i przystosowaniu go do nowych zadań wszedł znowu do obsługi regularnego transportu portu szczecińskiego.

W sferach żeglugowych zwykle się mówi, że „linie regularne przyciągają do portu cenne ładunki". Opinia ta sprawdza się i w odniesieniu do portu szczecińskiego. Przez dłuższy czas nie można było zachęcić ani Czechów, ani Węgrów ani Skandynawów do skierowywania przez Szczecin cenniejszych ładunków drobnicowych. Tłómaczono nam: „zapewnijcie nam regularne połączenie z portami skandynawskimi".

Po uruchomieniu komunikacji promowej Świnoujście-Trelleborg już od pierwszego dnia zaobserwować się daje bardzo ożywiony ruch przewozowy pomiędzy dwoma portami. Promy nie mogą zabrać wszystkiego towaru. Po kilkanaście wagonów czeka swojej kolejki na następny prom. I to w obu kierunkach.

Znalazły się ładunki. I krajowe i tranzytowe. Czechy i Węgry wysyłają swoje wytwory przemysłowe do Szwecji, skąd część przeładowuje się na duże frachtowce i płynie do dalszych krajów zamorskich. Skandynawowie dostarczają wzamian swoje maszyny. Polska, poza węglem, którym zawsze można dopełnić pełną nośność promu, kieruje promem do Szwecji wyroby szklane z hut śląskich i inne cenne towary.

Niewątpliwie także i otwarcie pierwszej stałej linii okrętowej w Szczecinie przyczyni się bardzo wydatnie do umocnienia przewozów drobnicy. Należy się spodziewać, że w niedalekiej przyszłości, gdy nastanie na Bałtyku pełny sezon żeglugowy, armatorzy polscy przeznaczą do obsługi tej linii drugi statek.

Gdynia ma już kilkanaście regularnych połączeń żeglugowych z zagranicznymi portami. Szczecin zdolny już jest obsłużyć 2—3 linie. Zdają sobie z tego sprawę zagraniczne sfery żeglugowe. Duńczycy, Holendrzy i Anglicy zapowiadają otwarcie swoich linii.

Bol. K.

POKAZ PRZYRZĄDZANIA DORSZA

Centrala Rybna w Szczecinie urządziła niezwykle interesujący pokaz przyrządzania dorsza. Na specjalnie wydanym dla przedstawicieli społeczeństwa naszego miasta przyjęciu podano 10 potraw z dorsza przyrządzonych tak znakomicie, że istotnie nawet najwięksi pesymiści dali się przekonać. Tego rodzaju pokazy mają swoje niewątpliwie poważne uzasadnienie. Spożycie ryb w Polsce jest niesłychanie nikłe w stosunku do naszych obecnych — po odzyskaniu wielkiego wybrzeża — możliwości. Dość powiedzieć, że Czechosłowacja po siadająca ludności kilkakrotnie mniej aniżeli Polska, a nie posiadająca dostępu do morza, spożywa ryb więcej od nas.

Zakorzenione szkodliwe „opory psychiczne" przeciw spożyciu ryb trzeba przełamywać. Inicjatywę Centrali Rybnej uznać też należy za niewątpliwie bardzo pożyteczną.

