



SŁCIECIN

Tygodnik Pomorza Zachodniego

ROK III.

21 — 27 MARCA 1948 R.

NR 12 (86)

Dziś w numerze drukują swe prace m. in. następujący autorzy: B. Kuźmiński, J. Mitkowski, J. Pertek, St. Wilczyński

WOJCIECH ILCZYŃSKI

Rzeka przeznaczenia

Przed tysiącem lat nie wytyczano granic państw na konferencjach ministrów spraw zagranicznych. Dyplomaci nie studiowali w swoich gabinetach map i nie wykreślali ołówkami linii granicznych. Małe narody nie miały wielkich protektorów, a dzisiejsze mocarstwa albo wcale nie istniały jako państwa, albo nie miały świadomości swej potęgi, albo stawały się dopiero embrionami historii.

Naród, jego liczebność, ziemia na której żył i miara solidarności w dzieleniu trudów plemienia decydowały o losach formującego się państwa i perspektywach jego przyszłości.

To, co dzisiaj nazywamy czynnikami rozwoju narodowego — patriotyzm, mądrość polityczna, organizacja pracy, słowem, wszystko, co składało się na całość życia państwowego — przejawiało się wówczas pod naciskiem elementarnych sił przyrody w prymitywnie koordynowanych odruchach instynktu samozachowawczego.

Człowiek żył, pracował i walczył o swoje prawa do miejsca na ziemi.

Może nie był świadomy liczebności plemienia, rozrzuconego na rozległych przestrzeniach krainy i może nie zdawał sobie sprawy z jego zespolonej siły, ale napewno miał świadomość, że ziemia na której żyje jest jego dziedzictwem i że musi ją przekazać w dziedzictwie dalszym pokoleniom.

Zamierzchnie dzieje Polski, podobnie jak początki dziejów każdego z państw europejskich, które nie znajdowały się na szlakach tryumfalnego pochodu cywilizacji rzymskiej, kształtowały się w trudzie samorodnie powstających form organizacji państwowych.

Pierwszym prawodawcą kraju była puszcza. Dzika, pierwotna, ze wszystkimi niebezpieczeństwami i surowością klimatu, dyktowała człowiekowi pierwsze zwyczajowe prawa bytowania.

Krystalizacja form współzycia plemiennego dokonywała się w stopniowej ewolucji doświadczeń i dojrzewała w poczuciu zwiększających się obowiązków człowieka.

Czas trzebił ludzkimi rękami puszcze, rozszerzał się krąg widzialności gromady, kraj stawał się coraz więcej ludny, przestronny.

Wzrastały obowiązki.

Ujarzmiane powoli siły przyrody nie stanowiły już największego niebezpieczeństwa: zjawilo się nowe, groźniejsze i trudniejsze do pokonania — zorganizowanego nieprzyjacielskiego najazdu.

Nieporadna i prymitywnie uzbrojona, ale zdeterminowana drużyna bronila ludności zagrożonych siedzib, zwyciężała, lub ulegała pokonana, aby znowu porywać się do walki — zawsze jak się zdawało — ostatniej, rozstrzygającej.

LINIE OBRONNE

Człowiek umacniał swoje siedziby, a gdy zawiodły warownie — poszukiwał i znajdował linie obronne kraju.

Były to góry lub rzeki. Góry trudne do przejścia i rzeki, trudne do przebycia.

Nie wiemy, jak się ta rzeka nazywała: Odra, Odera, Odora, Edra, lub może jeszcze inaczej w gwarze plemion, osiadłych nad jej brzegami. Ale wiemy, że ona była granicą porozumienia i bezpieczeństwa.

Z głębi kraju przedzierały się puszcza w jej dolinę setki strumieni i rzek, przy których osiedlał się rolnik i rybak; wszystkie drogi puszczy na przestrzeni ośmiuset kilometrów, od północy na południe, prowadziły w jej kierunku. Ona była rzeką przeznaczenia człowieka, osiadłego na tych ziemiach.

Gdyby do naszych czasów nie dochowały się ani jeden dokument staropolskiego słownictwa — w chropawych starosłowiańskich nazwach tych strumieni i rzek po-

znalibyśmy swoją mowę w nieporównywalnie pięknie jej archaiczno brzmiącym. „Rudawa, Opawica, Somina, Kłodnica, Stradunia, Osobłoga, Chrzastowa, Jemielnica, Scinawa, Weldzica, Stobrawa, Bogacica, Popława, Ilanka, Płonia, Korytnica... Takie imiona mógł dawać swoim rzekom tylko Lechita, Polanin, Pomorzanin, Ślązak.

W dorzeczu Odry, po obu stronach tej rzeki i między Nisą Łużycką a Odrą rozpoczęła się historia kraju i historia jego niekończących się walk.

Kraj ten nie zawsze wytrzymywał siłę germańskiego naporu. Ustepował. Najedźca szybko i sprawnie organizował swoje drużyny. Napadał niespodziewanie, mordował, grabił, palił. Wypierana z Zachodu ludność polska opierała się na linii Odry — z nadzieją, że jest to już ostatnia niezawodna linia oporu. Ale napór wzrastał,

stawał najedźcą. Stwarzanie faktów dokonanych było też celem polityki, jaką stosowali tu Niemcy.

Zresztą, nie tylko Niemcy. Ujście Odry było łakomym kąskiem dla każdego z państw nadbałtyckich. Już w 986 roku północne tereny nadodrzańskie były okupowane przez Wikingów duńskich, a w kilkanaście lat później przez Szwedów.

Polityka polska, od czasu, gdy nasze poczyny w zakresie ogólnonarodowym miały w istotnym znaczeniu charakter polityczny, okazywała pełną świadomość dla wojskowej i gospodarczej roli Odry w strukturze naszej państwowości. Świadczą o tym zmagania się na tych ziemiach Piastów, zabiegi dyplomatyczne i walki ze zmiennymi w swoich sojuszach książętami dzielnicowymi, ciągłe wojny z Niemcami, niezależnie od tego, czy była to marchia brandenburska, księstwo saskie, lub inne.

Jesteśmy nad Odrą. Pracujemy, budujemy, organizujemy nowe życie i cieszymy się niezatartymi śladami odwiecznej polskości tych ziem.

Studia nad dorzeczem Odry odsłaniają bogaty materiał, ilustrujący formowanie się dawnego osadnictwa i warunki bytowania ludności.

Podobnie, jak nazwy rzek, strumieni, jezior — nazwy miast i wsi posiadają w swoim brzmieniu cechy polskiego pochodzenia. Wiele nazw dochowało się w oryginalnym słowiańskim brzmieniu, nieskażonym deformacją niemiecką.

POLAK — PIERWSZYM WŁODARZEM

Architektura chat i domów, strukturalne budownictwo wsi i osiedli posiadają typowe cechy budownictwa polskiego. Nie zaprzeczają nawet dokumenty niemieckie, że pierwszym włodarzem był tu Polak.

Dzisiaj znowu te ziemie zamieszkała ludność polska. Dokonano, jak się zdawało, nieprawdopodobnego eksperymentu, osiedlając w dorzeczu Odry wielomilionową rzeszę ludności. Powrót nie nastąpił w warunkach, sprzyjających pracy. Miasta zburzone, osiedla spalane, ziemia zaniedbana. Kraj zniszczony przez wojnę, nie może zaspokoić wszystkich potrzeb osadnika. Ale są pracowite ręce polskiego chłopca i robotnika, który podjął niezmierny trud uprawy roli i odbudowy osiedli.

Trud ten nie może być daremny. Świadomość prawa tej ziemi udokumentowana jest tysiącami lat historii, która niezaprzeczalnymi faktami przemawia na naszą korzyść. Tu, w dorzeczu Odry, wśród zmienionych losów walk i nieustannego oporu przed germańskimi najazdami formowały się pierwsze zryby naszej państwowości. Tym faktem nie może zaprzeczyć żadna zawiść i żadna spekulatywna argumentacja polityczna.

Wystarczy spojrzeć na mapę hydrograficzną dorzecza Odry, aby nie było wątpliwości: ziemia ta, powiązana bogatą siecią rzek i strumieni z zachodnimi obszarami Polski, stanowi nierozłączny fragment całości kraju.

Poczynając na północy i zachodzie od źródeł Iny, Drawy, Czarnej, Noteci, Warty, Neru i na południu — od źródeł sąsiadującej z Wisłą Olzy, cały ten szmat ziemi stanowi zwarty system wód, związany z magistralą Odry.

Przecięcie w jakimkolwiek miejscu tego obszaru grozi równoczesnym przecięciem nurtu rzek w dowolnych miejscach ich biegu i odgroźeniem ich od ujścia do głównego zlewiska dorzecza.

Na całej długości swego nurtu Odra jest najtypowszą między państwową rzeką graniczną. Nie posiada ona prawie lewych dopływów — z Niemiec, całe jej bogate dorzecze znajduje się po prawej, polskiej stronie.

Aż do 19 wieku, z wyjątkiem krótkiego stosunkowo okresu piastowskiego władztwa, gdy cała znajdowała się w granicach państwa polskiego, Odra nie spełniała najważniejszej roli, jako arteria komunikacyjna. Niekończące się niepokoje wojenne w jej dorzeczu, ciągłe zmiany polityczne i towarzysząca tym zmianom dezorganizacja życia gospodarczego utrudniały korzystanie z jej nurtu żeglownego. Była to dziko rozlewająca się rzeka, której bieg przedzielały granice polityczne Pomorza, Brandenburgii, Śląska i Polski.

Gdy szlakiem Wisły płynęły barki i tratwy, gdy na całej długości jej spławnego nurtu od Krakowa do Gdańska rozbrzmiewały pieśni flisaków — Odra w handlu swego dorzecza wciąż była martwą rzeką i przedmiotem sporów politycznych.

(Dokończenie na str. 3.)



Uroda Morza

DORZECZE ODRY

Gdy dziś, z perspektywy stuleci, rozpatrujemy losy dorzecza Odry i oceniamy wielorakie aspekty jej politycznego i strategicznego znaczenia, nie musimy się wyśmiać nad ustalaniem przyczyn zmienności tych losów. Wszystkie typowe dla tych ziem zjawiska zostały z laboratoryjną dokładnością przestudiowane, przeanalizowane i ustalone. Znany fakty i znany dostateczną ilość zakulisowych niedgdy poczynań, które czas wspaniałomyślnie odsłonił.

Dojrzewająca szybko krystalizacja form strukturalno-państwowych po jednej i drugiej stronie Odry stała się głównym powodem rywalizacji Niemiec o panowanie nad bogatymi obszarami dorzecza. Koncepcja „faktów dokonanych” była znacznie wcześniej stosowana, zanim stała się uświęconym tradycją systemem polityki zaborczej. Miarka okrucieństwa podczas zbrodniczych napadów na sąsiednie ziemie miała decydować o wielkości pań-

FUROR TEUTONICUS

Walka ta skończyła się zwycięstwem Prus. Zagarnęły one całe dorzecze Odry i, umacniając się jednocześnie na Pomorzu Wschodnim, przygotowały rozbiórową klęskę Polski.

Potem przyszła wojna — jedna i druga. W ogniu militarnych zmagani światła rozstrzygały się losy Europy i losy Niemiec. Ludzkość przekonała się, co to jest furor teutonicus.

Gruzy miast europejskich i miliony pomordowanych ludzi dokumentują niezaprzeczalnym „sukces” zapoczątkowanego nad Odrą rozwoju pruskiego militarysty.

Tysiąc lat doświadczeń jest dostateczną nauką, aby na zwrotnym punkcie historii, w jakim znalazła się Europa w wyniku dwu ostatnich wojen, wysnuć logiczne wnioski dla sprawliwych decyzji przy wytyczaniu linii granicznych państw, sąsiadujących z Niemcami.

O planowaniu gospodarczym na Wybrzeżu

W ostatnim numerze „Jantara” b. min. Eugeniusz Kwiatkowski opublikował artykuł, poruszający najistotniejsze problemy naszej gospodarki morskiej na Wybrzeżu. Artykuł ten podajemy poniżej w streszczeniu:

DEFINICJA GOSPODARKI PLANOWEJ

Politykę gospodarczego planowania definiujemy jako ustrój w którym całe gospodarstwo, albo przynajmniej jego kluczowe, zasadnicze gałęzie, sterowane są przez jeden podmiot gospodarczy, przez jednego nadrzędnego dysponenta, według jednolitego planu ku określonej górze celowi. Automatyzmowi i zróżnicowaniu indywidualizmowi gospodarczemu, panującemu w ustroju liberalnym, przeciwstawiamy tu planowość i scałkowaną koordynację w biologicznym procesie rozwoju organizmu gospodarczego. Teorii wielodrobinowej gospodarstwa przeciwstawiamy teorię materialnej ciągłości żywej substancji ekonomicznej.

Polityka gospodarczego planowania, uformowana przez uspołecznienie i socjalizację środków produkcji, kredytu i transportu, jest synonimem traktowania zjawisk gospodarczych w ich funkcjonalnym powiązaniu, jako skoordynowanej całości. Sam plan w skali państwowej jest uśrednieniem relacji jednych funkcji do drugich.

ROLA WYBRZEŻA

Analizując następnie wzajemną zależność elementów gospodarczych w gospodarce planowej, E. Kwiatkowski omawia rolę specjalną polskiego Wybrzeża.

Całe Wybrzeże polskie winno zająć jedno z naczelnych miejsc w hierarchii zagadnień państwowych. Jego plan zagospodarowania i eksploatacji na rok 1948/49 winien być zbadany i rozważony bardziej fachowo, bardziej umiejętnie, sumiennie i szczególnie niż wiele innych planów regionalnych. Tu bowiem leży jedna z nienależnych kluczowych pozycji, które zadecydują już w niedalekiej przyszłości nie tylko o powodzeniu całego planu państwowego, ale i o charakterze struktury gospodarczej nowej Polski, i o ciężarze gatunkowym naszego narodu w zespole europejskim. Tu, na wybrzeżu morskim, pomiędzy ujściami Odry i ujściami Wisły, zamyka się najbardziej charakterystyczne dominanta, nadająca piętno tej nowej Polsce, która narodziła się w r. 1944/45. Tu odzyskane zostały potencjalne wartości historyczne, zagubione przed wiekami, które stawiają rządzący nową Polskę w sposób nie unikniony przed koniecznością nowego dziejowego egzaminu wielkiej dojrzałości politycznej i gospodarczej. Tu wreszcie spoczywają narazie utajone, ale potężne siły, które mogą systematycznie przezwyciężać się na dźwięnie grunтовой przebudowy struktury i psychiki polskiej, które z zatchłego zaciągnięcia dzisiejszych i wczorajszych prymitywów gospodarczych i cywilizacyjnych mogą nas stopniowo wyprowadzić na drogę wielkiego postępu i prawdziwie nowoczesnej, techniczno-naukowej cywilizacji.

METAMORFOZA STRUKTURALNA

Trzeba też zwrócić uwagę na konsekwencje głębokiej metamorfozy strukturalnej, która zaszła tu na Wybrzeżu w latach 1945/46 i która nie pozostaje bez istotnego wpływu na funkcjonalne powiązanie w realizacji planu państwowego na tym terenie. Mamy w nowej Polsce okręgi gospodarcze, które w wypracowaniu dochodu społecznego, w szybkości amortyzowania wkładów finansowych, posiadają bez wątpienia wielokrotnie większy ciężar gatunkowy niż Wybrzeże. Ale tam na Śląsku, na Ziemiach Odzyskanych, w Warszawie, źródła dynamizmu gospodarczego w zasadzie nie uległy zmianie. Przełom tam dokonany przerał może głębiej społeczną aż do samego dna. Zmieniła się osoba dysponenta gospodarstwa, zmieniły się zasady rozdziału i wykorzystania dochodu narodowego, zmieniły uległy dyspozycje kapitałowe. Ale warsztat pracy pozostał w zasadzie ten sam. Kopalnie wydobywają nadal węgiel i rudę, fabryki zatrudniają się przez tych samych lub podobnych pracowników umysłowych i fizycznych, hutę nadal wytapiają żelazo, produkują stal, urzędnicy pracują, lub wymyślają trudności w biurach, koleje wykonują usługi transportowe, a na ziemiach dawnych i nowych orze i sieje chłop polski. Na Wybrzeżu zaś — trzeba to sobie uświadomić z całą jasnością w imię upragnionego sukcesu nowej Polski — zanikły dawne siły dynamizmu rozwojowego aż do najgłębszych korzeni i trzeba je uformować, zregenerować, stworzyć, wypielegnować od podstaw.

