



# SZCZĘCIECIN



Tygodnik Pomorza Zachodniego

ROK III.

1 MAJA 1948 R.

Nr. podwójny 17-18 (91/92)

Dziś w numerze drukują swe prace m. in. następujący autorzy: Julian Borzym, Wojciech Ilczyński, Walerian Lachnitt, Józef Mitkowski, Stanisław Telega, Irena Wyszyńska

LEONARD BORKOWICZ

Wojewoda Szczeciński

## Fundamenty ideologii

O pewnym dziennikarzu powiedziano, że ma dwoje oczu i dwoje uszu aby dwa razy więcej słyszał i widział jak się faktycznie dzieje. Ale to pewnie już bardzo dawne czasy. Dziś wiele istotnych faktów składających się na szybko zmieniającą się rzeczywistość, pozostaje niezauważonych. Najpewniej dzieje się tak właśnie z uwagi na gwałtowność i zasięg dokonujących się u nas zmian.

Jeden, ale nie najmniej ważny przykład. Po wojnie powstała u nas jedyna w swoim rodzaju możliwość świadomego regulowania społecznej struktury ludności jednej trzeciej terytorium naszego kraju. Oczywiście na Ziemiach Odzyskanych. Ta korzystna szansa, szerokiego wpływu ludowego państwa na kształtowanie się oblicza tych ziem może nawet większa jak w reszcie kraju powstała zarówno na skutek wprowadzenia zasad planowej gospodarki, jak i w wyniku pustki jaką wojna na Ziemiach Odzyskanych wytworzyła. Tworzymy więc na wsł zachodnio-pomorskiej zdrową strukturę agrarną, opartą na indywidualnej gospodarce chłopskiej w ramach szerokiego systemu spółdzielczości, wykuczając możliwości zatrudniania obcej siły roboczej a tym samym wyzysku człowieka przez człowieka. Odbudowa przemysłu i handlu — zarówno państwowego jak i spółdzielczego i prywatnego — prowadzi do nadania miastom naszym nowoczesnego, uspołecznionego charakteru.

Mówiąc „tworzymy“ nie mam, rzecz prosta, na myśli jakiegoś idyllicznego procesu, pozbawionego zahamowań i tarnańców. Obok dominujących tendencji planowania mamy tu do czynienia z żywiołowymi zjawiskami względnie czynnikami nie zależnymi od woli planujących. Ważne jest to, że mając większe możliwości planowego oddziaływania łatwiej pokonamy trudności stworzone przez żywioł i czynniki postronne.

Dobrze — powiecie — ale na czym polega wina dziennikarzy, o których mowa była na wstępie? Nie o winę oczywiście chodzi. Po prostu o konieczny, wydaje się, wysiłek w kierunku wprężenia potężnego mechanizmu świadomości ludzkiej w proces planowego kształtowania nowego społeczeństwa. Możecie powiedzieć „rewolucja kulturalna“ — co w Szczecinie wywoła strach przed nową fazą „teatralnej dyskusji“, czy „praca uświadamiająca“ — co nie tylko w Szczecinie wywoła obawę przed starą fazą „propagandy“... Ale fakty pozostaną: nową wieś, nowe fabryki i zakłady naukowe ożywić musi nowy człowiek.

Przynieśliśmy na tę ziemię dawne nasze zwyczaje, obyczaje, poglądy, przekonania, przesady i tradycje. W tygły wydarzeń przetapiają się one na nowy etap. Jaki on będzie? Nie stworzą go doktrynerzy za urzędowym stołem, bo tak powstałe nawet najpiękniejsze ideologie szybko zalamują się w zetknięciu z czynnikiem zazwyczaj przez doktrynerów nie przewidzianym: z życiową praktyką. Nowa ideologia wyrasta z działalności ludzkiej w nowych warunkach i w

nowych kierunkach. Staje się ona potęgą w miarę jak opanowuje masy. Musi więc odpowiadać obiektywnym warunkom i tendencjom rozwoju społecznego.

Będzie więc ideologia, opartą na odkryciu i uznaniu historycznej roli klasy robotniczej, jako przodującego oddziału narodu na drodze do demokracji i socjalizmu. Walka klasy robotniczej przeciwko kapitalizmowi leży na linii ogólnoludzkiego postępu, bo siły wytwórcze nie mogą się już

więcej pomieścić w ramach kapitalistycznych stosunków produkcyjnych. Jedyną możliwością pełnego wykorzystania tych sił wytwórczych przez współczesny kapitalizm jest — wojna. Znosząc prywatną własność środków produkcji klasa robotnicza likwiduje podstawy wszelkiego wyzysku niosąc w ten sposób wyzwolenie i dla innych warstw pracujących, a więc olbrzymiej większości narodu.

Nowy ustrój społeczno-gospodarczy powstał u nas w wyniku świadomej działalności przede wszystkim klasy robotniczej, wymaga więc świadomej twórczości ideowej zgodnej z linią rozwojową postępu.

Otwiera się olbrzymie i wdzięczne pole do działania dla naszej inteligencji.

Już przed wojną dokonują u nas przedstawiciele inteligencji surowego ale sprawiedliwego obrachunku z kapitalizmem. Właściwy temu ustrojowi podział pracy i stałe kryzysy zrównują inteligenta z robotnikami. Koncentracja i centralizacja produkcji, niezwykła intensyfikacja pracy prowadzą do wzrostu armii bezrobotnych, w której inteligencja jest coraz poważniej reprezentowana. Wiedza i zdolności pracownika umysłowego stają się, jak wszystko inne w ustroju kapitalistycznym, towarem, co potęguje kryzys duchowy.

Nie ma więc inteligent czego żałować z „dawnych dobrych czasów“. Korzystając z osiągnięć wiedzy może z powodzeniem spełnić swą rolę nosiciela świadomości społecznej.

Niektórzy obnoszą się jeszcze u nas ze swoją „apolitycznością“. Mają w sobie coś dziecinnego. Podobnie jak niemowlęta zdobyć się mogą jedynie na niezrozumiałe, i niezwiązane dźwięki. Nie szczeniada oczywiście wielkich słów, ale przecież i niemowlęciu zdaje się, że zmienia świat (swój świat) krzykiem. Dopiero włączając się w dokonujące się zmiany stosunków międzyludzkich przechodzi człowiek od niemowlęcego bełkotu do myślenia i działania współczesnego człowieka.

Na zakończenie: „dziennikarz“ ze wstępu tego artykułu był tylko synonimem. Wołamy o jedność czynu i myśli. Niechaj postępową, polityczną myśl, o naukowe oparta poznanie rozjaśnia drogę po jakiej kroczy nowe społeczeństwo w nowej Polsce. Tyczą się to nas wszystkich. I tych z hut i fabryk, i tych z biur i urzędów. I tych z wyższych uczelni. I tych z wiejskich szkół. No i tych z prasy.

### 1 Maja

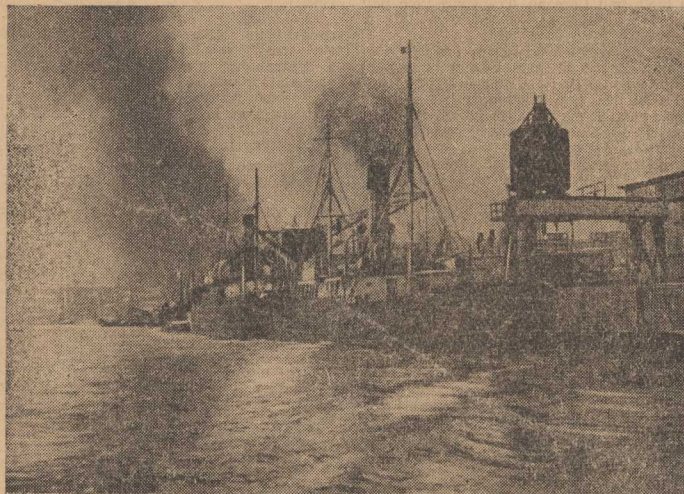
1 Maja jest Świętem Pracy. W tym dniu cały świat manifestuje swoją wolę, by praca — najwyższa miara ludzkiej wartości — była też głównym czynnikiem budowy naszego życia politycznego i społecznego.

Święto Pracy — to równocześnie święto pokoju. Świat Pracy nie chce wojny i przeciwstawia się jej całą swoją olbrzymią siłą.

Idąc więc w dzisiejszym pochodzie, manifestujemy przeciw podżegaczom wojennym, którzy wyniki naszej pracy chcieliby zdruzgotać i zalać potopem krwi.

Tu, na kresach zachodnich Rzeczypospolitej, praca nasza ma szczególne znaczenie. W niezmiernym trudzie, codzienną pracą przywracamy Polsce Ludowej ziemię wydarte nam ongiś przez największego wroga. Odbudowujemy tu nowe życie, i nikt nam w tym nie zdoła przeszkodzić.

Dlatego 1-szy Maja, Święto Pracy, jest Świętem wszystkich Polaków.



Nabrże Arsenalu w porcie szczecińskim

# Jak pracuje port szczeciński

## Bilans osiągnięć w pierwszym kwartale 1948 roku

Sezon budowlany w Szczecinie rozpoczął się w tym roku wcześniej i trwa w pełnym tego słowa znaczeniu. Wszystkie elementy, niezbędne do wykonania przewidzianych robót zostały przygotowane. Są plany, pieniądze, ludzie, sprzęt i materiały, których część znajduje się już na placach budowlanych, a reszta nadchodzić będzie transportami w miarę rozwoju robót. Są również sprzyjające warunki atmosferyczne.

Wiele robót na terenie portu prowadzone bez przerwy od jesieni, a niektóre — jak np. budowa portu węglowego i usunięcie gruzu — zapoczątkowano w okresie zimowym.

Faktem, znanym powszechnie, jest uprzywilejowanie Szczecina w państwowym planie inwestycyjnym — i wszystko, cokolwiek robi się w porcie, jest rezultatem tego przywileju.

Gdzie i jakie wykonujemy roboty? Nie jest łatwo uchwycić informacyjnie liczne fragmenty pracy portu i robót inwestycyjnych na jego terenie. Nie łatwo jest przedstawić obrazowo wyniki tej pracy — poza wymową liczb i faktów.