Potrzeby ustawodawcze portu szczecińskiego

Dokończenie ze str. 2

SĄDOWNICTWO MORSKIE

Najgorzej przedstawia się ustawodawstwo w zakresie sądownictwa morskiego i pracy w portach poza Gdynią. Wymiar sprawiedliwości sprawują trzy organy państwowe: Sądy powszechne orzekają w stosunkach cywilno - spornych dotyczących prawa morskiego, w sprawach niespornych przewidzianych w prawie morskim, w sprawach egzekucyjnych, gdy chodzi o egzekucję statku morskiego, lub udziału na nim, wreszcie w sprawach karnych według ogólnych zasad. 2. O ile wiem jedyna w Polsce Izba Morska w Gdyni prowadzi dochodzenia w sprawach wypadków morskich dotyczących polskiego statku handlowego, lub innego, jeżeli wypadek zaszedł na polskich wodach terytorialnych i w związku z tym może pozbawić kapitana, lub oficera statku prawa wykonywania zawodu. 3. Wreszcie Urzędy morskie w zakresie służby żeglarskiej działają jako władza karno - administracyjna. Przebudowując ustawodawstwo morskie i dostosowując je do zmienionych warunków politycznych i gospodarczych państwa należy się zastanowić czy nie byłoby wskazane zunifikowanie sądownictwa morskiego, palącą kwestią jest przede wszystkim zniesienie anachronizmu jedynej izby morskiej i jedynego portu rejestrowego w Gdyni.

Mamy obszernie i starannie rozbudowane ustawodawstwo pracy portowej. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 27. 10. 33 o pracy robotników portowych w Gdyni stwarza osobne normy prawne dla robotnika portowego, określając go jako zatrudnionego przy przeładunku portowym. Robotnik ten uznany przez komisję kwalifikacyjną otrzymuje specjalną książeczkę portową, podlega szeregowi osobnych przepisów o czasie pracy, urlopach itp. unormowanych nie tylko wspomnianym rozporządzeniem, ale i innymi uzupełniającymi. To wzorowe ustawodawstwo nie zostało jednak rozszerzone na inne porty polskie.

WNIOSKI

Reasumujemy: W ślad za żywiołowym rozwojem życia morskiego podążyło ustawodawstwo publiczne morskie: stworzono ramy ustrojowe dla władz morskich, dziś już częściowo wypełnione. Stworzono instytucje specjalne dla rozwoju portu i rejonu szczecińskiego. Istnieją podstawy prawne dla utworzenia w Szczecinie wolnych obszarów celnych. Natomiast ustrój portu szczecińskiego, zwłasza jego komercjalizacja jest kwestią otwartą. Sądownictwo morskie, zwłaszcza izby morskie oraz rejestr okrętowy, wreszcie ustawodawstwo pracy nie mogą być zastosowane w porcie szczecińskim, wobec niedostosowania obowiązujących przepisów prawnych do zmian powojennych.

Należy życzyć Szczecinowi, by po usunięciu tych przeszkód jako port równouprawniony podał rękę Gdyni i Gdańskowi dla wspólnej pracy dla przyszłości Polski.

ZAWIADAMIAMY

robotników, rolników, rzemieślników. kupców, spółdzielnie i społeczeństwo gryfińskie

że z dniem 24 lutego 1948 r.

otworzyliśmy placówkę oszczędnościowo - pożyczkową

pod nazwą:

BANK LUDOWY

z odp. ogr.

w GRYFINIE

MIGAWKI KULTURALNE

Jako dziewiąty z kolei autor na zaproszenie „Czytelnika" szczecińskich czytelników odwiedził Jerzy Andrzejewski. Czekaliśmy na niego w sali WRN dobre pół godziny, bez zniecierpliwienia jednak, gdyż wiedzieliśmy, że zatrzymała go w swym kręgu najwdzięczniejsza publiczność — młodzież. „Kukułka", którą nam przeczytał autor wydanej ostatnio przez Klub Dobrej Książki powieści „Popiół i diament", podobała się powszechnie, daje bowiem nowy, pełen sarkazmu obraz życia w czasie okupacji. Podobny sposób ujęcia tego tematu pamiętamy z opowiadania Iwańskiej „Ewakuacja aparatu". Wydawało się więc, że dyskusja powinna rozwinąć się bez trudności. Tymczasem... Dopiero ciemności, jakie zapadły po zgaśnięciu światła, ośmieliły dyskutantów.