UPRAWA MORZA

To bowiem, co nazywamy dziś tak pięknie „uprawą morza”, to, co formuje morski instykt narodu, co za pośrednictwem morza mnoży w całym narodzie wartości gospodarcze, cywilizacyjne i kulturalne, nie sprowadza się jedynie do masowego przeladunku prostych towarów, surowców i pół produktów przy pomocy urządzeń mechanicznych w portach morskich. Gdyby społeczeństwo polskie tak patrzyło na nieoceniony wprost aktyw, który wnosi do naszej historii, obok Gdyni, nowa Polska w postaci Szczecina i Gdańska, Kolobrzega i Elbląga, Darłowa i Ustki, to byłoby to drugi historyczny błąd, nie mniejszy od błędu „morskiego” Polski staroszlacheckiej. Kraj wybrzeża Bałtyku, ziemia nadmorska nowej Polski, położona prawie w centrum Europy, jest zbyt cenna, zbyt wartościowa, zbyt łakoma dla wszystkich dynamizmów politycznych, by mógł tu egzystować system, choćby potężny, prymitywu gospodarczego, wyrażającego się tylko pracą przeladunkową.

Gospodarstwo Wybrzeża jako całość, jako zjawisko zawarte w pojęciu szeroko pomysłanej „uprawy morza”, musimy na nowo słać i organizować, tworzyć i pielęgnować od podstaw, zarówno w faktach ekonomicznych, jak i w umysłach ludzkich. Nie możemy w pracy tej maszerować po prostu na śladach rekonstruowania przeszłości. Bezpóśrednio po wojnie Wybrzeże polskie było zlepekami heterogenicznych elementów regionalnych o różnej dynamice ekonomicznej. Prawie wszędzie działały tu sztuczne podniety rozwojowe, stojące wzajemnie do siebie w funkcjonalnej opozycji. To Wybrzeże w nowych warunkach geopolitycznych musi się stać w ciągu życia jednej generacji zwartym i jednorodnym pasem polskiego wybrzeża, służącego polskiemu celom gospodarczym.

CZŁOWIEK I MORZE

W szczełowym wywodzie poświęconym analizie metody planowania funkcjonalnego E. Kwiatkowski wylicza zasadnicze czynniki tego planowania: a więc nowoczesny człowiek, wychowany w kulisach morskim i przeniknięty entuzjazmem swej specjalizacji i pracy, następnie samo morze, to jest te zjawiska, które przekształcają pojęcie geograficzne morza w konkretne fakty ekonomiczne (handel zagraniczny, żegluga, rybołówstwo). Jest to „os pionowa” schematu funkcjonalnego. W stosunku do tej osi mamy dwa zasadnicze problemy do skoordynowania na zapleczu lądowym i dwa na linii samego wybrzeża, a więc morza. Są to w pierwszym wypadku zagadnienia komunikacyjne i energetyczne, w drugim zagadnienia ścisłego przemysłu morskiego, a więc w pierwszym rzędzie przemysłu budowy okrętów, oraz wyposażenia technicznego samych portów.

Ten schemat porządkuje i upraszcza metodę funkcjonalnego planowania. Zezwala ono na rozsegregowanie całego materiału, wniosków i postulatów inwestycyjnych w imię założenia planowego osiągnięcia maksimum rezultatów przy zużyciu minimum środków finansowych. Umożliwia ono kontrolowanie równoległości postępu w zakresie odbudowy, zagospodarowania i eksploatacji Wybrzeża, wskazując na wciąż zmieniające się słabe punkty w realizacji planu.

Źródłem bogactwa narodowego, źródłem potęgi państwa, źródłem emisji waleń cywilizacyjnych i kulturalnych nie są same wartości materialne, jest nim również człowiek, potęga jego rozumu, jego umiejętności i dyscypliny pracy, jego zdolność ustawicznego potęgowania wartości przez nieustanny wkład pracy w dobra ofiarowane mu przez naturę.

Z PRASY MORSKIEJ

MORSKI PRZEGLĄD GOSPODARCZY

Omawialiśmy niedawno interesujący numer specjalny „Techniki Morza i Wybrzeża”, poświęcony odbudowie portów polskich. Obok tego cennego periodyku wychodzi również w Gdyni „Morski Przegląd Gospodarczy” — miesięcznik, który jest organem Delegatury Rządu dla spraw Wybrzeża, a jednocześnie biuletynem gdynińskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, oraz Zrzeszenia Gospodarczych Woj. Gdańskieg i Pomorskiego. Ostatni numer tego wydawnictwa otwiera kapitalny artykuł prof. Politechniki Gdańskiej — inż. Witolda Tubielewicza. W artykule tym autor analizuje plany inwestycyjne i możliwości przeladunkowe portów Gdyni i Gdańska, zwracając uwagę na niepokojące zjawisko przeciążenia tak urządzeń przeladunkowych jak i nabrzeży. Dotyczy to zarówno przeladunków masowych, jak zwłaszcza drobnicy. „Dla wykonania planu gospodarczego niezbędne jest, ponad przewidzianą ilość w programie inwestycyjnym, wyposażyć porty (Gdańsk i Gdynia) w około 2,000 mb nabrzeży dla przeladunku węgla lub też odpowiednio pirsy dla przeladunku urządzeniami masowymi; w urządzenia przeladunkowe dla węgla według programu Centrali Węglowej, oraz około 25 do 35 dźwigów dla przeladunku drobnicy”. Prof. Tubielewicz podaje dalej, że „inwestycje portowe muszą być poczynane przynajmniej dla zaspokojenia potrzeb eksploatacyjnych, przewidzianych na 2 lata naprzód, gdyż tyle czasu trwa okres budowy poszczególnych urządzeń. W obecnej chwili powinniśmy już wejść w okres zaspokajania potrzeb portów na r. 1950/51. Niestety na lata te nie mamy żadnego programu wytyczonego, co może stworzyć niebezpieczną lukę w inwestowaniu portów.”

Wywody swoje uzasadnia prof. Tubielewicz tabelami, z których wynika, że konieczna jest bardziej szczegółowa synchronizacja planu gospodarczego z projektowanymi w portach inwestycjami.

W tym samym numerze „Morskiego Przeglądu Gospodarczego” J. Bonkiewicz-Sittauer pisze o znaczeniu odbudowy i zagospodarowaniu Elbląga, jako portu mającego do spełnienia ogromną rolę w aktywizacji wschodniej części polskiego wybrzeża morskiego: „Cały północny i środkowy wschód Polski wiąże się w sposób naturalny z ujściem na morze przez Elbląg. Przynajmniej trzy województwa: Olsztyńskie, Białostockie i Lubelskie, oraz duża część Warszawskiego a nawet Rzeszowskiego znaleźć może w Elblągu najlepszy dostęp do morza oraz najbardziej uprzemysłowiony ośrodek zbytu i zakupu. Dobijając się przeto pe'nej i zharmonizowanej aktywizacji, Elbląg występuje nie tylko w swoim własnym interesie. Chce służyć dużej części kraju — bo wie, że z zadań wywiązać się potrafi”.

„ZEGLARZ”

„Zeglarz” jest miesięcznikiem przeznaczonym przede wszystkim dla młodzieży, przeglądając jednak ostatnie numery tego doskonale redagowanego pisma dochodzą do wniosku, że „Zeglarzem” powinno się zainteresować również i starsze społeczeństwo, znajdując w nim prawdziwą skarbnicę podstawowych wiadomości o pracy na morzu. Wiadomości te podane są w formie przystępnej a niezwykle atrakcyjnej, ilustrowane są doskonałymi zdjęciami i wykresami.

W dziale „Kurs przygotowawczy” znajdujemy artykuł o oceanografii, o historii i wynikach badań głębi morskich, dalej podstawowe wiadomości o typach i konstrukcji statków. W dziale „Życie portu” omówiono uruchomienie Darłowa; w dziale rybackim znajdujemy ciekawe informacje o konserwacji ryb; numer zawiera poza tym doskonale artykuły poświęcone żeglarnictwu i budownictwu okrętowemu, ilustrowane odpowiednimi modelami.

Cały ten bogaty materiał ułożony jest logicznie i niezwykle przejrzysto, a w układ utrzymany na wysokim poziomie fachowym podany jest w formie dostępnej nawet dla najmniej obznajmionego ze sprawami morza, czytelnika. W ważnym dziale upowszechniania wiedzy o morzu „Zeglarz” niewątpliwie dobrze spełnia swoje zadanie. (3)

**Prosimy odnowić
Prenumeratę
na drugi kwartał**

DZIENNIK BERLIŃSKI

Pod redakcją Edw. J. Kmiećka do sierpnia 1939 redaktora „Dz. Berl.”
Założony w r. 1894 w Berlinie.

HANDEL NARKOTYKAMI W BAWARII

Monachium — Po 8 miesiącach badań władze amerykańskie wpadły na trop handlu narkotykami w Bawarii, w który wmięszani byli członkowie urzędów amerykańskich w Niemczech. Afere wykryto po morderstwie Niemi, która była członkiem bandy. Dyrektorem przedsiębiorstwa handlu narkotykami jest były oficer SS zdenazyfikowany na skutek interwencji pewnego urzędnika amerykańskiego. Jedną z baz szajki handlu narkotykami znajdowała się u księżniczki dawnego domu panującego w Bawarii. W skarbcu bandy skonfiskowano sztaby złota wartości 750.000 dolarów. Jeden z wmięszanych w afere urzędników amerykańskich uciekł do Szwajcarii, zabierając dwa miliony dolarów w walucie amerykańskiej.

KONIEC HANDLU WYMIENNEGO

Berlin — W dniu 1. maja zlikwidowane będą w Berlinie i Frankfurcie nad Menem targowiska wymienne, na których amerykański personel okupacyjny wymieniał tytoń i żywność amerykańską za niemieckie aparaty fotograficzne, porcelanę itd. Okazało się, że personel okupacyjny zarzucał Niemcy tonami tytoń, okazywały i tuszczów, Niemcy zaś zalewali rynek porcelaną, srebrnymi zastawami i przedmiotami sztuki. Armia amerykańska starała się za pomocą tych jawnych rynków wymiany zwalczać handel nielegalny. Próba nie udała się, gdyż obok rynków jawnych utworzyły się po obu stronach rynki „czarne”, zaopatrujące jawny rynek w towary.

KSIĄŻKI NA INDEKSY BRYTYJSKIM

Berlin — Na indeksie w strefie brytyjskiej znalazły się m. in. następujące książki:

Książka ekonomisty niemieckiego, prof. Jürgen Kutschinskiego p. t. „Monopolizm i junkrzy — śmiertelnie wrogowie narodu niemieckiego”, dwie broszury autorów sowieckich o stosunkach politycznych w strefie radzieckiej, książka historyka angielskiego, prof. Roy Pascal pt. „Niemcy — drogi i bezdroża”, zebrane w broszurę p. t. „Walka o demokratyczny pokój” przemówienie min. Molotowa z konferencji paryskiej z roku 1946 oraz dzieła Engelsa i Lenina i — rzecz jasna — broszura Pomerancewa p. t. „Prawo i prawo porożne” — by opinia niemiecka nie poznała różnic między tymi dwoma pojęciami.

19 MILIONÓW DOLARÓW CZY NARZECZONY

Berlin — Panna Urszula Bauer, lat 23, stenotypistka, odziedziczyła po krewnych w Filadelfii, 19 milionów dolarów. Kłopoty panny są następujące: miliony swoje pobrać może tylko w Ameryce, Niemkom zaś nie udziela się wiz do Stanów Zjednoczonych, chyba że są żonami żołnierzy amerykańskich. Panna z 19 milionami otrzymała już stos propozycji od Amerykanów, ale posiada narzeczonego Niemca i nie może się zdecydować czy jej narzeczonego Niemiec jest wart 19 milionów. Obecnie panna Bauer zarabia 200 marek miesięcznie, i jak oświadcza, nie starczy to na życie z czarnego rynku.

ORZĘDZIE PRZECIW... DENAZYFIKACJI

Frankfurt — Kierownictwo kościoła ewangelickiego w Hesji zwróciło się w orędzie do wiernych przeciwko metodom i wynikom denazyfikacji, wzywając ich, by nie stawali przed sądem denazyfikacyjnym. Niektórzy pastory już się wstrzymali od zeznań. Kościół ewangelicki motywuje swe stanowisko tym, że sądy denazyfikacyjne stają na drodze pojednania się Niemców.

HITLER ZDENAZYFIKOWANY

Monachium — By wyjaśnić problemy majątkowe Hitlera, Ewy Braun, Goeringa, Franka, Streichera, Bormana i innych wytoczone będą przeciwko tym osobistościom postępowanie przed sądem denazyfikacyjnym, — taka była treść komunikatu bawarskiego ministra denazyfikacji. W związku z tym kilka dzienników niemieckich zapytuje się kiedy sąd w Bawarii uzna Hitlera i Goeringa za zdenazyfikowanych.

TOMASZ MANN NIE CHCE BYĆ DEZERTEREM

Frankfurt — Wielki pisarz niemiecki, Tomasz Mann obecnie obywatel amerykański, zamieszkuje w Kalifornii, odmówił przyjazdu do obchodów rocznicy 1848 roku do Frankfurtu, z uzasadnieniem, że podróż jest zbyt męcząca. Oświadczył jednak, że napisał nową powieść p. t. „Doktor Faust” i że powieść ta powinna rozproszyć nieporozumienia, jakie powstały dookoła osoby Tomasza Manna i jego stosunku do Niemiec. Tomasz Mann nie chce być uważany za dezertera, który nie chce dzielić losów swojej ojczyzny.

JÓZEF MITKOWSKI

Zdolności żeglarskie Słowian

Jest rzeczą znaną, że nasi wrogowie, pragnąc odwrócić naszą uwagę od spraw dla nich niepożądanych, starają się wmawiać w nas przekonanie o naszej nieudolności w tym lub innym kierunku. W tym należy prawdopodobnie szukać przyczyny powstania opinii, że Polacy, a nawet w ogóle Słowianie nie mają żadnych uzdolnień i zamiłowań żeglarskich. Mówiono o tym tak długo i tak wytrwale, że nawet my sami wierzyliśmy trochę w ten rzekomy „pewnik”.

Jeśli jednak spojrzymy na zagadnienie z perspektywy historycznej, dostrzegamy coś wprost przeciwnego: gdzie los rzucił Słowian na brzeg morski, wszędzie zabierali się oni żywo do żeglugi. Słowianie, którzy osiedli nad Adriatykiem, na wybrzeżu dalmatyńskim zdobyli w dziewiątym wieku po Chrystusie stawę doskonałych żeglarzy — i niezgorszych rozbójników morskich. Nie dali sobie narzucić zwierzchności cesarzy bizantyńskich i musiała się liczyć z nimi potężna Wenecja. Wschodni Słowianie wraz z germańskimi Rusami puścili się mniej więcej w tym samym czasie na Morze Czarne i Kaspjskie i byli długo poważną groźbą dla cesarstwa wschodniego. W czasach nowożytnych tradycje te wskrzesili kozacy. Przede wszystkim zaś rozwinęli siłą i żywioną działalność morską Słowianie północno-zachodni, wśród nich zaś lechicki Pomorzanie, najbliżsi krewniaci Polan z nad Warty.

POMORZANIE, ICH FLOTA I ŻEGLUGA

Wolno przypuszczać, że Słowianie północno-zachodni od bardzo dawnych czasów pojawili się na falach Bałtyku, skoro już w drugim wieku po Chrystusie znany starożytny geograf Ptolomeusz nazwał Morze Bałtyckie „zatoką wenedzką” czyli słowiańską. Spotykali się oni jednak bardzo rychno z silną konkurencją ludów germańskich. Nie będnęmy się tu wdawać w rozważanie tych spraw zawikłanych i bardzo trudnych do wyjaśnienia. Poprzestaniemy na stwierdzeniu, że w czasach kiedy na widowni dziejowej pojawia się państwo polskie, w wieku IX i X, na Bałtyku są górą Skandynawowie. Już jednak w wieku XI i XII Słowianie nadbałtyccy zdołali wyrwać prymat na „morszu słowiańskim” z rąk germańskich i rozwinęli nader żywą działalność zarówno handlową, jak i żeglarsko-korsarską. Wybrzeża Danii, Norwegii i Szwecji drżały ze strachu przed słowiańskim żaglem. Ujście Odry i jego gólfice wzbogacały się zyskami z handlu oraz łupami z wypraw korsarskich i wraży bujnym życiem. Szczecin, Wolin, Kołobrzeg, Włogoszcz i inne miasta były ludne i bogate a zorganizowane w rodzaj republik miejskich.

