Cena 20 zł

SZCZECIN

Tygodnik Pomorza Zachodniego

ROK III. 14 — 20 MARCA 1948 R. NR. 11 (85)

Ć. 15. III. 48

Dziś w numerze drukują swe prace m. in. następujący autorzy: Prof. Fr. Böhm, W. Ilczyński, E. Sopoćko

Dr. VACLAV ANTROPIUS

Polska jako państwo morskie

ZNACZENIE PORTU SZCZECIŃSKIEGO DLA CZECHOSŁOWACJI

10 marca b. r. obchodzono w Polsce i w Czechosłowacji pierwszą rocznicę podpisania umowy o przyjaźni między tymi narodami. Znaczenie tej przyjaźni jest w Polsce powszechnie rozumiane, bliskie stosunki nasze z Czechosłowacją — to jedna z podstawowych tez polskiej polityki. Na odcinku polskiej polityki morskiej sprawa związków z Czechosłowacją nabiera szczególnego znaczenia. Również w Czechosłowacji mamy licznych przyjaciół, którzy bacznie obserwują odbudowę naszego kraju. Zamieszczamy poniżej niezwykle interesujący artykuł dr. Vaclava Antropiusa, sekretarza Izby Przemysłowo-Handlowej w Pradze, o Polsce jako państwie morskim i znaczeniu portu szczecińskiego dla Czechosłowacji. Dr. Antropius zwiedził port szczeciński w listopadzie r. ub. — Red.

Jest niewątpliwym, że Polska przez minioną wojnę była o wiele więcej zniszczona i poszkodowana od Czechosłowacji. Ilość ludności zmniejszyła się z 35.100.000 w roku 1939 do 23.500.000 w roku 1945, tj. o 33 proc ogólnej ludności. Szkody materialne powstałe ze zniszczeń oceniane są na 62.000.000.000 nie biorąc pod uwagę szkód pośrednich.

Jeśli mamy na myśli tylko szkody materialne, — to jest również niewątpliwym, a pod kątem widzenia gospodarczego i politycznej przyszłości Państwa bardzo znamiennym, że Polska do dotychczasowego swego bogactwa rolniczego z dostatkiem siły roboczej, uzyskała jeszcze dwa dalsze niezmierne bogactwa, które umożliwią jej gospodarce stosunkowo łatwo wynagrodzić sobie materialne szkody wojenne i uzyskać stałą przewagę nad naszą gospodarką: *są to surowce i morze.*

Podczas gdy przedwojenny polski korytarz miał tylko 144 km. wybrzeża morskiego, to obecnie Polska opiera się szeroko o brzeg morza bałtyckiego. Decyzją Poczdamskiej konferencji 3-ch politycznych mocarstw z dnia 15 sierpnia 1945 r. Państwo Polskie otrzymało granicę morską długości 496 km. Fakt, że Polska w miejsce dawniejszego wielkiego portu gdyńskiego posiada dziś 3 porty, tj. Gdynię, Gdańsk i Szczecin zmienił a jeszcze bardziej zmieni w przyszłości gospodarczą strukturę Państwa, — nie w mniejszym stopniu niż przez uzyskanie niezmiernego bogactwa surowców z ważnym ośrodkiem przemysłowym.

Skutki tych faktów przekraczają granicę samej Polski i w znacznym stopniu dotyczą również nas i pozostałych państw środkowej i południowo-wschodniej Europy. Nieograniczone możliwości handlu morskiego oraz bezpośrednie połączenie z całym światem były zawsze i bez wątpienie pozostaną nadal kopalnią złota dla państw nadmorskich.

Jeżeli takie możliwości posiada państwo zaprzyjaźnione to korzyści z nich wypływające a mianowicie: tańsze i wygodniejsze drogi komunikacyjne, mogą być wykorzystane również przez sąsiednie państwa śródlądowe.

Z tego punktu widzenia nowa polska granica morska jest i dla nas oknem na świat. Skrócenie odległości z dotychczasowej 460 km linii powietrznej, między Hamburgiem a granicą państwa koło Hrenska, na 270 km. między Szczecinem a Cernousy, przyniesie Polsce nie małe korzyści z tranzytu obcych towarów.

PORTY GŁÓWNE I POMOCNICZE

Do wykorzystania dogodnych warunków państwa nadmorskiego, służą Polsce, jak już wyżej powiedziano, 3 główne porty: Gdynia, Gdańsk i Szczecin. Polakom jednakowoż nie wystarcza to, co wystarczyło byłym niemieckim panom. Chcą wybudować i już budują na Bałtyku dalsze porty pomocnicze: Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę i Elbląg. Podczas gdy Elbląg przeznaczony jest dla drobnych ładunków ze Związku Radzieckiego i ograniczony płytkim dostępem do morza, to ostatnie 3 porty, obecnie tylko rybackie, mają odciążyć przeładunek węgla, przy czym roczna ich wydajność przeładunkowa wynosić ma prawie 2.000.000 ton. Zamiar urządzenia portu w Ustce do przeładunku węgla powstał dopiero w pierwszej połowie ubiegłego roku, a już po kilku tygodniach tam, gdzie przed tym nigdy nie było urządzeń przeładunkowych, zładowano pierwsze ładunki okrętowe.

W tym czasie więc, który u nas w Pradze nie wystarczył by nawet na załatwienie zezwolenia budowy, bracia Polacy urządzili i uruchomili cały port. A nie jest to wypadek odosobniony.

Kołobrzeg jest jednym z najwięcej zniszczonych miast Polskiego Wybrzeża. Pomimo tego, że w jego okolicach jest jeszcze pełno min, buduje się tory kolejowe, urządzenia sygnalizacyjne i przeładunkowe.

PORTY GDYNIA I GDAŃSK

Gdynia i Gdańsk to nierówne wiekiem bliźnięta, które wykonywują dotychczas główne przeładunki polskich i tranzytowych towarów. Można by tu mówić o szczęściu w nieszczęściu jeżeli zważymy fakt, że stosunkowo szczęśliwie oba te porty przetrwały wojnę, która przesunęła się przez ich terytoria dwukrotnie, a która się rozpoczęła właśnie w Gdańsku, pamiętnym ostrzeliwaniem polskiej załogi na Westerplatte wczesnym rankiem dnia 1 września 1939 r.

Warto przypomnieć sobie to dla Niemców charakterystyczne wydarzenie. Niemiecki krążownik „Schleswig Holstein", któremu była powierzona ta „honorowa" rola, zawinął do Gdańska celem złożenia wizyty grzecznościowej. Z tej przyjaznej wizyty wyłonił się tchórzowski napad, na nieprzygotowanego sąsiada. Istniejący dziś objazd w porcie obok tego miejsca, mimowoli utwierdza w człowieku głęboką wiarę w historyczną sprawiedliwość w życiu narodów.

Powiedziałem, że porty Gdynia — Gdańsk są bliźniętami. Polacy tworzą z nich jedną olbrzymią całość portową, którą fachowcy między sobą nazywają „G. G.". Imponująca długość gdańskiego portu aż do ujścia Wisły, stałe połączenia autobusowe, współdziałają przy scaleniu tych dwóch portów w jedną całość w ramach wspólnego planu pracy i odbudowy.

Następnie autor omówiwszy zagadnienia tych dwóch portów przechodzi do omówienia roli Szczecina.

SZCZECIN

Szczecin jest, a w przyszłości będzie dla nas jeszcze bardziej ciekawym portem. Już choćby dlatego, że jest dla nas portem najbliższym.

Port ten za czasów niemieckiego panowania nie wchodził dla Czechosłowacji w rachubę i może z tego powodu jest on przez nasze firmy, pozostające z jakąś uporczywością na starych i wytartych szlakach, — pomijany. Wpływa na to również fakt, że Polacy sami nie poświęcają dostatecznej uwagi w propagowaniu tego portu w Czechosłowacji, polegając na tym, że niebawem my sami spostrzeżemy naturalne dogodności tego portu dla tranzytu czechosłowackich towarów.

Jest ogólnie wiadomym, że każdy kto decyduje się na wybór komunikacyjnych dróg w imporcie czy w eksporcie powierzonych mu towarów — nie wyłączając ekspedytorów — chętniej wybierze drogę droższą, ale bezpieczniejszą — aniżeli drogę dla niego niepewną, ponieważ nie ma o niej dostatecznych informacji. Obecnie sytuacja się zmieniła. Przedstawiciele czechosłowackiego życia gospodarczego, którzy na zaproszenie Ministra Żeglugi Rapackiego zwiedzili porty polskie w końcu listopada ub r. przywieźli ze sobą dostateczną ilość informacji i przekonali się naocznie o tym, że w Szczecinie pomimo tego, że pozostaje tam jeszcze wiele do odbudowania i urządzenia, — dla naszego towaru jest do dyspozycji bezwarunkowo więcej magazynów, dźwigów i połączeń żeglugowych, aniżeli możemy wykorzystać. Jest również niewątpliwym, że odbudowa portu posunie się naprzód w szybszym tempie aniżeli napływ naszych towarów.

Rozmiar zniszczeń wojennych Szczecina leży mniejwięcej pośrodku między zniszczeniami Gdyni i Gdańska. Całe ulice i bloki są wypalone i leżą w gruzach, jednakże większa część miasta ocalała. Największe trudności były spowodowane zniszczeniem wszystkich mostów na Odrze. Nie ocalał również ani jeden dźwig portowy. Tory kolejowe były powyrywane a cały szereg magazynów spalone.

Szczecin ma również tę przewagę, że nie odczuwa się w nim takiego braku mieszkań jak w innych miastach. Ale gdyby nawet całe miasto było zniszczone to przecież potężna Odra, łącząca najbogatsze kraje Polski z wybrzeżem — pozostała. Nawet gdyby miasto i port zostały całkowicie zmiecione z powierzchni ziemi, — to niewątpliwie zostały by one najszybciej odbudowane. Podczas gdy u nas źródłem dobrobytu jest intensywność pracy to tam — Odra i morze będą zawsze samo przez się źródłem dobrobytu.

Jest powszechnie znanym fakt, o czym zresztą podczas naszego pobytu w Polsce mogliśmy się nieraz naocznie przekonać, że nic na świecie nie jest Polakowi tak bliskim, jak jego stolica. A mimo to, naród polski w roku 1948 ofiaruje na odbudowę Szczecina dwa razy tyle co na odbudowę Warszawy. Fakt ten może najlepiej świadczy o znaczeniu jakie przypisuje się Szczecinowi. Plany przygotowane przez Polaków są gigantyczne. Przeszło 6.000.000.000 zł będzie w następnych dwóch latach pod nadzorem Pełnomocnika Rządu dla aktywizacji w Szczecinie inwestowanych w odbudowę portu i miasta.

SZYBKA ODBUDOWA SZCZECINA

Należy również podkreślić, że Szczecin był główną bazą Związku Radzieckiego w połączeniu z jego strefą okupacyjną w Niemczech, wobec czego Polacy mogli rozpocząć odbudowę portu dopiero na wiosnę 1946 r. Wówczas mało kto wierzył, iż 9-miesięczny plan inwestycyjny 1946 r. uważany za eksperyment, fantazję i propagandę zostanie wykonany. A jednak — został on zrealizowany tak, — że już w sierpniu 1946 r. nastąpiły pierwsze przeładunki. W roku 1947 zawinęło do portu 1200 statków z ładunkiem około 650.000 ton. W roku 1948 ma przejść przez port szczeciński 4.500.000 ton, a w roku 1949 — 8,3 mil. ton. Gdyby nawet cyfry planowanego przeładunku nie były osiągnięte z powodu opóźnienia dostaw urządzeń portowych, to jednak jasnym jest, że odbudowa Szczecina postępuje naprzód milowymi krokami, wobec czego nie mamy powodów nie wierzyć oświadczeniom szczecińskich ekspedytorów, że wszelkie

Dokończenie na str. 2.

Piękno naszego Wybrzeża

Prof. FRANCISZEK BÖHM

Przyczyny naszych zainteresowań skandynawskich

Wiele powodów złożyło się na to, że po obecnej niszczycielskiej wojnie skierowały się nasze oczy na kraje skandynawskie, i że sympatia nasza do narodów skandynawskich często ujawniła się wprost spontanicznie.

HUMANITARNOŚĆ SZWECJI

Głównym powodem tej sympatii to niewątpliwie wielka, *bezinteresowna pomoc*, udzielona przez te narody naszym nieszczęśliwym ofiarom okrucieństwa hitlerowskiego podczas wojny i zaraz po wojnie. Ponad 10 tysięcy Polaków, wyrwanych przez Szwecję z rąk niemieckich oprawców z Ravensbrück, Dachau, i innych obozów odczulo, jak głęboko zakorzenione, bezinteresowne i powszechne jest uczucie humanitarne w narodzie szwedzkim. W 28 specjalnych obozach, rozrzuconych po Szwecji, doznali Polacy bezpłatnej, starannej opieki lekarskiej, racjonalnie prowadzonego odżywienia, rekreacji, i w końcu porządnie ubrani i obdarowani dobrami doczesnymi wracali do swego kraju, by głosić chwałę dobroci i wysokiej kultury szwedzkiej.

Razem z pierwszymi delegacjami, pragnącymi otrzymać od nas *węgiel*, wyruszyły cale ekipy sanitarne oraz przedstawiciele wielkiej organizacji szwedzkiej *„Polenhjälpen"* (Pomoc Polsce), by nieść pomoc lekarską i sanitarną chorym i wyczerpanym nadludzkimi wprost przejściami podczas okupacji niemieckiej i podczas ostatnich walk wyzwoleńczych, i zorientować się, czego nam jeszcze potrzeba najpilniej. Przyszły wraz z nimi cale ładunki okrętowe żywności i ubrań — a w niektórych punktach jak pod Warszawą (Otwock) i na Pomorzu (Dzierżążno) tworzyć zaczęli Szwedzi prewentoria dla zagrożonych gruźlicą, wycieńczonych z powodu braku racjonalnego odżywiania dzieci polskich. W Gdyni pomagają oni urządzić szpital dziecięcy: w Gdańsku wyposażają Akademię Lekarską w nowoczesne ambulatorium.