Jesteśmy jednak przekonani, że Czytelnik, interesujący się poważnie rozwojem procesów gospodarczych, woli zestawienie liczb i faktów, niż efektowne elaboraty, zmontowane z frazesów i deklamacji.

Na wszystkich odcinkach robót, począwszy od przeladunku węgla w Szczecinie i małych portach, poprzez wszystkie rodzaje budownictwa i transportu — widoczna jest tendencja wzmagającego się wysiłku pracy naszych techników, robotników, organizatorów.

Oto wyniki pracy na przestrzeni trzech miesięcy pierwszego kwartału:

### Ruch statków w porcie szczecińskim

Bandera	Ilość statków na wyjściu		
	Styczeń	Luty	Marzec
duńska	23	30	22
fińska	15	9	14
holenderska	2	—	2
libańska	—	1	—
norweska	7	4	26
panamska	—	—	1
polska	3	6	5
rodziecka	2	—	—
szwedzka	42	64	60
Razem:	94	114	130

### Przeladunek w porcie szczecińskim

	Eksport	Import
Styczeń	102 918,2 t	797 t
luty	107 897,8 t	—
marzec	137 455,9 t	2 241,5 t

### Eksport węgla

Plan eksportu węgla drogą morską na rok 1948 ustalony został dla portu szczecińskiego na 1 300 000 ton.

Wyniki przeladunku pierwszego kwartału świadczą, że plan ten zostanie przekroczony.

W styczniu przeladowano 97 825,5 t w lutym 107 897,8 t w marcu 137 455,9 t

Jak wiadomo, przeladunek odbywa się na nabrzeżach: Huk, Arsenał, Kaszubskie, Górnośląskie, Starówka i — od 30 marca — na Wulkanie.

Przeladunek wzrasta. Przeciętna przeladunku dziennego w kwietniu wynosi 7 500 ton; maksymalny przeladunek dzienny dał 8 470,5 ton.

### Przeladunek w portach Ustka, Darłowo i Kołobrzeg

	Styczeń	Luty	marzec
Eksport węgla	23 375 t	35 811 t	45 205 t
Ustka	2 748 t	8 536 t	12 896 t
Darłowo	—	—	3 748 t
Kołobrzeg	—	—	—

Port Kołobrzeg został uruchomiony 20 marca 1948 roku.

### Prom szwedzki

W styczniu zakończono w Odrze roboty pogłębiarskie i roboty przy umocnieniu brzozy przystani przez wbięcie 208 pali (drewniane, Krupp i Larsen) na długości brzozy 67 m.

23 stycznia odbyła się z pomyślnym wynikiem próba promu szwedzkiego.

16 lutego przekazano do eksploatacji następujące obiekty, przy których roboty zostały zakończone: budynek dworca promu i dworca osobowego, nawierzchnia dla samochodów na zwodzonej części pomostu, mostek dla podróżnych, 250mb peronu, oraz budynek pompowni przy remizie parowozowni i dwie wieże ciśnień.

Stacja została oświetlona.

W lutym i marcu weszło do Odry 20 promów, przywoząc 176,4 ton towaru oraz 12 wagonów poczty i 280 pasażerów. Promy te wywoziły z Odry 6 273,4 ton towaru, 9 wagonów poczty i 311 pasażerów.

### Zegluga kabotażowa i rzeczna.

W styczniu w ruchu przybrzeżnym i rzeczonym przewieziono ogółem 2 185 pasażerów i 633,2 ton towaru.

W lutym przewieziono w górę rzeki 1 245 ton rudy żelaznej i w ruchu kabotażowym 4 159,7 ton towaru.

W marcu — w górę rzeki — 3 147 ton towaru i w ruchu kabotażowym — 44,4 ton towaru i 1 792 pasażerów.

Ze względów atmosferycznych zegluga kabotażowa i rzeczna była ograniczona, większość taboru znajdowała się w remoncie w Stoczniach Szczecińskich i w Gdyni.

### Dźwigi portu szczecińskiego

W porcie szczecińskim znajduje się ogółem 92 dźwigi. Stan tych dźwignów ilustruje następujące zestawienie:

Dźwigi	czynne	nieczynne	w remon.
portaloze	10	6	9
kolejowe	8	5	1
mostowe	1	2	—
plywające	5	3	3
różne	2	1	—

Przed remontem jest 18 dźwignów portalozych, 14 kolejowych, 1 mostowy i 3 różne.

### Jednostki pływające

W ciągu pierwszego kwartału stan taboru pływającego w Szczecinie został zwiększony o następujące jednostki: holowniki — Meta, Ibis, Mucha, Osa motorówki — Pilot 33, Pilot 34, Grażyna, Irena, Małgosia.

W kwietniu przybył holownik i lodołamacz „Swarożyc”.

### Budowa portu węglowego

Zapoczątkowane w końcu grudnia roboty przy budowie portu węglowego rozwijają się zgodnie z harmonogramem.

W lutym zakończono budowę ośmiu baraków roboczych i administracyjnych o ogólnej powierzchni około 2 500 m<sup>2</sup> i przeladunkową boczną koleją do 600mb Ogólna powierzchnia wyciętej dotychczas wikliny wynosi około 50 000 m<sup>2</sup>.

Na nabrzeżu Lublinieckim, wymagającym przystosowania do ustawienia nowych dźwignów, zabito już wszystkie pale Franki, dwie sekcje (122 mb) zostały zabetonowane, a betonowanie ostatniej sekcji (61 mb) zostanie zakończone w pierwszych dniach maja.

Na nabrzeżu Zachodnim basenu Węglowego (308 mb) wybudowano drewnianą również do wyrobu prefabrykowanych pali żelbetowych i rozpoczęto przygotowanie do budowy drugiej takiej równi. Umożliwi to produkcję 17 pali dziennie (waga jednego pala = 5 ton). Razem wyprodukować musimy 1 620 takich pali.

W najbliższych dniach rozpocznie się tu bicie pali Larsena. Transport tych pali jest już awizowany — znajduje się na drodze.

Na nabrzeżu Wschodnim pracują dwa kafary. Zabito 52 pale Franki (z ogólnej ilości 67) i 45 pali Larsena (z ogólnej ilości 620). Na tym odcinku robót nie ma spóźnienia i nie ma trudności materiałowych. Na składzie znajduje się 642 pale Larsena. W przygotowaniu — budowa drewnianej równi do produkcji prefabrykowanych pali żelbetowych.

Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych przystąpiło już do pracy w bazenie.

### Inne roboty w porcie

Cykl robót, wykonywanych obecnie poza basenem węglowym, obejmuje w zasadzie wszystkie działy budownictwa portowego.

W dziale robót inżynieryjno - morskich kontynuuje się remont nabrzeża przy Chłodni Rybnej (wykonano 70 proc. robót) oraz bicie ścianek szczytowych w różnych punktach portu (70 proc.) i budowę pięciu nowych dębów przy nabrzeżu CPN (35 proc.). Na Duńczyku wykonano wiercenia próbne.

Na wyspie Gryfii przeprowadza się remont mechanizmów i konstrukcji dźwignów nr 1 i 2 (75 proc.) oraz dźwigu nr 3 (60 proc.) i nr 4 (30 proc.). W polowie wykonano montaż 17-tonowego dźwigu typu „Marion” i remont parowego dźwigu pływającego. Remont 5/10-tonowego dźwigu

na tej wyspie został zakończony w kwietniu.

Na Starówce w najbliższych dniach zostaną zakończone roboty przy poszerzeniu torów poddźwigowych (95%), a na nabrzeżu Parnickim jest już na ukończeniu demontaż dwu dźwignów (70 proc.).

Przy sześciu różnych dźwigach przeprowadza się remont wyposażenia elektrycznego.

Na Kaszubskim kontynuuje się remont wyrotnicy wagonowej, a na Gryfii — remont dwu transporterów.

W Swinoujściu zakończono remont dźwigu nr 2.

Przy robotach ziemnych w parku węglowym zakończono prace przygotowawcze, usunięcie złomu i układanie torów roboczych. Z robót zasadniczych ukopano 4 500 m<sup>3</sup> ziemi z rezerwy przy obniżeniu górnego poziomu torów i wykonano 11 000 m<sup>3</sup> nasypów.

W dziale robót budowlanych najważniejszą pozycję stanowią trzy obiekty: chłodnia rybna (remont wykonano w 90 proc.), elevator Ewa (90 proc.) i budynek Kapitanatu Portu przy ul. Jana z Kolna (60 proc.)

Na wyspie Gryfii, na nabrzeżach Wulkan i Snop oraz w budynkach Dalmoru, Domu Marynarza, Straży Portowej i MZR — przeprowadza się różne roboty elektrotechniczne.

### Usuwanie wraków

Akcja usuwania wraków w pierwszym kwartale 1948 roku dała poważne wyniki. W okresie od stycznia do kwietnia z trasy wodnej portów wydobyto:

5 barek przy nabrzeżach: Odra, Kaszubskie, Brodowskie, Nowy Przekop, 2 holowniki przy nabrzeżach: Brodowskie i Kra (w tym „Luise”) i motorówkę rzecznicą przy nabrzeżu Brodowskim, 1 motorówkę pełnomorską przy nabrzeżu Kra, 1 statek — tramwaj przy nabrzeżu Brodowskim, 1 węglarkę w Odrójściu, 1 pogłębiarkę na Cichym Zalewie, 1 szalandę denną przy nabrzeżu Nowy Przekop, 3 pontony refu-

	Eksport	Import
styczeń	6 571 wagonów — 137 009 t.	58 wagonów — 834 ton
luty	7 574 wagonów — 156 332 t.	130 wagonów — 2 150 ton
marzec	10 474 wagonów — 215 760 t.	108 wagonów — 1 567 ton

### Odbudowa komunikacji kolejowej w porcie

W styczniu na nabrzeżach Odra i Arsenał wybudowano dwa tory odstawcze i tory żeberkowe do magazynu z cukrem.

W porcie Centralnym rozpoczęto roboty przy budowie parku węglowego w celu umożliwienia wyjazdu ze wszystkich torów do nabrzeża Kaszubskiego po dwutorowej łącznicy.