Nie wiem dlaczego „oficjalna" publiczność czuje się tak onieśmielona i jakby zdziwiona faktem, że pisarz na codzień nie różni się niczym od „normalnego" człowieka. A może na ożywienie dyskusji na wieczorach literackich mogło by wpłynąć wprowadzenie w ich organizację pewnych inowacji. Pożądanym było by ustalenie naprzód terminarza wizyt literatów, podania go do publicznej wiadomości, by jak najwięcej osób zdołało zapoznać się z twórczością mającego odwiedzić nas autora. Dalej — może nie od rzeczy było by sugerowanie czytelnikom za pośrednictwem prasy miejscowej pewnych problemów, które można by następnie przedyskutować z autorem. Trzeba wykorzytać w pełni tak ważną dla popularyzacji literatury akcję „autorzy wśród swych czytelników".

*

Okazuje się, że także i w śmiechu jesteśmy lękliwi. Przekonała mnie o tym piąłka „kpiarzy złośliwych" w rewiowym programie „200% śmiechu ponad normę". Z satyrą polityczną oswoiła nas już przecież „Syrena", a ciągle jeszcze nie rozumiemy różnicy między „świętości nie szargać" a dowodem popularności przez humor. Całkiem chybiły świetne dowcipy Olszy na temat publiczności. Rzęsiste oklaski zbierał Gierasiński za swe dwa monologi, doskonale „zrobione", ale wyraźnie obliczone „pod publiczkę". Irena Kwiatkowska vel Hermenegilda Kociubińska z „7 kotów" to artystka w swoim rodzaju wyjątko[illegible] pracowali Złotnicka i Różewicz. Nie znajduję odpowiedzi na dwa pytania: dlaczego wartościowscy artyści nie chcieli bisować mimo braw i wywoływań? dlaczego dyrekcja Teatru Polskiego nie postarała się o podniesienie temperatury na scenie? (Hermenegilda dostawała „gęsiej skórki" z zimna!)

*

Teatr Mały premierę „Świętego płomienia" Sommerse.-Maughama odłał pracownikom Zakładów Konfekcyjnych. Czyn godny najwyższego uznania, ale... trzeba to było zrobić kulturalniej. Skoro na sali jest 300 miejsc, a pracowników Konfekcji 2000, powinni dostać siedem przedstawień. Na premierze zaś 1/3 widzów siedziała a 2/3 stały. Wzorem jednego z recenzentów szczecińskich zacząłem podsłuchiwać rozmowy. Zaznaczam, że są autentyczne!

Na sali.

Ona (popychana przez stojący za nią tłum posuwa przed sobą fortepian, co wywołuje ostry sprzeciw siedzącej w pierwszym rzędzie obywatelki z dwojgiem dzieci na kolanach) „Widzi pani, że mnie pchają! Co ja za to mogę?!

Obywatelka z dziećmi na kolanach: Już mnie drugi raz nie nabiorą! Choćby mi bilet darmo dawali! Człowiek się odrzeknie teatru!

Przy wyjściu.

Ona — milczy.

On: „Po co to dają takie rzeczy? Dla ludzi powinno się dać coś wesołego. Jabym chodził tylko na rewie...

Na ulicy.

Ona I: „Wiesz, był kiedyś taki proces. Też matka zabiła syna z miłości.

Ona II: Ale pielęgniarka, co się w nim kochała, to dobrze grała. I matka też. Mogliby się tylko nauczyć na pamięć.

Chciałbym jeszcze od siebie dodać, że starszą panią Tabret grała p. Modzielewska, siostrę Wayland p. Szymańska. Publiczność reagowała okrutnie nieomylnie. Śmiała się z sukni Sceni Tabret (Grudzińska), fałszywej rozpaczy Maurycego (Fabisiak) i demonicznego poruszania brwią Collina (Michałowski).

Nieopanowanie pamięciowe ról — karygodne. P. Modzielewska cierpiała podwójnie, jako Matka i jako reżyserka. Teatrowi Małemu udało się tym razem zmobilizować rekwizyty z prawdziwego zdarzenia. Dekorator, prof. Boelke, tak sprytnie poustawiał ściany pokoju, że za kulisami zostało miejsce na ruchomy fotel sparaliżowanego Maurycego. Mimo to urżał em, czekając, kiedy usłyszę rumor walącego się pojazdu...