A nietylko Szwedzi, którzy nie zaznali wojny i poza wrodzonym im uczuciem humanitarnym chcieli jeszcze spłacić dług tym, którzy i za nich walczyli o wolność człowieka, co się w Szwecji ceni nade wszystko — ale również Duńczycy, którzy o tę wolność sami dzielnie walczyli pod okupacją niemiecką, wnet zjawili się u nas, by zająć się naszą młodą Polską a przede wszystkim naszymi dziećmi. Byli to wysłannicy szeroko zakrojonej akcji humanitarnej pod nazwą „Ratujmy dzieci". Przybyli z lekami i żywnością, — i dziś jeszcze starają się uprzystępnić nam najnowsze zdobycze duńskiej wiedzy medycznej, przeprowadzając po szkołach szczepienia ochronne przeciw największemu, naszemu wrogowi — gruźlicy, która zbiera żniwo na nadwątlonych przez rządy okupanta organizmach dzieci polskich.

ZAINTERESOWANIA GOSPODARCZE

Nie mniej ważnym powodem naszych sympatii do krajów skandynawskich jest obudzenie naszych zainteresowań *Bałtykiem*. Bandery skandynawskie a w pierwszym rzędzie szwedzkie, zawitały do naszych portów tuż po oswobodzeniu Gdyni i Gdańska. Oni pierwsi zadokumentowali, że to nasze porty, że wierzą w naszą przyszłość, i że przychodzą jako życzliwi sąsiedzi bałtyccy, by wspólną wymianą handlową ożywić i wzmocnić tradycyjne węzły przyjaźni polsko-szwedzkiej, czy też polsko-duńskiej. Polsce, zniszczonej wojną było dużo potrzeba, a dać mogła w zamian tylko *węgiel i cement*.. Ale dużo tego węgla nie można było przetransportować do portów, bo nie było wagonów kolejowych. Wówczas rząd szwedzki stawił do dyspozycji 1300 wagonów kolejowych i jeden holownik. Już w końcu stycznia 1946 r. zjawił się pierwszy polski statek w porcie sztokholmskim; odtąd już szwedzkie i polskie statki zaczęły regularnie kursować pomiędzy portami polskimi i szwedzkimi, wioząc do Szwecji węgiel i koks, a przywożąc rudę żelazną do Polski. Gdy w styczniu 1946 r. wywieziono 85 tysięcy ton węgla, to już w czerwcu tego samego roku — 177,500 ton węgla i 32.100 ton koksu, a cały eksport węgla do Szwecji za rok 1946 wynosił 2 miliony ton węgla i około 350.000 ton koksu. Za ten węgiel przychodziła tak ważna dla odbudowy Polski *ruda żelazna*, oraz *ubrania* i *żywność* dla górników, zebrana w Szwecji w formie darów. Polska otrzymała za ten węgiel także *sprzęt elektrotechniczny*, a rolnicy przede wszystkim *konie* i *krowy* na swe ogołocone przez wojnę gospodarstwa. Wowoziła też Polska *węgiel do Danii*, skąd również przychodziło bydło dla rolników. i *masło* dla miast.

JĘZYK UŁATWIA PRZYJAŹŃ

Nawiązane żywe stosunki ekonomiczne, a przede wszystkim nici przyjaźni przez tych, których Szwedzi wyciągnęli z piekła obozów hitlerowskich, pozwalając im u siebie przyjść do zdrowia i odzyskać wiarę w ludzi, ich dobroć i kulturę wewnętrzną, — nie urwały się, i są tak z jednej jak i też z drugiej strony pieczołowicie pielęgnowane. Spowodowały też ogólną chęć uczenia się przez Polaków języka szwedzkiego. Należy przypuszczać, że niejeden ze Szwedów zapragnie odwiedzić znajomych, którymi się przez dłuższy czas opiekował w Szwecji, a przy tym chętnie zwiedzi Polskę jako turysta.

Kupcy, maklerzy ,marynarze również pragną poznać język tych, którzy do naszych portów zawijają, i których porty oni sami zwiedzają. Znając język, można przeprowadzić analizę rynków, i do nich się dostosować, rozwija się przez to lepiej handel i współpraca gospodarcza.

BOGACTWO SKANDYNAWÓW

A kraje skandynawskie są bogate. Już dziś znajdujemy tam rynek zbytu na luksusowe nasze wyroby *cukierniczo-czekoladowe, porcelanę, wyroby koszykarskie, kilimowe, włókiennicze*, obok surowców takich jak *pierze wiklina*, a przede wszystkim *węgiel* i *cement*. Współpraca więc ze Skandynawią jest dla nas cenna, a będzie niewątpliwie w przyszłości jeszcze cenniejsza. Dziś, — Szwedzi są zależni od importu naszego węgla. Ale pamiętamy, jaką wielką konkurencję na rynkach stanowił przed wojną dla nas węgiel angielski. W tym roku pierwszy statek z węglem angielskim pojawił się już w Szwecji — a Szwedzi się uskarżają, że opłaty portowe w naszych portach w r. 1946 były o 90% droższe niż szwedzkie, koszty załadunku węgla o 130% wyższe, niż w innych portach. A więc i te sprawy należy z całym zainteresowaniem obserwować, by kiedyś nie przyniosło nam to szkody, i nie było już zapóźno by stosunki te naprawić.

WYMIANA HANDLOWA

Nie chcę już dalej się na ten temat, ani też na temat możliwości rozwoju gospodarczego i handlowego pomiędzy Polską a krajami skandynawskimi rozwodzić, bo wymagałoby to odrębnego artykułu. Chcę tylko na to zwrócić uwagę, że już samo położenie przede wszystkim Szwecji, która jest jakgdyby swą twarzą zwrócona ku nam, predystynuje nas do żywej wymiany handlowej, bo przemysł i surowce szwedzkie i polskie w zasadzie się uzupełniają a szwedzka i duńska wytwórczość rolnicza mogą się wydatnie przyczynić do uszlachetnienia i udoskonalenia naszej wytwórczości rolniczej. Ważną rzeczą jest też i to, że kontrahenci handlowi są sobie nie tylko potrzebni, ale też życzliwie wobec siebie nastawieni.

RYBOŁÓWSTWO

Przechodzę do dalszych czynnników, wzbudzających nasze zainteresowanie do Skandynawii. Jest nim *nasze rybołówstwo*, nasi *rybacy*. Tylko w atmosferze przyjaźni mogą nasi na morzach jeszcze niedostatecznie doświadczeni rybacy otrzymać wiadomości, konieczne dla pomyślnych połowów dalekomorskich. A w morzu jest wielkie bogactwo w postaci ryb. Polska musi się spieszyć, by z tego bogactwa jak najwięcej skorzystać. Rybacy skandynawscy, a szczególnie norwescy, to rybacy z pokolenia na pokolenie, od młodości czujący się na wzburzonych falach tak pewnie i dobrze, jak na lądzie, znają oni doskonale miejsca, gdzie ławice ryb są największe i jak ważną rzeczą jest budowa kutru! Czy nie warto zaznajomić się z jego budową w licznych stoczniach norweskich?

Norwegia wybudowała sobie w swoich stoczniach największą *flotyllę rybacką*, lecz także potężną flotę handlową, która jest co do wielkości czwartą z rzędu — warto i temu bliżej się przypatrzyć. Jeszcze dużo takich momentów należało by wymienić, — ale muszę przejść do następnych, już nie gospodarczych spraw.

KOLIGACJE POLSKO-SKANDYNAWSKIE

Cofnijmy się w historii do czasów skandynawskich Wikingów, którzy, jak mówi nawet autor niemiecki, prof. uniwersytetu dr. Edward Schröder w swej książce „Deutsch-schwedische u. schwedisch- deutsche Kulturbeziehungen in alte und neuer Zeit" (Göttingen 1922), na str. 2. *„znaleźli wówczas na Pomorzu i Meklemburgii tylko Słowian"*. Nasza dawna historia bałtycka jest historią sąsiedzką i wspólną. Królowie duńscy próbowali te słowiańskie szczepy podporządkować sobie, by się zabezpieczyć przed agresją Niemców, zamieszkujących ziemie po zachodniej stronie Łaby. Cel ten starano się osiągnąć drogą pokoju i koligacji małżeńskich. Wiemy, że duński król Kanut Wielki, który dokończył podboju Anglii, został królem całej Północy wraz z Anglią — był synem duńskiego króla Svena i córki naszego Mieszka I. Wiemy, że pod Szczecinem, u ujścia Odry, — założył król duński Harald około połowy X w. normański gród warowny Jomsborg, pod handlowym słowiańskim grodem Wolinem. (Julinem) celem opanowania bogatego wybrzeża słowiańskiego. Ale jomsborczycy, uwikławszy się po r. 985 w wojnę z królem duńskim Svenem, uznali nad sobą zwierzchnictwo Mieszka, przez co Mieszko po pokonaniu Svena opanował całe Pomorze. (Po bliższe wiadomości o Jomsborgu odsyłam do książki K. Wachowskiego: Jomsborg, Warszawa 1914). Jeszcze długo trwały walki i pakty słowiańsko-skandynawskie, naukowe rozświetlenie ich leży w interesie tak Polski, jak i narodów skandynawskich. Historia wybrzeża, dotychczas często przez Niemców na własną korzyść tendencyjnie przedstawiana, musi doczekać się teraz wspólnego, objektywnego polsko-skandynawskiego oświetlenia, chociażby dlatego, że Niemcy cały szereg dokumentów, dla nich niekorzystnych starannie ukrywali.

Rozumieją to powołane do tego czynniki, gdyż życzliwie, przyjęły myśl rektorów Grodka i Górskiego przy Akademii Handlowej w Szczecinie otworzyć Zakład Naukowy Skandynawistyki, i by przygotować potrzebnych do tych studiów naukowców, tym więcej że *władze sowieckie przyrzekły wydać nam dokumenty, odnoszące się do historii naszych ziem odzyskanych*. Zakład taki będzie miał na celu przygotowanie fachowców pod względem językowym i paleograficznym, oraz zapoznanie ich szczegółowo z życiem kulturalnym, ekonomicznym i politycznym krajów skandynawskich. Będą oni wówczas mogli z korzyścią śledzić wyniki nauki i techniki tych krajów. Na wybrzeżu potrzebna jest także conajmniej jedna wielka biblioteka, obrazująca dorobek kulturalny i naukowy krajów skandynawskich, by być stale w kontakcie z tymi bogatymi narodami, które żadnych środków nie szczędzą, by naukę i technikę postawić na najwyższym poziomie. W bibliotece tej znajdą się nie tylko książki autorów skandynawskich, ale też streszczenia najnowszych dzieł całego świata. Trzeba więc bibliotekę tworzyć i szkolić fachowców, by umieli z niej jak najwięcej korzystać dla odbudowy i rozwoju naszego kraju, i solidnej podbudowy zainteresowań gospodarczych przyjaźni polsko-skandynawskiej.

Z tej biblioteki i wyników naszej wymiany kulturalno-naukowej będą niewątpliwie chcieli korzystać także nasi pobratymcy słowiańscy. Czesi i Jugosłowianie wykazywali już przed wojną duże zainteresowanie na naszych uniwersytetach dla języków skandynawskich — a dziś chociaż Czesi mają przy uniwersytecie w Pradze swój Instytut Szwedzki, to nie mają jednakże portu, jak Szczecin, gdzie naukę ilustruje żywa wymiana dóbr i statków. A przez ten port ma się dokonywać wymiana także ich dóbr na potrzebniejsze im towary skandynawskie.

Z Tow. Przyjaźni Polsko - Czechosłowackiej

W ubiegłym tygodniu ukonstytuował się w Szczecinie tymczasowy Zarząd Wojewódzki Tow. Przyjaźni Polsko-Czechosłowackiej. Prezesem Zarządu jest inż. Sobiepan, dyrektor techniczny Szczecińskiego Urzędu Morskiego, wiceprezesem inż. Bonarski, Naczelny dyrektor S.U.M. Sekretariat urzędować będzie tymczasowo dwa razy w tygodniu w poniedziałki i w czwartki od 17—19 godz., w biurze SUM. (Malczewskiego 35). Zarząd czyni starania celem uzyskania własnego lokalu co umożliwi prowadzenie pracy w tej skali, na jaką ważny problem przyjaźni polsko-czechosłowackiej zasługuje.

Niewątpliwie w mieście naszym jak również w całym Województwie Szczecińskim zainteresowanie sprawami tak blizkiego nam narodu jest znaczne. Zwłaszcza port szczeciński powiązany jest wielu silnymi więzami z zapleczem słowiańskim, a specjalnie z Czechosłowacją. Położenie geograficzne miasta wymaga też szczególnie, by społeczeństwo nasze zbliżyło się jaknajbardziej do zagadnień czechosłowackich. Tym właśnie celom służyć będzie Szczeciński oddział Tow. Przyjaźni Polsko-Czechosłowackiej.

W ramach tutejszego Oddziału utworzona została sekcja oświatowo-kulturalna, prowadzone będą wykłady języka czeskiego, przygotowany będzie cykl odczytów, organizowane będą zbiorowe wycieczki do Czechosłowacji.

Sekretariat przyjmuje zgłoszenia członków Tow. Po wypełnieniu deklaracji i zapoznaniu się ze statutem, członkiem Tow. zostać może każdy obywatel, któremu zagadnienia te nie są obce i który chce być czynny w ważnym zadaniu kulturalnego i gospodarczego zbliżenia obu narodów. (I.)

Polska jako państwo morskie

Dokończenie ze str. 1

czechosłowackie towary, które nadejdą, — będą tak samo jak towary radzieckie, bezpiecznie i szybko przeładowane i wysłane w dalszą drogę.