Kontynuowano budowę łącznicy Wstowo — Szczecin Gł. osobowy, rozbudowę stacji Podejuchy i torów na odcinku Podejuchy — Szczecin Gł. towarowy.

W lutym linia Dąbie Szczecińskie — Odra Port została włączona do ruchu pociągów pośpiesznych.

Na stacji Szczecin Port Centralny uruchomiono wieżę ciśnień i naprawiono sieć wodną między parkiem towarowym a centralnym; ukończono porządkowanie warsztatów wagonowych.

Z robót w służbie elektrotechnicznej wykonano m. in. budowę 4,2 km linii niskiego napięcia i naprawiono 800 m kabli telefonicznych.

W marcu ukończono rozbudowę stacji Podejuchy oraz naprawę 4 km torów i 10 rozjazdów na nabrzeżu Duńczyku

W Międzyzdrojach usunięto wrak zwalonej konstrukcji wiaduktu.

W Swinoujściu zakończono pracę przy pomocy zwodzonych, uruchomiono napęd elektryczny dźwignów Beckera, wykonano nawierzchnię kolejową, samochodową, o porę dla rufy statku i urządzenia cumownicze.

W porcie centralnym oddano do użytku remizę parowozową na 12 stanowisk i pompownię.

Szybko zbliża się ku końcowi budowa bocznic kolejowych na nabrzeżu Kaszubskim, Duńczyku — Łasztowni i na nabrzeżu Odra — Arsenał.

9 marca rozpoczęto rozbiórkę wiaduktu żelbetowego w porcie Centralnym.

### Stocznie

Realizacja planu inwestycyjnego 1948 roku Stoczni Szczecińskich umożliwi — poza wykonaniem dalszych prac w dziedzinie odbudowy — zakup poważnej ilości

lacyjne w Podejuchach, części transporterów przy nabrzeżu Snop, części dwu dźwignów mostowych przy nabrzeżu Parnicy — CPN, części dźwigu mostowego przy nabrzeżu Górnośląskim, 1 dźwig elektryczny przy nabrzeżu Mak, 1 garaż pływający przy nabrzeżu Kaszubskim.

W kwietniu podniesiono wrak m/s „Ulrich Finsterwalder” w Swinoujściu i rozpoczęto podnoszenie wraków s/s „Andros” i m/s „Emilie”. Przy nabrzeżu Gryfii usuwa się dok pontonowy.

W drugiej połowie kwietnia rozpoczęto oczyszczanie z wraków basenu Noteckiego, przeznaczonego dla Pagaedu. Zatopionych tu było 8 różnych jednostek i duży statek.

### Roboty czerpalne

W robotach pogłębiarskich rozpoczęto w styczniu przerwę zimową. Posąblarki „Leba” i „Draga Nowa” zostały oddane do ponawigacyjnego remontu w Stoczniach Szczecińskich.

W Gdańsku remontuje się posąblarkę ssącą - refulującą „Mamut”, przeznaczoną do zarefultowania nasypu pod stację rozrządową sieci kolejowej dla obsługi portu węglowego.

Zakupiona dla Zalewu Szczecińskiego pogłębiarka ssąco - nasiębiarna „Coronation” jest remontowana i przebudowywana pod Rotterdamem. W Rotterdamie znajduje się również w przebudowie pogłębiarka ssąco - refulująca „Libra”.

W Holandii Anglii i Szwecji zakupiono zapasowe części sprzętu podwodnego i aparatów nurkowych.

W lutym zakończono ponawigacyjny remont pogłębiarki „Leba” i holownika „Polux”.

26 lutego Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych zawarło umowę z Urzędem Morskim na roboty pogłębiarskie w portach: Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, które wykonywać będzie „Leba”.

### Transport kolejowy

Koleje przeladowały przez port Szczecin:

sprzętu technicznego, jak: obrabiarki, spawarki, maszyny i aparaty produkcyjne, wykonanie różnych urządzeń pomocniczych, remont maszyn, odbudowę kotłowni, sieci sprężonego powietrza i acetylenowo - tlenowej, budowę suwnic i dźwignów, a wreszcie — organizację szkolnictwa zawodowego - stoczniowego, bezpieczeństwa i higieny pracy, zakup i remont środków transportowych itd.

Stocznie Szczecińskie mają do spełnienia poważne zadania, lecz wciąż jeszcze nie mają warunków, aby spełnić te zadania w szerszym zakresie. Wykonanie remontu wielu mniejszych jednostek pływających oraz budowa i wodowanie „Ojwy” świadczą jednak, że Stocznie te konsekwentnie pokonują trudności.

Z prac, wykonywanych ostatnio w stoczni „Gryf” zasługują na uwagę kapitalny remont s/s „Piast” oraz dwu holowników Urzędu Morskiego i zbliżający się do końca remontu promu kolejowego „Sultana”, który połączy Gryfię z ładem.

W końcu marca w stoczni „Odra” było w remoncie 11 jednostek pływających i przeprowadzono remont na 19 statkach rzecznych.

Z większych robót inwestycyjnych przeprowadza się remont budynku kompresorni stoczni „Odra” było w remoncie 11 jednostek pływających i przeprowadzono remont na 19 statkach rzecznych.

Z większych robót inwestycyjnych przeprowadza się remont budynku kompresorni stoczni „Odra” i budowę konstrukcji stalowej w budynku, przeznaczonym dawniej do obróbki drzewa oraz budowę biur w budynku administracyjnym.

Opracowano projekt acetylenową, spawarką, pompą i narzędziami mechanicznymi - elektrycznymi w celu umożliwienia stoczniom przeprowadzenia mniejszych napraw statków, zawiązujących do portu.

W warsztatach i stoczni Państwowego Zarządu Wodnego w Podejuchach znajdują się na ukończeniu remontu lodołamacza „Kazimierz Odnowiciel”, 4 barki i 2 motorówki, z których „Sierakowski” jest na ukończeniu.

20 marca rozpoczęto odbudowę stoczni PZW na Kępie Parnickiej ograniczając się na razie do robót porządkowych.

(Dokończenie na str. 3.)

## Jak pracuje port szczeciński

(Dokończenie ze str. 2.)

Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych przeprowadza na swoim placu remont pogłębiarki kubłowej, wydobitej na Cichym Zalewie.

### Energetyka

Zjednoczenie Energetyczne Okręgu Pomorza Zachodniego wytwarza energię elektryczną w 3 zakładach ciepłych o łącznej mocy 10 500 MWh — w 15 zakładach wodnych o łącznej mocy 4 700 MWh.

W elektrowniach Szczecin, Białogard i Żółtowo przeprowadza się remont kotłów, w Łączewie — remont budynków i turbin, w Koszycach — remont budynków i zasuw.

Na terenie Szczecina przeprowadza się odbudowę linii kablowej wysokiego napięcia i odbudowę oświetlenia ulicznego, na terenie województwa — odbudowę linii wysokiego napięcia i stacji transformatorowych.

W lutym uruchomiono elektrownię wodną Prusinowo o mocy zainstalowanej 81 kW, w marcu zakończono budowę linii 15 kV na trasie Gryfino — wodociąg miejski i połączenie kabli 15 kV na trasie Szczecin — Dębno.

### Rybołówstwo morskie

Warunki atmosferyczne w pierwszych trzech miesiącach — sztormy, mgła i zamrażanie Zalewu nie sprzyjały połowom. W styczniu i lutym rybacy mogli przynieść tylko 13 dni, a w marcu — na Zalewie 14 dni i na Bałtyku — 11 dni.

Wyniki połowów były następujące:

	na Bałtyku	na Zalewie
styczeń	123.900 kg	140.700 kg
luty	64.000 kg	106.000 kg
marzec	69.000 kg	237.000 kg

Charakterystyczne, że polska flota dalekomorska, operująca na Morzu Północnym, ma trudności z zbytem swoich połowów w Anglii. Prasa angielska atakuje ten import ryby, dowodząc, że powinien on być przeznaczony na żywienie Niemiec...

### Pośrednictwo pracy

Aktywizacja portu, wzmocnienie robót budowlanych, zwiększający się ruch transportowy i ożywienie pracy w biurach i urzędach spowodowały zapotrzebowanie nowych sił pracowniczych.

Urząd zatrudnienia w Szczecinie zapośredniczył do pracy:

	mężczyzn	kobiet
w marcu	2.848	1.033
w styczniu	1.904	584
w lutym	2.429	928

Stan wykwalifikowanych robotników portowych na dzień 31 marca wynosił 1.058.

W marcu pracowali w porcie 2.414 robotników. W drodze clearingu pracy wprowadzono z Centralnej Polski 597 rzemieślników. Z powodu braku ludzi nie pokryto 212 zapotrzebowań.

### Budownictwo mieszkaniowe

Na konferencjach koordynacyjnych w styczniu przeprowadzono analizę zbiorowego planu finansowego i technicznego na rok 1948, celem sporządzenia harmonogramów, ilustrujących dokładne rozplanowanie zaprojektowanych robót i celem uzyskania dokładnych danych, obrazujących zapotrzebowanie materiałów i obiektów, przeznaczonych do odbudowy, lub przebudowy, zapotrzebowanie sił roboczych, a wreszcie — możliwości pracy aparatu wykonawczego w sektorach: państwowym, spółdzielczym i prywatnym.

Na wykonanie robót budowlanych w 1948 roku w Szczecinie przeznaczono kredyt 930.171.000 zł. Z sumy tej uruchomiono już 387.627.000 zł.

W styczniu oddano do użytku pracowników przemysłu węglowego około 100 mieszkań, wyremontowanych przy ul. Janickiego, a w lutym zakończono roboty zabezpieczające na terenie kolonii Żelchowo, gdzie przygotowano ponad 300 izb mieszkalnych.

W ewidencji Zarządu Miejskiego znajduje się 2.150 mieszkań w Szczecinie i 905 — w Dąbiu Szczecińskim, przeznaczonych do remontu.

Przeład wyników pracy portu szczecińskiego, jakiego dokonał w tym artykule, zbiega się na przestrzeni czasu ze zbliżającym się Świętem Robotniczym — Pierwszemu Maja.