Umasowienie teatru nie może polegać tylko na spędzeniu widzów na widownię. Trzeba ich traktować serio, dać im przynajmniej uczciwą robotę teatralną — opanowanie pamięciowe roli. Sufler wprost wychodził ze swego ukrycia w kominku. Rolą swą był tak przejęty, że kiedy p. Fabisiak pauzował swą kwestię, uparcie mu podpowiadał. Język przekładu — fatalny!

W sumie: niepowodzenie, a szkoda, bo sztuka dzięki postawionemu problemowi, silnej afirmacji praw życia, może wzruszyć, może dać teatrowi powodzenie, ale.... Da capo al fine,

W. Lachnitt

Wśród czasopism

W ostanim numerze „Nowin Literackich" „Ouidam" pisze o bezplanowości w polskim życiu kulturalnym—w przeciwieństwie do innych dziedzin życia państwowego, w których „lepiej lub gorzej opracowane plany zamykają drogi dla inwazji niepożądanych niespodzianek". Tylko „nie najlichsza dziedzina naszego życia", mianowicie dziedzina kultury „wciąż jeszcze rządzi się po sobiepańsku z wielkimi dla jej przyszłości niebezpieczeństwami, w praktytyce pozostawiona nieomal wolnej grze sił... Wprawdzie dużo i od dość dawna mówi się o konieczności ujęcia jej w jakieś ryzy, jak dotąd jednak jest to tylko nieodpowiedzialne gadanie." Przyczyny tego stanu rzeczy widzi — „Ouidam" w tym fakcie, że „sprawy kultury nie dadzą się załatwić w ramach działalności jednego resortu (Ministerstwa Kultury i Sztuki) czy jednej instytucji". Żadna inna dziedzina z zespołu spraw społecznych, politycznych, gospodarczych nie została oddana do wyłącznego załatwienia jednemu resortowi. Przeciwnie, powołano cały szereg nadrzędnych, koordynujących instytucji, jak CUP, specjalne Komitety Ministrów i tp. W obecnych warunkach „nikt nie może wziąć na swoją odpowiedzialność całkowitego ryzyka opracowania planu kulturalnego, bo — czy się przyznaje do tego, czy nie — w duchu nie uważa się za dostatecznie kompetentnego. „Ouidam" podaje jako przykład sprawy książki i zapytuje: „czy Ministerstwo Kultury i Sztuki może samo układać plan kulturalny, skoro nie tylko do niego należą sprawy książki, ale i do wielu innych jeszcze resortów, nie wyłączając Ministerstwa Przemysłu? „Wprawdzie przy Prezydium Rady Ministrów powołano Komitet Ministrów do Spraw Kultury, ale „Komitet został powołany już niewiadomo jak dawno — i co z tego, jeśli nie funkcjonuje. Jego bezczynność dowodzi, że sprawy kultury znalazły tam, gdzie trzeba z ledwie pół zrozumienia". „Tymczasem — konkluduje „Ouidam" — sprawa wygląda tak: Życie kulturalne nie może czekać, jak nie mogłoby czekać życie ekonomiczne. Rozwija się spontanicznie a więc i chaotycznie. Planu nie ma, bo go nie ma komu w jego szerokich ale i zarazem realnych rysach nakreślić. Realnych to znaczy takich jakie były by współharmonijne z planami w innych dziedzinach naszego życia zbiorowego. Realnych to znaczy, że na pokrycie realizacji planu — węższych, czy szerszych — musiały by się znaleźć odpowiednie środki w budżecie państwa."