Znaczenie Szczecina jest zapewnione jego geograficznym położeniem — najbardziej na zachód wysunięty port słowiańskiego, najbardziej na południe wysunięty port Morza Bałtyckiego i najbliższy port środkowej Europy, — a poza tym Odrą, która go łączy z bogatym Zagłębiem Śląskim. Jego najbardziej na południe wysunięte położenie zapewnia mu prócz tego łatwe ściągnięcie ładunków czechosłowackiego i środkowo europejskiego tranzytu.

Sedno całej sprawy leży obecnie w tym, czy my wszyscy których kwestia ta dotyczy, t. j. firmy eksportowe i importowe, ekspedytorzy i właściwe urzędy, tak u nas jak i w Polsce, w dostatecznej mierze i w porę zrozumiemy jak wielkie możliwości nasuwa nam nowe geograficzne położenie i powojenna sytuacja tej części Europy. Mamy wprawdzie z Polską najważniejszy, — po umowie ze Związkiem Radzieckim — układ o współpracy gospodarczej z dnia 4 lipca ub. r. jednakże ciągle jeszcze nie możemy twierdzić, że w tej dziedzinie jest wszystko w porządku. Nie wyznaję oficjalnego optymizmu, będąc jednak w głębi duszy optymistą. Dzisiejszy stan rzeczy nie jest zadawalniającym, ale wierzę, że takim będzie i że takim musi być wcześniej czy później. Zależeć to będzie tylko od nas. Jaśniej od słońca świeci prawda o konieczności prawdziwej przyjaźni i skutecznej współpracy we wszystkich zagadnieniach. Trzeba dążyć do nich przede wszystkim dlatego, że nasze związki krwi są bardzo ścisłe, jak również dlatego, że sąsiedztwo Niemiec jest dla obu krajów jednakowo groźne. Stąd też powinniśmy żyć w zgodzie jak załoga jednego statku. Dopóki tego nie dokażemy — będziemy zawsze narażani na cierpienia, — proporcjonalne od stopnia naszych win wobec siebie.

Historia, zwłaszcza ta najnowsza, poucza nas o tym dostatecznie wyraźnie. Skutki naszych błędów będą nas prześladować — póki sensu historii nie zrozumiemy.

Nasza granica koło Chebu jest polską granicą, a polska granica na Odrze jest granicą naszą. Zagrożenie jednej czy drugiej strony jest bezpośrednim i osobistym zagrożeniem bytu zarówno Czecha jak i Polaka.

WOJCIECH ILCZYŃSKI

Elementy aktywizacji Regionu Szczecińskiego

Wiadomości o budowie nowego portu węglowego w Szczecinie odbiły się głośnym rezonansem nie tylko w kraju. Wiele uwagi poświęciła tej budowie prasa zagraniczna, zwłaszcza krajów, które w swej polityce gospodarczej uwzględniają Szczecin, jako port tranzytowy.

Z perspektywy czeskiej Pragi lub Budapesztu budowie tej towarzyszy podziw dla śmiałości decyzji, rozmachu planowania i pośpiechu w realizacji.

Na rzeczywistość swoją patrzymy jednak własnymi oczyma, oceniamy ją miarą własnych doświadczeń i wysnuwamy z niej wnioski, jak zwykle — indywidualnie.

Aktywizacja portu szczecińskiego nie uniknęła pewnej dwutorowości w komentowaniu jej możliwości rozwojowych.

Według niektórych zdań budowa portu węglowego nie wpłynie na aktywizację życia miasta i regionu, doprowadzona do perfekcji mechanizacja przeładunku uniemożliwi zatrudnienie większej ilości robotników portowych, a na eksporcie węgla zarabiać będzie tylko... Centrala Węglowa

WŁAŚCIWY PROCES AKTYWIZACJI

Stawianie w ten sposób sprawy jest niedorzecznością. Z samego tranzytu węgla nie będzie miał korzyści ani Szczecin, ani jego region. To jest fakt niewątpliwy. I gdybyśmy całe zagadnienie aktywizacji ograniczyli wyłącznie do zapewnienia portowi jego maksymalnej zdolności masowego przeładunku i na tym zakończyli proces aktywizacji — skutki odpowiadałyby napewno wyobrażeniom o węglowych pociągach-widmach, opustoszałej trasie regionu ze Śląska i wegetacji Szczecina.

Życie portowe w klasycznych wyobrażeniach człowieka jest intensywne, niespokojne, bujne. Składa się z wielorakich funkcji i tysiącznych czynności, w których mieszkaniec portu znajduje zaspokojenie swoich ambicji i pasji pracy.

Jeżeli port pozbawiony jest zasadniczego elementu swojego życia, którego najpełniejszym wyrazem jest r u c h — staje się obumierającym fragmentem organizmu państwowego.

Wiemy z historii wielu miast nadmorskich, że od skali rozwoju ich ruchu portowego zależał nie tylko rozkwit tych miast, ale że zwykle port był instrumentem oddziaływującym bezpośrednio na rozrost bogactwa narodowego kraju, na rozrost przemysłu, handlu, kultury. Porty decydowały o kształtowaniu się potęg politycznych świata. To są aksjomaty znane powszechnie.

Procesy rozwojowe tych portów, które doprowadzały je w rezultacie do najwspanialszego rozkwitu i znaczenia w handlu światowym, nie dokonywały się na zasadach mechanicznego wykorzystywania ich, jako docelowych morskich stacji przeładunków masowych. To wiemy także. Wiemy również, że tego rodzaju forma obrotu towarowego jeżeli stosowana jest jako zasada dominująca, należy do najniższych, prymitywnych form gospodarki portowej.

Klasyczne wyobrażenia o rozwoju portu i znaczeniu ich w życiu ekonomicznym i kulturalnym — zmuszają nas do nieustannych porównywań linii naszej polityki morskiej i wszystkich naszych poczynań nad Bałtykiem z osiągnięciami innych krajów nadmorskich. Wzorów mamy wiele i własnych doświadczeń nie mało.

Nie możemy przy tym narzekać na brak w społeczeństwie najpełniejszego zrozumienia dla obowiązków, wynikających z naszego szerokiego dostępu do Bałtyku. Słowo e n t u z j a z m jest tu rzetelnie pojętym odpowiednikiem uczuć ludności. Uprawa morza stała się równie powszednim określeniem jak uprawa roli.

Posiadamy podstawowy element państwa morskiego, jakim jest człowiek, świadomy równorzędnej wartości morza i ziemi.

Jakie elementy, oprócz wartościowego pracownika morza, powinny się składać na całość aktywizacji portu, miasta portowego i jego najbliższego lub dalszego zaplecza.

Przede wszystkim — komunikacja. Nie może być mowy o rozwoju ruchu portowego, o wymianie ze światem bogactw materialnych i kulturalnych i o żadnej aktywizacji, dopóki ten podstawowy problem nie zostanie należycie rozwiązany.

Dalsze problemy, lub wymagające rozwiązań równolegle na płaszczyźnie potrzeb najpilniejszych — to rozbudowa przemysłu, organizacja handlu, motoryzacja, odbudowa miast i wsi.

Instytucje kultury powstają z reguły, jako niezawodne, wtórne zjawiska dynamizmu gospodarczego.

Szczęśliwym przywilejem, z jakiego korzystam przy pisaniu swoich artykułów, są liczby i fakty. Może to nużące dla Czytelnika, przywykłgo do pobieżnego przeglądania gazet, gdy musi się przedzierać przez zwarte w tekście szeregi liczb i kolumny zestawień, zawsze jednak przytaczam ten materiał statystyczny jako najlepiej ilustrujący naszą rzeczywistość. Korzystam z niego również przy omawianiu poszczególnych elementów aktywizacji regionu szczecińskiego.

CZŁOWIEK

A więc, najpierw c z ł o w i e k. Jakim elementem ludzkim dysponujemy w granicach regionu, którym w uproszczonej orientacji jest całe województwo szczecińskie?

Ludności miejskiej mamy 375.000, ludności wiejskiej — 480.000.

Ludność ta dzieli się na grupy:

przesiedleńcy	465.000
repatrianci	367.000
reemigranci	3.400
autochtoni	18.000.

Na terenie całego województwa znajduje się jeszcze 44.000 Niemców.

Strukturę ludnościową miasta Szczecina ilustrują następujące cyfry:

135.626	Polaków
3.996	Niemców
70	obcokrajowców.

Ludność ta sformowała się jako zespół osiedleńczy, na który złożyło się:

84.621	przesiedleńców z centralnej Polski
42.120	przesiedleńców ze wschodu
8.480	repatriantów z Zachodu
405	autochtonów.

A teraz przyjrzyjmy się, jak ludność Szczecina przedstawia się pod względem zawodowym, co z punktu widzenia potrzeb aktywizacji jest niewątpliwie najciekawszym fragmentem statystyki.

Szczecin zamieszkuje:

30.566	rzemieślników
27.664	robotników
19.667	urzędników
19.233	bez zawodu
10.940	bez pracy zarobkowej
10.459	różne zawody
6.353	służby domowej
3.187	wolnych umysłowych
2.492	samodzielnych pracowników handlowych
2.492	niesamodzielnych pracown. handlowych
1.558	rolników
568	przemysłowców i przedsiębiorców samodzielnych
539	rybaków i ogrodników.

(W pozycji „bez zawodu" i „bez pracy zarobkowej" znajdują się również dzieci, dorastająca młodzież i starcy).

KOMUNIKACJA

Przechodząc do charakterystyki drugiego z kolei, najważniejszego elementu aktywizacji jakim jest komunikacja, nie będziemy mówić o planowaniu jej rozbudowy i odbudowy, lecz o realnych dotychczasowych osiągnięciach.

Jakie wyniki osiągnęliśmy przy odbudowie mostów kolejowych i drogowych i przy odbudowie dróg? Wyliczymy to również skrupulatnie.

A więc najpierw mosty kolejowe, na których Szczecinowi zależało najwięcej: most na Odrze, łączący Gumieńce z Dąbiem Szczecińskim i most na Regalicy, odbudowa którego była szczególnie trudna z powodu zniszczeń filara, sięgających do 7 metrów głębokości. Oba te mosty, o wielkim znaczeniu dla aktywizacji regionu szczecińskiego, zostały jak wiadomo otwarte 8 lutego b.r.

W Reclawiu odbudowano most kolejowy nad rzeką Dziwną i w Międzyzdrojach dwa mosty.

W grudniu otwarto dwutorowy most drogowy systemu Bayleya na Regalicy, łączący Szczecin z Dąbiem.

Na terenie województwa szczecińskiego odbudowano poza tym 14 mostów drogowych.

Na trasie Szczecin — Gdańsk: w Glewicach, w Płotach, w Korlinie i Sławnie— na trasie Płoty — Resko: w Płotach i Słupsku; na trasie Szczecin — Piła: 2 mosty w Świętem oraz mosty w Suchaniu i Dobrzankowie; na drodze Kalisz — Drawsko: most w Konotopiu; na drodze Gorzów — Gdańsk: most w Lendyczku; na drodze Człuchów — Szczecinek: mosty w Czarnej i Przechlewie — i wreszcie: wiadukt na autostradzie nad torami kolejowymi Szczecin — Stargard.

Wszędzie gdzie wykonano te roboty oczyszczono koryta rzek z wraków zniszczonych mostów.

W dziedzinie odbudowy dróg osiągnięto również poważne wyniki:

uporządkowano i odbudowano trakt Szczecin — Piła — Bydgoszcz (około 160 km), z wyjątkiem 3 km odcinka pod Kaliszem Pomorskim, który będzie całkowicie przebudowany;

uporządkowano trakt Szczecin — Goleniów — Parłowo — wzdłuż Zalewu — do Świnoujścia (około 110 km);

uporządkowano częściowo trakt Szczecin — Gdańsk, wykonując podbudowy pod nawierzchnię ulepszoną;

rozpoczęto porządkowanie traktu Szczecin — Poznań;

wykonano podbudowę trasy Koszalin — Kołobrzeg — Kamień.

Wyliczając te niewątpliwe sukcesy w dziedzinie odbudowy komunikacji, napewno nie popełnię przesady, stwierdzając żartobliwie, że jak niegdyś wszystkie drogi prowadziły do Rzymu — dziś wszystkie te odbudowane mosty i drogi prowadzą do portu szczecińskiego, stanowiąc wielokierunkowe szlaki jego rozpoczynającej się aktywizacji.

Zagadnienia odbudowy komunikacji kolejowej, przemysłu, handlu i motoryzacji, wymagają obszerniejszego omówienia.

ODBUDOWA MIAST I WSI

Na zakończenie tego artykułu podaję jeszcze tylko jedno zestawienie, ilustrujące odbudowę miast i wsi województwa szczecińskiego.

Co zrobiono w tej dziedzinie w ciągu jednego ubiegłego roku?

W miastach wyremontowano:

66	obiektów szkolnych
4	internaty przy szkołach
5	zakładów opieki nad dzieckiem
22	budynki mieszkalne
po 1	obiekcie opieki społecznej, milicji i więziennictwa,
7	obiektów sądowych (i 2 zabezpieczono)
1	dom kuracyjny
10	domków dla letników.

Zabezpieczono 22 obiekty zabytkowe i w 29 miastach przeprowadzono akcje rozbiórkowo-porządkowe.

W planie odbudowy wsi wyremontowano:

5.167	zagród indywidualnych
408	szkół powszechnych
3	szpitale powiatowe
5	ośrodków zdrowia
18	szkół rolniczych
5	ośrodków rolnych
6	obiektów opieki nad dzieckiem
1	uzdrowisko państwowe
1	lecznicę zwierząt.

Zestawienia te nie obejmują budownictwa w Szczecinie, które omówimy oddzielnie.

Reasumując te najważniejsze i niekompletne informacje, wnioski nasuwają się jasne i wyraźne: że na całość aktywizacji regionu szczecińskiego składa się wiele różnorakich elementów.