Przestrzając z miesiąca na miesiąc liczbę przeladunku i transportu oraz rozszerzając się zasięg budownictwa portowego — świadczą o wzmagającej się nieustannie pracy polskiego robotnika nad odbudową Szczecina.

Fakty te harmonizują najwyraźniej z symbolicznym znaczeniem Święta Pracy.

Wojciech Ilczyński

# Współzawodnictwo pracy na Pomorzu Szczecińskim

Idea współzawodnictwa pracy, to idea jedynie słuszną i jedynie prowadzącą do dobrobytu kraju i jego obywateli, również na Pomorzu Szczecińskim znalazła szeroki oddźwięk. Robotnik i rolnik szczeciński tak jak górnik śląski i włóknarz łódzki zrozumiał od razu, że tylko drogą własnego trudu i własnej dobrej woli może utrwalić, może pogłębić zdobycze ludu, zdobycze świata pracy. Każdy robotnik znacionalizowanej fabryki, której się czuje współgospodarzem i za której produkcję jest odpowiedzialny, każdy rolnik orzący ziemię zdobył dzięki reformie rolnej wie i rozumie dobrze co mu dał ustroj demokratyczny. Ale równocześnie wie i rozumie, że zdobycze te będą wtedy tylko trwałe i nieodwracalne, jeśli wytyczy wszystkie siły, aby je utrzymać, aby je ulepszyć, aby się one ugruntowały, przede wszystkim w duszach i umysłach ludzkich.

Przystąpiliśmy do montowania fabryk, odgruzowania miast, do orki w polu, do budowy szkół i do zagospodarowywania Ziemi Odzyskanych. Nie ustajemy w wysiłku, bo pragniemy szybciej ujrzeć nasz kraj w rozkwicie, coraz lepiej zagospodarowany i coraz więcej w nim obywateli zadowolonych i szczęśliwych. I to jest właśnie idea współzawodnictwa i wysiłku pracy. Kto szybciej, kto więcej, kto lepiej!

Województwo szczecińskie nie pozostaje w tyle, dotrzymując kroku w ogólnym wysiłku pracy, mimo, że warunki nasze są niejednokrotnie cięższe, niż w innych dzielnicach kraju, nie tak zniszczonych, mimo, że praca nasza sięgać tu musi od podstaw.

Rok nie cały zaledwie minął od czasu gdy zadymił komin wielkiej huty „Stołczyn“, a wysiłek pracy w całej pełni. Liczni przodownicy pracy wyrabiają ogromne normy, produkcja fabryki wzrasta z dnia na dzień.

T. O. R. — Techniczna Obsługa Rolnicza oddała P. N. Z. na wiosenną ofensywę zasiewów gotowy sprzęt traktorowy. Pracownicy wyrabiali od 250 proc. do 380 proc. normy, aby tylko zdążyć na czas.

Robotnicy fabryki śrub w Dębnie z ruin dawnej fabryki wybudowali i uruchomili zakład o charakterze produkcji bardzo dla kraju potrzebnej.

Metalowcom dotrzymują kroku włókniarze. Dnia 1 Maja o godz. 18 rusza fabryka sztucznego włókna w Żydowinie, jedna z większych tego typu w kraju. Dzięki nadludzkim wysiłkom załogi, dyrekcji, fabryka rozpoczyna produkcję przed wyznaczonym terminem. Oto prezent robotników na dzień Święta Pracy. Walnie dopomogli do tego robotnicy Państwowych Zakładów Inżynierii Nr 2 dostarczając również przed terminem części koniecznych do uruchomienia maszyn.

W Jastrowiu pow. Wałcz włókniarze dosłownie odgrzeźbali z gruzów i uruchomili warsztat tkacki. Przystąpili do wysiłku pracy, mają już swych przodowników i chlubią się produkcją swej fabryki.

Państwowe Zakłady Konfekcyjne Nr 1 i Nr 2 w Szczecinie oraz w Myśliborzu, to zakłady o specjalnym charakterze zatrudniających ponad 2.000 kobiet. Te placówki pracy kobiet zaopatrują nasz rynek w koszule, bieliznę, tak modne dziś „kanadyjki“, fartuchy i ubrania robocze itp. I one mają swe przodownice pracy, które wyrabiają duże procenty norm. I tak: Karpiańska Felicia wykonała 350 proc. normy, Kobanowicz Janina — 268 proc.

Fabryka kapeluszy w Dębnie rozwinęła współzawodnictwo między dwoma zespołami i osiągnęła wspaniałe rezultaty. Nasze kapelusze w Dębnie mimo

rekordowej ilości, jakościowo nie ustępują wyrobom zagranicznym.

W Sianowie pow. Koszalin powstała fabryka zapalek jedna z największych w kraju. Dzięki racjonalnie zaprowadzemu współzawodnictwu produkuje ona zapalki w lepszym gatunku i załoga fabryczna osiągnęła doskonałe wyniki w tempie produkcji.

Rezultaty współzawodnictwa na Cukrowni Gumieńce ilustrują najlepiej cyfry porównawcze:

W roku 1946 przerobiono 370,80 kwin tali buraków, wyprodukowano 6.713 kwintali cukru białego, 436,80 kwintali cukru żółtego, zużyto węgla 14,57 proc. zatrudniono prac. 1.064 osoby. W roku 1947 (po wprowadzeniu współzawodnictwa) przerobiono 619,182 kwin. buraków, wyprodukowano 9.349 kwint. cukru białego, 875,16 kwin. cukru żółtego, — wydajność cukru 14,54, różnica strat 2,77 (na dopuszczalną 3,2), zużycie węgla 10,5 (dopuszczalne 14,5), zatrudniono prac. 908 osób.

Procent wydajności ponad normę 137.

Cukrownia Gumieńce zajmuje 1 miejsce w Okręgu, a 4 w Polsce. Jest to wynik dobrze pojętego współzawodnictwa wśród całej załogi fabrycznej. Dzięki współzawodnictwu pracy wśród kolejarzy szczecińskich mogliśmy dostarczyć milionową tonę węgla do portu. Dzięki współzawodnictwu również usprawniono transport towarowy i pasażerski, a liczba wypadków spadła do minimum. Dzięki niemu również szybko powstają z gruzów warsztaty kolejowe a Stargard stał się poważnym ośrodkiem remontów sprzętu kolejowego.

Rezultaty współzawodnictwa u pracowników stoczniowych oglądaliśmy niedawno przy wodowaniu s/s „Oliwa“. Ież wraków w rekordowym tempie wyremontowanych powiększyło już sze regu naszej marynarki handlowej lub obsługuje dziś port szczeciński. Cicho i bez rozgłosu stoczniowcy stanęli do wysiłku pracy i kontynuują go nadal.

Z powodzeniem rozwija się współzawodnictwo na odcinku pracowników rolnych. Dziś już szereg zespołów w ślad za zespołem Ostrzyce II w pow. Nowogardzkim, który pierwszy rzucił to hasło, rozpoczęło u siebie wysiłek pracy. A rezultatem tego wysiłku coraz większa ilość hektarów uprawionej ziemi i coraz większa pewność, że chleba nam nie zabraknie. Zapał i chęć do współzawodnictwa na odcinku robotników rolnych ogarnia coraz szersze rzesze tak, że nawet całe powiaty stają do szlachetnej rywalizacji. Białogard i Łobez — kto zwycięży, czyje rezultaty będą lepsze?

Nie tylko związki zawodowe o charakterze produkcyjnym przystąpiły do współzawodnictwa. Pracownicy umysłowi wypowiedzieli walkę przerosłom biurokratycznym, marnowaniu czasu i materiałów biurowych, tzw. papierkowej robocie. Zw. Zaw. Pracowników Państwowych wezwał do rywalizacji wszystkie starostwa, to samo uczynił na swoim terenie Zw. Zaw. Prac. Instytucji Społecznych.

Kobiety pracujące zorganizowane w związkach zawodowych, gorąco przyjęły wezwanie do wysiłku pracy, rzuczone przez robotnice-włóknarki w Łodzi. Rada Kobiet przy OKZZ w Szczecinie uchwaliła rezolucję wzywającą wszystkie pracujące kobiety woj. szczecińskiego do rozpoczęcia współzawodnictwa. Na wszystkich akademiach i zebraniach w dn. 8 marca, w dniu Święta Kobiety uchwalono takie same rezolucje. A rezultat już widzimy — nie ma takiego zakładu pracy, któryby w gronie swoich przodowników pracy nie miał kobiety.

Okręgowa Komisja Związków Zawodowych w Szczecinie jako instytucja

koordynująca i kontrolująca pracę zw. zawodowych na terenie naszego województwa jest szczególnie zainteresowana tymi objawami patriotyzmu i wysokiego poczucia obowiązku robotników, jakim jest spontaniczne przystępowanie do współzawodnictwa pracy. Wszystkie Pow. Rady Zw. Zaw. na swych zebraniach plenarnych poruszają tę sprawę, badają warunki w jakich się wysiłek pracy odbywa, kontrolują przeprowadzanie narad wytwórczych na zakładach pracy, oraz składają sprawozdanie z wyniku swych prac, na prezydium OKZZ.

W rezolucji uchwalonej na ostatnim plenum OKZZ odbytym w dniu 20. 4. br. czytamy między innymi: Postanawiamy uczcić zbliżający się dzień Święta Pracy, dzień 1 maja 1948 r. wzmocnionym tempem pracy, zwiększeniem współzawodnictwa na wszystkich odcinkach życia. Nikt lepiej i głębiej, niż my pracownicy i robotnicy nie rozumie jakie rezultaty i jakie korzyści przynieść może dla Państwa i jego obywateli dobrze pojęta idea współzawodnictwa pracy.

Świat Pracy własną krwią bronił Ojczyznę przed hitlerowskim najeźdźcą — świat pracy własnymi rękami odbuduje i doprowadzi ją do rozkwitu. — Zw. zawodowe zainteresowane w pierwszym rzędzie zagospodarowaniem kraju mają też na celu obronę interesów materialnych związków i podniesienie ich stopy życiowej. To też popierają gorąco ideę współzawodnictwa, która zapewni robotnikowi dobrobyt, a dożalnie powoduje zwiększenie się jego zarobków w dwój i w trójnasób.