Ale bogactwo Pomorzan i ich niewątpliwa wyższość kulturalna nad pobratymcami z nad Warty i Wisły wywołały poczucie silnej odrębności w stosunku do organizującej się Polski pierwszych Piastów. Nie udało się z tego powodu wcielenie całego Pomorza do Polski, lecz związało się ono z nią tylko luźnym związkiem lennym i związkami kościelnymi. Skorzyli z tego niebawem Niemcy.

NIEMCY ODCINAJĄ POLSKĘ OD MORZA

Władcy polscy: Mieszko I, Bolesław Chrobry, Bolesław Śmiały (ten w mniejszej mierze), Władysław Herman, Bolesław Krzywousty, Mieszko Stary i Władysław Laskonogi zdążyli upartym wysiłkiem do wcielenia Pomorza do państwa polskiego, do połączenia Pomorzan z resztą bratnich szczepli lechickich. Pomorzanie wytrwali jednak — na swe nieszczęście — w poczuciu odrębności i w separatyzmie. Nie połączyli się w jedną całość z innymi ziemiami polskimi. W ich słabnący kraj uderzył niemiecki pochód na wschód („Drang nach Osten”).

Skierował się on jakby trzema nurtami. Nurt pierwszy, to był nacisk cesarstwa niemieckiego, aby Pomorze uznało jego zwierzchność. Już w roku 1181 książęta zachodnio-pomorscy naciskowi temu ulegli, ale była to w znacznej mierze podległość natury teoretycznej. Groźniejszy był nurt drugi, napór niemieckich książąt brandenburskich, bezpośrednich sąsiadów Pomorza. Odrwali oni łakomie jeden szmat ziemi słowiańskiej po drugim i włączali do swych bezpośrednich posiadłości. Zajmując ziemie wzdłuż rzeki Noteci, które nazwali Nową Marchią, wbili się jakby klinem między Pomorze Zachodnie a resztę Polski i rozerwali łączność terytorialną pobratymców. Pomorze Zachodnie zostało odcięte od pnia polskiego i skazane na nieuchronne uschnięcie. Najgroźniejszym w skutkach okazał się trzeci nurt niemieczyny, czyli t. zw. kolonizacja na prawie niemieckim. Zrazu wyglądało to całkiem niewinnie, gdy książęta pomorscy, pragnąc kraj zaludnić i przez to pomnożyć swe dochody, przyjmowali do swego kraju niemieckich osadników. Aby ichściągnąć i przywabić trzeba im było dać znaczne przywileje. Umieili je Niemcy wyzyskać. Dzięki przywilejom pochwycili w swe ręce bogactwa, znaczenie i władzę, zwłaszcza po miastach. Wydarli handel i żeglugę z rąk tubylców, zepchnęli ich do roli biednych rybaków na przedmieściach. Przeprowadzili jednym słowem coś podobnego, co próbowali w naszych oczach przeprowadzić w Polsce, przeznaczając wszystko co najlepsze „nur für Deutsche”, a Polakom każąc żyć ochłapami.

W ten sposób, niby pasożyt, wyrosła na starodawnych słowiańskich bazach fiandlowych i morskich nowa potęga morska, tym razem niemiecka, sławna „Hanza”. Do największej potęgi doszła ona w wieku XIV a jej lądowym odpowiednikiem był — Zakon Krzyżacki.

ODZYSKANIE WYBRZEŻA PRÓBY STWORZENIA MARYNARKI POLSKIEJ

Zwycięstwo pod Grunwaldem a niebawem pokonanie Krzyżaków przez Kazimierza Jagiellończyka w „wojnie trzynastoletniej” oddało w polskie ręce spory szmat wybrzeża. Dostęp do morza był otwarty. Wpłynęło to w sposób bardzo korzystny na rozwój gospodarczy, a co za tym idzie i kulturalny dawnej Polski. Ruszył przez Bałtyk polski eksport, potężniejąc z dniem każdym. Wywoziła Polska przede wszystkim zboże (np. za Zygmunta Augusta ok. 50.000 ton rocznie, w wieku XVII nawet do 320.000

ton rocznie). Ale handel Polski miał dwie słabe strony: 1) korzyści ciągnęła zeń wyłącznie szlachta, zastrzegłszy sobie wolność od ceł, 2) postugiwał się ów handel wygodnym dla szlachty, ale zubożającym Polskę pośrednictwem Gdańska.

Gdańsk tył i bogacił się na Polsce, a jednocześnie odpychał ją od morza. W Polsce ugruntował się rolniczy i lądowy sposób myślenia. Nie rozumiano znaczenia morza. Nie dostrzegano, że mając w swym ręku morskie wybrzeże trzeba koniecznie albo nim władać, albo się je musi nieuchronnie stracić. Darmo nawoływał sekretarz Zygmunta Augusta, późniejszy arcybiskup lwowski, Dymitr Solikowski: „Kto ma państwo morskie a nie używa go, albo je sobie da wydzierać, wszystkie korzyści od siebie odda, a wszystkie szkody na się przywodzi, z wolnego niewolnikiem się stawa, z bogatego ubogim, z swego cudzym, z pana kmicciem”. Darmo królowie: Zygmunta August, Stefan Batory, Zygmunta III i Władysław IV usiłovali stworzyć polską flotę i polską potęgę morską. Zarówno ich wysiłki, aby poskromić rozpanoszoney Gdańsk, jak i próby tworzenia polskiej floty ochotniczo-korsarskiej (t. zw. kaprów), a także wysiłki zmierzające do zbudowania baz morskich w Pucku (wojennej) i Elblągu (handlowej) spełzały na niczym. Nie było bowiem zrozumienia dla spraw morskich w umysłach polskiej szlachty, która nie poparła mądrych zamierzeń królów polskich. Do rozmiarów tragicznych symbolów urastają takie fakty, jak niedokończenie budowy wielkiego statku wojennego („galeony”) skutkiem śmierci ostatniego Jagiellona, jak załganda kaperstwa polskiego, częściowo zniszczonego przez Danię, częściowo zmarnowanego przez proste zaniechanie prac morskich przez Polskę.

Skutki nie dały na siebie długo czekać. Na wybrzeżu bałtyckim, lekko, myślnie zaniebanym przez Polskę, wyrosło państwo pruskie, które pierwsze dało hasło do rozbiórów Polski.

W CZASACH OSTATNICH

Wskrzeszona w r. 1918 Polska wykazała daleko więcej zrozumienia dla spraw morskich, niż dawna „Rzeczpospolita szlachecka”. Rozwinął się przeważnie handel morski. Powstał port gdański, chluba całego narodu. Powstała nieliczna, ale doskonale zapowiadająca się flota handlowa i wojenna. Ta ostatnia zdała chlubnie swój bojowy egzamin w zapasach z Niemcami w czasie ostatniej wojny. Wszystko to było wynikiem nowej postawy społeczeństwa wobec morza i spraw morskich.

Pogrom Niemiec w roku 1945 i oddanie Polsce szerokiego pasa morskiego od Szczecina aż po Gdańsk, stworzyło zupełnie nowe możliwości. Oto — jak w czasach Bolesławów — stoi przed nami możliwość przekształcenia Polski z państwa typowo lądowego w państwo lądowo-morskie. Takie połączenie obu typów pozwala spodziewać się z jednej strony trwałości i odporności wobec podbojów (w czym celują państwa lądowe), z drugiej zaś strony rzutkości i przedsiębiorczości (w czym celują państwa morskie). Ale aby to nastąpiło musi nasza młodzież pospieszyć tłumnie: do marynarki, do handlu morskiego, do stoczni, do portów, do studiów nad zagadnieniami morskimi. Wysiłki młodzieży musi poprzeć całe społeczeństwo. Umieiliśmy zbudować Gdynię i dobrze w niej gospodarzyć, musimy zdobyć się na odbudowę wszystkich znanych portów z Gdańskiem i Szczecinem na czele. Szeroki dostęp do morza musimy w pełni wyzyskać. Nasze wybrzeże musimy mocno ująć w swe własne ręce. W przeciwnym razie powstałby rodzaj próżni, w którą przędzie czy później wciągną się obcy na naszą szkodę i zgubę.

Pamiętajmy, co mówił Solikowski:

„Kto ma państwo morskie, a nie używa go... wszystkie szkody na się przywodzi, z wolnego niewolnikiem się stawa...”

RZĘKA PRZEZNACZENIA

Dokończenie ze str. 1

NIĘPODZIELNA CAŁOŚĆ

Jeżeli w rozwoju międzypaństwowych stosunków ma ona spełnić rolę gospodarczą, jako arteria komunikacyjna, musi od źródła do ujścia znajdować się w granicach jednego państwa. Jak niegdyś w granicach Polski piastowskiej, tak dziś — w następstwie ostatniej wojny. Musi stanowić niepodzielna całość ze swoim właściwym, prawobrzeżnym dorzeczem. Nie może być dzielona sztucznymi barierami politycznymi.

Każdy eksperyment politycznego podziału Odry na całej przestrzeni historii tej rzeki zagrażał i będzie groził w przyszłości rozlicznymi komplikacjami.

Historia rozstrzygnęła dziś losy tej rzeki. Jest ona znana w granicach państwa polskiego i mowy pełna świadomość, że od nieskrepowanej żeglugi na całej długości jej nurtu zależy nie tylko życie gospodarcze dorzecza. Nurt Odry jest naturalnym szlakiem łączności Śląska z Bałtykiem, jest drogą eksportu polskiego węgla i drogą tranzytu.

CZYNNIK WIELKICH PRZEMIAN

Odra powinna stać się wkrótce czynnikiem wielkich przemian w systemie obrotu towarowego państw środkowej i południowo-wschodniej Europy. Będąc granicą polityczną między Niemcami a Polską, powinna być jednocześnie drogą łączności z morzem dla Czechosłowacji, Austrii, Węgier i krajów bałkańskich.

Koncepcja stworzenia potężnego, połączonego kanałami systematu dróg wodnych Odry, Wisły, Dunaju i Łaby może mieć rewalucyjne znaczenie w dotychczasowym układzie europejskich stosunków ekonomicznych. Śląsk stanie się wówczas wielkim węzłem komunikacji wodnej, a jego bogactwa naturalne, uzyskujące tańsze i praktyczniejsze środki transportu, spełnią należytą rolę w gospodarce wielu krajów.

Fakt, że mówimy o tym i piszemy, że projektujemy się i planuje wykorzystanie Odry w najszerzej pojętych kalkulacjach ekonomicznych — świadczy, że w społeczeństwie polskim jest silnie rozwinięte poczucie odpowiedzialności, wynikające ze znaczenia tej rzeki w stosunkach międzynarodowych. Przystąpiliśmy do pracy „rozpoczynając ją w najbardziej niewralgicznym punkcie Odry, jakim jest ujście i port.

Dziś możemy już stwierdzić, że dwa fakty — otwarcie drogi między Polską a Szwecją i szybki postępowy rozbudowa portu szczyńskiego — posiadają cechy dobitnego akcentu o wydzwięku międzynarodowym w argumentowaniu polskiej przyszłości politycznej Odry.

Rozlegające się tu i ówdzie odgłosy czynniczych targów o przynależność państwa tej rzeki przyjmujemy ze spokojem. Nie ministrowie spraw zagranicznych i nie dyplomaci wyznaczali nam przed tysiącami lat granice państwa nad jej brzegami. Rzeka ta była świadkiem brasku naszych dziejów w mroku historii. Jest rzeką naszego przeznaczenia.

JERZY PERTEK

Człowiek czynu morskiego

Według niedawnego doniesienia PAP, na Wybrzeżu gościł w drugiej połowie lutego br. Marszałek Polski Michał Żymierski i — po przeprowadzeniu inspekcji Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej i jednostek morskich — „udekorował Dowódcę Marynarki Wojennej, kontradmirała Steyera, Orderem Polonia Restituta III kl., nadanym przez Radę Państwa w uchwale noworocznej. Podkreślając w przemówieniu zasługi kontradmirała Steyera, który od najwcześniejszych dni wyzwolenia przyczynił się do organizacji odródnionej Marynarki Wojennej — Marszałek Żymierski oświadczył, że odznaczenie Dowódcy Marynarki Wojennej należy rozumieć jako odznaczenie wszystkich jego najbliższych i dalszych podkomendnych, bez wysiłku których czyn dowódcy nie mógłby być spełniony...”

Kreśląc zasługi kontradmirała Włodzimierza Steyera, położone w dziele wskrzeszenia i odbudowy Marynarki Wojennej R.P., nie sposób nie wspomnieć pokrótce choć kilku najważniejszych dat i danych biograficznych Dowódcy Marynarki Wojennej. Mówią one za siebie lepiej i bardziej przekonująco, niż najpiękniej wyczelowane hymny pochwalne, świadczące bezspornie, że świeżo odznaczony dowódca jest człowiekiem czynu, a także i wielkiej wiedzy i doświadczenia, które zdobył na rozległych morzach całego świata w przeszło trzydziestoletniej służbie. Etapami tego trzydziestolecia były zasługi wojenne przypiętowane ranami w walce z niemieckim imperializmem — w 1915 pod Dardanelami i w 1939 roku w obronie Helu — oraz praca pokojowa nad tworzeniem Marynarki Wojennej R. P., tak po pierwszej, jak i po drugiej wojnie światowej.

Urodzony w 1892 roku w Montreal (Kanada), Włodzimierz Steyer wstąpił w 1910 roku do Morskiego Korpusu w Leningradzie i ukończył go w roku 1913. W toku pierwszej wojny światowej pełni służbę na słynnym lekkim krążowniku „Askold”, którego czterokrotna sylwetka znana była od Władywostoku po Zatokę Perską i od Suezu do Tulonu. W roku 1915 bierze „Askold” udział w alianckiej próbie sforsowania Cieśnin Dardanelskich i tu Włodzimierz Steyer zostaje ranny. Miarą zasług położonych przez ówczesnego porucznika Steyera pod Dardanelami jest fakt, że z uznaniem wymienia go w swej książce, przedstawiającej kampanię dardaneelską, dowódca eskadry francuskiej, wiceadmirał Guepratte, zwany „Lew Dardaneli”. Uznanie to znalazło swe odzwierciedlenie w nadaniu Włodzimierzowi Steyerowi francuskiego „Croix de Guerre”.

W 1919 roku rozpoczyna Włodzimierz Steyer służbę w Marynarce Wojennej R. P. W roku 1925 odbywa kurs artylerii morskiej i nadbrzeżnej w Tulonie, po czym piastuje szereg odpowiedzialnych stanowisk w kraju, na koniec — stanowisko dowódcy Rejonu Umocnionego — Hel. W międzyczasie spędza szereg miesięcy zagranicą, we Francji i Anglii, stojąc na czele Komisji, przejmującej zakupione lub wybudowane dla Marynarki Wojennej R. P. okręty: począwszy od starego krążownika pancernego „d'Entrecasteaux”, który pod nazwą „Batyk” służył na Oksywie jako

hulk (pływające koszary), aż do najnowszych niszczycieli „Grom” i „Blyskawica”.

Kiedy wybucha Druga Wojna Światowa, Włodzimierz Steyer — w stopniu komandora nadanym mu w roku 1938 — jest dowódcą najbardziej eksponowanej na Wybrzeżu polskiej placówki, Helu. On to, na odprawie zwołanej po otrzymaniu zawiadomienia o mającej nastąpić kapitulacji Warszawy i Modlina, mówi: — Wszyscy kapitulują we wrześniu. My wytrzymamy do października! — I Hel walczy jeszcze tydzień, choć nie ma nadziei na polepszenie sytuacji. Następnie — ranny w czasie walk — Włodzimierz Steyer idzie do niewoli, którą spędza w różnych obozach. 2 maja 1945 roku

— po przebyciu ciężkiego marszu ewakuacyjnego z Woldenbergu — przeżywa oswobodzenie w Lubece i w krótkim czasie wraca do kraju, oddając swą całą wielką wiedzę i bogaty zasób doświadczenia na usługi odradzającej się, niczym feniks z popiołów, Marynarki Wojennej R. P.