Należy uwzględniać — w zależności od hierarchii potrzeb — rozwój pracy i żeglugi, transportu morskiego i kolejowego, komunikacji samochodowej i lotniczej, energetyki, budowy dróg i mostów, rozwój rybołówstwa, przemysłu ,handlu, rzemiosła, rolnictwa i osadnictwa, szkolnictwa technicznego i zawodowego, radiofonizacji wsi i miast, organizacji zespołów pracowniczych i budownictwa — począwszy od budowy portu węglowego i przygotowywania mieszkań dla pracowników — do odbudowy wsi.

Wszystkie te elementy — harmonijnie funkcjonujące w zespole gospodarczym regionu, powinny być i muszą być współczynnikami aktywizacji, jeżeli to określenie naszych wysiłków nad dźwignięciem życia gospodarczego regionu szczecińskiego ma zachować swój istotny sens.

To jest celem aktywizacji, która w końcowym stadium swojego procesu zaspokoić ma nasze klasyczne wyobrażenia o pracy portu i życiu jego mieszkańców.

Wojciech Ilczyński

SZCZECIŃSKA SPOŁECZNA NAGRODA ARTYSTYCZNA

Klub literacko-Artystyczny w Szczecinie inicjuje ufundowanie „Szczecińskiej społecznej nagrody artystycznej".

Nagroda ta będzie przyznawana corocznie — osobom, które w danym roku kalendarzowym odznaczyły się szczególną działalnością na terenie Pomorza Zachodniego w dziedzinach: literatury, plastyki, muzyki i teatru. W roku bieżącym „Szczecińska społeczna nagroda artystyczna będzie przyznana za działalność literacką i plastyczną w latach 1945—1947.

Obie powyższą nagrody w wysokości po 100.000 zł. każda, zebrane zostaną ze składek instytucji i organizacji społecznych oraz osób prywatnych.

Nagroda wręczona zostanie w dniu 5 lipca 1948 r. w rocznicę powrotu Szczecina do Polski.

Zgłoszenia kandydatów z dokładną motywacją oraz życiorysem kandydata, jego pracami itp. składać należy do dnia 1 maja b.r. w sekretariacie Klubu Literacko - Artystycznego — Szczecin, ul. Janisławy 27/28 — Muzeum Pomorza Zachodniego. Wpłaty na nagrodę artystyczną dokonywać należy na konto Klubu Literacko-Artystycznego w P. K. O. X-448 z dopiskiem „nagroda artystyczna".

O przyznaniu nagrody decydować będzie sąd konkursowy w składzie:

1) Przedstawiciel Wojewódzkiej Rady Narodowej
2) Wojewoda Szczeciński
3) Przedstawiciel O.K.Z.Z.
4) Dwaj przedstawiciele Klubu Literacko-Artystycznego
5) Po dwóch znawców danej dziedziny sztuki dla każdej nagrody oddzielnie.

Nadwyżki osiągnięte ze zbiórki pieniężnej będą zablokowane na rok następny.

Inicjatywę klubu Literacko Artystycznego poparł z całą życzliwością Ob. Wojewoda płk. Leonard Borkowicz, otwierając listę składek wpłatą 50.000 zł.

Do dnia 8 bm. wpłynęły poza tym następujące sumy:

Klub Literacko-Artystyczny	10.000 zł.
Czapelski Stanisław	1.000 „
Moszyński Józef	1.000 „
Lachnitt Walerian	500 „
Stasinowski Wacław	500 „
Goszczyński Włodzimierz	500 „
Giryn Zofia	25 „
Jordan Feliks	1.000 „

*

Inicjatywę Klubu Literacko - Artystycznego powitać należy z największym uznaniem. Ufundowanie nagrody za działalność literacką i plastyczną w latach od 1945 do 1947 kładzie też kres wyrażanym ostatnio w części prasy wątpliwościom w sprawie nagrody Zarządu Miejskiego Szczecina za pracę marynistyczną, w ramach konkursu rozpisanego przez tygodnik „Szczecin". Przy okazji przypominamy, że ostateczny termin nadsyłania prac konkursowych upływa dnia 30 kwietnia b.r.

JÓZEF MODRZEJEWSKI

Kulisy niemieckiej wojny na morzu

13 stycznia 1944 r. Niemcy pod naciskiem radzieckich sił zbrojnych rozpoczęli odwrót z pod Leningradu. Równocześnie został zapoczątkowany ostatni rozdział działalności niemieckiej floty wojennej, który zakończył się w maju 1945 r., klęską o rozmiarach nieznanych w historii wojen bałtyckich.

O tym, jak wielki był pogrom niemieckich sił morskich, możemy dowiedzieć się po opublikowaniu szeregu danych przez „Jane's Fighting Ships 1946-47". Okazuje się teraz, że okręty niemieckie były daleko większe, potężniejsze i odporniejsze niż to ogłaszali Niemcy w swej prasie, bądź dla upozorowania, że stosują się do ogólnie przyjętych ograniczeń, bądź też dla zaskoczenia przeciwników w wielkiej próbie bojowej. Już w okresie przedwojennym wszystkie niemal konstrukcje wykonane na stoczniach niemieckich skłaniały do daleko posuniętej ostrożności. Sąsiedzi Niemiec zdawali sobie sprawę z tego, że pozornie rozbrojony przez Traktat Wersalski przeciwnik kontynuuje w swych laboratoriach tradycje dobrej pod wielu względami marynarki Tirpitza. Szczególnie niepokój panował we Francji, która miała dość powolnie pracujący przemysł okrętowy.

Sławne z powodu swej odrębnej koncepcji t. zw. „pancerniki kieszonkowe" sprowokowały Francję do budowy dwóch okrętów liniowych „Dunkergue" i „Strassbourg". Z kolei Niemcy podjęli podobną inicjatywę konstruując „Scharnhorst" i „Gneisenau", które jednak swą charakterystyką ogłoszoną oficjalnie zdawały się słabsze od obu jednostek francuskich.

„PANCERNIKI KIESZONKOWE"

W rzeczywistości „pancerniki kieszonkowe" okazały się większe wypornością o 40%, co z kolei miało swe znaczenie w akcjach bojowych.

„Admiral Graf Spee" mimo swego słabego pancerza wytrzymał ogień trzech brytyjskich krążowników i tylko brak bazy z warsztatami naprawczymi zmusił załogę do rozsadzenia okrętu koło wybrzeży urugwajskich. „Admiral Scher" wytrzymał bombardowanie ze strony lotników radzieckich i zatonął dopiero po drugim nalocie brytyjskim, w czasie którego zrzucono bomby 5,4 tonowe. „Lutzow" trafiony jedną bombą podobnego kalibru przez Anglików w Świnoujściu osiadł jedynie rufą na dnie nie wykazując uszkodzeń na śródokręciu i na dziobie. W obu ostatnich wypadkach tylko przedkapitulacyjny chaos nie pozwolił na remont i oddanie okrętów ponownie do służby. Alianci postanowili je zniszczyć po zwycięstwie, co zostało dokonane w czerwcu 1946 r., względnie w lipcu 1947 r. (drugi okręt).

Trzeba tutaj podkreślić ,że wymienione trzy „pancerniki kieszonkowe" posiadały bardzo słabe opancerzenie dla zabezpieczenia się od pocisków okrętowych i lotniczych. Natomiast wyposażono je w doskonały system grodzi wodoszczelnych i podniesiono nieproporcjonalnie pływalność okrętów.

Jeżeli chodzi o „Scharnhorst" i „Gneisenau" to w rzeczywistości przewyższały oba liniowce francuskie typu „Dunkerque". Kosztem zwiększenia wymiarów o 25% wyzyskano przede wszystkim wzmożenie szybkości, która stanowczo przekroczyła 30 węzłów zamiast 27. Dzięki temu udawały się Niemcom raidy przez Atlantyk, a ucieczka „Scharnhorsta" przed największym liniowcem „Duke of York" na wodach Arktyku miałaby szanse powodzenia, gdyby nie atak torpedowy niszczycieli.

„BISMARCK i „TIRPITZ"

Rewelacjami miały być także dwa dalsze niemieckie okręty liniowe. „Bismarck" i „Tirpitz". Rewelacyjność ich dotyczyła na szczęście zalet technicznych, gdyż bojowe przekreśliła fatalna taktyka dowództwa, które pierwszego wysłało w pojedynkę na akcję korsarską, a drugiego trzymało w bezczynności we fiordach norweskich. „Bismarck" zginął na Atlantyku, „Tirpitz" koło Tromsö, gdzie jest obecnie wydobywany z dna. Oba miały po 45000 ton wyporności, bez zapasów, czyli więcej niż jednostki Anglii i Francji, jednak dość przeciętne uzbrojenie, natomiast dużą odporność na uszkodzenia.

W 1939 r. niemiecki program morski przewidywał budowę dwóch jeszcze większych olbrzymów po 60.000 ton. Błędy taktyczne dowództwa niemieckiego spowodowały rezygnację z wojny nadwodnej na korzyść podwodnej. Ta ostatnia wymagała znów większej produkcji podwodnych okrętów, przez co musiano zrezygnować z gigantycznych jednostek i wykorzystano materiały dla rozbudowy floty podwodnej.

Podobny los zaciążył nad lotniskowcami, z których „Peter Strasser" został rozebrany, a „Graf Zeppelin" nie został wykończony do 1945 r.

ZGUBIŁO ICH KORSARSTWO

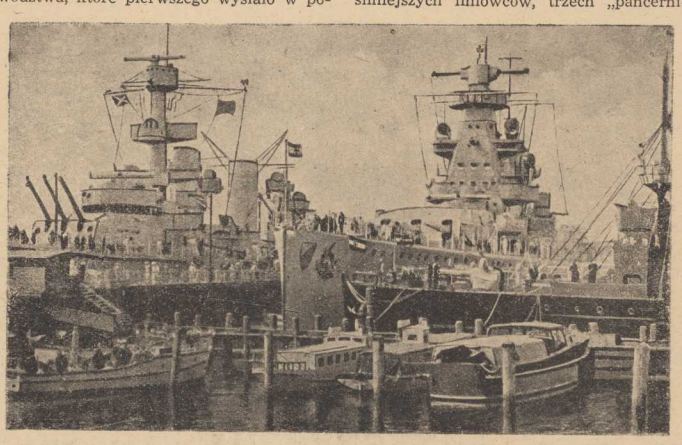
Oględne gospodarowanie materiałami do budowy okrętów podwodnych i nawodnych, łącznie z przemyślanym planem wykorzystania sił ciężkich mógł postawić w r. 1942/3 zespół złożony z sześciu najsilniejszych liniowców, trzech „pancerników kieszonkowych" i dwuch wielkich lotniskowców z około 100 samolotami na pokładach. Możliwości takiego zespołu kierowanego przez dowódców zdecydowanych, były ogromne. Bitwa o Atlantyk mogła mieć szereg bardzo przykrych niespodzianek dla aliantów, Niemców zgubiła jednak żyłka korsarska, która doprowadziła do znanych skutków.

Niezwykły potencjał bojowy posiadały również krążowniki ciężkie, które próbowały ratować sytuację armii niemieckiej w obrębie Morza Bałtyckiego. „Hipper" i „Prinz Eugen" miały prawie po 19,000 ton (w pełni) czyli nie wiele mniej niż pancerniki radzieckie starszego typu. „Seydlitz" był jeszcze nieco większy (15,200 ton bez zapasów, wobec 14,750 ton poprzednich), ale nie został wykończony i ostatecznie rozsadziła go własna załoga w Królewcu, nie chcąc oddać okrętu w ręce radzieckie. Brak materiałów, który uniemożliwił wykończenie „Seydlitza" przeszkodził pracom nad budową czterech lekkich krążowników określonych literami „M", „N", „O", i „P" po 7.000 ton (w praktyce zapewne po 10.000 ton). Razem z istniejącymi byłoby więc dziesięć średnich jednostek co dawałoby wystarczające ubezpieczenie siłom pełnego morza. W dziale jednostek lekkich Niemcy osiągnęli duże sukcesy konstrukcyjne. Zbudowali 36 mniejszych niszczycieli i torpedowców, przy czym tylko osiem pochodzi z okresu pokojowego, dalej osiemnaście krążowników torpedowych przy czym cztery dalsze pozostały niedokończone i uległy rozbiórce w czerwcu 1946 r.

Są to cyfry poważne, które zmusiły aliantów do szeregu zmian w zakresie składu sił, eskortujących karawany statków handlowych. Wartość techniczna powyższych jednostek była niespodziewana, na szczęście załogi niemieckie nie zawsze stały na wysokości zadania.

BŁĘDY DOWÓDZTWA

W konkluzji należy stwierdzić, że potencjał bojowy niemieckich sił morskich był znacznie wyższy niż to się przyjmuje. Na przeszkodzie do pełnego wykorzystania stanęły błędy dowódców z Readerem, Lütjensem i Dönitzem na czele, które przedwcześnie zmarnowały najcenniejsze okręty a następnie przez jednostronną rozbudowę floty podwodnej uniemożliwiły uzupełnianie strat nadwodnych. Korsarstwo, najcharakterystyczniejsza cecha działań niemieckich, przekreślało już w samych założeniach osiągnięcia trwałych sukcesów.



Niemiecki pancernik „kieszonkowy" „Admirał Scheer" i krążownik „Köln" w Kilonii. W czerwcu 1946 zniszczono ich wraki

ERYK SOPOĆKO

Ironia losu

2)

(Dokończenie)

To drugie pytanie staje się tym więcej aktualne, im bardziej zmniejsza się widoczność i im częściej nadchodzi deszcz, pod którego szarą zasłoną giną nawet o milę oddalone okręty, a cóż dopiero myśleć w tych warunkach o znalezieniu małej, opuszczonej tratwy.