Nie więc też dziwnego, że świat pracy wita swe Święto Pracy, dzień 1 maja radośnie i dumnie.

Z podniesionym czołem wylegniemy na ulice naszych miast, ze sztandarami i transparentami ilustrującymi dorobek świata pracy. Nie ma takiego związku zawodowego, takiego zakładu pracy, który nie mógłby się poszczycić dobrymi wynikami w swojej dziedzinie pracy. I jest to najlepsza odpowiedź tym wszystkim, którzy z fałszywym „współczuciem“ zapowiadali, że nie damy sobie rady z zagospodarowaniem i odbudową Ziemi Zachodnich.

Pod hasłem zjednoczenia ruchu robotniczego i nieustawania w dalszej pracy dla dobra narodu i ojczyzny obchodziliśmy Święto Pracy Święto 1-go Maja.

IRENA WYSZYŃSKA

## Walne zebranie Spółdzielni Wydawniczej „P.P.K.“

W niedzielę 25 kwietnia 1948 r. odbyło się walne doroczne zgromadzenie członków Spółdzielni Wydawniczej „Polskie Pismo i Książka“ w Szczecinie. W zebraniu wzięło udział 114 osób (liczba członków wzrosła w rb. do 170). Obradom przewodniczył poseł Maiolepsz.

Dotychczasowa Rada Nadzorcza złożyła swoje mandaty do dyspozycji walnego zgromadzenia. W wyniku wyborów rozszerzono skład rady do 12 osób, w czym 5 z pośród dawnych członków rady. Obecny skład rady jest następujący:

Prezes — Leon Szechter  
Wiceprezes — Stefan Fołtyn  
Sekretarz — Włodzimierz Goszczyński  
Członkowie Rady: Kupryński, Lachnitt, Łyczewek, Mach, Patek, Szedrowicz, Siadkowski, Sobczyk, Zaremba.

Zastępcy: Chaciński, Grzywiński i Telega.

Szczegółowe sprawozdanie z walnego zgromadzenia wraz z bilansem podamy w jednym z najbliższych numerów „Szczecina“.

WALERIAN LACHNITT

# Biczem czy entuzjazmem - wiara, czy lekceważeniem?

Dobrze jest od czasu do czasu zdać sobie sprawę z wzajemnego stosunku wyników działania i planowania jego celów. Tak jest w każdej organizacji, a że i kultura jest w pewnym sensie uwarunkowana czynnikami organizacyjnymi i tutaj więc potrzebna jest ingerencja „komisji rewizyjnej”, która by sprawdziła działanie wszystkich elementów kulturalnych.

Nie przypisuję sobie uprawnień do ferowania wyroków za taką właśnie „komisję rewizyjną”, tym mniej stawiam nie w nisków do skwitowanie dotychczasowych pracowników kultury. Stwierdzam tylko, że chcielibyśmy wiedzieć, czy wykonaliśmy plan i w ilu procentach. A jeśli okazało by się, że nie wykonaliśmy planu kulturalnego, jeszcze wówczas nawet wczesne ostrzeżenie, wskazanie zaniedbań, usunięcie przeszkód i trudności pozwoliłyby by ostateczne roczne bilansy zamykać nadwyżką a nie stratami.

Tak być powinno. Niestety. Można zaryzykować twierdzenie, że nie ma w Szczecinie człowieka, który nie potrzebowałby przez podanie dat tylko, nakreślić rozwój gospodarczego, wskazać na jego najbystrzej mknące naprzód nurty. Ale ilu ludzi mogło by powiedzieć coś o życiu kulturalnym Szczecina? Czy znaczy to, że go nie ma wcale? Czy też, że prac w tej dziedzinie nikt nie rejestruje, albo ledwie tylko mimochodem i po macoszu, z łaski, nie próbując włączyć ich do ogólnego bilansu strat i zysków Szczecina.

Dlatego w dniu, który poświęcamy Świętu Pracy, radości twórców i wytrwałości robotników, chciałbym upomnieć się o właściwe spojrzenie na tych, którzy w gigantycznym wyścigu pracy reprezentują kulturę.

Kultura Szczecina, jak nigdzie może na Ziemiach Zachodnich, na bieźni wyścigu znalazła się późno, jako najmłodszy zawodnik. Ponieważ inni już wcześniej ruszyli, nie zwracano na nią większej uwagi. Próbowano nieporadnie przebiegać nóżkami, dognąć tego czy owego współzawodnika. Może wyglądała śmiesznie — a może ambitnie. Dość, że zwróciła na siebie uwagę. Stając do wyścigu wiedziała, że go nie wygra, że zresztą nie o to wcale chodzi, żeby wysunąć się przed innych, przed inne zagadnienia życia narodu, ale żeby być wśród hutników i włóknarzy, robotników portowych i rolników, osadników wojskowych i reemigrantów — jak równy z równymi. Mijała okrażenia lat 1945, 1946, 1947, — minęła zakręt wyprowadzający narodowy wyścig pracy na prostą przelotowego roku 1948. Biegnie dalej.

Dlaczego posługują się dziwnym może nieco obrazem. To tylko na pozór wydaje się, że praca ludzi kultury nie ma nic wspólnego z współzawodnictwem sportowym. To już nie tylko wyścig ludzi, spraw i zagadnień kulturalnych, ale pościg w czasie i przestrzeni za oddalającym się w imponującym zrywem przemysłowo-gospodarczym z ubiegłego roku czołem wyścigu narodowego. Kultura zbliżyła się do tej czołówki na tyle, że ta nie zwalnając tempa powinna chwycić pod ręce ambitną kulturę ludową i porwać ją nie za sobą lecz z sobą.

Nie raz jeden pisałem o życiu kulturalnym Szczecina. Zdawałem sobie i zdaję sobie sprawę, że na te zjawiska można patrzeć z dwójki punktu widzenia: 1) ich przydatności, w najszerszym rozumieniu, od samego faktu stwierdzenia istnienia aż do rozważania korzyści z nich płynących; 2) ich war-

tości abstrakcyjnej, wymierzonej na podstawie konfrontacji z ideałem. Przycinając, że sądy moje o kulturze Szczecina świadomie i uparcie opieram na pierwszych przesłankach. Wierzę bowiem, że lepiej jest pójść do teatru choćby na dobrze graną „Ładną historię”, niż bez teatru czekać na objawienie się nam Szekspira. Druga postawa prowadzi bowiem nieuchronnie do deprecjonowania wszystkiego, do pesymistycznego grymasu lekceważenia. Jak jest z tą kulturą? No, cóż... Teatr? Właściwie nie istnieje, jeśli za sprawdzian brać teatry warszawskie czy łódzkie. Literaci? — Od siedmiu boleści. Organizacje artystyczno-kulturalne? Przecież sam pisałeś — powie mi taki zarazony spleenem — o konieczności konsolidacji prac, znaczy to więc, że te które są pracują źle. Plastyka? Jedna wystawa i sztydy. Muzyka? Kocia. Jednym słowem — rozpacz. Czarna rozpacz na tle szczecińskiego malarstwa dekoracyjnego, przy akompaniamencie „Pizzicato”. Można i tak.

W rzeczywistości jest jednak inaczej. I o tym szerzej. Rok 1947 w porównaniu z poprzednim wykazuje w kulturze Szczecina nowe zjawiska stwierdzające ponad wszelką wątpliwość nie tylko obecność tego zawodnika na bieźni życiowej ale i jego szanse. Po okresie ambicji, okresie pionierstwa, karczowania puszczy i podorywki górów kulturalnych, rozpoczyna się, systematyczna akcja siewna, Powstanie Robotniczego Towarzystwa Muzycznego, cztery teatry, w tym dwa zawodowe, a jeden o dwóch scenach, utrzymywanie się i tworzenie ośrodków naukowych (Polskie Towarzystwo Geograficzne, Instytut Bałtycki, Studium Skandynawskie przy Akademii Handlowej, Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Czeskiej, Polsko-Radzieckiej, Polsko-Francuskiej, oży-

wienie akcji oświatowej „Czytelnika” i TURU, skromna jeszcze ale wzrastająca obiecująca akcja wydawnicza „Polskiego Pisma i Książki”, akcja propagandowo-kulturalna Szczecińskiej Rozgłośni Polskiego Radia, a nade wszystko wielka kampania biblioteczna i popularyzacji czytelnictwa — to dowody z jednej strony coraz większego wciągania szerokiego mas w sprawy i zainteresowania kulturalne, z drugiej strony coraz czynniejszego ich udziału w tworzeniu kultury ludowej.

Ludzi kultury jest ciągle mało w Szczecinie, o wiele za mało, ale właśnie ta ich gromadka sprawiła, że płonący w nich ogień zapala coraz nowe pożary. Dużo jeszcze dymu, ale przecież wystarczy przypomnieć np. zeszłoroczne wieczory Klubu Literacko-Artystycznego, przy udziale kilku zaledwie dziesiątków słuchaczy, i porównać je z ostatnimi imprezami tego typu, by ocenić różnicę. Osiedla tutaj grupa młodych literatów i uparcie, mimo zwątpień, trudności, po prostu — zmęczenia, pielęgnuje zainteresowania kulturalne. Piszą o tym Szczecinie na prawo i lewo, stwierdzając, że jest, że się rozwija, że czeka. To właśnie sprawiło, że pod koniec zeszłego roku za przykładem Klubu poszedł „Czytelnik”, obejmując i Szczecin wielką akcją wizyt „pisarzy w swych czytelnikach”. Obecnie akcja ta nie ogranicza się już do samego tylko Szczecina lecz przenosi się na prowincję, na wieś, do zapadłych osad rybackich. Dziś muzykę reprezentują już nie tylko przelotne ptaki - artyści na krótko goszczący w Szczecinie w drodze na wczasy lub z wczasów. Skrzyknęli się ludzie i zamiast Filharmonii powstało Robotnicze Towarzystwo Muzyczne. I może nawet lepiej, że tak właśnie się stało. Na filharmonię będzie jeszcze czas. Wpiew koncertami popularnymi

sprawić trzeba, by robotnik w chwili wypoczynku gwizdał poloneza Moniuszki, a nie „Czy pamiętasz — tę noc w Zakopanem”. Ten Szczecin, którego życie jeszcze w roku zeszłym zamykało się w ciasnych granicach regionalizmu, włączył się już w ogólny, tak społeczno-gospodarczy jak i kulturalny, rytm, który tętni Polska. Do Szczecina przyjeżdżają literaci, zaczynają się tu osiedlać, może przeniesiony tu zostanie Uniwersytet Lubelski, o czym wspominał prez. miasta inż. Zaremba, nawet fale eteru skromnej naszej Rozgłośni coraz częściej ze Szczecina wychodzą na całą Polskę, a stale w programie wymiennym informują o nas, mieszkańców województw północno-zachodniej Polski. Obok pierwszych 15 książek stanęły już na półkach tysiące. Z różnych funduszy w roku ubiegłym na zakup książek preliminowano sumę 8 mil. zł. W tym roku pozycja ta idzie w dziesiątki milionów. Zeszłoroczny Dzień Oświaty przyniósł 2 mil. 344 tys. zł. W tym roku suma ta będzie trzykrotnie wyższa. Dlaczego? Bo wyszliśmy na prostą jasnego zorientowania postulatów powszechnej, nie elitarniej kultury. Ale jest jedno „ale”...