Mianowany Szefem Oddziału Okrętów i Przystani, komandor Steyer podejmuje ciężką pracę — uratowania z gruzów, wraków i zgłiszcz wszystkiego, co mogło naszej ówczesnej „Marynarce-bez floty” oddać jakiegokolwiek usługi. Z wraków powstają pierwsze jednostki pływające, które rozpoczynają odminowywać trójkąt Oksywie-Westerplatte — Hel. Na całym wybrzeżu zabezpiecza się i zwozi ocala-



Dowódca Marynarki Wojennej Kontradmirał Włodzimierz Steyer

STANISŁAW TELEGA

SZKOŁA KTÓRA TRZYKROTNIE ZMIENIŁA NAZWĘ

Najpierw nazywała się „Wolnym Studium Sztuk Plastycznych”. Potem — „Szkołą Sztuk Pięknych”. A teraz nosi nazwę — „Państwowego Ogniska Kultury Plastycznej”. Coś jak „trzy razy księżyc odmienił się złoty”. Naturalnie nie stało się to z winy szkoły. Trudno tu zresztą winić nawet Ministerstwo Kultury i Sztuki, które te zmiany narzuciło. Szkoły bowiem właśnie tego typu są zupełnie nowością na terenie naszego powojennego szkolnictwa artystycznego i ostateczne określenie ich funkcji i nazwy następowało nieomalé trudno. Aby zrozumieć charakter tej szkoły, należy przypomnieć sobie w jakim stosunku i związku pozostaje Ognisko Kultury Plastycznej do innych, pokrewnych szkół z dziedziny plastyki. Jak wiadomo, szkołami na najwyższym szczeblu w szkolnictwie plastycznym są Akademie Sztuk Pięknych. Istnieją tylko dwie takie akademie w Polsce. Na szczeblu niższym od Akademii stoją tak zwane Wyższe Szkoły Sztuk Plastycznych, których obecnie mamy w Polsce 7. Adeptów do akademii i do wyższych szkół przygotowują licea sztuk plastycznych i licea technik plastycznych. Najniższą natomiast komórką szkolnictwa plastycznego jest właśnie Państwowe O-

gnisko Kultury Plastycznej. Takich ognisk mamy w Polsce ponad 20, a zgłoszeń na otwarcie niemal drugie tyle. Jedno z tych ognisk — mieści się w Szczecinie przy Aleji Wojska Polskiego 60.

Charakterystyczną cechą Ogniska jest to, że jego zadaniem nie jest kształcenie zawodowych artystów, lecz raczej amatorów zaznajomionych możliwie wszechstronnie z wszystkimi zagadnieniami sztuki plastycznej.

Można by nawet przeprowadzić ciekawą paralelę pomiędzy ogniskiem, a szkołami, względnie organizacjami artystycznymi z pokrewnych dziedzin sztuki. Ogniska kultury plastycznej mianowicie są, jak gdyby odpowiednikami „szkół umuzykalnienia” w szkolnictwie muzycznym i klubów literackich w dziedzinie literackiej — z tym tylko uzupełnieniem, że dwa pierwsze rodzaje, mianowicie ogniska i „szkoły umuzykalnienia” są istotnymi szkołami państwowymi, klubów literackie zaś są tylko ogniskami zebrań dyskusyjnych i odczytowych. Wszystkie trzy jednak wymienione placówki nie mają charakteru zawodowego i dostępne są dla każdego, kogo interesują zagadnienia sztuki plastycznej, muzycznej czy literackiej.

ły sprzęt. I to jest pierwszy etap odbudowy Marynarki Wojennej R. P., pierwszy i — znając bezprzykładne zniszczenia, jakie na Wybrzeżu pozostawił okupant — najtrudniejszy.

Etapem drugim jest stworzenie floty. Trudno ją stworzyć z niczego, zwłaszcza, że z okrętów polskich w Anglii dopiero po dwuletnich pertraktacjach wrócił zaledwie jeden. I kiedy w 1945 roku Związek Radziecki ofiaruje się z pomocą i postanawia przekazać Polsce szereg jednostek, komandor Steyer — mianowany Szefem Misji Morskiej — wyjeżdża do Związku Radzieckiego i przegotowuje przyjęcie 23 jednostek (trałowców i ścigaczy), co następuje pod koniec marca 1946 roku. Zamianowany następnie Dowódcą Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego, komandor Steyer przygotowuje Świnoujście na bazę Marynarki Wojennej R. P. i wkrótce już widzimy w tym porcie polskie okręty. W dowód uznania położonych przez niego zasług w dziele wskrzeszenia polskiej siły zbrojnej na morzu, Krajowa Rada Narodowa nadaje mu w grudniu 1946 roku stopień kontradmirała, a 2 miesiące później kontradmirał Steyer powołany zostaje na stanowisko Dowódcy Marynarki Wojennej R. P.

Mówi się, że dowódca ma takich żołnierzy, na jakich zasługuje: na obecnym Dowódcy Marynarki Wojennej R. P. powiedzenie to spełnia się całkowicie. I weterani Obrony Wybrzeża z 1939 roku, i ci marynarze, co w latach wojny imię Polski rozstawili na wszystkich morzach od Szpicbergu po Równik, i od Zatoki Meksykańskiej po Morze Egejskie, i ci z Batalionu Morskiego, którzy w szeregach Pierwszej Armii szli odzyskiwać dostęp do morza — najlepsi synowie Ojczyzny skupili się pod banderą Marynarki Wojennej R. P. — i odznaczenie Orderem Polonia Restituta ich Dowódcy jest — jak słusznie podkreślił Marszałek Żymierski — równoczesnym odznaczeniem wszystkich jego podwładnych. Bo nawzajem są sobie godni.

Na zakończenie należy jeszcze wspomnieć, że kontradmirał Steyer ma obok kwalifikacji zawodowych, także i inne: nie mniej cenne. Jest zasłużonym publicystą i... literatem, ale to już całkiem inna historia.

Ognisko Kultury Plastycznej nie jest zatem szkołą, kształcąca zawodowych plastyków i z tego względu nie kępuje swych uczniów ani specjalnym cenzusem wieku czy wiedzy, a nawet przymusem uczęszczania. Co więcej, można uczęszczać na pewne tylko wykłady czy ćwiczenia, z pominięciem innych. W ramach Ogniska zorganizowany jest kurs dla dzieci, względnie starsze m'odzieży, od lat 6 do 17. Na właściwy tryletni kurs Ogniska przyjmuje się słuchaczy po ukończeniu 18 roku życia bez dalszych jednak zastrzeżeń co do wieku. Interesującą rzeczą jest profil społeczny słuchaczy. Widzimy tu robotników i kwalifikowanych rzemieślników, g'ównie malarzy pokojowych i stolarzy, dalej urzędników, a nawet studentów szkół wyższych. Podobną rozpiętość wykazuje też wiek słuchaczy — od 19 letniej robotnicy z Państwowego Zakładu Konfekcyjnych do 50-letniego, szpakowatego urzędnika z poważnego urzędu państwowego.

Program swój realizuje Ognisko poprzez zainicjowanie słuchaczy z problemami technicznymi i formalnymi sztuk plastycznych, poprzez praktyczne nauczanie rysunku, m-larstwa, rzeźby, grafiki i sztuk użytkowych. Ognisko zaznajamia też uczniów z różnorodnymi zagadnieniami z dziedziny plastyki i przemianami form sztuki, omawia dzieła sztuki organizuje zwiedzanie wystaw, muzeów, zabytków oraz urzadz dyskusje na temat sztuk plastycznych.

JERZY BRINKEN

Przymierze młodzieży z morzem

Pamiętamy jeszcze w Szczecinie rok 1945 i początek roku 1946, kiedy to na ulicach widziało się przeważnie mężczyzn, trochę kobiet a dzieci — prawie wcale. Dziś, gdy życie w Szczecinie już się ustabilizowało, stosunki dawniejsze zmieniły się na korzyść. Mieszkania, ulice, budynki szkolne rozbrzmiewają radosnym gwarem młodzieży, która swą młodością, zapalem młodzieńcym i twórczym entuzjazmem, rozsadza mury i poszerza świat.

My, pokolenie dojrzałe, które teraz tworzy, buduje i ulepsza Polskę, z jaką młodzieżą i nadzieją patrzymy na młodzież. Wszak młodzież nasza, to ta najważniejsza część żyjącej dziś Polski. A Polska to właśnie lańcuch przeszłych, teraźniejszych i przyszłych pokoleń. Młodzież, to ogniwo między teraźniejszością i przyszłością. Gdyby ogniwo to pękło, skończyłaby się Polska na zawsze.

Rozumiał to doskonale okupant niemiecki i całą swą furję nienawiści rasowej wyładował przede wszystkim na naszą polską młodzież. Wiedział, że wyzmacza Polski z dziejów świata nie zdoła przez samo zrównanie z ziemią miast, wsi, przemyślni i komunikacji. Postanowił podciąć naszą przyszłość u samej nasady. I cel częściowo osiągnął. W ciągu zaledwie 5 lat swych rządów zdołał wyniszczyć biologicznie jedną trzecią młodzieży polskiej, a jedną trzecią zdewastować moralnie.

Dziś zdajemy sobie sprawę, że obraz zniszczenia biologicznego i moralnego naszego młodego pokolenia jest stokróć groźniejszy od bezimiaru ruin i zgłiszcz Warszawy, Gdańska czy Szczecina. Dźwigną z ruin fabrykę czy postawim most jest nieporównanie łatwiej, aniżeli pobudzić do życia duszę i nadać jej kształt pożądaną.

Należy zawsze i w każdym miejscu pamiętać, że odbudowa gospodarcza Polski, to dopiero materialny środek do celu, a celem jest polska przyszłość, wielkość, i dobrobyt pokoleń jakie nadejdą, — a więc w pierwszym rzędzie — nasza polska Młodzież!

Doprowadzenie do równowagi i wychowanie niedobitków powojennej młodzieży stanowi główną troskę myślącej części społeczeństwa. Ileż subtelności i artyzmu trzeba włożyć w to, by z surowej i niekształtnej bryły wydobyc piękne linie charakteru i intelektu przyszłego obywatela polskiego. Artystą tym jest oczywiście nauczyciel, pedagog, wychowawca.

Zdawałoby się, że więc tym samym nauczyciel powinien być najbardziej kryształowym i najwyższą wiedzę posiadającym człowiekiem. Tak być powinno, ale — czy jest?

Otóż najeżdżca germański i to przewidywał i obok młodzieży wyniszczą masowo nauczycieli. Dziś pozostały żalonne resztki kwalifikowanych, przedwojennych pedagogów. A nauczyciela nie robi się od razu. To nie urzędnik, którego można w ciągu kilku miesięcy wyszkolić czy przeszkolić na kursach.

Cwiczenia i wykłady odbywają się w godzinach wieczornych, od 17 do 19, co umożliwia słuchaczom korzystanie z nauki bez uszczerbku dla pracy zawodowej. Szkołą kieruje dyr. Tomaszewski Marian, jeden z wybitniejszych artystów szczecińskich. Spotykam go właśnie na lekcji rysunku, gdy z drugim artystą p. Niemiśiewiczem udzielają wskazówek jednemu z uczniów. Nie ma gwary w tej szkole, nie ma tradycyjnego dzwonka, ani też „widmo” notosu nie psuje humoru uczących się. Pochyleni nad stalugami, są tak zotopieni w swych rysunkach, że nie zwracają uwagi na naszą rozmowę. Bo też trudne zadanie postawił przed nimi dzisiejszy profesor Niemiśiewicz. Po raz pierwszy rysują tak zwaną martwą naturę, w sposób dla nich nowy, odbiegający od tradycyjnego schematu. Mają za zadanie, jak mówi dyr. Tomaszewski, „oderwać się właśnie od natury, dać pełną deformację plastyczną, wyłonić indywidualną koncepcję stylizacyjną widzanego przedmiotu. Uczniowie Ogniska zbrali się do tego zadania z zapałem. Zwyczajna doniczka z kwiatkami i podłujny koszyk urastają pod ich ólwkami w ciekawe kompozycje dekoracyjne. Z miłym zdziwieniem stwierdzam, że prace te mają swój indywidualny wyraz i wykazują wysoki poziom, daleki już od amatorstwa. Wdając się w rozmowy z poszczególymi uczniami na temat ich zamiłowań. Wszędzie padają te same oświadczenia: „rysunek i malarstwo to moje umiłowanie od lat dziecińczych”.

Toteż władze szkolne są często bezradne, co czynić dalej jak zarządzić ztu. Szkoła się co prawda kadry młodego narybku, ale trzeba jeszcze parę dobrych lat na nich poczekać. Tymczasem młodzież musi się obyć często bez nauczyciela i bez podreżnika. Szczególnie dotkliwie odczuwają to licealiści, przygotowujący się do egzaminu dojrzałości.

Bardzo ciężki jest stan w szkołach podstawowych — klasy przepełnione, nauczyciele niewykwalifikowani, zupełny brak pomocy szkolnych. Nauczyciele są chętni, chcą uczyć, ale nie mają z czego. Skarżą się na brak niezbędnych w nauczaniu wiadomości. Młodzież natomiast w wielu wypadkach nie jest chętna. Przychodzi do szkoły niekarna, nieobowiązkowa, leniwa. Wina w tym leży może nie po stronie rodziców, lecz przede wszystkim w demoralizującym oddziaływaniu najeżdżcy niemieckiej. Toteż wychowanie takiej młodzieży sprawia młodym nauczycielom jeszcze więcej kłopotu, niż ich nauczanie.

Na kadry nauczycielskiej szkół podstawowych spoczywa główny ciężar wychowania przyszłego pokolenia. Jest to wiele razy ważniejsze, niż wbiecie do głowy pewnej liczby encyklopedycznych wiadomości. Piętno wychowania pozostaje w człowieku już do samej śmierci. Odpowiedzialność więc jest wielka, nawet niewspółmiernie wielka, jeśli się weźmie pod uwagę głodowe pensje pracujących od rana do wieczora, a często nawet i nocy, nauczycieli.

Zyjemy na przelomie Polski dawnej i Polski nowej. W strukturze gospodarczej Polski powojennej występuje wyraźny trójpodział. Polska centralna — to rolnictwo, Śląsk — przemysł, a województwa północne — morze.

Wiemy, że młodzież śląska specjalizuje się w szkołach górniczych, technicznych, przemysłowych. Główna jej myśl i zainteresowania skierowane są na górnictwo i przemysł. Przyszłe kadry górników, robotników, majstrów i inżynierów w przemyśle śląskim w większości wypadków właśnie z tej miejscowej młodzieży będą się rekrutować. Jest to całkiem zrozumiałe.

Nie też dziwnego, że właśnie nie gdzie indziej, a nad morzem powstają znów morskie ośrodki szkoleniowe. Między innymi i Szczecin, może nawet najbardziej, jest odpowiedni na taki ośrodek morski. Mamy już tu czynną Szkołę Morską pod kierownictwem Maciejewicza, długoletniego kapitana „Daru Pomorza”, oraz Akademię Handlową o zabarwieniu morskim. Na razie tyle...

Jest jeszcze wietolysieczna rzesza młodzieży szkół podstawowych i średnich w Szczecinie, która wie o morzu tyle, co każdy inny mieszkaniec Polski środkowej czy południowej, a więc prawie nie. Jakoś bliskość morza, portu, ruchu przymorskiego nie działa jeszcze na nią. Brak zainteresowania i aspiracji morskich. Brak tęsknoty za przestwoem wód i romantyzmem krajów zamorskich. Morze jest prawie czymś jeszcze nieznanym.