Zdaję wachtę. Jest jeszcze czas na wypicie w messie szklanki gorącej herbaty i ewentualnie nawet przejrzenie paru tygodników. Herbata doskonała. Gazety trochę nieaktualne, ale nie mniej przeto wartość słowa pisanego zawsze przed stawiać będzie naprawdę skarb dla marynarza.

Godzina szósta. Znów stoję na wachcie. Z przed dziobu nadleciał samolot. Jeden z naszych. Do tratwy zostało jeszcze dziesięć mil. Obserwatorzy z obu burt meldują pływające na wodzie przedmioty. Podchodzimy bliżej... Tak. Nie ulega wątpliwości. Wokół nas pływają trupy. Jeden z nich przesuwa się o parę zaledwie metrów od burty okrętu. Pas ratunkowy, duży korkowy, obszyty płótnem utrzymuje ponad poziomem wody górną część klatki piersiowej i głowę. Ciemno fioletowa, nabrzmiała twarz, czarna linia ust, zamknięte oczy...

„O, tu jeszcze jeden" — słyszę głos Dowódcy. Skierowuję we wskazany punkt lornetkę i opuszczam ją w tej samej chwili. Okropny, odrażający widok. Na głowie trupa siedzi nieduża mewa. Okręt spłoszył ją. Zerwała się. Trup został. Majestatycznie huśta się na wywalonej przez okręt fali.

Odmienny od poprzedniego obrazek. Czerwień pustych oczodołów i rzędy blałych zębów przezierających przez dziury pozostałe przez wyrwane mięśnie policzków, wywołują na twarzy topielca szatański uśmiech śmierci.

Przed dziobem widać krążący samolot. Jakieś dwa ognie na wodzie. Fosforowe światła. Trochę na prawo od nich czarny punkt. Szczegółów nie widać jeszcze, ale to napewno będzie tratwa. Przygodnie spotkany cmentarz na oceanie pozostaje za nami. Rozbitkowie z tratwy będą mogli udzielić wyjaśnień. Z niecierpliwością na nie czekamy, obserwując tymczasem jak inny okręt zatrzymał się o parędziesiąt metrów od tratwy, spuścił łódź, która teraz holuje rozbitków do okrętu. Za chwilę są przy burcie. Zbyt słabi na to, by sami mogli wejść po trapie. Dwóch jako tako wdrapało się i to nie bez pomocy. Resztę wciągnięto na pokład.

Okręt, na którym znajduje się dowódca całości, podniósł dwa rzuty flag. Taki i taki kurs, taka i taka szybkość. Z ponad komina wykwitła na sekundę chmurka dymu. Znów zwrot. Kontrtorpedowiec, który podniósł rozbitków nadaje światłem: — Jedyni pozostali przy życiu z załogi niemieckiego okrętu podwodnego, zatopionego pięć dni temu przez samoloty państw sprzymierzonych — oto treść sygnału.

Raz jeszcze kurs nasz prowadzi przez cmentarzysko. Tylko, że teraz odmienne uczucia rodzą się w sercach naszych. Zbrodniarzy spotkała zasłużona kara. Zginęli śmiercią, którą gotowali innym. Los nie oszczędził ich. Przeciwnie dał dużo czasu do przedśmiertnych rozmyślań, umożliwiając odkrycie pustki i ciemności, panującej we własnej duszy. W takich chwilach nawet u najgorszych budzi się to, co kiedyś było sumieniem. Strach. Zwierzęcy strach przynosi otrzeźwienie i wtedy płyną przekleństwa przeciw temu, co złudą „Nowego Porządku" miliony posłał na śmierć.

Zaraz po kolacji, nie tracąc czasu, kładę się spać. Conajmniej pięć godzin snu mam przed sobą — to pokusa silna. Zbyt silna nawet, bym słuchał opowiadania oficera łącznikowego, którego treść mówi o jeszcze jakichś rozbitkach, których być może znajdziemy w nocy. Kabina moja jest na rufie. Do snu kołyszą mnie monotonny szum obracających się śrób i plusk uderzającej o burtę fali.

Nie lubię być budzonym, a specjalnie o północy. Jak do tej pory, nikt się jednak nie liczył z tym i bardzo powątpiewam, czy będzie się liczył na przyszłość. Tymczasem fakt pozostaje faktem. Trzeba iść na pomost. Na pokładzie panują egipskie ciemności. Potykam się dwa razy. Ten drobny na pozór szczegół bynajmniej nie poprawia humoru. Głowa, zderza się z czemś diabelsko twardym. Aha, to poręcz trapu prowadzącego na dziób. Jestem za bardzo w lewo. Teraz w porządku. Trochę zaspany wchodzę na pomost. Welcome — poznaję głos Zastępcy. Welcome, panie kapitanie — odpowiadam sennie choć służbowo. Ponad oświetloną tarczą żyrokompasu nachyla się ktoś, sprawdzając czy jesteśmy we właściwym namiarze w stosunku do okrętu prowadzącego zespół. Widocznie jednak nie. Polek — nawet po ciemku zdradza go ta elegancka łysina — dodaje parę obrotów. Zastępca nieprzychylnie ustosunkował się do mojej „sud westki". Czapka nieprzemakalna, jak każda inna. Wprawdzie trochę zamała jak na mnie i dobrze już sfatygowana, ale zadanie spełnia. Nie warto jednak psuć humoru bliźnim, a zwłaszcza przełożonym. Najlepiej czapkę zdejmę.

Niebo tylko częściowo zachmurzone. Ognistym krechom spadających meteorów odpowiada każdorazowo zamyślone przeze mnie życzenie. Dużo me-

KRZYSZTOF PRAWDZIC-LAYMAN

W poszukiwaniu wodowskazów

Zadanie, jakie otrzymałem do wykonania, wydawało się na pozór proste i nieskomplikowane: odszukać wszystkie dawne wodowskazy poniemieckie w rejonie Zalewu Szczecińskiego i zorganizować ich obsługę. Chodziło tu bowiem o założenie jaknajgęstszej sieci posterunków wodowskazowych, któreby miały cel: rejestrowanie zmian poziomu wód płynących w różnych miejscach o tym samym czasie. Obserwacje te, służące głównie do celów naukowo-statystycznych P.I.H.M.-u, mogą mieć nieraz duże znaczenie praktyczne: jeżeli poziom wód podnosi się zbyt wysoko, stanowić to może ostrzeżenie przed grożącą powodzią.

Przed wojną Niemcy w rejonie ujścia Odry założyli dość gęstą sieć posterunków wodowskazowych wraz z obsługą. Obecnie więc chodziło o to, by choć część z owych posterunków odnaleźć w terenie i równocześnie zaangażować do nich obserwatorów, którzyby mieli za zadanie przesyłać swe spostrzeżenia do Wydziału P. I. H. M.-u w Gdyni.

NA TROPACH MAREOGRAFU

Ruszyłem więc w podróż. Znalazłszy się w Świnoujściu, skonstatowałem, że istniejący w porcie wodowskaz jest regularnie obsługiwany przez obserwatorów tamtejszej Stacji Meteorologicznej. Równocześnie dowiedziałem się od nich, że w pobliskim Karsiborzu jest również czynny wodowskaz. Co najważniejsze jednak, że wedle ich informacji, jeden z tamtejszych rybaków znalazł się w posiadaniu niezwykle cennego przyrządu — dawnego poniemieckiego mareografu!

Usłyszawszy tę wiadomość, zerwałem się jak oparzony, dopytując się gorączkowo o szczegóły. Albowiem trzeba wiedzieć, że mareograf — przyrząd, który automatycznie rysuje na obracającej się rolce wszystkie wahania poziomu wód w pewnym czasokresie — jest na nasze stosunki wprost „białym krukiem", którego nigdzie nie sposób dostać!

Nie czekałem na statek do Karsiborza. Skorzystałem z okazji, że na Stacji Meteorologicznej znajdowały się dwa rowery i wraz z obserwatorem puściliśmy się w drogę.

DROGA DO KARSIBORZA

Wąska, asfaltowa szosa biegła ze Świnoujścia w stronę Karsiborza. Tuż za miastem wjechaliśmy w las. Dziwne wrażenie wywarł on na mnie — dziwne i przygnębiające. Doznawałem uczucia jakiejś niesamowitej pustki i martwoty — uczucia potęgowanego przez nieme kikuty drzew o poszarpanych, jakby poucinanych gałęziach — potęgowanego przez porozrzucane miejscami stare pociski i działa. Nawet ptactwo na drzewach jakoś dziwnie cicho się zachowywało. Był to las śmierci, śmierci, która zwłaszcza wiosną 1945 r. zbierała tu swe obfite żniwo.

Urok Morza (Wyspa Wolin)

Wydawało mi się, że las ten nigdy się nie skończy. Tymczasem po 7 km jazdy szosa raptem się urywa — znaleźliśmy się wreszcie nad brzegiem kanału Świny. Naprzeciwko widać wyraźnie przystań rybacką Karsiborza. Ale jak się tam dostać? Wielki, ciężki prom, kursujący między oboma brzegami, jest niestety po tamtej stronie.

Mój towarzysz zaczyna krzyczeć i dawać znaki w kierunku przystani. Poskutkowało. Po chwili wylania się stmtąd łódź, która pchana pewnymi uderzeniami wioseł szybko podąża ku nam.

Po krótkich targach przewoźnik decyduje się zabrać nas na drugi brzeg.

W PRZYSTANI

Znaleźliśmy się w przystani. Dokoła cisza i spokój. Niewielkie łodzie rybackie jakby drzemały na gładkiej tafli wodnej.

Przede wszystkim obejrzałem łatę wodowskazową, przymocowaną do pionowej belki pomostu w przystani. W porządku. Ciemna sztaba metalowa, o podziałce centymetrowej naprzemian czarnej i białej, widniała ostro i wyraźnie ponad poziomem wody.

— Obserwacje wodostanu — wyjaśnia mój towarzysz — wykonywuje tutaj jeden z mych znajomych rybaków, który równocześnie obsługuje drugi podobny wodowskaz w Osieku, miejscowości położonej nad kanałem Świny, tuż przy Zalewie Szczecińskim.

Niestety, jak się później dowiedziałem, rybak ten w międzyczasie ulotnił się gdzieś bez śladu...

Na razie jednak pochłonięty byłem myślą odnalezienia mareografu, to też przynaglałem do szybszego marszu. Po drodze oglądałem wioskę. Wszędzie ładne, białe domki, tonące wśród drzew. Z drugiej strony szeroko rozlane wody Świny — idealne miejsce dla połowów rybackich. Wprost trudno wymarzyć sobie lepsze miejsce pobytu dla rybaków. A jednak tyle jeszcze domów stoi pustych — domów, które czekają tylko na drobny remont.

ZDOBYCZ P. I. H. M.-u.

Wreszcie odszukaliśmy domek rybaka, w którego posiadaniu znajdował się mareograf. Obejrzałem przyrząd — w niezłym stanie! Oczywiście jego dotychczasowy właściciel zupełnie nie orientował się w wartości tego przedmiotu.

Targ poszedł szybko i składnie, do czego w niemałej mierze przyczynił się wesoły nastrój naszego gospodarza, który właśnie niedawno powrócił od sąsiada w stanie mocno chwiejnej równowagi. W rezultacie za jedne 5000 zł., P.I.H.M. stał się posiadaczem mareografu, a P.M.S. miał przez dłuższy czas stałego, a wielce gorliwego klienta, jako że nasz poczciwy rybak uważał, iż pozbycie się tak cudacznego przyrządu za gotówkę trzeba nie jeden raz oblać...

Nazajutrz czekała mnie dużo dłuższa tura — tym razem w stronę Dziwnowa. Miałem szczęście. Udało mi się skorzystać z okazji powrotu ciężarówki służbowej P.I.-H.M.-u do Gdyni, a przejeżdżającej właśnie przez Dziwnów!

Teren, który miałem zwiedzić, był dla mnie zupełnie nieznany. I nieznane też były miejsca, które mogły mieć wodowskazy. Potęgowało to tylko urok podróży.

Już sam wyjazd ze Świnoujścia zaczął się ciekawie. Auto nasze, wraz z kilkoma furami, wtoczyło się powoli na wielki prom parowy, kursujący ustawicznie między Świnoujścnem, a Warszowem, po czym zaraz ruszyliśmy ku drugiemu brzegowi.

Za Warszowem zaczął się las — piękny, cudowny las, wśród którego biała wstęga szosy wiła się malowniczo, niczym w ogromnym parku.

Skręciliśmy na Lubin. Okolica stała się pagórkowata. Wysokie, strome wzgórza, wznoszące się po lewej stronie szosy, a obrośnięte gęstym lasem, dodawały krajobrazowi oryginalnego uroku.

PAMIĄTKI Z CZASÓW WOJNY

Raptem stajemy. Na stromym zboczu wzgórza widnieje ciągnący się hen, w górę, rodzaj stopni, czy schodów, z resztkami żelaznej konstrukcji, która przedłuża się ku szczytowi, wystając ponad znajdujące się tam drzewa. Zdziwiony, pytam się szofera, starego bywalca, co to takiego.

— Ho, ho, to niecodzienna rzecz! — śmieje się szofer. — Niemce chciały koniecznie wygrać wojnę i zaczęły w miejscach zacisznych budować w tajemnicy wyrzutnie dla swych pocisków V2. I oto tu właśnie jest taka wyrzutnia, z której szkopy zamierzały ostrzeliwać Rosję. Na szczęście psiawiary nie zdążyły i teraz tylko te oto resztki pozostały nam na pamiątkę!

Nie mogłem się oprzeć ciekawości. Pomimo braku czasu zacząłem się wdrapywać na sam szczyt, wznoszący się kilkadziesiąt metrów nad szosę. Stromo było i niewygodnie, gdyż brakowało większej części stopni ale zato wspaniały widok ze szczytu wynagrodził mi w zupełności trudy wspinaczki. Przedemną rozciągała się w dole srebrna tafla Zalewu Szczecińskiego; z drugiej zaś strony falowało w porywach wiatru morze lasów, pokrywających liczne i strome wzgórza morenowe. Istotnie miejsce dla wyrzutni było wybrane!