W tym samym numerze „Nowin Literackich" w artykule „Droga do czytelnika" Jack występuje przeciw „nieodpowiedzialnym publicystom, ferującym zbyt pochopnie wyroki na współczesnych pisarzy... Nasi krytycy w równie radykalny sposób poczynają sobie z historią literatury". Rewizjonizmem trzeba posługiwać się ostrożnie. Muszą istnieć wielkie wzory. Tak jak „tradycja bohaterstwa jest potrzebna żołgarzom, tak nam (pisarzom) potrzebna jest historia literatury wielkiej". Oczyszczenie literatury ze „śniedzi" może być dokonywane tylko z pietyzmem i miłością. „Nie rzucajcie się w zacietrzewieniu na Prusa ani na Sienkiewicza. Pamiętacie, jak odsądzono od wszystkiego autora „Trylogii"? I cóż z tego wynikło? Naród czytał i wielbił go nadal — a krytyk pozostał ze swoim: „nie pozwalam"! na wyludnionym placu".

W numerze 8 (117) „Odry" Jerzy Szumilas porusza sprawę ożywienia ruchu literackiego w Szczecinie, i dochodzi do wniosku, że w mieście naszym należy stworzyć oddział Związku Zawodowego Literatów, jako, że osiadło tu już sporo literatów, należących do rozmaitych oddziałów Związku. Czy jednak właściwe uaktywnienie literatów szczecińskich, z których zaledwie trzej czy czterej są w literaturze naprawdę „czynni" — da się osiągnąć przez stworzenie mniej lub bardziej martwego oddziału, którego działalność — należy się obawiać — ograniczy się do starań o rozmaite przydziały? Żywotność środowiska literackiego powinna się przede wszystkim wyrazić w rzetelnej pracy pisarskiej. — Tworzenie oddziału niewiele tu chyba pomoże. (J)

Scena z aktu II „Droga do źródeł" T. Perkinego w Teatrze Polskim Maria (Zarembianka) i Przybysz (Malkowski).

BEZDROŻA TEATRU

W Teatrze Polskim odbyła się konferencja, na której dyr. Czosnowski opowiedział nielicznie zebranym przedstawicielom szczecińskiego społeczeństwa o dotychczasowych losach teatru i zamierzeniach dyrekcji na przyszłość. Dyr. Czosnowski uzasadnił też potrzebę stworzenia przy Teatrze Polskim tak zwanej „małej sceny". Będziemy więc mieli dwa teatry w gmachu Teatru Polskiego: jeden dotychczasowy i drugi dla widowni mniejszej (około 200 miejsc). Na Małej Scenie grane będą sztuki, w których zespół aktorski nie przekracza 3-4 osób. Dać to ma podobno możność staranniejszego przygotowania ról. Dyrekcja przewiduje że sztuki na „małej scenie" będą mogły iść dłużej, niż na scenie dotychczasowej, i że uniknie się tu fatalnej dla teatru konieczności dawania premier co dwa tygodnie. Dyrekcja liczy również — jak się zdaje — na pewne efekty finansowe: dwie sceny, to bądź co bądź dwie kasy.

Dotychczasowe losy teatru szczecińskiego — to prawdziwa „droga przez mękę": dyrekcji, aktora, publiczności. Nie wydaje mi się by koncepcja „małej sceny" mogła tu coś zmienić. Teatr szczeciński cierpi na brak reżysera, zespół aktorski — mówiąc ogędnie — jest słaby. Jeżeli repertuar teatralny dobiera się nie według wartości sztuk, a przede wszystkim według bardzo szczupłych możliwości aktorskich —to stworzenie nowej sceny wydaje się w tych warunkach conajmniej lekkomyślnością.

Ale nie bądźmy lekkomyślni w ocenie prób wyprowadzenia teatru z bezdroży. Jest w tych próbach ciężki, uparty trud, który trzeba uszanować. Trud ludzi, którzy szamocą się w trudnościach, w atmosferze bezprzykładnej obojętności ze strony czynników za stan ten w dużej mierze odpowiedzialnych. Jesteśmy, gdy chodzi o sprawy kultury na Ziemiach Odzyskanych, wciąż jeszcze w okresie deklamacji bez żadnego pokrycia. W okresie „pionierskim" deklamowało się wiele o przywróceniu ziemiom tym ich dawnej kultury słowiańskiej, o silnym związaniu dawnych tradycji z obecną rzeczywistością. Co zrealizowano z tego „programu"? Czy w Szczecinie powstał dotychczas jakiś poważny ośrodek naukowy, poświęcony systematycznym badaniom przeszłości tego kraju? Przyszła teraz moda na „upowszechnienie kultury", „wychowanie odbiorców dóbr kulturalnych", „umasowienie sztuki". Czy teatr szczeciński — w obecnym swoim stanie — może spełnić w tym zakresie jakieś istotne zadanie?