I wszędzie stwierdzam to samo gorące umiłowanie sztuki, a smutne westchnienie nad zawodem wybranym z konieczności, „dla chleba”. To zagadnienie nurtuje głęboko wszystkich uczniów Ogniska. Jeden z nich, 23-letni Celiński Eugeniusz zdemobilizowany żołnierz I-szej Armii, a obecnie mistrz malerski rzuca wśród swoich kolegów myśl zawiązania spółdzielni artystycznej przy szkole, która by mogła się zająć zorganizowaniem wyrobu zabawek i ozdobnych przedmiotów z odpadków filcu i skór baranych. Sam dyrektor ubolewając nad ciężkim położeniem materialnym uczniów zainicjował stworzenie Bratniej Pomocy przy Ognisku. Nie wszyscy, co prawda, są w tak ciężkim położeniu, wielu jednak potrzebuje tej pomocy np. prawdziwe. Oto na przykład 19-letnia robotnica z Państwowych Zakładów Konfekcyjnych w Szczecinie p. Dankiewicz Helena pracuje w fabryce jako szwaczka, zarabiając tylko 3.000 złotych miesięcznie. Chcąc się uczyć musi zrezygnować z nadliczbowego zarobku w fabryce w godzinach wieczornych. Czy to niezwykle umiłowanie sztuki przez młodzieńską robotnicę nie jest wzruszającym przykładem wielkich pragnień artystycznych, jakie tkwią w klasie pracującej? Nie wątpimy, że Związek Zawodowy Państwowych Zakładów Konfekcyjnych przyjdzie z pomocą materialną tej dzielnej szwaczce, aby jej umożliwić ukończenie szkoły artystycznej, tym bardziej że jej prace wykazują duży talent. A trzeba dodać, że w Ognisku Sztuk plastycz-

A przecież z tej przede wszystkim, a nie z innej polskiej młodzieży, powinny wyjść gromady wilków morskich, bracia marynarska, przyszli podróżnicy i entuzjasci morza. I nie tylko okręty, kutry, ale i port potrzebuje również pracowników, specjalistów, fachowców — tymbardziej, że rozbudowywać się i rozbudowywać będzie całe dziesiątki następnych lat. Toteż możliwości specjalizowania się miejscowej młodzieży są olbrzymie. Pewno w niedalekiej przyszłości powstawać będzie w Szczecinie cały szereg specjalnych szkół morskich, Szczecin otrzyma wówczas naprawdę morski charakter. Ale młodzież już dziś musi otrzymywać w wychowaniu nastawienie morskie.

Ścisły związek młodzieży z morzem jest najlepszą gwarancją, by rozbudowywać przyszłość Polski poprzez morze i dla morza. W dzisiejszych stosunkach między narodowych jedynie tylko państwa morskie mają możliwość rozwoju i rozkwitu. Być państwem morskim, to znaczy nie tylko mieć dostęp do morza, choćby nawet na przestrzeni pół tysiąca kilometrów, ale mieć wolę umacniania się i wykorzystywania tego dostępu.

Nasze pokolenie starsze już nigdy morskim nie będzie. Zbyt są silne opory natury wewnętrznej, a za krótkie życie ludzkie by przełamać zakorzenione nawyki. Całą energię wychowawczą i propagandę morską należy skierować wyłącznie na młodzież. Oczywiście i tu są pewne opory, ale przy zastosowaniu odpowiednich metod można je łatwo pokonać. Główny ciężar tego morskiego, wychowania naszej młodzieży spadnie oczywiście na nauczycielstwo. Pomocą w tym wypadku musi być teatr, kino, prasa, książka. Doraźna pomocą służyć muszą wszelkie urzędy państwowe i samorządowe, a w szczególności Urząd Morski i władze portowe.

Gdy młodzież na wybrzeżu, w porcie na okrętach będzie się czuła jak u siebie w domu, to już czesłowo cel osiągniemy. Niech przebywa nad morzem, w morzu i na morzu jak najczęściej i jak najdłużej, a na pewno to morze pokocha i dla niego żyć zacznie. W ławkach szkolnych i wśród murów miejskich tego uczucia nigdy nie wykrzeszemy. Będą tylko słowa, będą i przynioma. A praca nasza pozostanie tylko szryfowym trudem.

Szczecin leży w sercu Europy, na skrzyżowaniu szlaków międzynarodowych. To wyjątkowe położenie naszego portu i miasta nakłada na nas i na naszą młodzież szereg specjalnych zadań i celów. Jest to więc miejsce w Polsce, gdzie szczególnie związek z morzem i światem jest silny. Nauczycielstwo zbrata młodzież z morzem, a młodzież zblży Polskę do zamorskich rynków zbytu.

Przymierze młodzieży z morzem — to najlepsza gwarancja niepodległości i dobrobytu Polski.

Jest kilku robotników. Jest ślusarz p. Meller Markus, jest pomocnik marza pokojowego p. Banek Zugmunt, jest ambitny i uzdolniony robotnik p. Piotr Gendzel, utrzymujący się z dorywczo wykonywanych plakatów, dekoracji sklepów i malowania szyldów.

Ognisko jest jeszcze młodą szkołą, do tego pozbawioną większych pomocy naukowych i materialnych. Mimo to szkoła rozwija się dobrze i dziś ma już 50-ciu uczniów. W ramach tej trzyletniej szkoły, zorganizowano specjalny kurs dla dzieci i młodzieży pod kierunkiem artysty-plastyka p. Podsadeckiego Kazimierza. Pan Podsadecki wprowadza mnie do sali gdzie właśnie odbywa się lekcja rysunku. Dzieci rysują z przejęciem i tylko od czasu do czasu zerkają na swego sympatycznego profesora, który potrząsa groźnie kijem, służącym jednak nie do bicia, lecz do objaśniania rysunków. Z zaciekawieniem przeglądają te prace dziecięce. Są różne — dobre i złe, wyróżniające się i przeciętne. Z końcem roku szkolnego kierownik kursu zamierza urządzić pokaz prac uczniowskich. Zobaczymy wówczas jak się spiszą mali artyści.

Narazie ucza się — i ci z kursu dla dzieci i ci z Ogniska. Uczą się i pracują z zamiłowaniem godnym pochwały, urzeczni wielką magią sztuki. Ognisko stworzyło dla nich możliwość dużego awansu artystycznego. Dlatego szkoła zasługuje na większą niż dotychczas uwagę i opiekę społeczeństwa szczecińskiego.

KSIĄŻKI NADESŁANE

ANTONI KAWCZYŃSKI: „Dannemora”. Powieść. Wyd. II. Wydawnictwo Zachodnie. Poznań 1947 r. Stron 192. Cena 360,— zł.

Wydawnictwo Zachodnie w Poznaniu, które dotąd zajmowało się wydawaniem książek o charakterze publicystycznym i popularno-naukowym, z zakresu problematyki Ziemi Zachodnich i niemcoznawstwa, rozszerza obecnie swój zasięg, włączając doń również beletrystykę. M. in. inicjuje Wydawnictwo serię powieści morskich. Jako pierwsza z tego działu ukazuje się kapitalna powieść A. Kawczyńskiego pt. „Dannemora”. Z dużym talentem narracyjnym prowadzi autor kilka, spletających się z sobą interesujących wątków, których ośrodkiem w ten czy w inny sposób staje się statek szwedzki „Dannemora”, w czasie pobytu swego w porcie gdyńskim. Pogłębia psychologię powieści ma fabułę o charakterze niemal sensacyjnym, a przy tym wprowadza w życie statku i portu. Stanowi ona cenną pozycję w dotychczas wciąż jeszcze szczupłym naszym dorobku literatury marynistycznej.

—0—

Nowy numer

„Przeglądu Zachodniego”

Lutowy numer „Przeglądu Zachodniego” przynosi szereg interesujących artykułów, materiałów, wiadomości i sprawozdań.

Na wstępie K. M. Pospieszalski omawiając „Wyrok norymberski” wskazuje na jego znaczenie w dziejach myśli prawniczej i postępowania sądowego. T. Grygier przypominając „Polski front przeciwniemiecki w maju 1919 r.” na podstawie cennych, dziś zaginionych dokumentów wojskowych wyjaśnia, że Hindenburg wiosną 1919 r. planował wielki atak na całą Polskę, a nie tylko na dzielnicę wielkopolską.

W dziale „Współczesna Czechosłowacja” A. J. Kamiński w artykule pt. „Na progu nowego roku gospodarczego” streszcza dotychczasowe osiągnięcia czeskiego dwuletniego planu ekonomicznego. Prof. St. Urbańczyk informuje o „Ośrodku czeskiego słowianoznawstwa”, czyli o Instytucie Słowiańskim w Pradze. Dla dziejów sztuki rodzimej w Polsce średniowiecznej duże znaczenie mają krytyczne wiadomości St. Wilińskiego o Polityce sulechowskiej z r. 1499” (ilustracja). T. Janikowski pisząc o „Przewidywanym zaludnieniu Ziemi Odzyskanych” stwierdza, że jeszcze około pół miliona rolników (z rodzinami) pomieścić mogą dwa województwa zachodnie: poznańskie i bydgoskie. Korespondencje z Krakowa, Szczecina i Wrocławia dotyczą spraw zaludnienia na Ziemiach Odzyskanych, stworzenia portu wolnocłowego w Szczecinie i wystawy Ziemi Odzyskanych we Wrocławiu w lipcu bieżącego roku.

Z ocen na pierwsze miejsce wybija się „Problem niemiecki” pióra prof. B. Suchodolskiego, który omawia szereg książek wydanych w Szwajcarii i Anglii a poświęconych rodowodowi hitlerzemu i przyszłości Niemiec.

Z notatki „Z życia Instytutu Zachodniego” dowiadujemy się, że w najbliższym roku ukazuje się drugi tom pięknej wydawnictwa o „Dolnym Śląsku” oraz podobnie zamierzone „Pomorze Zachodnie” i „Ziemia Lubuska”.

Wyobraźcie sobie dwoje młodych ludzi, zakochanych, którzy, powodując się swoimi uczuciami — postanowili założyć wspólny dom.

Los stworzył im banalną sytuację: Maryska mieszkała w Warszawie i uważała, że cały świat poza jej rodzinnym miastem jest głuchą prowincją, a Franek mieszkał i pracował w Szczecinie.

To było przyczyną dyskusji gdzie się mają urządzić.

Problem ten był tematem obszernej korespondencji, która trwała między nimi tak długo, dopóki Maryska, wiedząca ciekawością zobaczenia miasta, nie przyjechała na jeden dzień do Szczecina.

Franek wystąpił wówczas w roli czarodzieja: użył całej swojej wymowy, aby przekonać dziewczynę, że powinna się zdecydować na Szczecin.

Rozmowę zaczęli przy śniadaniu.

— Nie masz racji — mówił — jeżeli martwisz się, że Szczecin to prowincja... Wszędzie, gdzie są warszawiacy — tam może być stolica. A warszawiaków tu nie brak: trzeba tylko stworzyć tak zwaną stołeczną atmosferę — ruch, impet, rozmach...

— Znam twój entuzjazm... — odpowiedziała sceptycznie.

— Marysiu!... — Spróbował przemówić trochę innym tonem, lirycznym... — Gdybyś spojrziała z Wałów Chrobrego na port... Przysięgam Bogu! Nie powiedziałabyś, że to prowincja. Jest to jeden z najpiękniejszych widoków w Europie...

— Bardzo jestem ciekawa...

— Przekonasz się jeszcze dzisiaj. Najpierw, serpentynowy podjazd; potem stare monumentalne bramy; dekoratywne słupy latarni; reprezentacyjne gmachy, zwrócone frontami w stronę portu...

— A nad portem... — dodała z uśmiechem Maryska — wznoszą się stalowe ramiona dźwignów... Czytałam to już w gazecie. Było nawet napisane: jak fantastyczne drogowiskazy... I Wały Chrobrego były nazwane wzgórzem starego wojownika Piasta... Bardzo romantycznie, prawda? A na dole...

Maryska zamyśliła się, aby przypomnieć sobie, co było na dole i, co chwili:

— A na dole, Franuś... Na dole nieporozna, szara, albo błękitna przy pogodnym niebie, obramowana murywanymi nabrzeżami, spokojna i trochę tajemnicza w swojej cichej wdzięku do Bałtyku — Odra... Widzisz, jak ładnie potrafię to deklamować? Chociaż dopiero przed dwoma godzinami przyjechałam z Warszawy i Odrę widziałam tylko z okna pociągu...

— Jesteś złośliwa.

Maryska deklamowała dalej:

— Gdy patrzysz na ten widok z góry, aż ci się nie chce wierzyć, że ta wąska smuga wody mogą się przetaczać obryzmy morskie. A jednak... Nad Szczecinem często rozlega się gwizd syreny okrętowej, jakby to było tuż nad morzem... No, powiedz, czy nie tak wygląda ten uroczy widok?

— Już powiedziałem ci, że jesteś złośliwa — powtórzył Franek. — Jeżeli chodzi o mnie, to widok z Wałów Chrobrego podoba mi się naprawdę.

— Nie wątpię, że i mnie się spodoba — odpowiedziała Maryska. — Tylko chciałam ci udowodnić, że potrafisz tak samo, jak ty, przemawiać stylem czarującym... Czy masz ochotę jeszcze posłuchać? Przypominam to sobie z jakiejś broszury o Szczecinie... wyspy odrzańskie dokoła zarośli; między krzakami widać gdzieś niegdyś ruiny dawnych zabudowań; nie nad wszystkimi kominami kłębi się dym: na nabrzeżach wala się mnóstwo żelastwa ze zwalonych dźwignów i spalonych wagonów kolejowych; tu i ówdzie spotyka się wraki rozbitych statków, motorówek, łodzi; nad portem krąży krzykliwa mewy... Ale, słuchaj, Franuś mówiono mi, że w Szczecinie są obryzmy komary i że w lato ludzie chodzą po mieście z obliczami spuchniętymi, jak dynie... Czy to prawda?

— Prawda — odpowiedział ponuro i, że by jeszcze więcej ją pogniebić, dodał: — I mgła bywa, jak w Londynie...

Maryska zbagatelizowała mgłę.

— To głuństwo — powiedziała. — Nic na świecie nie ma równie przemijającego, niż mgła... To nam nie zaszkodzi.

— Twoje żarty też nam nie zaszkodzą. Tylko tobie wciąż się zdaje, że cała Polska, to Warszawa, a jedyna rzeka, jaką uznajesz, to Wisła. Przyznaj się, czy nie tak myślisz?

— Przyznam się, że myślę zupełnie inaczej — odpowiedziała. — Mogę cię nawet przekonać, że ta twoja Odraż nie jest gorzej, niż swoją Wisłę. Niedawno czytałam ogromną monografię o tej rzeczce, gdzie jakiś uczoney udowodnił, że wszystkie

STEFAN WILCZYŃSKI

Historia prawdziwa

dawniejsze nazwy Odry, jakie kiedykolwiek były używane, mają swoje odpowiedniki w takich codziennych polskich wyrazach, jak zadra, zadziora i lachudra... Rozumiesz?

— Nie; nie bardzo rozumiem. Ale, że zadra i zadziora należą do codziennych polskich wyrazów — to nie może być wątpliwość.

— A widzisz! Odra tak samo. Jest w brzmieniu swojej nazwy, jurna, arcyolska jak zadra, jak zadziora, jak lachudra... Jak Boga Kocham! Odra — to znaczy taka rzeka, która odziera brzegi, która przedziera się przez kraj, która dreze wszystko po drodze i wali naprzód. Dlatego się nazywa Odra.

— A wiesz, że tego nie wiedziałem... — Więc czemu chcesz się przede mną popisywać swoimi zachwykami nad Odrą?

— Nie wiedziałem, że tak dużo wiesz o naszej Odrze.

— No! Nie za dużo — przyznała się skromnie. — Nie wiem, na przykład, jak to jest, gdy jakiś ogromny okręt płynie, jakby nigdy nic, srodkiem rzeki z morza do Szczecina i nie boi się że najedzie na mieliznę?

Franek tłumaczył: że do Szczecina mogą wchodzić okręty o wyporności nie większej, niż 9.000 BRT i że nie najędzają one na mieliznę, bo Odra to nie jakaś mizerna rzeka, lecz solidna rzeczna arteria komunikacyjna, pracowicie pogłębianą.

— Pogłębianą?..

Dla niej była to rewelacja.

— Oczywiście — stwierdził autorytatywnie. — To grube miliony pochłania. Ale nie ma innej rady. Na całej długości toru wodnego, od Świnoujścia do Szczecina, trzeba pogłębiać dno. Przy tym najlepiej uwidacznia się walka człowieka z żywiołem. Człowiek bagruje, a woda namiętnie płasze i muł. Człowiek znowu bagruje, a woda znowu swoje. Wodzie pomagają sztormy, a ludziom pasja pracy i wola przezwyciężenia żywiołu. Zwykła historia.

W południe Franek, korzystając z okazji, że musiał coś pilnego załatwić w porcie, zabrał ze sobą Maryskę.

Gdy pędzili autem wzdłuż Alei Piastów i, kierując się do portu, otaczali szerokimi półkolami kilka gwiaździstych placów — dziewczyna rozglądała się dokoła ciekawie i w pewnej chwili zauważyła żartobliwie:

— Nawet Wiech musiałby przyznać, że miasto jest... faktycznie bardzo przyjemne, tylko ciut-ciut zainwanione w koleczka.