(Dokończenie na str. 7)

---

teorów i jeszcze więcej życzeń. Zastanawiam się, które z nich będą spełnione. Dowódca, do tej pory milcząco stojący w rogu pomostku, przesunął się do Zastępcy. Za dwie godziny — mówi — będziemy w pozycji, na której, jeden z naszych samolotów zatopił wieczorem nieprzyjacielski okręt podwodny. Nie bardzo jakoś Niemcom z tą podwodną wojną udaje się, jak do tej pory.

Do przewidzenia było — odpowiada Zastępca — wyglądało przez pewien czas, że to ich ostatnia deska ratunku. Teraz i ta pękła. — Na pomost wszedł nawigacyjny oficer i zameldował Dowódcy, że zaraz po drugiej, a więc za mniej więcej godzinę powinniśmy się natknąć na rozbitków. Na horyzoncie przed dziobem, ukazuje się drgająca kolorem krwi łuna. Telefony od wszystkich obserwatorów przeraźliwie dzwonią na pomoście. Nie wiadomo, za który wpierw chwytać. Nastrój ożywia się. Czekamy. — „O, to i chwała Bogu" — mówi Dowódca w odpowiedzi, na podany mu do wiadomości sygnał, od oficera dowodzącego całością, wyznaczający nas do osłaniania tych okrętów, które podnosić będą jeńców.

W miarę jak zbliżamy się, widać coraz to wyraźniej na powierzchni oceanu parę palących się świateł. Ogień ich migotliwie drga, oświetlając dużą stosunkowo przestrzeń morza, od którego refleks na niebie z daleka już zwrócił uwagę. Pozostałe okręty idą kursem na światło. My, w myśl otrzymanych rozkazów odchylamy się w prawo.

Ciszę, pogodnej nocy na pomoście kontrtorpedowca przerywa nieludzki wrzask idący od morza. Dowódca zmniejsza szybkość. Poprzednio słyszany krzyk ginie pomimo to za rufą, ale w miejsce jego odzywają się dziesiątki innych. Na sto metrów przed dziobem widać połączone ze sobą trzy gumowe tratwy, a do nich przyczepionych ludzi. Z wzniesienia pomostu widać wyspę głów. Zapach ropy usuwa resztę wątpliwości. Tak, to tu zatopiony został nieprzyjacielski okręt podwodny. A ci w wodzie to Niemcy. Do wrzasków — hilfe — dołącza się — help! Krzyk zawierający w sobie ponad ludzki strach, że możemy go nie słyszeć, że odejdziemy, a wtedy pozostanie tylko jedna możliwość...

Z satysfakcją, z ogromną satysfakcją słuchaliśmy tego wrzasku Niemców żebrzących o pomoc. Ci co kusili się o panowanie nad światem, błagają teraz o łaskę, o ratunek równający się darowaniu życia.

Dowódca zatrzymał okręt. Poprosiłem Zastępcę o pozwolenie zejścia na pokład. Otrzymałem je, plus polecenie nadzorowania na miejscu akcji ratowniczej.

Podano rzutki. Tratwa podciągnęła się. Rzucono siatkę, po której wspinać się zaczęli rozbitkowie. Jeden z nich, w mundurze porucznika marynarki, zastępca dowódcy zatopionego okrętu, jak się potem okazało, wynalazł skądś gwizdek i zaczął wydawać rozkazy. Ten moment nie spodobał mi się. Podszedłem bliżej. Niemiec zauważył widocznie moją osobę, bo przerwał dotychczasową czynność i nie czekając aż się odezwę, powiedział: — „Teraz mogę podziękować. Co za szczęśliwy traf, że wyratowani zostaliśmy przez portugalski kontrtorpedowiec. Pan oczywiście rozumie niemiecki?"

— „Nie" — odpowiedziałem, nie chcąc prowadzić rozmowy w znienawidzonym języku. „Ale pan myli się. To polski kontrtorpedowiec" — wyjaśniłem po angielsku. „Polski kontrtorpedowiec" — powtórzyłem na wszelki wypadek po niemiecku.

Żałuję, że nie widziałem w tej chwili twarzy mego rozmówcy. Szkoda. Niewątpliwie ciekawie wyglądać musiała. Z tonu głosu wynikało to bez cienia wątpliwości.

— „Polski kontrtorpedowiec" — z kolei on powtórzył te dwa słowa. Powtórzył, wsadził gwizdek do kieszeni i zmieszał się z już stojącą pod kominem grupą.

Tej nocy nie widziałem go więcej. Nie ulega kwestii, że nie omieszkał przekazać tej radosnej nowiny reszcie swych kompanów. Umilkły rozmowy. Nikt mnie więcej nie prosił o sznapsa, ani o gorącą zupę. W ogóle od tej pory języka niemieckiego głośno mówionego więcej nie słyszałem. Akcja ratownicza postępowała szybko i sprawnie naprzód. Wciągano na pokład rannych i poparzonych. Słychać było jęki i wrzaski tych, co z dala będąc od tratwy, dopiero teraz dopływali do okrętu. Jeden z nich przypominał mi boję mgłową. Regularnie co dziesięć sekund wydawał tyleż trwający ryk, po którym słyszało się parskanie, prychanie i inne podobne odgłosy.

Księżyc wschodził. Obrzydliwy smród ropy psuje piękno nocy letniej. Niemcy, jak jeden mąż, zgodnie leżą na pokładzie. Paru sapie, zmęczonych pływaniem o wysoką stawkę życia. Kilku wykręca koszule. Wciągamy jeszcze tratwy i worek słodkiej wody. Te drobiazgi to prezent od Luftwaffe. Zastanawiam się, czy chodziło jej o napojenie pragnących czy pocieszenie strapionych. To drugie byłoby bardziej na czasie. Ktoś stanął obok mnie. Aha, Apek...

— Ironia losu! — Krótko powiedziałem.

— Prawda — dodał. Ratujemy tych co zniszczyli wszystko, co nam było drogie. Tych, co z zimną krwią zamordowaliby nas podobnie jak tylu już innych...

— Racja — przerwałem. Nie zapominaj tylko, że to są też marynarze. Poza tym ludźmi jesteśmy...

— Ludźmi. W tym leży nasza wyższość. Zgadzam się — dokończył.

Roboty czerpalne i podwodne

Wywiad z dyr Szawernowskim

Roboty czerpalne i podwodne — to w zespole prac portowych odcinek o zasadniczym i podstawowym znaczeniu. Nie chodzi tu tylko o samo pogłębianie basenów portowych i torów morskich, ale też o wielką pracę, polegającą na właściwym zużytkowaniu wydobytego z dna morskiego materiału. Powstają nowe lądy, wyspy o ogromnym dla portu znaczeniu, wydobyty z morza piasek i żwir zużywa się na podniesienie terenów lądowych, na budowę nasypów kolejowych i t. p. Jest to więc wielka praca twórcza — myliłby się ten, ktoby ją chciał mierzyć tylko ilością wydobytych z morza metrów sześciennych piasku i mułu.

Początkowo roboty czerpalne w portach polskich prowadzone były w ramach działalności B.O.P. Od jesieni 1947 r. powołano specjalne przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą „Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych". Centrala tego przedsiębiorstwa jest w Gdańsku, w Szczecinie powołano Oddział pod nazwą „Baza P. R. C. i P.". Baza ta mieści się na Brodowie i przystąpiła już do robót pogłębiarskich na terenie portu szczecińskiego.

Korzystamy z obecności w Szczecinie naczelnego dyrektora gdańskiej centrali P. R. C. i P., inż Szawernowskiego i prosimy o udzielenie nam wywiadu. Dyrektor Szawernowski jest najwybitniejszym polskim fachowcem w tym zakresie, ma za sobą wielokrotną praktykę, odbytą w najnowocześniejszych portach zagranicznych.

Ponieważ temat, który pragniemy omówić w wywiadzie, jest na ogół dla społeczeństwa polskiego prawie zupełną nowością, prosimy dyrektora Szawernowskiego o krótki zarys historyczny prac czerpalnych.

— Prace nad pogłębianiem portów rozpoczęto w okresie, gdy naturalne osłony portowe stały się już niewystarczające i gdy w miarę rozwoju budownictwa okrętowego porty okazywały się za płytkie. Pierwsze prace czerpalne wykonano na przełomie XVI i XVII w. w Holandii. Były to jeszcze oczywiście prace prymitywne. Ówczesne „pogłębiarki" — to były poprostu worki na drągach. W dalszym rozwoju skonstruowano pierwszą maszynę, którą obsługiwało dwuch ludzi. Używano wówczas łańcucha, do którego przyczepione były kubły do czerpania mułu.

OD PARY KONI DO 2000 HP

— Potem wprowadzono kieraty na pontonach, obsługiwane przez parę koni. Dopiero jednak wynalezienie maszyny parowej otworzyło w tej dziedzinie nowe wielkie możliwości. Pierwsze pogłębiarki parowe, o bardzo prostej konstrukcji, oparte były na systemie kublów. W stopniowym rozwoju doszliśmy do nowoczesnych pogłębiarek parowych o sile 2000 koni, wydobywających do 800 m³ piasku i mułu na godzinę. Pojemność kublów takiej pogłębiarki wynosi 1000 litrów. Wydobyty z dna morskiego materiał pogłębiarki wyrzucają na specjalne szkuty denno-klapowe, t. zw. „szalandy". Holowniki odprowadzają szalandy na miejsce przeznaczone do wysypywania materiału, wówczas dno szalandy otwiera się i piasek lub muł zostaje wyrzucony. Ostatnio wprowadzono nowy typ szaland „samochodnych", to jest o własnym napędzie, nie potrzebujących holowników.

„REFULATORY" TWORZĄ NOWE LĄDY

— W trzecim dziesięcioleciu XX wieku zastosowano nowe odmiany pogłębiarek, tak zwane „ssące". Za pomocą systemu rur, pogłębiarki wysysają dno morskie i wtłaczają wydobyty piasek lub muł do szaland. W dalszym rozwoju zastosowano „refulatory", które po rozwodnieniu piasku odpompowują cenny materiał bezpośrednio na ląd, stwarzając nowe tereny użytkowe, podwyższając tereny nadbrzeżne, tworząc nowe lądy. W ten właśnie sposób powstało szereg wysp i terenów portowych na obszarze portu szczecińskiego i w Gdyni. Odległość refulowania w miarę ulepszania systemu pomp i zwiększania mocy maszyn dochodzi do 4 km, zależna jest oczywiście od ciężaru materiału. Przeciętnie jednak odległość refulowania wynosi 1,5—2 km. Wzrosła również t.zw. wysokość statyczna podnoszenia materiału z dna morskiego, i wynosi obecnie — przy krótkich odległościach — 10 m.

Dalsza odmiana pogłębiarek — to pogłębiarka „ssąco-refulująca", która wysysa materiał z dna morskiego i za pomocą pływającego rurociągu odprowadza ten materiał na ląd. Są wreszcie pogłębiarki, których „ssak" zaopatrzony jest w specjalny spółchniacz, to jest nóż ze świdrem, spółchniający twardy materiał na dnie morskim. (Taka właśnie pogłębiarka nadejdzie do Szczecina w czerwcu b.r.). Są również pogłębiarki ze „smokiem wleczonym" — stosowane do prac przy pogłębianiu kanałów morskich. (Pogłębiarka tego typu, pod nazwą „Coronation", również zamówiona jest dla Szczecina).

ROZMAITOŚĆ TABORU

— Trudno mówić o jakimś jednolitym typie pogłębiarek, tabor jest tu ogromnie rozmaity, zależny od rodzaju wykonywanych robót. Naogół przeważać u nas będą typy „ssące". W roku 1948 będziemy już mieli 4—6 wielkich pogłębiarek wraz z całym niezbędnym sprzętem pomocniczym (szalandy, holowniki, tankowce, barki bunkrowe, warsztaty pływające, barkasy motorowe, motorówki i tp.).

— Poza tym zakupino w Anglii najnowocześniejszy sprzęt, niezbędny do pomiarów. A więc między innymi precyzyjną sondę akustyczną, która dokładnie określa głębokość na podstawie fal dźwiękowych. Zastosowanie tej sondy daje ogromną oszczędność czasu i pracy. Dokonuje ona pomiarów 5 km dna morskiego na godz., na szerokości 5 m. Stosowanie sondy akustycznej wymaga oczywiście specjalnie wyszkolonego personelu.

PLANY

— Rzeczą ogromnej wagi jest opracowanie planu odpowiedniego zużycia materiału, wydobytego z dna zarówno przy budowie basenu, jak i na szlaku morskim Szczecin — Świnoujście. Jest to właściwa treść robót czerpalnych. Odpowiednie plany opracowuje — na zlecenie Komisji Aktywizacji Rejonu Szczecińskiego — specjalny „zespół projektantów" w Gdańsku. między innymi dyskutowany był projekt Prezydenta m. Szczecina, inż. Zaremby, by wydobyty materiał zużyć dla połączenia lewego brzegu Odry przez zalew z wyspą Uznam. Jednak projekt ten nie został ostatecznie przyjęty, zespół projektantów opracowuje szereg innych rozwiązań. Chodzi oczywiście o największą celowość zużycia i najmniejszy jego koszt.

WYKONANE PRACE

Prosimy o nieco szczegółów z zakresu wykonanych dotychczas prac czerpalnych.