Bez publiczności, bez przyjaciół, bez żadnej pomocy teatr miota się od koncepcji do koncepcji, nie wychowuje ani aktorów, ani widza. Jest imprezą obliczoną na przetrwanie do lepszych czasów. A tymczasem jest ponuro. W czasie konferencji nadeszła hiobowa wieść, która podcięła i tak już mocno osowiałego dyrektora: oto magistrat obłożył kasę nowym podatkiem od programów teatralnych i szatni. W olbrzymiej większości miast polskich, a zwłaszcza na Ziemiach Odzyskanych, teatry nie tylko zwolnione są od wszelkich podatków, ale korzystają z rozmaitych świadczeń ze strony władz miejskich. W Szczecinie magistrat pobiera 10-procentowy podatek od przedstawień tak zwanych „sztuk lekkich", obniżając ten podatek w stosunku do sztuk poważniejszych. Z obliczaniem tego podatku i kwalifikowaniem wartości sztuki według magistrackich kryteriów, była już dotychczas istna kabała. Teraz kabała ta jeszcze się skomplikuje. Czy od „lekkiej" ale „klasycznej" sztuki Szekspira trzeba będzie płacić za szatnię więcej niż za „Krawca w zamku"?

W Wydziale finansowym Magistratu zasiadają „pryncypaliści", którzy podobno mają mocne zasady. Do zasad takich należy, że zwolnienie jakiekolwiek imprezy od podatku jest demoralizacją. Większa też radość w tym wydziale z dziewięćdziesięciu dziewięciu dobrze prosperujących lokali z przyzwoitym wyszynkiem, aniżeli z jednego teatru chociażby i ze szatnią.

Wkroczyliśmy jednak na bezdroża polemiki z wydziałem, przed którym uginają się podobno największe potęgi naszego grodu...

Czegóż więc potrzeba teatrowi, by wyprowadzić go z bezdroży? Przede wszystkim przyjaznej atmosfery, którą stworzyć w społeczeństwie tutejszym nie jest rzeczą trudną: dało ono bardzo dużo dowodów najlepszej w tym kierunku woli. Dalej — zapewnienia mocnych podstaw finansowych, usunięcia dziwolągów podatkowych. A równocześnie — ale dopiero w oparciu o te zasadnicze czynniki — stopniowego rozwoju i podnoszenia poziomu artystycznego, co nie jest niemożliwe nawet przy obecnym zespole aktorów.

Feliks Jordan

Redaguje Komitet — Redaktor naczelny przyjmuje od 10—12. Adres Redakcji i Administracji: Szczecin Al Wojska Polskiego 41 — Redakcja i administracja czynne od godz 8 — 16 Telefon 25-06 Nadesłanych rękopisów nie zwraca się. Oddział: Józef Lipski, Gdynia, Portowa 8, Tel. 216-85.

Prenumerata: mies. — 80 zł, kwart. — 225 zł, półr. — 440 zł, roczna — 860 zł. Cennik ogłoszeń: 1 mm łamu szer 63 mm w dziale ogłoszeń — 40 zł, w tekście — 80 zł, ogł. drobne: 1 słowo drukiem zwyczajnym — 30 zł, tłustym — 60 zł (przyjmuje się najmniej 10 słów). Strona — 50.000 zł, ½ str. 30.000 zł, ¼ str 20.000 zł.

Wydawca: Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka" — Szczecin Al Wojska Polskiego 39 — Telefon 21-45 — Tłoczono w Państw. Szcz. Zakł. Graf. w Szczecinie ul. Św. Krzysztofa 7. X-08450