W porcie Centralnym, rozglądając się po obu stronach ulic, którymi przejeżdżali, odniosła wrażenie, że przeszedł przez nieprawdopodobny huragan, albo że cała ta dzielnica miasta runęła podczas trzęsienia ziemi. Szeregi zburzonych domów, tragicznie rozwalony murów, obnażone wnętrza mieszkań...

Patos ogromu ruin.

Maryska obserwowała ten widok w skrócie szybkości przejeżdżającego auta — i nawet nie zdziwiła się, jak bardzo było to jej obojętne: dobrze знаła te dekoracje... Czy zburzone dzielnice Warszawy nie wyglądają tak samo dramatycznie? Widziała je w całym majestacie pożaru, przy akompaniamencie eksplozji bomb i huk artylerii. Umysł jej kojarzył to wówczas z wyobrażeniami fatalistycznego końca świata — i płakała, ogarnięta rozpaczą. To było w Warszawie, gdy miała siedemnaście lat. Ale dziś?... Tutaj?... Tyle było ważniejszych spraw, niż wzruszanie się piramidami nikomu niepotrzebnych gruzów...

Gdy Franek zapytał, jak jej się podoba, odpowiedziała:

— Nadzwyczajnie! Zawsze sprawia mi przyjemność, gdy oświadczyć mogę się przekonanie, że szkopów porządnie rąbał.

Samochód skręcił w boczną, prowizoryczną drogę, wytrasowaną niedawno w gąszczu dziko rozrastającej się wilkiny i potoczył się w kierunku barakowych zabudowań.

Franek informował rzeczowo:

— Tutaj budujemy port wojenny. Jak widzisz, pierwszy akt powojennego budownictwa w Szczecinie rozpoczynamy w szczyrny polu... Inżynierowie wytyczyli linie nabrzeży nowego basenu — i ludzie przystąpili do pracy. Zasad już robotę: z tej strony ciągną tor kolejowy, tam kończą budowę baraków administracyjnych,

tu pracuje kafar... Rozumiesz: mnie, jako technika, specjalizującego się w budownictwie morskim, powinna ta robota pasjonować. I daję ci słowo: pasjonuje rzetelnie...

— Ciebie wszystko pasjonuje...

— A żebyś wiedziała, że w robocie pasja ma największe znaczenie.

— To znaczy, że jesteś bardzo młody.

— Tym lepiej. Nic na to nie poradzę, że naprawdę wszystko mnie interesuje, że każdą robotę traktuję jako pewnego rodzaju eksperyment, że jeszcze wielu rzeczy chciałbym się nauczyć i zdobyć solidną techniczną wiedzę.

Auto zatrzymało się przed barakiem kierownictwa robót i Franek musiał przerwać wygłaszanie z taką swadą pochwałę pasji pracy...

— Poczekaj powiedział. — Tylko oddam inżynierowi rysunki robocze i zaraz wracam.

Maryska wyszła z wozu. Słofice przyrzęzowało intensywnie. Południowy wiatr kołysał lanem wikliny. Ziemia drgała od rytmicznych uderzeń kafara.

Zapatrzyła się w grupkę ludzi, krzątających się przy obsługiwaniu groźnie dudniącego kolosa.

Pewnie nigdy nie widziała pani takiej maszyny, co? — zapytał jeden z robotników.

— Nie...

— To jest baba, proszę pani, Czterotonowa...

— Baba?..

— W dosłownym znaczeniu... Czyli, inaczej mówiąc, kafar...

— Ależ to piękna maszyna... — zdziwiła się naiwnie. — Wali aż ziemia drży pod nogami.

Wkrótce nadbiegł Franek i, jak zwykle, zaczął ją poważnie, fachowo pouczać:

— Patrz... — mówił — Tu, jak widzisz, jest linia nowego basenu. Tędy pójda tory poddźwignowe, dalej — tory kolejowe. W projekcie są magazyny, budynki administracyjne i w ogóle — to wszystko, co w terminologii technicznej nazywa się uzbrojeniem nabrzeża. Trzeba tylko trochę poczekać. Ale możesz być pewna, że za rok w tym miejscu, gdzie stoimy, będą przybijać do brzegu statki morskie.

— Za rok?

— Na pewno. Robota idzie na cały regulator. Przypatrzy się tym ludziom... Wszystko to repatrianci, reemigranci, przesiedleńcy — towarzystwo z całego świata i ze wszystkich dzielnic kraju. Ale na ogół nie można narzekać: pracują rzetelnie i będzie to wkrótce wyspecjalizowany zespół robotników portowych. Tymczasem, jak widzisz, budują nowy port i będziemy tu ładować na statki węgiel. Rozumiesz teraz, o co chodzi?

— Rozumiem.

— Wobec tego możemy wracać do miasta.

Dalszy ciąg tej rozmowy przeprowadzili wieczorem. Franek czuł się pewniejszy w swoich argumentach i Maryska była mniej przekorna. Ale nie przestawała wzdychać do Warszawy: że tam byłoby lepiej, że tam się wychowała, że tam zna każdy kamień, że — słowem: tylko tam... A wreszcie, jeżeli już koniecznie muszą być gdzie indziej, to niechby chociaż w Gdyni, albo w Gdańsku, gdzie blisko jest morze...

Franek słuchał i uśmiechał się wyrozumiale. Nie mógł zaprzeczyć, że dziewczyna miała trochę racji. Ale nie były to dla niego dostatecznie przekonujące powody, aby zwinąć tu chorągiewkę i szukać szczęścia gdzie indziej, tylko dlatego, że ze Szczecina jest daleko nad morze.

— Morze stąd rzeczywiście daleko — mówił — nie możesz jednak zaprzeczyć, że oprócz morza jest tu wszystko, co powinien mieć port morski... Staraj się tylko patrzeć obiektywnie, bez uprzedzeń. Powiedz: jest woda?

— Jest.

— Są mewy?

— Są.

— Okręty?

— Owszem.

— Dźwigi?

— Też są.

— Magazyny portowe?

— Są.

— Więc czego chcesz więcej, aby czuć się, jak nad morzem?... Perspektywy?... Szerokiego oddechu przestrzeni? Czy może tak zwanej symfonii fal morskich?..

Roześmiał się tryumfująco.

— Słuchaj, Marysiu... — mówił dalej — Z tych romantycznych rekwiwizów banalnych wyobrażeń o morzu żaden port nie wyżyje. Tego nie da się zadowalać na statki i sprzedawać za granicą. To dobre dla fotografów, poetów, malarzy, turystów i zdegustowanych melancholików. A tutaj jest port ludzi pracy — transportowców i marynarzy, którzy chętniej zachycają się po robocie kuflem piwa, niż wschodem, lub zachodem słońca nad morzem.

Maryska czuła się zachwycona tym realizmem pracy i nawet w głębi duszy podziwiała młodzieńczy entuzjazm narzeczonego, ale kierowana widocznymi tajemniczymi impulsami sentymentu, wytoczyła jeszcze jeden argument, który, jak się zdawało, powinien skłonić go do namysłu.

— W Warszawie — powiedziała trochę nieśmiało — są Łazienki i w Warszawie jest park Paderewskiego, gdzie spędziłśm tyle przyjemnych niedzielnych popołudni i wieczorów...

Argument ten zachwiał stoicką równowagę umysłu Franka.

— Jesteś naiwna, moja kochana! — huknął bezceremonialnie; w tej samej chwili jednak uświadomił sobie, że występuje w charakterze narzeczonego i zniżył ton: — Przepraszam cię, że mówię tak po prostu. Ale, doprawdy, mam wrażenie, że nie poważnie traktujesz naszą rozmowę. Co z tego, że tyle przyjemnych wieczorów spędziłśm w warszawskich parkach?

— Naturalnie! — oburzyła się. — Dla ciebie to bez znaczenia...

— Nie, Zmierzam do czego innego — usprawiedliwił się Franek. — Chciałbym tylko dokładnie sprecyzować ci wszystkie, tak zwane, "elementy" naszych sentymentalnych wspomnień...

— Franuś!.. Tego nie da się sprecyzować!

— Zaraz ci przekonom — odpowiedział, jakby to chodziło o sprawę, którą można właśnie najdokładniej sprecyzować. — A więc, co było tem naszym przeżyć w warszawskich parkach?..

Zaczął wyliczać:

— Drzewa, pagórki, ścieżki, samotna ławka w opustoszałej alei i słońce, wciągające w siebie kolorytę przyrody — plus nasza miłość... Zgadza się?..

— Przypuścimy, że się zgadza...

— Zapewniam cię: jeżeli nie zmienią się nasze uczucia — wszystko to możemy znaleźć również w Łasku Arkońskim... Pracę będziesz tu miała także ciekawszą, niż w swoim warszawskim przedsiębiorstwie transportowym. Zapelnie inna światła zainteresowań. Zapelnie inny świat. Nawet słownictwo inne, niż gdzie indziej w Polsce: nabrzeża, dźwigi, magazyny, statki, holowniki, barki, import, bandery... Słowem — mechanizm pracy portu. No i planowanie, planowanie, planowanie...

— O, mój drogi! — zawołała nagle. — Nie mów chociaż, że tylko u was jest tak dużo planowania, U nas, w Warszawie...

— A widzisz! — ucieszył się, że dostrzegła chociaż jedną wspólną cechę Szczecina i niezromantowanie planującej Warszawy.

— Moja Marysiu... — Mówił teraz spokojnie, ciepło, serdecznie, jak człowiek, który po burzliwej drodze zbliża się powoli... do rodzinnego domu. — Teraz jesteś uczuciowo związana ze swoją Warszawą, że nie pozwala ci to obiektywnie ocenić rzeczywistości. Napewno nie będziesz tutaj osamotniona — ze swoimi refleksjami. Czy wiesz, ile w ciągu roku zawarto w Szczecinie małżeństw? Przecież dwa tysiące... Pomyśl: tyle było narzeczonych, a potem tyle było młodych małżeństw, które znajdowały się w sytuacji podobnej do naszej. Można przyjąć za pewnik, że co najmniej połowa z nich prowadziła rozmowy w naszym stylu i w końcu wszyscy doszli do jednego wniosku: że młodość musi sobie wywalczyć miejsce w starym świecie, przystępując do pracy tam, gdzie najwięcej potrzeba młodych silnych rąk, inicjatywy i energii. Dla nas tym światem jest nasz zrzuynowany kraj, A więc...

— Wiem do czego zmierzasz... I wiem, że umiesz doskonale mnie przekonywać... — gdy zdecydujesz się tu pozostać — finiszował Franek — kto wie? — może sama przekonasz się, że nie kolorujemy ani Odry, ani Szczecina, ani naszej przyszłości w tym mieście. W każdym razie — ja tu zostaję. A ty?..

Maryska spojrziała mu w oczy trochę rozbawionym wzrokiem, lecz w uśmiechu jej dostrzegł Franek cień przyjemnego zakłopotania, gdy powoli żartobliwie powtarzała zapamiętane z lektury dawnych szkolnych czasów:

— Gdzie ty, Kajusie — tam i ja, Kajusie...

BOL. KUŹMIŃSKI

Polska bandera na wodach Islandii

Od paru miesięcy w ruchu portów polskich prawie nie spotyka się polskich statków rybackich. Niekiedy tylko, przegodnie, zawinie do Gdyni pojedynczy trawler. Wyładuje rybę i znowu znika na kilka tygodni.

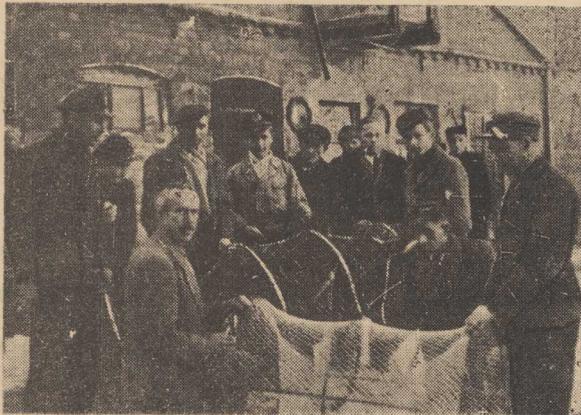
Dla czegoż to polskie trawlerzy, które jeszcze w jesieni stałe widywano w Gdyni, obecnie są tak rzadkimi gośćmi? Dzieje się to dlatego, że polskie dalekomorskie statki rybackie zajmują się obecnie połowami na odległych terenach, w okolicach Islandii i Lofotów.

W rybolówstwie pełnomorskim istnieją dwa zasadnicze sezony rybolowcze: sezon śledziowy, który trwa od początku maja do połowy grudnia i sezon t. zw. białej ryby, który trwa od grudnia do końca kwietnia. Tereny pierwszego znajdują się na Morzu Północnym, drugiego w styku wód oceanów Atlantyckiego i Lodowatego. I tam właśnie, na tak odległych wodach, znajdują się obecnie polskie statki rybackie. Złowioną rybę nie przywożą jednak do Polski, lecz wyładują w portach zagranicznych.

Dlaczego w portach obcych a nie polskich?

Tereny połowu są bardzo odległe. Dostaw do portów krajowych nie wyrzucimy kalkulacji. Zdobyć w olbrzymiej wielkości składa się z dorszy, które u nas nie znajdują łatwego zbytu i uzyskują niską cenę. Natomiast dorsz jest poszukiwany i łatwy do sprzedania.

Za sprzedane za granicę ryby uzyskuje się dewizy, którymi zaspakają się zobowiązania z tytułu zakupu statków, remontów, dostaw sprzętu rybolowczego i wynagrodzenie załóg cudzoziemskich, które do czasu wyszkolenia kadr polskich rybaków, muszą być zatrudniane na polskich statkach.



Z kursu rybackiego w Stoczninie. Rybacy podczas nauki naprawiania sieci.

Rybolówstwo obecne traktowane jest jako czynność eksportowa i to na warunkach korzystnych, zważywszy, że wiele trudu i kosztów musimy ponieść, aby z Polski wyeksportować do Czechosłowacji lub Węgier małe ilości dorsza. Statki rybolowcze przysparzają więc krajowi sporo dewiz, podobnie jak polskie statki handlowe z tytułu frachtu przy transporcie ładunków dla zagranicznych klientów.

Zupełnie co innego jest w sezonie śledziowym. Ryba ta ma nieograniczone możliwości zbytu w Polsce. Dlatego też każda tonę złowionego przez polskie statki śledzia dowozi się do kraju, co ułatwia jeszcze stosunkowo mała odległość terenu połowu od portów polskich.

Szersze koła społeczeństwa polskiego nie orientują się, że polska bandera poraz pierwszy bierze udział w wielkim rybolówstwie na dalekich wodach północnych i na równi z innymi narodami, jakie od wieków słyną z tradycji rybackiej, uganiają się za ławicami dorszy.

Wody tamtejsze są nadszyczą bogate w rybę. Olbrzymie gromady ryby nieraz z bardzo odległych terenów przylatują na tarliska. Na płytszym, o granicznym dnie morza, po prostu roi się od dorszy. Miliardy ryb..

Za ławicami ryb zjawia się człowiek. Zarzuca sieci i siłą maszyn ciągnie olbrzymi wór. Po godzinie czy więcej zmyślnymi przyrządami winduje sieć na statek i wysypuje z wora-matni wiele ton ryby. Wyrzuca na pokład, a liczne ręce rybaków natychmiast podchwytyją trzepoczącą się rybę, sortują, patroszą, prowizorycznie zasalają lub przekładają lodem.

W połowach tamtejszych bierze udział tysiące statków i miliony ryb codziennie znajduje się w ładowniach. Ale ryb w morzu znajduje się miliardy. Ile by nie wylowiono, zawsze pozostanie ich tyle, by mogły spełnić swoje przeznaczenie — odbeć tarło i dać życie dalszym miliardom.

Po wytarciu się, schudły i ospały dorsz porzuca tarliska i odpływa znowu w głąb oceanu, z której przybył i wędruje w nieznaną. Nikt nie wie dokąd odpływa — nieznane są letnie szlaki wędrowki ryb. Dopiero u sychiku zimy nadciągają na tarliska nowe chmury ryb i przywabiają rybaków conajmniej kilkunastu narodowości. W obecnym sezonie i Polacy znajdują się między nimi.

Rybolówstwem dalekomorskim mogą zajmować się tylko zasobne przedsiębiorstwa, posiadające z konieczności duży kapitał obrotowy. Statki bowiem używane na dalekich morzach są jednostkami kosztownymi. Nie są to kutry, jak to zwykle wyobrażają sobie szerokie koła ludności, lecz pełnowartościowe jednostki morskie, o dalekim zasięgu pływania, pojemnych ładowniach i stosunkowo licznej załodze.