— Jeszcze w ramach B. O. P. kierownictwo robót czerpalnych wykonało pierwsze prace pogłębiarskie w Gdyni, przez pogłębiarkę chwytakową „Dźwig nr 1". Następnie uruchomiono pogłębiarkę kubłową „Małż", która wykonała pogłębienie basenu głównego w Gdańsku i większą część robót w tamtejszym basenie wolnoclowym. Z kolei uruchomiono pogłębiarkę chwytakową „Dźwig nr 3", przy oczyszczaniu nabrzeży portu gdańskiego. W międzyczasie wyremontowano polską przedwojenną pogłębiarkę, uzyskaną w ramach rewindykacji, pod nazwą „Nowa Draga". Wykonała ona odpowiednie prace przy wejściu do basenu dla promu szwedzkiego w Odrze. Po remoncie pójdzie ona do pracy kolejno na wszystkich redach małych portów polskiego wybrzeża. Jest to pogłębiarka „ssąco-refulująca". „G. A. L." wydobył z dna morskiego w porcie Władysławów, pogłębiarkę „Łeba" — pracowała ona już w basenie Odry dla promu szwedzkiego, po remoncie pójdzie do Świnoujścia, a następnie do Darłowa. W stoczni gdańskiej remontuje się obecnie polska przedwojenna pogłębiarka ssąco-refulująca „Mamut", uzyskana z rewindykacji. Przyjdzie ona już w kwietniu br. do Szczecina. W stoczni gdyńskiej remontuje się zatopioną w Gdyni pogłębiarkę duńską „Passe-partouts" — użyta ona zostanie do prac w porcie gdyńskim, a następnie w małych portach wschodniej części polskiego wybrzeża.

(Dokończenie na str. 7.)

PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT INŻYNIERYJNO-MORSKICH

GDAŃSK-OSTRÓW

WYKONUJE:

Budowę falochronów

Budowę nadbrzeży portowych

Głębokie fundamentowanie

WŁODZIMIERZ CIEŚLICKI

Kredyty dla rybaków morskich

Stan w jakim zastaliśmy gospodarkę rybną na naszym terenie był godnym pożałowania, jakkolwiek nie równał się zeru. Pozostało dużo rybaków Niemców wraz ze sprzętem i taborem. Tabor i sprzęt przejęły w roku 1945 Władze Polskie i to stanowiło zaczątek rybołówstwa na naszym terenie. Tabor ten stwarzał pewną zachętę dla osadnictwa rybackiego ,które rzeczywiście w pierwszych chwilach miało zapewniony start; gorzej jednak działo się w późniejszych etapach rozwoju. Osady, które mieli zajmować rybacy — były zniszczone, tabor wymagał dużego remontu, a sieci brak było zupełnie. Aby podtrzymać rozwój rybołówstwa w ogóle, a w szczególności rozwój rybołówstwa na terenach odzyskanych, Rząd przeznaczył duże fundusze na akcję osadnictwa, oraz na inwestycje w rybołówstwie. Kredyty te rozprowadzane są przez Bank Rybaków Morskich, instytucję obsługującą jedynie rybaków i przedsiębiorstwa rybne sektoru prywatnego.

W roku 1946 i 1947 na terenie MUR Szczecin zostało rozprowadzone 4,5 miliona zł. kredytu osadniczego, i 3,9 miliona kredytu inwestycyjnego. Jest to suma duża, a jednak niewielka w porównaniu z potrzebami tego terenu. Ostrożność w finansowaniu rybołówstwa na Ziemiach Odzyskanych ma swoje uzasadnienie. Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że Bank rozdzielając kredyty musi mieć na uwadze nie tylko celowość pożyczki, ale możliwości spłacania kredytobiorcy, a także należyte zabezpieczenie pożyczonej sumy. Do chwili obecnej sprawa uwłaszczenia rybaków nie postępuje w należytym tempie, stwarzając niezdrową sytuację, gdyż rybak względnie Spółdzielnie rybackie nie mogą nazwać się prawnym właścicielem taboru, sprzętu czy innych ruchomości gospodarczych. Jako taki zaś, nie jest związany trwale ze swym nowym miejscem zamieszkania i nie wzbudza też zaufania instytucji kredytującej.

Użytkownik powinien mieć pewność, że posiadany obiekt stanowi jego własność, choćby był poważnie obciążony długami. Wtedy dokłada on więcej starań, by wartości przedmiotu nie obniżać. Przy akcji kredytowania inwestycji w rybołówstwie należałoby zwrócić uwagę na siły moralne i materialne, oraz inicjatywę samych rybaków, zainteresowanych bezpośrednio w rozwoju rybołówstwa. Dotychczas Państwo buduje tabor rybacki bez współudziału zainteresowanego rybaka, dając mu gotową jednostkę do użytku. Proces budowy jest jednak dość długi i kosztowny. Jeżeli mamy wypadki, gdzie rybacy dysponujący sumą 200 do 500 tysięcy zł. podejmują budowę kutra wartości ponad 3 miliony to taką siłę należy cenić i Bank przyjdzie jej z pomocą w formie kredytu przyśpieszając tym samym rozbudowę rybołówstwa. Przez umiejętne i właściwe podejście do tego problemu możnaby tu wydobyć do współdziałania fundusze tkwiące w kieszeniach nieufnych rybaków.

100 MILIONÓW NA R. 1948

Jeżeli chodzi o rok 1948, to Bank Rybaków Morskich będzie dysponował kredytami około 100 milionów zł. na cele rozwoju rybołówstwa. Z tego 30 milionów przeznaczone jest na kredyt osadniczy, oraz 70 milionów na inwestycje i remonty. Zadaniem naszym będzie osiągnąć jaknajwiększy procent tych kredytów dla tutejszych terenów, co osiągniemy zdobywając zaufanie tej instytucji dla naszej celowej i pożytecznej pracy przez właściwe zużycie kredytów no i oczywiście przez regularne spłacanie zaciągniętych zobowiązań. Będzie to trudne, gdyż rybacy tutejszego Morskiego Urzędu Rybackiego nie zawsze wywiązywali się należycie z zaciągniętych pożyczek, czego następstwem są liczne wyroki przeciwko niesumiennym płatnikom. Zadłużenie rybaków na naszym terenie wynosiło na dzień 1. I. 1948 r. 6,5 milionów zł.

Przed każdym wnioskiem o otrzymanie kredytu rybak winien zastanowić się, czy kredyt ten jest bezwzględnie konieczny do racjonalnego wykonania połowów. Każda pożyczka ma przedmiot, bez którego może się wnioskodawca obejść, jest niecelowa, obciążająca go odsetkami i uszczuplająca możliwości zaspokojenia koniecznych potrzeb innych osób. O wysokości pożyczki decydować powinna potrzeba i możliwości spłaty. Pożyczki na zakup sieci nie mogą być wysokie, gdyż ze względu na krótki okres amortyzacyjny nie będzie wnioskodawca w stanie jej spłacić. Remont taboru pływającego może być kredytowany większą sumą i na dłuższy okres spłaty. Bank udziela kredytu na sieci na okres 1 roku, zaś na remont taboru na czas 2 — 3 lat.

WARUNKI UZYSKANIA POŻYCZKI

Zabezpieczenie pożyczek stanowią poręczenia trzech majątkowo odpowiedzialnych osób. Dodatkowym zabezpieczeniem mogą być zastawy łodzi lub kutrów, o ile stanowią własność wnioskodawcy. Poręczenia nie mogą powtarzać się często, i nie należy podawać poręczycieli na sumy przekraczające ich możliwości majątkowe, spowoduje to zbędną korespondencję oraz oddalenie wniosku. Arkusze informacyjne, zawierające dane o wnioskodawcy i poręczycielach winny być zatwierdzone przez Kontrolera Rybołówstwa Morskiego względnie Zarząd Gminny. Przy kredytach na inwestycje związane z remontem taboru względnie domu należy dołączyć do wniosku kosztorys. Równocześnie wnioskodawca podpisuje deklarację przystąpienia do Banku Rybaków Morskich jako Spółdzielni, gdyż tak przewiduje statut. Wnioski należy składać do Morskiego Urzędu Rybackiego. Jeżeli chodzi o sumy kredytów osadniczych, to orientacyjnie mogę podać kwotę zł. 50 000,—, którą chcielibyśmy obdarzyć każdego osadnika na zakup sieci, drobny remont taboru oraz osady. Nie znaczy to jednak, że suma zł. 50.000,— jest górną krawędzią kredytu, bo zdaje sobie sprawę każdy z wysokich kosztów remontu kutra względnie sprzętu pomocniczego i Bank będzie się starał w wypadkach uzasadnionych przekroczyć tę kwotę. W razie niemożności zapłacenia którejkolwiek raty, należy zawiadomić o tym Bank na 10 dni przed terminem płatności, wpłacając jedynie odsetki i oczekiwać odpowiedzi Banku. Nieregularne przekazywanie rat naraża dłużnika na duże koszty, które dodatkowo go obciążają. We wszystkich wątpliwych sprawach zwracać się należy o wyjaśnienie do przedstawiciela Banku w Szczecinie lub bezpośrednio do Banku w Gdyni celem uniknięcia nieporozumień.

Sądzę, że ogół rybaków docenia ważność solidnej współpracy z Bankiem Rybaków Morskich, który przecież jest organizmem spółdzielczym i dołoży starań, aby nie wywoływać zadrażnień. Celowa i rozumna gospodarka przydzielonymi kredytami, oraz należyty i terminowy odpływ pożyczek do Banku uzyska nam zaufanie, a przez to dalszy zwiększony napływ kapitałów na nasz teren.

W poszukiwaniu wodowskazów

Dokończenie ze str. 5-ej

Z żalem wracałem w dół — trzeba już jechać dalej. Musieliśmy zawrócić, by przez Międzyzdroje udać się na Dziwnów. Droga cały czas cudownie piękna — równiuteńka, asfaltowa wstęga wiła się bez przerwy wśród lasów i wzgórz. Miejscami pojawiały się rozległe łąki, miejscami błyskała toń jeziora.

Koło Międzywodzia nowa sensacja. Wzdłuż szosy w lesie sosnowym, napotykamy co kilkadziesiąt metrów na... wielkie cielska bojowych samolotów niemieckich. Widać tutaj w tym lesie miały one swą kryjówkę; teraz zaś stoją nieruchome, nieszkodliwe, chyba tylko na złom zdatne... Nawet szofer-fachowiec wrócił z zawiedzioną miną, nie znalazłszy tam nic specjalnie cennego.

UROK DZIWNOWA

Wreszcie las się kończy. Przed nami rozciąga się szeroka, pusta przestrzeń, na końcu której widnieją zarysy jakichś wielkich budowli. To już Dziwnów! I dziwnie z początku ten Dziwnów wygląda — jakoś obco i pusto. Szosa raptem wpada między budynki typu koszarowego. Trochę błądzimy. Wreszcie natrafiamy na właściwą drogę i po chwili znajdujemy się na drewnianym moście nad rzeką Dziwną.

Po drugiej stronie — raj na ziemi! Tu znajduje się właściwa osada rybacka, wraz z uzdrowiskiem. Domki i wile wprost toną w zieleni. Wypoczywamy z rozkoszą po trudach podróży.

I tu rozstajemy się. Samochód musi jechać dalej; ja zaś mam szukać wodowskazów. A więc do widzenia!

Przede wszystkim udałem się na most. Znalazłem tam wodowskaz, niestety nieodpowiedni i nie zniwelowany. Na razie więc nic z niego!

A teraz na zwiady osiedla! Takie piękne, a takie puste! Ludzi w uzdrowisku ani na lekarstwo, choć dziesiątki will prawie nie zniszczonych stoi otworem. Jeszcze dotąd nie „odkryto" Dziwnowa. Dlaczego? Przecież położenie ma wprost idealne — na półwyspie piaszczystym, między Bałtykiem z jednej strony, a Dziwną i Zalewem Kamieńskim z drugiej. Ogrodów pełno, miejsca wszędzie pod dostatkiem, wyjątkowy urok całości — wszystko to powoduje, że moim zdaniem przereklamowane Międzyzdroje nawet nie umywają się do Dziwnowa. Chyba tylko gorsze połączenia komunikacyjne (brak kolei) wpłynęły na dotychczasowe zapoznanie Dziwnowa.

Jak dotąd, Dziwnów to właściwie tylko miejscowość rybacka. Rybacy mają tu świetne warunki egzystencji, tak ze względu na obfitość wód morskich i słodkowodnych, jak i na obecność wędzarni, do której zwożą masami złowione ryby. Resztę wywożą do pobliskiego Kamienia, Trzebiatowa, a nawet i do Szczecina.

Domki rybackie znajdują się w zachodniej części wsi, przy końcu cypla. Umieszczone grupami pod lasem, a niedawno zbudowane przez Niemców, mają typowy charakter planowo założonego osiedla. Niestety większość z nich nie jset jeszcze zamieszkana.

Ruszam dalej do Kamienia... na piechotę! Trudno! — innej lokomocji nie było.

Doszedłem do celu późnym wieczorem, prawie nóg nie czując. Ale zato nazajutrz znalazłem wreszcie prawidłowy wodowskaz w Kamieniu. I po zaangażowaniu obserwatora do jego obsługi, powróciłem syt chwały koleją do Szczecina.

Roboty czerpalne i podwodne

Dokończenie ze str. 6.

Jednocześnie P. R. C. i P. podnosi z dna i oddaje do remontu wielki tabor pomocniczy — około 20 jednostek — z portu szczecińskiego, na Zalewie, w porcie gdańskim (podnoszenie dużych wraków należy do G. A. L.'u).

SPRZĘT NOWOCZESNY

— Do prac dotychczasowych oraz przewidzianych w najbliższym czasie używa się głównie sprzętu dawnego. Z tworzonego równocześnie funduszu amortyzacyjnego dokonuje się zakupów niezbędnego sprzętu nowoczesnego. Zakupiono już względnie zamówiono w Anglii i Szwecji najnowocześniejszy sprzęt, jak pompy ratownicze, aparaty nurkowe, telefony z głośnikami dla nurków, elektryczne aparaty do cięcia i spawania podwodnego, podwodne reflektory i sprzęt pomocniczy, który pozwolił uzbroić 24 nurków. Zakupiono też specjalne narzędzia pneumatyczne do pracy pod wodą (wiercenie, ładunki minowe itp.). Znajdzie tu również zastosowanie sprzęt z demobilu amerykańskiego i angielskiego, oraz unrowskie sprężarki.