Jeśli np. teatr szczeciński zmienił tylko nazwę i przestając być „Komedią Muzyczną” nie zaczął być „Polskim” w pełnym tego słowa znaczeniu, nie powód by rozdzierać szaty. Użyj tu znowu sportowego porównania. Do biegu nie zachęca się zawodnika uderzeniem bicia po gołych łydkach, ale staje się samemu do wyścigu, „podciągając” opieszalego czy zmęczonego pomocą i przykładem. Po przetrwaniu załamania się sił dalej już sam pobiegnie. Takich trenerów jeszcze nam brakuje. Ale nie tylko tego: brakuje nam wiele i nie na to jest entuzjazm, by osłabiać i zaślepić, by nakładać „różowe okulary”, lecz by uodpornić i zachęcać. Osiągnięcia zapóźnionej w rozwoju kultury Szczecina w porównaniu z zeszłorocznym stanem są, nie waham się użyć tego słowa, wielkie. Cieszy to wielu, nie zaciemniając zresztą obrazu potrzeb i faktu ich niewystarczalności. Ale czy w roku zeszłym w Szczecinie i na Pomorzcu byłby możliwy udział zespołów amatorskich w Festiwalu? A w tym roku obok teatrów Małego i Polskiego stanęły ława hutnicy, energetycy, włóknarze, kolejarze, robotnicy cukrowni, stanęły 28 zespołów z 12 powiatów. Dziś mamy nagrody literackie, przybywa na półkach księgarskich książek o tematyce morsko-pomorskiej, w oczach rósł zaczyna wąta dotąd ruń oziminy kulturalnej.

Nie odzieraniem wiary, a podsycając entuzjazmu dodamy jej bodźca. Wszak nie co innego jak właśnie entuzjazm był motorem pracy kulturalnej w tym okresie między dwoma Majami. Ten sam entuzjazm, który ożywił wyścig pracy, port, który wybiera z gruzów cegły i buduje z nich nie utopijne „szklane domy”, ale mocne, wygodne, własne domy ludzi pracy. Wierzę, że w tym roku będziemy mieli nie tylko spotkania międzymiastowe i międzynarodowe na ringach bokserkich i boiskach sportowych, ale także na estradach muzycznych i scenach teatralnych. Wierzę, w bliskie już współzawodnictwo kulturalne włóknarzy, hutników, górników.

Szczecin nie jest już zaściankiem, jak „Szczecin” nie jest „Szczecinem” sprzed półtora roku. Do czołówki zagadnień życia dochodzi kultura. Jej rola będzie stale wzrastać, w wyścigu nie da się już ona wyprzedzić, gdyż trzeba, by Jutro było nie tylko gospodarczo lepsze, ale i kulturalnie Bogatsze.

TYMOTEUZ KARPOWICZ

## Młoda krawczyni

Jeszcze sen usuwam spod powiek —  
gruz różowy, uła i świtu.

A ty wzrok masz zagmatwany w niciach,  
twoja szyja promieniem przebita.

Jak ty się śmiejesz słońcostrzelna  
znad maszyny tryskającej ściegiem!  
Dobrze mi w tym usmiechu,  
jak w koszuli uszytej przez ciebie.

Dzieci, żywe części podwórka  
i staruszek przyschnięty do ryzny  
zasłuchani są w twoje ręce —  
unerwione płatki naftaliny.

Okno upadło na krzyż  
poprzec niebo utkane z białawów...  
I dwie chmury związane na słońce  
są jak broszka z żyjącej laki.

Mija dzień w falbankach z liści...  
Wnętrze domu w kwiatach z materiału.  
Stoi w szybie codzienny klient —  
rudw komin do przymiary.

A wieczorem odpływasz na książce  
do gimnazjum, zadziwiona, malutka.  
Dzień się skończył — uciął go księżyc  
jak nożyce płótno.

MIECZYSLAW BIERNACKI

# Udział Szczecina w Wystawie Ziem Odzyskanych we Wrocławiu

WYCIECZKA W PRZESZŁOŚĆ

Przez długi okres czasu, wchodząc w system gospodarczej polityki Niemiec port Szczecina nie odgrywał tej roli jaką wykonywała z jego geograficznego położenia. Polityka ta bowiem dążyła w swym założeniu do jaknajwiększego rozwoju portów niemieckich Morza Północnego, a w szczególności Hamburga. Działo się to kosztem naturalnego zaplecza Szczecina a przede wszystkim Śląska. Niemniej niewykorzystana była należycie doskonała linia komunikacyjna jaka stanowiła rzeka Odra. Dotyczyło to nie tylko obszarów niemieckich ale także i czeskosłowackiego Zagłębia Śląsko-Morawskiego a dalej i całego Basenu Naddunajskiego, pomimo znacznie większego oddalenia tych obszarów od Hamburga, aniżeli od Szczecina.

Nie jako wał nieprzebrany oddzielał Szczecin od tej części Europy, której miał służyć jako jej naturalny port. Nie skracał więc w tych warunkach dróg handlu międzynarodowego, nie potaniał i nie przyspieszał obrotów między portami północy i południa i nie ułatwiał komunikacji między Skandynawią i Regionem Atlantyku a Basenem Naddunajskim.

W tym systemie port Szczecina spał niemal do roli małego portu Pomorza Zachodniego o chwytliwym znaczeniu lokalnym oraz do podrzędnego portu Berlina, przeznaczanego dla drobnych jedynie obrotów.

Stanowił natomiast podobnie jak i całość ziem położonych na zachód od Odry i Nisy bazę dla agresji niemieckiej. Stąd wyszło częściowo uderzenie na Norwegię w r. 1940.

## WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO

Tę rolę Szczecina w niedalekiej przeszłości zobrazuje nam wyczerpująco zespół eksponatów z jakim spotkamy się przy wejściu do sali poświęconej zagadnieniu tego regionu. Zespół tych eksponatów stanowi tezę główną działu Wystawy Z. O. poświęconym „Wybrzeżu i eksportom”. Opuściwszy poprzedni dział poświęcony zagadnieniu „Komunikacji i Odrze” wstąpimy po schodkach okrętowych na pokład pokrywający całość powierzchni wspomnianej sali mającej charakter wysokiej ok. 18 mtr. rotundy, udekorowanej aż po same sklepienie olinowaniem okrętowym i skierujemy się przede wszystkim do jej prawej wnęki gdzie ujęty artystycznie napis „Szczecin wczoraj” objaśni nas o treści znajdującego się tam zespołu eksponatów o charakterze półplastycznych i płaskich wykresów, makiet itp.

Następnie po zaznajomieniu się z przeszłością Szczecina kierujemy się do przeciwległej wnęki gdzie pod napisem „Szczecin dziś” zobaczymy obraz aktualnej roli jaką spełnia on w obecnym systemie ekonomicznym nie tylko Polski ale już i krajów z nią sąsiadujących.

W przeciwieństwie do Rzeszy Niemieckiej, nasza polityka gospodarcza nie stawia żadnych wałów ani barier naturalnemu ciągłemu towarów i produktów przez Szczecin. Stoi otworem także i dla obcych. Runęły sztuczne bariery oddzielające port od naturalnego zaplecza.

To też mimo długotrwałego zaniedbania ze strony niemieckiej, mimo zniszczeń wojennych, już obecnie Szczecin spełnia — w poważnej mierze rolę do jakiej jest przeznaczony. Płynie ta droga nie tylko eksport wytwórczości Ziem Odzyskanych i części Polski centralnej ale także korzysta z portu szczyńskiego nasz czeski sąsiad, któremu robimy wszelkie ułatwienia w wykorzystaniu ta drogą dostępu do morza. Jednocześnie stał się Szczecin ogniwem zasadniczym łączącym kraje skandynawskie ze środkowo-wschodnią Europą skracając znacznie dotychczasowy czas przejazdu na trasie Stockholm — Praga — Wiedeń — Budapeszt, a istniejąca sieć komunikacyjna pozwala na wykorzystanie go jako portu morskiego o międzynarodowym znaczeniu.

Wszystkie rzucone tu szkicowo tezy zobaczymy dokładnie rozpracowane i w sposób plastyczny uwidocznione w tym drugim zespole eksponatów. Uderzy nas tu przede wszystkim ogromna dynamika tego portu jaka wykazuje od chwili przejścia go w całości przez władze polskie t. j. od lipca roku ubiegłego, wyrażająca się w powąnnym wzroście jego zdolności przeładunkowych jak i coraz to wzmagającym się ruchu okrętów.

Aby jednak obraz jaki tu chcemy pokazać był całościowym i odpowiadał założeniu działu problemowego wystawy, którego zagadnieniem Regionu Szczecina stanowi poważną i jedną z czołowych pozycji, trzecią wnękę przeznaczoną na odzwierciedlenie

tego czym Szczecin stanie się w przyszłości a więc najprzód po ukończeniu planu trzyletniego a następnie i w okresie późniejszym już w związku z inwestycjami zamierzonymi na skalę europejską.