Statki dalekomorskie rybolowstwa dzielą się na dwie zasadnicze grupy: trawlerzy i lugry. Pierwsze łowią rybę systemem „ofensywnym” t. j. ciągną za sobą sieci w kształcie ogromnych worów lub niewodów, rzucanych na wody przydenne.

portu, dlatego luger zabiera dużą ilość prowinatów i paliwa.

Lugry są statkami mniejszymi, o słabszych maszynach, podczas połowu bowiem nie potrzebują za sobą ciągnąć sieci, raczej same posuwają się za płynącą z prądem siecią. Zazwyczaj wygasają na noc motory, aby zaoszczędzić paliwa. Natomiast trawlerzy są to większe parowce o sile maszyn dochodzącej do kilkuset HP. Podczas ciągnięcia sieci włokowej muszą one silnie pracować. Potężna, ciężka sama w sobie sieć, gdy napełni się rybą stwarza ogromny opór.

MARIAN SYGANIEC

Zapomniany port nad zalewem

Gotowe... odjazd! Konduktor zatrząskuje drzwiczki popularnego „Dodge'a” przerobionego na autobus pasażerski. — Ruszamy: kierunek Nowe Warpno. Jest chłodno, ulice miasta zaścienia mleczno-biała mgła. Widość, słaba. Według rozkładu PKS-u w Nowym Warpnie powinniśmy być za dwie godziny „tyle bowiem czasu, łącznie z zatrzymaniami się na przystankach autobusowych, wymaga przebycia pięćdziesięciu kilometrów odległości między Szczecinem a tym rybackim miasteczkiem.

Na miejsce zajęliśmy punktualnie. Mgła ustąpiła, świeci ciepłe marcowe słońce. Samochód zatrzymał się na rynku przed starym ratuszem. Uzgadniam jeszcze z konduktorem godzinę odejścia powrotnego auta do Szczecina. Czasu mam wiele, zastanawiam się jednak czy wystarczy go na zwiedzenie tego ciekawego miasteczka jakim jest Nowe Warpno — mały port rybacki, leżący na południowo — zachodnim brzegu Zalewu Szczecińskiego.

— Miasteczko, mimo swej nazwy na „nowe” bynajmniej nie wygląda. Trudno doszukać się jakichś analogii pomiędzy wąskimi, kretymi uliczkami, małymi parterowymi, lub co najwyżej dwupiętrowymi domkami — starymi, ponad dwieście lat mającym, ratuszem — a przymiotnikiem „nowe”. Ulice Nowego Warpna brukowane otoczkami z granitu niczym nie przypominają, asfaltowych i betonowych autostrad. — Małe okna wystawowe w nielicznych sklepikach są bardzo niepodobne do nowoczesnych lustrzanych witryn. — W Nowym Warpnie wszystko technicznie jakąś dojrzałą powagą, starością. Wszystko... z wyjątkiem ludzi. Mieszkańcy miasteczka są „nowi”, i przeważnie młodzi. Przybyli tutaj z rozmaitych stron Polski, niezrażeni ostrzegającym napisem: „Uwaga strefa graniczna” i tym, że w odległości trzech kilometrów od Nowego Warpna są już Niemcy. Dla miejscowych osadników wojskowych, robotników stoczniowych i tartacznych oraz rybaków, bliskość granicy nie stanowi żadnego problemu. Pracują przy odbudowie swojego osiedla, tak jak pracuje wielu robotników w głębi kraju...

Nowe Warpno zamieszkuje obecnie sześćset dwadzieścia osób. Jest to ilość mała, zważywszy, że miasto zdolne jest przyjąć jeszcze ponad półtora tysiąca nowych mieszkańców. Mieszkania są zabezpieczone i ochraniane przez Zarząd Miejski — czekają tylko na nowych lokatorów. Trzy czynne stocznie rybackie, tartak i pobliskie lasy potrzebują wielu fachowych rąk. Przypadłoby się też i uzupełnienie załóg rybackich.

— „Nowe Warpno czeka na ludzi” — mówi burmistrz, ob. Jan Semnadcak. „Przydałoby się i połączenie kolejowe ze Szczecinem, który zaopatrujemy w poważne ilości sandacza, leszcza, szczupaka i węgorza. Stocznie rybackie wówczas — stwierdza, oprowadzając mnie po jednej z nich — dostałyby zamówienia na większe roboty. Stocznie te wydzierżawiło Zarządowi Miasta Ministerstwo Przemysłu.

W starym miasteczku stocznie są nowe i nowoczesne w pełnym tego słowa znaczeniu. Specjalnie dobrze wyposażona jest stocznia nr. 1, w której buduje się kutry o dosyć pokaźnych rozmiarach oraz kadłuby łodzi motorowych i żaglowych. Ogłdamy właśnie gruntowny remont wysłużonej jednostki — kutra zalewowego. Jest to ogromna łódź o długości 9-ciu metrów i stosunkowo dużej szerokości, około trzech metrów, poruszana na wodzie przy pomocy motoru spalinowego. Kuter zalewowy może pomóc w specjalnych przeobrażach w środkowej części kadłuba dwie do trzech ton złowionej ryby. W stoczni nr. 1 zbudowano w ciągu ubiegłego roku

Rybolówstwo dalekomorskie w naszej eksploatacyjnej gospodarce morza odgrywa już poważną rolę, wnosi duży wkład prowizyjny. Zaoszczędza krajowi dewizy zagraniczne jakie musielibyśmy płacić za ryby importowane. Na razie uprawiamy rybolówstwo trawlerowe, gdyż właściwych lugrów jeszcze nie mamy. W okresie martwego sezonu w połowach śledzi, trawlerzy, jak to jest obecnie, zajmują się połowami innej ryby, do czego właściwie więcej nadają się lugry. W niedalekiej przyszłości i nasza flota rybacka otrzyma kilka lugrów.

dwie duże łodzie, zwane w potoczny języku rybaków „hajery”. Wyremontowano poza tym i oddano do użytku dwa kutry oraz kilka łodzi motorowych i kilkanaście wiosłowych. Stocznia posiada całą szereg urządzeń technicznych, jak pily taśmowe, heblarki, tokarki, wszystko poruszane elektrycznością. W kuźni stoczniowej robi się okucia do masztów, haki, wielkie gwóźdździe i miecze do żagłówek itp. Warsztat mechaniczny przywraca do życia sterane pracą silniki. Mały trak o napędzie elektrycznym, rodzaj „kieszonkowego” tartaku pozwala na produkcję desek odpowiedniej grubości i szerokości, w specjalnie zaś konstruowanej i szczelnie zamkniętej komorze, zwanej parnikiem, gotuje się wykrojone już do potrzebnych rozmiarów deski — co ułatwia późniejsze ich wygładzenie. Przy traku leżą grube, dębowe pnie. Po przerobce we wszystkich warsztatach stoczni, zmienia się one w zgrabną łódź, wodowaną po torze — szyn na fale Zalewu. Stocznia nr. 1 zbudowana trzydzieści dwa lata temu, ma powierzchnię 1000 m². W jej skład wchodziłoby wiele innych obiektów, które w rzeczywistości znajdują się poza granicami miasteczka. W Nowym Warpnie jest już trzeci rok i jak twierdzi nie widzi żadnych różnic pomiędzy Helem a obecnym miejscem jego pobytu.

Nowe Warpno leży — podobnie jak Hel — na głęboko wzniesionym się w jezioro Ostrów półwyspie. Półwysp wydłuża się w kierunku północno — zachodnim. U jego podstawy znajdują się lasy — dostarczające budulca trzem stoczniom miasteczka. W końcu półwyspu — nad samą wodą znajduje się stary opustoszały kościółek. Obok niego mieści się sześcioklasowa szkoła powszechna. Uczęszczają do niej dzieci rybaków, nielicznych urzędników i okolicznych osadników. Dzieci tych ostatnich muszą codziennie dojeżdżać do szkoły autami PKS-u. Przed południem w przerwach między lekcjami panuje w tej części miasteczka ożywiony gwar młodocianych głosów. Starsza, pracująca młodzież uzupełnia luki w nauce w godzinach popołudniowych. Wykłady wieczorne obejmują również program siódmej klasy szkoły powszechnej.

Srodkiem półwyspu ciągnie się szeroka ulica, od której, niby żyłka na liściach, rozchodzą się symetrycznie wąskie przecznice. Prawie każda z nich urywa się gwałtownie nad wodą. Miasteczko okalają porożnięte na długich drągach sieci, wyglądające z dala jak misterne druciane ogrodzenia, poprzerywane gdzieś niedługo ciemnymi pasmami rybackiego mola. W odległości trzech kilometrów na północny wschód znajduje się mała wyspa, po bokach której dwa wąskie przesmyki łączą jezioro Ostrów z Zalewem Szczecińskim. Przesmyk z lewej strony należy już do Niemiec. W miesiącu, w pobliżu ratusza jest strażnica W.O.P., przypominająca, że tuż obok, granica..

Najpoważniejszym odbiorcą towaru miasta — ryby — jest Szczecin. Rolę starego łącznika pomiędzy wielotysięcznym portem zaopatrzonym w betonowe nabrzeża, wielotonowe dźwigi, a zapomnianą jak gdyby przystanią rybacką — spełniają samochody pasażerskie PKS-u i ciężarowe Centrali Rybnej, posiadającej w Nowym Warpnie swoją flotę. W chłodni tej magazynuje się obecnie zapasy lodu na lato.

Z nastaniem wiosny ożywi się Nowe Warpno — odnowi kontakty ze swoim odbiorcą Szczecinem, a wpływające na połowę do Zalewu kutry budowane w Warpnie sprawią, że nie jest ono zapomnianą przystanią.

KONKURS

RADA NADZORCZA SPÓŁDZIELNI WYDAWNICZEJ POLSKIE PISMO I KSIĄŻKA ogłasza konkurs na dwa stanowiska członków Zarządu Spółdzielni

Wymagane są następujące kwalifikacje: wykształcenie co najmniej średnie, praktyka handlowa, co najmniej trzyletnia, oraz znajomość spółdzielczości, niekwalifikująca przeszłość i 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

Państwowa Centrala Handlowa zaopatruje świat pracy w towary po niskich cenach

W październiku ubr. nastąpiła reorganizacja Oddziału Wojewódzkiego P. C. H. w Szczecinie. Reorganizacja poszła w kierunku tworzenia placówek branżowych, co w ogromnym stopniu usprawniło działalność tej wielkiej instytucji handlowej, a w szczególności stworzyło zupełnie nowe możliwości spełnienia głównego zadania P. C. H., którym jest zaopatrzenie świata pracy w artykuły po najniższych cenach komercyjnych.

Zwiedzamy jedną z tych placówek, mianowicie Hurtownię Spożywczą P. C. H. przy Al. Wojska Polskiego 52. Na czele Hurtowni stoją ob. ob. Kierownik Józef Strzyżek, z-ca Kazimierz Nadajczyk, i główny buchalter Leon Wilczyński, szefem sprzedaży jest ob. Jerzy Łuczak. Hurtownia zajmuje się dystrybucją ziemniaków, towarów winno-kolonialnych oraz tych artykułów przemysłowych, które normalnie można nabyć w każdym większym sklepie spożywczym. Placówka ta jest dystrybutorem całego państwowego przemysłu spożywczego, a towary sprzedaje swym klientom hurtowo, bez ograniczeń. Klientami jej są: kupiectwo detaliczne, spółdzielnie zamknięte, konsumy, zakłady pracy.

O sprężystości kierownictwa Hurtowni świadczy obrót, który wyrażają się następującymi cyframi: w IV kwartale 47 r. — 100 mil zł., a więc przeciętnie około 30 mil. zł. miesięcznie. Luty br. przyniósł 50 mil. zł. obrotu, co w porównaniu z wynikami roku ubiegłego stanowi bardzo poważny wzrost. Cyfry te dają obraz rozwoju tej instytucji.

Przedsiębiorstwo jako skomercjalizowane opłaca normalne podatki. Zysk brutto wynosi 7%. W najbliższych tygodniach Hurtownia otwiera filię na Niebuszewie. Ze względu na to, że miesięcznie przechodzi przez magazyny około 25 sztuk wagonów towaru, Hurtownia jest w tej chwili poważnie zainteresowana w znalezieniu lepszych pomieszczeń, położonych w centrum miasta, któreby pozwoliły na sprawniejsze rozprzodzenie towaru. Dużą w tym przyszłość stanowi również brak dostatecznej ilości środków transportowych — zaledwie jeden samochód ciężarowy. Przed świętami Hurtownia Spożywcza

P. C. H. sprowadza 15 ton pomarańcz, które będą oddane dla świata pracy za pośrednictwem O. K. Z. Z., częściowo zaś rozprzodzone do wolnej sprzedaży. Poza tym Hurtownia przekazuje do handlu detalicznego kilka tysięcy butelek oryginalnego trzyletniego wina węgierskiego.

W hurtowni ruch ogromny. Zainteresowanie towarami, zwłaszcza w okresie świątecznym, jest duże. Społeczeństwo „aktywizuje się” wyraźnie również w dziedzinie zakupów. Coraz liczniejsze placówki P. C. H. i rosnące ich obroty są tego wyraźnym dowodem.

WZ.

—X—O—X—

Dom Punktu Etapowego

W dniu 14 bm. nastąpiło w Szczecinie otwarcie 3 piętrowego Domu Punktu Etapowego dla przyjeżdżających do Szczecina z Centralnej Polski robotników wykonujących prace około aktywizacji portu szczecińskiego. Dom ten znajdujący się przy ul. Władysława Łokietka 34 jest własnością Urzędu Zatrudnienia. Znaczący wypada, że urzędzenia wewnątrz zamknięte czystość i wygoda.

170 ton śledzi

Ostatnio przybył do portu szczecińskiego, na statku norweskim „Havbraut” większy transport śledzi (170 ton) sprowadzony przez Centralę Rybną. Śledzie te zostaną na miejscu zasolone i w swoim czasie oddane do handlu.

J. NOWAK

materiały piśmienne

Szczecin, Al. Wojska Polskiego 50

poleca

pełny asortyment materiałów piśmiennych i szkolnych

po najniżej skalkulowanych cenach

Prosimy odnowić
prenumeratę
na drugi kwartał

B. KRUZE i S-KA

WARSZAWA

Oddział w Szczecinie

Al. Jedności Narodowej 11

Telefon 30-72

Telefon 30-72

POLECA

bogaty asortyment
towarów na święta



KĄCIK FILATELISTYCZNY

Drugą serię znaczków Polskiej Ludowej wydano 13. 9. 1944. Były to znaczki „Orzeł” (czerwony) 22,3 x 33,0 mm wartości 25 gr oraz „Grunwald” (ciemnozielony) 22,8 x 33,5 mm — wartości 50 gr — ząbkowane 12 1/4. Wykonano je w Moskwie w nakładach: 3.720.000 i 12.530.000 sztuk. „Orzeł” — w drugim nakładzie (21.000.000) został wykonany w kolorze brązowo-czerwonym, wielkości 22,8 x 33,5 lecz wskutek podwyższenia w międzyczasie taryfy pocztowej — do obiegu nie wszedł. Cały nakład wykorzystano do innych przedruków.



WYCOFANO Z OBIEGU ZNACZKI:

Z dniem 15. 2. 1948 wycofano z obiegu następujące znaczki: a) okolicznościową serię, składającą się z 3 znaczków — wydaną z okazji 50-lecia Ruchu Ludowego, b) znaczek okolicznościowy „Emil Zegadłowicz” wydany 1. 3. 1947, c) znaczek okolicznościowy wydany 1. 6. 1947 na cele P.C.K. J. Tr.



Książka obrazująca nasz dorobek na Pomorzu Zachodnim

Inicjatywa wydania „Rocznika Pomorza Zachodniego”, podjęta przez Spółdzielnię P. P. i K. i szereg instytucji, spotkała się z żywym zainteresowaniem społeczeństwa. Jak się dowiadujemy opracowanie Rocznika przeszło w drugą fazę pracy. Mianowicie po okresie zamawiania artykułów u najpoważniejszych znawców poszczególnych zagadnień, redakcja otrzymuje materiały i przygotowuje je do druku. Całość podzielono na 11 działów.

Tekst obejmuje około 260 stron dużego formatu. Przewiduje się zamieszczenie około 120 ilustracji. Przypominamy, że ulgowa cena książki w przedpłacie wynosi zł. 300. Termin przedpłaty ustalony został na 15 maja br. Wszelkich informacji udziela Spółdzielnia P. P. i K. Szczecin, Al. Wojska Polskiego 39, tel. 21-45. Redaktor Rocznika przyjmuje we wtorek i czwartki od godz. 13-15.