Zamówiono w Holandii dwa nowoczesne holowniki pełnomorskie, jeden takiż holownik w Szwecji. Zamawia się dalsze pogłębiarki w Holandii i pomocniczy tabor czerpalny w Anglii. Również polskie stocznie zaczynają się interesować budową własnych pogłębiarek.

KADRY FACHOWCÓW

— W dziedzinie robót czerpalnych i podwodnych jeszcze bardziej, niż w każdej innej, odczuwamy brak fachowców. Kosztowny i skomplikawany sprzęt wymaga specjalnie wyszkolonej obsługi. Przeciętnie załogi pogłębiarek wynoszą 12 ludzi, a ze względu na kosztowność przerw w pracy powinny one pracować na trzy zmiany. Są pogłębiarki, jak wspomniana wyżej olbrzymka typu „Coronation", których załoga wynosi do 50 ludzi. Pogłębiarka ta, zaopatrzona w paliwo i żywność, może pozostawać na morzu przez cały tydzień — inne pracować będą w porcie centralnym.

— Ogółem przedsiębiorstwo — w pełnym okresie robót — zatrudni około 500 pracowników w Szczecinie, a 250 w Gdańsku i w Gdyni. Pracownicy ci — w 80 przynajmniej procentach — muszą być wykwalifikowanymi fachowcami. Dla uzupełnienia braków uruchomione będą już jesienią r.b. czteromiesięczne kursy dla bagermistrzów, dla nurków i palaczy podwodnych.

Pozatym P. R. C. i P. ufundowało specjalne stypendia na Politechnice Gdańskiej, w Państwowym Liceum Budowy Okrętów w Gdyni, oraz w Szczecińskiej Wyższej Szkole Inżynierii.

Kończąc nasz wywiad, dziękujemy serdecznie za informacje, które niewątpliwie zainteresują naszych Czytelników.

Naszym wywiadom z najwybitniejszymi fachowcami morskimi pragnęlibyśmy nadać charakter „pogłębiarek", które spełnią swoją rolę w wielkim zadaniu zbliżenia polskiego społeczeństwa do podstawowych zagadnień pracy na morzu W. Z.

WIĘKSZY ZAPAS TOREBEK
kolonjalnych i piekarskich
oddamy hurtowo - detalicznie
CENY ZNIŻONE
WYTWÓRNIA TOREBEK „P.P.K."
Al. Wojska Polskiego 39.
Składy własne: Księgarnie — Al. Wojska Polskiego 41 i 134
Parkowa 64

MIĘDZYNARODOWI EKSPEDYTORZY
C. HARTWIG S. A.
Oddział w Szczecinie
DYREKCJA i EKSPEDYCJA MORSKA
ul. Jacka Malczewskiego 8, Tel.: 33-74, 27-98, 31-91
EKSPEDYCJA LĄDOWA
ul. 5 Lipca 12, telefon 34-44
MAGAZYNY
ul. Krzysztofa Kolumba 4, telefon 30-94
Załatwia wszelkie transporty morskie i lądowe

KONKURS

RADA NADZORCZA SPÓŁDZIELNI WYDAWNICZEJ POLSKIE PISMO i KSIĄŻKA

ogłasza konkurs na dwa stanowiska członków Zarządu Spółdzielni

Wymagane są następujące kwalifikacje: wykształcenie conajmniej średnie, praktyka handlowa, conajmniej trzyletnia, oraz znajomość spółdzielczości, nieskazitelna przeszłość. Pożądana praktyka wydawnicza.

Wnioski z życiorysem i odpisami świadectw należy składać w Zarządzie Spółdzielni do dnia 31.III 1948 r.

Szczecin, Al. Wojska Polskiego 41

Z Teatru Polskiego

Dnia 2 marca Teatr Polski „Mężem i żoną" Fredry uświetnił otwarcie drugiej, kameralnej, t. zw. „małej" sceny. Dzięki niej Dyrekcja spodziewa się zachować ciągłość przedstawień także i wówczas, gdy „duża scena" — jedyna obok sali W. R. N. reprezentacyjna sala Szczecina — oddana bywa na nieteatralne imprezy, a to — jak wiemy — zdarza się dość często. Istnieje jednak uzasadniona obawa, że konieczność dawania przedstawień na dwu scenach równocześnie wpłynie ujemnie na całokształt pracy Teatru przez rozbicie i tak już nielicznego zespołu artystycznego i odebranie dostatecznie częstymi premierami przemęczonym artystom jedynych chwil wytchnienia.

„Męża i żonę" p. Lotar wystawił bardzo starannie. W przygotowanie zespołu włożył ogromnie wiele pracy i przyznać trzeba, praca ta nie poszła na marne. Przedstawienie jest niewątpliwym sukcesem repertuarowym i scenicznym w tegorocznym sezonie Teatru Polskiego. „Mąż i żona" jest z sztuk Fredry jedną z najtrudniejszych do grania, a wydobycie specyficznego stylu fredrowskiego było nielada zadaniem dla młodego zespołu artystów szczecińskich. Z próby tej wyszli jednak zwycięsko. Spektakl ten, jeśli się go porówna z dotychczas oglądanymi w Szczecinie przedstawieniami sztuk Fredry („Śluby panieńskie" — 2 razy i „Zemsta"), wykazuje wyraźne podniesienie się poziomu wykonania aktorskiego w zespole Teatru Polskiego. Miłą niespodziankę zrobił p. Zieliński. P. Czosnowska, gdyby nie nadmierne farsowe akcenty w momentach wybuchów radości, byłaby zupełnie w stylu fredrowsko-molierowskiej subretki. W roli Elwiry wystąpiła Maria Malicka.

Prawdziwą ozdobą przedstawienia były nienagannie stylowe, pomysłowo rozplanowane i subtelnie kolorystycznie skomponowane dekoracje p. Tadeusza Rajkowskiego.

Na „dużej scenie" wystawiono komedię Alfreda Savoira „Ósma żona Sinobrodego". Niestety sztuka Perkitnego zawiodła, Teatr więc zmuszony był ratować się starym swym salto mortale w lekki repertuar. Wprawdzie z oficjalnych kół teatralnych wysuwano kiedyś na obronę lekkiego repertuaru słuszne uwagi, że teatr szczeciński musi dawać „publiczności w zmniejszonym zakresie to, co dają mieszkańcowi Poznania teatry poznańskie", próbowano nawet sztuki w rodzaju „Dnia bez kłamstwa" usprawiedliwiać „troską o higienę psychiczną" widza — wszystko to jednak nie zdoła przesłonić faktu, że w teatrze obok repertuaru równie ważną rolę gra jeszcze wykonanie. Wystawienie „Ósmej żony Sinobrodego" nie udało się Teatrowi Polskiemu. P. Młodnicki tym razem wypadł jakoś blado. Jako reżyserowi zwróciłbym mu uwagę na potrzebę skreśleń w ekspozycji komedii. Trzy pierwsze akty wypadły nienajgorzej, może dzięki sympatycznej i dobrze wypunktowanej grze p. Zarembianki w roli Monny. Akt ostatni raził swą nienaturalnością i nadmiarem „gierek" rąk p. Młodnickiego. Na uznanie zasługuje znowu p. Rajkowski, którego dekoracje raz jeszcze potwierdziły sąd, że jest on jedynym z najlepiej czujących teatr ludzi Szczecina.

W. Lachnitt.

Z wystawy prac A. Kondratskiego „Odra w Szczecinie" (akwarela)

Najpiękniejszy kościół Szczecina

W zaułkach starego Szczecina ukrył się wspaniały zabytek średniowiecza, którego nie zniszczyły bombardowania: kościół pofrańciszkański św. Jana. Stoi na niskim brzegu Odry już sześćset z górą lat i posiada jeszcze nienaruszone części, pamiętające początek wieku XIV.

Franciszkanie bosi przybyli do Szczecina w r. 1240 i zrazu zbudowali tu kościółek drewniany. Miłosierdziem, a zwłaszcza pielęgnowaniem chorych zdobyli sobie pokorni mnisi rychło sympatię ludności, która przez liczne dary umożliwiła im wzniesienie nowego, murowanego kościoła. W sto lat po osiedleniu się zakonu rozpoczęto budowę, która trwała przez trzy okresy. Wystawiono najpierw presbiterium przeznaczone wyłącznie dla mnichów, a zbudowane w osobliwy sposób na modłę franciszkańską. Jest to najstarsza część kościoła. Dopiero po jego ukończeniu wyrosła wielka, trzynawowa budowla na pomieszczenie wiernych. Sklepienia gwiaździste spoczęły na sześciu potężnych filarach o przekroju ośmiobocznym. W ostatnim okresie budowy z początkiem wieku XV powstały niskie kaplice dokoła ścian między filarami.

Doskonała w proporcjach budowla daje wrażenie pełnej harmonii form i jest jednym z najpiękniejszych pomników budownictwa gotyckiego na Pomorzu Zachodnim.

Kościół św. Jana w Szczecinie

Front kościoła, uwieńczony wysoką fasadą, nie posiada wejścia. Brama znajduje się z boku, od strony ul. św. Krzysztofa. Naokoło zewnętrznych ścian, ciemnym kolorem starej cegły przypominających sędziwy wiek świątyni ,biegnie fryz kaflowy, zdobny w winne gałązki.

Bracia zakonu św. Franciszka, zwani „szarymi mnichami" (w odróżnieniu od „białych mnichów" — Karmelitów) odgrywali w życiu średniowiecznego Szczecina wybitną rolę. Mury klasztorne stanowiły część obwarowań miasta od południa. Podziemia kościelne służyły często jako miejsce grzebania zmarłych. Pozostały też w kościele liczne tablice nagrobne z napisami dziś już nieczytelnymi. Mimo tak żywego związku z miastem Franciszkanie nie pozostali długo w Szczecinie. Kiedy w czasie reformacji przypuszczano szturm na inwentarz kościołów, wybuchł spór między burmistrzem a duchowieństwem. Szarzy mnisi uczuli się w Szczecinie nieswojo i zabrawszy cały sprzęt kościelny, m. i. wielki obraz Matki Boskiej cały ze srebra, powędrowali do Meklemburga.

Budynki klasztorne były połączone z kościołem pięknym krużgankiem, który zniszczał podczas oblężenia Szczecina przez Brandenburczyków w r. 1677. Margrabia brandenburski nie mógł znieść spokojnie utraty bogatego portu nad Odrą na rzecz Swedów i trapił go ciągłymi najazdami, nie bacząc na szkody, jakie wyrządza miastu, które sam chciał posiadać.

Oblegający ustawili działa w doskonałym punkcie strategicznym na szańcu gwiaździstym pod Szczecinem i ciskali stąd deszcz granatów, kartaczy i kul ognistych. Zapalały się jeden po drugim domy i kościoły, a wicher nosił płomienie po mieście, szerząc coraz większe spustoszenie. Płonąca kula trafiła wieżę Panny Marii — miedź na dachu stopniała i płynęła wrzącą lawą na ludzi, usiłujących gasić pożar. Sklepienie runęło, kościół obrócił się w gruzy. Odbudowano go później, lecz pożar w r. 1789 zmiótł go z powierzchni ziemi. Dalej płonęły kościoły św. Jakuba i św. Piotra i Pawła, lecz św. Jan stał prawie nienaruszony. Uległy zagładzie tylko budynki opuszczonego przez mnichów klasztoru.

Obywatele Szczecina posłali dobosza z poselstwem do oblegającego miasto gen. Derfflingera, prosząc go, by oszczędził przynajmniej kościoły. — „Powiedz tym, którzy cię tu posłali — miał odpowiedzieć dowódca — że nie pozwolę dyktować sobie, jak mam atakować miasto".

Toteż w Szczecinie rosła zawziętość przeciw Prusakom i miasto nie tęskniło za rządami niemieckimi mimo, że systematycznie kolonizowane i germanizowane przez szereg wieków, miało mieszczaństwo niemieckie. Przeciwnie, Szwedzi znaleźli w Szczecinie ogromną ilość zwolenników, co stwierdzają historycy niemieccy. Natomiast partia brandenburska usiłowała usprawiedliwić napastników, twierdząc, że „św. Jakub zapalił się z dopustu Bożego, a nie od strzelania", w co oczywiście nikt nie wierzył.

Kościół św. Jana służył jeszcze jakiś czas jako świątynia, jednakże niezbyt szanowali Niemcy stary zabytek. Urządzili w nim magazyn dekoracji teatralnych i przeznaczyli go na rozbiórkę. Pozorowano to niebezpieczeństwem zawalenia się kościoła, którego filary rzekomo nasiąkły wilgocią. Wybuchła wojna 1939 r., rozbiórki zaniechano, a bomby kościoła nie zgładziły. Można zatem śmiało powiedzieć, że wojna go uratowała.

Jak stwierdziły władze polskie, stara budowla, głęboko osiadła w ziemi, nie grozi katastrofą i może stać jeszcze długo, Bogu na chwałę, ludziom na pożytek, ku podniesieniu serc i radości oczu. Jest to bowiem obecnie najpiękniejszy kościół Szczecina. Będzie on kościołem akademickim.

Nieznaczne uszkodzenie wojenne zostało już usunięte przez wojewódzki urząd konserwatorski. Naprawiono dach, wstawiono szyby, uzupełniono sklepienia. Wnętrze pozostaje jeszcze nieurządzone. Byłoby bardzo pożądane, by kościół św. Jana jak najszybciej oddany został władzom kościelnym i otwarty dla kultu religijnego. Ludność Szczecina wzrasta i nieliczne kościoły katolickie pękają niemal od natłoku na wszystkich nabożeństwach. Kościół św. Jana, chyba największy ze wszystkich, odciąży znacznie inne świątynie.

Michalina Grekowicz-Hausnerowa

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-08503