Pod napisem „Szczecin jutro” znowu spotka nas zespół wykresów i makiet w różnorodny ujęty sposób, specjalnie akcentujących odpowiednio doniosłe momenty jakie port ten odegra już nie tylko w położeniu gospodarczym swego dotychczasowego zaplecza, ale także poważnej części Europy.

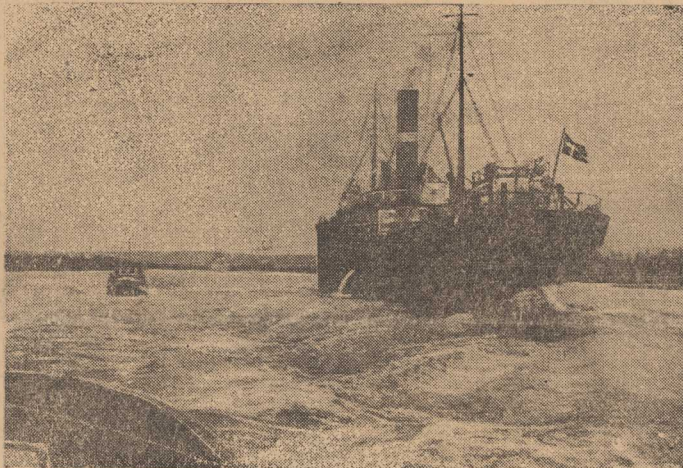
Wprowadzą one nas przede wszystkim w okres pod koniec 1949 r. gdy plan trzyletni zostanie już wykonany, a rezultaty tego odbijać się zaczną w wyraźny sposób na wykorzystaniu portu Szczecina.

Import i eksport rozszerzające się stale zaplecza płynię przez Szczecin coraz to szerszą strugą. Port szczyński obsługuje już nie tylko nasze Ziemie Odzyskane, wywóz z których przewyższa znacznie dawny eksport niemiecki z tych obszarów, ale obsługuje także już w dużej mierze poważne tereny środkowo-wschodniej Europy, słu-

Przedstawione tu będzie to wszystko co zastaliśmy obejmując w posiadanie port Szczecina, co osiągnęliśmy dotychczas w zakresie odbudowy i przebudowy i jak przedstawiają się w tej mierze nasze plany na przyszłość; wreszcie — jak postępuje obecnie realizacja tych planów.

Po zaznajomieniu się ze stanem zniszczeń stanowiącym punkt zerowy, z którego rozpoczęliśmy nasze prace, zobaczymy ujęte w sposób fragmentaryczny poszczególne momenty odbudowy, przedstawione w formie przeważnie półplastycznych wykresów i makiet, gdzie specjalnie charakterystyczne momenty podkreślone będą dźwiękiem, światłem, ruchem itp.

Przesuną się tu przed oczyma zwiedzających poszczególne części zniszczonych, i odbudowywanych nabrzeży, zespołów dźwigów, magazynów portowych, urządzeń i linii komunikacyjnych itp. Zapoznamy się z trudnościami jakie miała nasza żegluga do pokonania w porcie i przy wejściu do niego skutkiem dużej ilości zatopionych, w wyniku działań wojennych, wraków statków, sprzętu wojennego itp. jak i skutkiem zniszczenia znakowania i



Ze Szczecina z ładunkiem

ząc wymianie towarowej Czechosłowacji, Austrii, Rumunii, Węgier z jednej strony a Skandynawią, Danią i innych krajów Północy z drugiej.

Prawie połowa Europy ciągnie poważne zyski i korzyści gospodarcze z tego nowego stanu rzeczy.

Ale właściwe swe znaczenie osiąga Szczecin dopiero gdy rzucimy okiem w dalszą jeszcze przyszłość. Wówczas gdy Odra będzie wykorzystywaną w należycym zakresie, żegluga czeska przejdzie tu w całości z Łaby, ale przede wszystkim gdy rzeka ta zostanie połączona kanałem z Dunajem. Wówczas stworzona będzie bezpośrednia komunikacja wodna Północy z Południem, Morza Czarnego z Bałtykiem a droga ta płynąć będzie w dużej ilości już nie tylko wymiana towarów przemysłowych i surowców ale także w wielkich ilościach nadwyżki rolnicze i hodowlane Węgier, Rumunii innych krajów tej części Europy.

Wówczas dopiero Szczecin stanie się prawdziwym oknem na świat wymienionego wyżej obszaru i jako taki zostanie pokazany w tym kołowym ekspozycje całego opisanego zespołu wystawy.

## ZNISZCZENIA I ODBUDOWA

Po przedstawieniu znaczenia i roli Szczecina w gospodarczym układzie Europy wystawa wrocławska zapozna zwiedzających ze stanem w jakim port ten po tylu wiekach wrócił do macierzy, jak postępuje jego odbudowa w dążeniu do przystosowania do nowej roli w ramach nowego gospodarczego i politycznego układu Europy.

Temu właśnie zagadnieniu poświęcony jest zespół eksponatów umieszczonych w czwartej wnącej wspomnianej okrągłej hali, pod nazwą „Zniszczenia i Odbudowa”.

wreszcie zamulenia wywołanego zaniedbaniami w ostatnich latach odpowiedniego pogłębienia basenów i torów wodnych. Następne eksponaty zaznajomią nas z wszystkimi osiągnięciami jakie dotychczas uzyskaliśmy na polu usuwania tych przeszkód oraz nowoczesnymi instalacjami jakie zaprowadzamy w porcie szczyńskim.

Wreszcie przedstawiony będzie w wyczerpujący sposób tak mało jeszcze na razie znane ogółom naszemu ogromne przedsięwzięcie rozbudowy Basenu Kaszubskiego wykonywane w związku z planem przystosowania portu do wielkich przeładunków masowych rudy i węgla i przystosowania go do nowej roli.

Syntezą niejako tej części pokazu, ujętej już, jak widzieliśmy nie z gospodarczego ale raczej z technicznego punktu widzenia, będzie dużych rozmiarów odpowiednio artystycznie ujęty model plastyczny całego portu w Szczecinie, gdzie mając rzut oka na całość będziemy mogli powiązać ze sobą te wszystkie szczegóły jakie widzieliśmy ostatnio w większych rozmiarach. Uwidoczny tam będzie całokształt nie tylko tego, co już odbudowano ale i to co w pewnych granicach czasu zamierzamy odbudować względnie wybudować. Port szczyński stanie przed naszymi oczyma w całości takim jakim go chcemy stworzyć i jakim go niezawodnie stworzymy w najbliższej przyszłości. Obejrzenie tego modelu stanowić będzie zakończenie naszego zapoznawania się z zagadnieniem Szczecina jako portu i niejako zreasumowaniem tego wszystkiego cośmy przedtem widzieli.

Model ten umieszczony zostanie w środku okrągłej hali, stanowiącej właściwie pawilon Szczecina, wpuszczony w luk podłogi, który zastąpi w niej podłogę. Luk ten otoczy okrętowa barierka a model widziany będzie jakby z lotu ptaka.

Gdybyśmy jednak zakończyli na tym całość pokazu zagadnienia Regionu Szczecina — nie był by on kompletnym, dając może wrażenie, że dopiero przed paru laty przybyliśmy po raz pierwszy na te ziemie. To też specjalny kącik poświęcony zostanie „wycieczce w przeszłość”, do zamierzchłych czasów Mieszka I a następnie okresu panowania książąt pomorskich. Przywiedzie nam to na myśl, że byliśmy już tu niegdyś i że obszary te i samo miasto to stare dziedzictwo s'łowiańskie. Tej małej wycieczce w przyszłość poświęconą została niewielka prostokątna wnęka między dwoma framugami zawierającymi uprzednio opisane eksponaty. We wnęcie tej umieszczone zostaną przede wszystkim dokumenty stwierdzające dawną przynależność Szczecina do Polski, jak i obecnie powrót jego do Macierzy.

Ponadto uwidoczny tu będzie szereg dokumentów i map, odnoszących się do okresu kilkusetnego rządów książąt pomorskich, stwierdzających bliskie stosunki Regionu Szczecińskiego z Polską na przestrzeni wieków stuleci jak nie mniej i charakter s'łowiański i polski zamieszkałej tam ludności.

Jak już wspomnieliśmy omówione powyżej zagadnienie Szczecina stanowi część a właściwie czołowe miejsce w działu poświęconemu naszym portom, wybrzeżom i eksportowi, zajmującemu dalsze piętro wystawy, do których przechodzi się bezpośrednio ze wspomnianej okrągłej hali. Pierwsza sala poświęconą będzie Regionowi Gdynia — Gdańsk oraz małym portom naszego rozległego wybrzeża. W następnym dziale przedstawione będzie zagadnienie naszych stoczni gdzie raz jeszcze spotkamy się z fragmentem dotyczącym Szczecina. Dział ten urozmaicony zostanie modelami różnych typów okrętów oraz ich naturalnej wielkości częściami jak np. śruba, kotwice itp. Dalsze sale poświęcone będą zagadnieniu naszej żeglugi, szkolnictwa morskiego i wreszcie rybołówstwa morskiego, przedstawionego w oryginalny sposób na wielkiej tafli szklanej odpowiednio podświetlonej i wreszcie zagadnieniu eksportu.

Całość pokazu działu „Wybrzeże i Eksport” zamyka teza końcowa w postaci rzeźby alegorycznej na odpowiednio ujętym tle mając za treść przyszłość Bałtyku.

Jak widać z tego cośmy powiedzieli zagadnienie Szczecina ujęte zostało na wystawie niemal wyłącznie pod kątem widzenia portu i roli, którą on odgrywa pod względem gospodarczym. Wynika to z problemowego ujęcia tej części wystawy. Inne dotyczące go momenty przewijają się będą również w poszczególnych fragmentach pozostałych jej działach. A więc uwidocznione zostanie zagadnienie odradzającego się na obszarze Szczecina przemysłu, dalej w dziale kultura i człowiek omówione będą zagadnienia demokratyczne, docho- du społecznego itp.

## CEL WYSTAWY

Na zakończenie kilka słów o celach i zadaniach całości Wystawy Ziem Odzyskanych.