WIĘKSZY ZAPAS TOREBEK

kolonialnych i piekarskich
oddamy hurtowo — detalicznie

CENY ZNIŻONE

WYTWÓRNIA TOREBEK „P.P.K.”

Al. Wojska Polskiego 39.

Składy własne: Księgarnia — Al. Wojska Polskiego 41 i 134
Parkowa 64

Pomorski Przemysł Rybny

Spółdzielnia z o. u.

CENTRALA: Szczecin, św. Wojciecha 1

Tel. 23-83

SKLEP i MAGAZYN ul. Bogusława 8

Oddziały Sprzedaży i Placówki Skupu:

KOSZALIN, ul. Grotgiera 5	tel. 231
SZCZECINEK, ul. Marsz. Żukowa 72	tel. 278
ŚWINOUJŚCIE, ul. Pomorska 10	tel. 826
WOLIN, ul. Armii Czerwonej 36	
STOBNICA, ul. Pomorska 4	
MIĘDZYDROJE, sklep i kiosk	
TRZEBIEŻ	
LEBIN	

poleca

po cenach konkurencyjnych:
Ryby morskie i słodkowodne świeże, wędzone i solone —
w najlepszym gatunku

Własne wędzarnie, solarnie i przetwórnice

HURT

DETAIL

**PRZEDSIĘBIORSTWO POŁÓWÓW
DALEKOMORSKICH**

„DALMOR”

Sp. z o. o.

26 statków pełnomorskich — 2 w budowie
EKSPORT — POŁOWY MORSKIE — IMPORT

Bazy w Szwecji, Holandii, Anglii

Oddział w Szczecinie

BIURO GŁÓWNE: ul. Zygmunta Starego 5

BIURO PORTOWE: ul. Przemysłowa 3

**TOWARZYSTWO DLA POŁÓWÓW MORSKICH
i HANDLU ZAGRANICZNEGO**

„ARKA”

Sp. z o. o.

CENTRALA: GDYNIA, ul. Świętojańska 23

ODDZIAŁ: SZCZECIN, ul. Mosiężna 33

Tel. 29-76

Konto: P. B. Rolny Nr 290

Własne połowy

Solarnie Wedzarnie

Towar do nabycia na miejscu

CENTRALA



WARSZAWA

**Oddział Morski
w Szczecinie**

RYBNA

Sp. z ogr. odp.

BIURO: ul. Matejki Nr. 29, tel. 2732, 24-26

SOLARNIA i MAGAZYN — Nadbrzeże „Oko”

PRZETWÓRNIA

WĘDZARNIA

MAGAZYN

HANDEL KRAJOWY i ZAGRANICZNY

ul. Niemcewicza 9
tel. 29-69

Poleca: **Ryby morskie i słodkowodne**, świeże, wędzone i solone — przetwory własne — konserwy rybne.

Sprzedaż przez własne sklepy detaliczne w Szczecinie, Stargardzie, Płotach, Resku, Trzebiatowie i Gryficach.
Ceny konkurencyjne

Hurt

Detal

„CENTRALA ZBYTU PRZEMYSŁU PAPIERNICZEGO”

Oddział w Szczecinie

Tel. Nr 2762

przy ul. Mazurskiej Nr 19a

Tel. Nr 2762

posiada na składzie pełny asortyment
wytworów i przetworów

PRZEMYSŁU PAPIERNICZEGO

Ceny hurtowe!

Ceny hurtowe!



PAPIER-ARTYKUŁY BIUROWE i SZKOLNE
FARBY ARTYSTYCZNE-PRZYBORY KREŚLARSKIE

Fr. Szymanski

SZCZECIN, PLAC ŻOŁNIERZA POLSKIEGO 16 — TEL. 2821



**„SPOŁEM” Okręg. Oddział Mleczarsko-Jajczarski
w Szczecinie**

Al. Wojska Polskiego 117 — Telefon 26-93

skł a d a

Dostawcom i Odbiorcom

życzenia z okazji Świąt Wielkiejnocy

**PAŃSTWOWA CENTRALA
HANDLOWA**

skł a d a

wszystkim Odbiorcom i Dostawcom
najserdeczniejsze życzenia

z okazji zbliżających się

ŚWIĄT WIELKIEJ NOCY

Korzystajcie

z usług AGENCJI REKLAMY

Szczecin, Al. Wojska Polskiego 39 — Tel. 21-45

MIGAWKI KULTURALNE

Ubiegły tydzień teatralny stał pod znakiem gościnny Państwowego Teatru Polskiego z Poznania. O sztuce Pristley'a „Pan Inspektor przyszedł” pisano już tyle, że nie chcąc powtarzać rzeczy na ogół znane, dodam tylko, że dzięki poznańskim gościom mogliśmy oglądać jeden z tych utworów, jakie — oby jak najczęściej! — gościły na naszych scenach. Natomiast grą aktorów nie byłem zachwycony. Dyr. Stoma zbyt „zdemoniował” Inspektora, Cwiklińska była nie panią Birling lecz jakąś krewną wiechowskiego p. Piecyka, Leszek Sępowski dał za mało ciepła scenie spowiedzi, również zbyt opanowana wydawała mi się Drapińska (panna Birling). Artystka ta dysponuje jednak niewątpliwie ogromnymi walorami aktorskimi, a coraz nowe ich odkrywanie dla miłośnika teatru było prawdziwą radością.

Po tym, co widzieliśmy, nie potrzebujemy się obawiać zawodu ze strony naszego zespołu, który — jak słychać — ma zaproszenie na trzytygodniowe występy w Poznaniu.

Ze przedstawienie ciekawej sztuki Pristley'a nie wywarło na publiczności szczecińskiej odpowiedniego wrażenia winę ponosi nie tylko zespół gości, ale i Teatr szczeciński, który nie przygotował sceny,

torem. A przecież nie była to łatwa sprawa, być — jak sam prelegent to określił — „królikiem doświadczalnym” sposobu prowadzenia całego cyklu wykładów, i to z tak — w niemuzycznym Szczecinie, zdawało by się, niepopularnym tematem — jak „Historia muzyki klasycznej”.

Prof. Śledziński z opresji tej wyszedł summa cum laude. Dawno nie słyszałem w Szczecinie tak pięknego pod każdym względem, mądrego, nie pozbawionego akcentów społecznych i niezwykle interesującego odczytu. Umiejętnie splatając anegdoty, życiorysy, charakterystyczne cechy twórczości i ilustracje muzyczną, w czym pomagała mu p. Bogdanowska, stworzył sugestywną całość, której słuchało się z rosnącym zaciekawieniem. Plastyczne sylwetki syna kołodzieja, twórcy 107 symfonii, Haydna, fenomenalności twórczości, Mozarta, i wielkiego człowieka i równie wielkiego kompozytora, Beethovena — utrwaliły się z pewnością w pamięci słuchaczy. Cel, który sobie postawił — wzbudzić serdeczne, ciepłe zainteresowanie muzyką, nie tylko przez rozumienie ale i przez odczuwanie — prof. Śledziński osiągnął w zupełności.

Nie tylko jednak blaski mamy do zanotowania w życiu kulturalnym Szczecina



W blaskach zachodzącego słońca

Grano też „Pana Inspektora” w jakimś składzie mebli, daremnie usiłującym imitować salon angielskiego kapitalisty.

Na zakończenie — sensacja: szczeciński zespół aktorski Teatru Polskiego zaproszony został do Poznania na 3-tygodniowe gościnne występy. Można by więc zacytować: „Cudze chwalicie, swego nie znacie”... gdybyśmy jednak rzeczywiście nie znali...

Drugim wydarzeniem kulturalnym tygodnia — o doniosłości bez porównania większej — było rozpoczęcie, cyklu 14-tu wykładów naukowych, organizowanych przez T.U.R. Specjaliści z różnych dziedzin wiedzy i sztuki, profesorowie wyższych uczelni Sopotu i Gdańska po raz pierwszy w Szczecinie przemawiać będą nie do studentów tylko lecz do otwartego audytorium.

Inicjatorem tych wykładów jest wojewoda Borkowicz. Pomysł sprowadzenia profesora z katedry między ludzi i popularyzowania wiedzy i kultury, branej wprost z pierwszej ręki, jest zdaniem moim niezwykle udany.

Miałem długą i gorącą rozmowę z antagonistą tych odczytów, który wysuwał ważne obiektywne niepopularności ujęcia odczytów, niebezpieczeństwa niezrozumiałości, wreszcie nieodpowiedniego doboru tematów, a nawet tytułów poszczególnych prelekcji, rzekomo zrażających swą obcością przyszłego, nieprzygotowanego słuchacza. Przypomnę, że chwilami i mnie ogarniały wątpliwości, czy czasem w pozytywnej ocenie tej imprezy nie uległem jakiemś przedwczesnemu entuzjazmowi. Ale prof. Śledziński utwierdził mnie w przekonaniu, że naprawdę naukowiec-specjalista potrafi być dobrym popularyza-

ubiegłego tygodnia. Jak dalece zaniedbane kulturalne pomorskiej prowincji jest rzeczywistością — uświadomilem to sobie raz jeszcze dokładnie po rozmowie z kilkoma artystami naszego teatru, którzy powrócili z objazdu terenu. Część bowiem zespołu szczecińskiego teatru ostatnio występowała w kilku miastach Pomorza Szczecińskiego, dając przedstawienie „Ósmej żony Sinobrodego”. Nie będę się tu już rozwodził nad naprawdę dziwnym wyborem sztuki. Ale zdziwienie moje wzrosło, gdy dowiedziałem się, że Teatr Polski tak sobie wyobraża umasowienie kultury n. p. w Szczecinku, że dyktuje ceny biletów do 350 zł. Ale słucham dalej. W Białogardzie artyści grali w nieopalonej sali. Dlaczego? Bo sala teatralna mieści się naprzeciw Starostwa. Palić w piecach nie można, bo dymi się na ulicę. Czy w tym Domu Kultury nigdy nie palono? Zatem jaka była jego działalność? W Szczecinku od plajty kasowej uratowały Teatr niżki dla członków związków zawodowych (i to na „Ósmą żonę”), całe miasto bowiem, powędrowało na daleko bardziej atrakcyjną imprezę... zawody bokserskie. Wszędzie pytano aktorów, czy należą do zespołu, który kiedyś jeździł z „Moją żoną Penelopą”. Znamienne! Różne te „żony” wyrabiają gusta!

Ale to wszystko nie! Szczecińskie Kuratorium zakupiło dla młodzieży przedstawienie „Męć i żony” Fredry. Potem przypomniało sobie, że w przedstawieniu tym jest... tabu. Więc — po prostu: żona za żonę — i — zaprowadzono młodzież na „Ósmą żonę Sinobrodego”.

Trzeba bowiem młodzież kształcić...

W. Lachnitt

Wśród czasopism

„O ZOSI SAMOSI”

Nieodpowiedzialna i szkodliwa paplanina domorosłych „naprawiaczy” kultury wywołuje coraz bardziej stanowczy sprzeciw ze strony pisarzy. W ostatnim numerze „Odrodzenia” J. Rojewski poświęca swój felieton „Zosi Samosi” — która w niewinnych i grzaskach dziecięcego wieku jest zmorą starszych: wszystko łapie do ręki, wszystko chce zrobić sama i... wszystko psuje. Starsi pocieszają się nadzieją, że Zosia z czasem, kiedy podrośnie i zmądrzeje, przestanie być „Samosią”. Nie zawsze jednak tak bywa...

„Dzisiaj, kiedy przez kraj przechodzi sprawa w narodowej rękach, kiedy rozwijają się przemysł, reformy społeczne i specjalizacja zawodowa niosą ze sobą wszystko, co nazywamy postępem, napotykaemy w jednej jeszcze dziedzinie infantylny upor Zosi-Samosi, która wyparta wszędy, dopada w ostatniej nadziei, odcinka kulturalno-oświatowego, żeby tutaj wyzywać swoje dziecinno - prowincjonalno - szlacheckie instynkty samosiowości. Wydawałoby się, że czynniki do tego powołane postąpią podobnie jak rozzumni rodzice i znając Zosię-Samosię zamkną przed nią czym prędzej dostęp do szaf, do zegarków, słowem ograniczą do minimum pole jej działania. Niestety, stało się inaczej. Zosia-Samosia doczekała się nawet nominacji na referenta kulturalno-oświatowego i dopadła hasła upowszechniania kultury, żeby je zniszczyć... Zosia-Samosia szaleje po ziemiach Rzeczypospolitej upowszechniając na lewo i prawo kulturalny groch z kapustą... Uważajmy, żeby w upartym, infantylnym i okrutnym usiłunku referentów nie dokonana żywoła piękna idea upowszechniania kultury...”

KIJ W MROWISKU

Ciekawa dyskusja rozgorzała na łamach prasy literackiej w związku z notatką J. Brzechwy, zamieszczoną w „Kuźnicy”, atakującą „Antologię polskiej literatury dziecięcej”. Antologię tę wydała dr. Skowronkówna, której Brzechwa zarzucił pominięcie szeregu pisarzy i niekompetencję. Na atak ten odezwały się liczne głosy protestów. Odpowiada im w ostatnim numerze „Kuźnicy” Brzechwa. Solidarność tyłu był występujących w obronie niefortunnej „antologii”, tłumaczy Brzechwa istnieniem groźnego „klanu P. P. D. D.” (Pań Piszących dla Dzieci). Ten potężny klan usiłuje opanować niewątpliwie ważny odcinek pracy kulturalnej, jakim jest literatura dziecięca. Skutki są często oplakane:

„Przecież na wierze w ślepotę i bezbronność dziecka opiera się znaczna część rzuca-

nej na rynek pseudoliterackiej tandety dziecięcej, gdzie rymy są ciągnące za włosy, gdzie wyrazy doprowadza się do nieprawdopodobnych zdrobnień, aby przybliżyć je fonetycznie do innych nieprawdopodobnie zdrobniałych wyrazów, gdzie utwory pozabawione są treści i sensu, gdzie wszystko sprowadza się do niechlujnej rymowanej paplaniny, odpowiedniej dla szpaków, ale nie dla dzieci...”

Konkludując, wyraża Brzechwa nadzieję, że „ta cierpka wymiana zdań przyczynić się może do tego, że sprawy literatury dla dzieci zostaną nareszcie uporządkowane, że stosunek do nich stanie się naprawdę uczciwy, że kumoszki i dyletanci ustąpią miejsca rzetelnym i poważnym znawcom”.

Obyż tak się stało!

O USTAWIE BIBLIOTECZNEJ

Wiadomo powszechnie, że wprowadzenie w życie ustawy bibliotecznej jest podstawowym czynnikiem upowszechniania kultury. Prawdy tej nikt nie próbuje kwestionować. Ale wciąż jeszcze czekamy na zrealizowanie ustawy, a dzieje się to kosztem milionowych rzesz odbiorców i setek pisarzy. Dzieje ustawy bibliotecznej przypomina w „Nowinach Literackich” Jerzy Wyszomirski: „Projekt tej ustawy złożony został przez bibliotekarzy polskich w r. 1921 jako pilny. Przez 6 lat gdzieś leżał. W roku 1927 wypłynął po to, aby w nim coś zmienić, na podstawie doświadczeń tych krajów, które wprowadziły u siebie ustawy podobne. Po czym przeleżał 2 lata. W r. 1929 departament kultury i sztuki przerobił projekt po raz drugi i postanowił przeprowadzić go w ciągu dni czterech: tak był aktualny i nieodzowny. Mimo to przeleżał do końca 1934 r. Właśnie na gwiazdkę owego roku wydobyto go znowu i poddano drobiazgowej dyskusji, która ciągnęła się kilka miesięcy 1935 r...”

Po tym już o ustawie ucichło... Bo nie zdecydowano się uchwalić odpowiedniego podatku gminnego, który miał wynosić 5 do 25 gr. od głowy każdego mieszkańca Rzeczypospolitej.

„Tak to — kończy J. Wyszomirski — z tą ustawą biblioteczną bywało illo tempore. Stwierdzamy fakt niezaprzeczalny, że jeżeli tak się działo wówczas, to jednak mimo wszystko dzisiaj tak być nie może...”



Urwisty brzeg polskiego Morza

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. Nadesłane rękopisy i 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, 1/2 str. 30.000 zł, 1/4 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-08565