Przed wszystkim ma ona przedstawić nasz trzyletni dorobek gospodarczy, kulturalny i społeczny na tym tak ważnym dla nas terenie, odtworzony na ile ruin i zgłiszcz jak objeśliśmy w r. 1945.

Następnie zobrazuje ona kierunki: polityczny, kulturalny i gospodarczy dalszej jego odbudowy.

Dalej ma ona uzasadnić, że nasze granice na Odrze i Nisie to trwała rękojmia światowego pokoju, to ważny czynnik w dziele odbudowy Europy i wreszcie ma ona, obrazując rolę Ziem Odzyskanych w nowej Polsce, podkreślić ścisłą ich przynależność i nierozzerwalność z Macierzą.

Całość wystawy obejmuje obszernie tereny i gmachy dawnych Międzynarodowych Targów Wrocławskich położone w jednej z najładniejszych dzielnic miasta. Teren wystawy zajmuje ok. 300.000 m<sup>2</sup> powierzchni.

Wystawa Wrocławska w swoim ogólnym ujęciu zrywa z szablonem, wprowadzając szereg momentów zupełnie nowych. Nie ma tu potrzeby uzasadniać, jak doniosłą sprawą jest takie zorganizowanie wystawy, by utrwałała w świadomości zwiedzających obraz Ziemi Zachodnich i ich olbrzymiego dla Polski znaczenia.

Mieczysław Biernacki

# Zjazd historyków polskich w Szczecinie

## OSIĄGNIĘCIA I ZADANIA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

W dniach 8 i 9 kwietnia br. odbywały się w sali Miejskiej Rady Narodowej w Szczecinie obrady historyków, zajmujących się dziejami żeglugi bałtyckiej, historią państw bałtyckich i tzw. Wielkiego Pomorza, słowem problematyką morską i pomorską. Zjechało się do Szczecina z całej Polski około pół setki pracowników naukowych, starszych i młodszych badaczy dziejów, wytrawnych znawców i początkujących uczonych. Przybyli profesory i docenci wykładający na uniwersytetach, asystenci pomagający profesorem w ich pracach, bibliotekarze i archiwiści, których głównym zadaniem jest gromadzenie, przechowywanie i udostępnianie zbiorów materiałów historycznych, wreszcie młodzi, świeżo promowani doktorzy, stawiający z młodzieńczym zapałem pierwsze kroki na polu samodzielnych badań. Całą tę wcale liczną grupę łączyły i łączyła wspólne zainteresowania i wspólna praca.

Po raz pierwszy gościł Szczecin tego rodzaju zjazd w swoich murach. Zorganizowanie zjazdu i konferencji historyków polskich właśnie w Szczecinie (który jest obok Gdańska — drugim okiem Polski na świat) jest zasługą inicjatorów zjazdu, a mianowicie Instytutu Bałtyckiego. Zastąpił on sobie tym krokiem na wzdłużnicę Szczecina, miasta tak ubogiego dotąd w przejawy kultury humanistycznej ale zarazem miasta, które z ambicją i uporem buduje od podstaw własne życie kulturalne i stara się zdobyć własne oblicze kulturalne. Zjazd szczeciński historyków polskich niewątpliwie oddziaływał jak dodatni zastrzyk w tej dziedzinie życia szczecińskiego.

### HIERARCHIA ZADAŃ

Cóż sprowadziło historyków polskich do Szczecina? Przybyli tu, aby podzielić się wynikami swych żmudnych badań, aby wreszcie uzgodnić swe plany na przyszłość. Przede wszystkim jednak chodziło o ustalenie, które zadania są najpilniejsze do wykonania z punktu widzenia nauki polskiej, które są pilne i ważne, ale nie nagłe, które wreszcie mogą sobie poczekać lata całe bez szkody. Inicjatorem konferencji był — jak już wspomnieliśmy — Instytut Bałtycki. W związku z tym, jednym z zadań zjazdu było sprecyzowanie programu prac badawczych Instytutu Bałtyckiego i wytyczenie jego programu wydawniczego w zakresie historii. Pragnąc zasięgnąć opinii możliwie szerokiego koła znawców, Instytut Bałtycki nie ograniczył się do zaproszenia własnych członków i współpracowników — lecz poprosił do Szczecina także historyków z poza grona Instytutu Bałtyckiego, zajmujących się badaniem problemów morskich i pomorskich. Od wszystkich razem uczestników zjazdu oczekiwał Instytut Bałtycki „sformułowania postulatów polskiej nauki historycznej” pod swym adresem.

Konferencja zwołana przez Instytut Bałtycki była zasadniczo posiedzeniem Komisji Historycznej tegoż Instytutu. Śmiało, a bardzo szczęśliwy pomysł organizacji, by rozszerzyć ją przez zaproszenie ogółu zainteresowanych historyków oraz przedstawicieli zainteresowanych władz i urzędów (przede wszystkim Min. Ziem Odzyskanych) nadał jej charakter zjazdu koordynującego historyczne prace porozumiewawcze i morskie w skali ogólnopolskiej.

Doskonała organizacja zjazdu i daleko posunięte udogodnienia dla uczestników przybywających przeważnie ze znacznie oddalonych punktów do Szczecina, przyczyniły się waleśnie do powodzenia zjazdu. Umiejętnie wstawione w program wycieczki do Archiwum Państwowego i Biblioteki Miejskiej w Szczecinie pozwoliły uczestnikom zjazdu, przekonać się naocznie, jak poważne zasoby wartościowych materiałów naukowych kryją się w zbiorach obu instytucji.

### PIERWSZY DZIEŃ OBRA D

Otwarcia zjazdu dokonał dyrektor Instytutu Bałtyckiego, dr Borowik, witając zgromadzonych i powołując prezydium w następującym składzie: przewodniczący — rektor Kolankowski (Toruń), zastępca przewodniczącego — dyrektor Wydziału Archiwum Państwowego dr Witold Suchodolski, sekretarze: dr Srocki i dr Bukowski.

Pierwszy dzień obrad (8. IV.) poświęcono przedyskutowaniu dwóch wielkich grup zagadnień: Historii krajów bałtyckich i historii żeglugi, floty i portów.

Historię krajów bałtyckich referowali: prof. dr Karol Górski z Torunia (historia polityczna) i prof. dr Władysław

Tomkiewicz z Warszawy (historia polityczna, koreferat) dalej, doc. dr Marian Małowist z Warszawy (historia gospodarcza) i doc. dr St. Herbst z Warszawy (historia zagadnień kulturalnych, prądów i zjawisk umysłowych).

Prof. Górski wskazał następujące zagadnienia, jako domagające się szybkiego rozwiązania i wyjaśnienia przez polską naukę historyczną: powstawanie i ginienie społeczeństw nadbałtyckich, powstawanie i upadek państw nadbałtyckich, rozwój państw bałtyckich i śledzenie szczytowego punktu ich rozwoju, wreszcie oddziaływanie czynników poza-bałtyckich na Bałtyk i kraje bałtyckie.

### „KWESTIA INFLANDZKA”

Prof. Tomkiewicz wysunął tylko jeden problem, wymagający jego zdaniem szybkiego a gruntownego zbadania, a mianowicie dzieje Inflant. Referent rozbił zresztą zagadnienie na szereg tematów częściowych, jak Inflanty jako przedmiot rywalizacji sąsiadów, lenno kurlandzkie, traktat nysztacki i jego skutki, wydatnictwo źródeł itp. Zbadanie dziejów Inflant ma wielkie znaczenie dla oceny polityki polskiej w XVI wieku. Chodził mianowicie o rozstrzygnięcie pytania, czy sięganie przez państwo polsko-litewskie po Inflanty było częścią polskiego programu bałtyckiego (zdanie prof. Tomkiewicza i prof. Lepszego), czy też częścią polskiej polityki wschodniej, prowadzonej kosztem zaniedbywania spraw bałtyckich, a więc Pomorza Zachodniego, Gdańska i Prus Wschodnich (zdaniem doc. Labudy). Już w czasie zjazdu wywodziła się na temat „kwestii inflanckiej” żywa wymiana zdań, która zapewne potoczy się wkrótce także na łamach czasopism naukowych.

Doc. Małowist wysunął, jako najpilniejszy postulat konieczność opracowania gospodarczych dziejów krajów nadbałtyckich w trzech epokach: wikingo-słowiańskiej (wiek VIII — XII), hanzeatyckiej (wiek XV i XVII) oraz angielsko-holenderskiej (wiek XV — XVIII). Na dalszym planie proponował opracowanie dziejów gospodarczych ziem pomorskich i zakonu krzyżackiego oraz stosunków handlowych Polski z krajami zamorskimi; chodził w tym wypadku głównie o eksport towarów holenderskich i angielskich, bilans handlowy Polski przedrozbiorowej, handel miast pomorskich.

Doc. Herbst stwierdził że kraje skupione wokół Bałtyku długo nie stanowiły jedności kulturowej. Dopiero kultura wieku oświeceniowego objęła całość ziem zlewiska Bałtyku. Jako główny postulat wysunął konieczność zorganizowania zbiorów bibliotecznych niezbędnych dla badań nad historią kultury krajów nadbałtyckich.

W dyskusji wysunięto szereg dalszych postulatów jak zbadanie rozmieszczenia Słowian i Niemców nad Bałtykiem w ciągu dziejów, jak konieczność nabywania znajomości języka holenderskiego i języków skandynawskich, jak badanie wzajemnych związków literatury ludowej w poszczególnych krajach nad Bałtykiem.

Obrady popołudn.owe zęgali prof. dr Kazimierz Lepsi i prof. dr St. Bodniak referatami poświęconymi historii żeglugi, floty i portów tak polskich jak i obcych, ze szczególnym uwzględnieniem krajów nadbałtyckich.

### DRUGI DZIEŃ OBRA D

W dyskusji — która potoczyła się już dnia następnego (9. IV.) wysunięto postulat opracowania podręcznika żeglarskiego, postulat zbierania źródeł historycznych za granicą, postulat wydawania tekstów źródłowych odnoszących się do historycznych zagadnień morskich i pomorskich i to tekstów przeznaczonych dla szkół oraz wiele innych.

Następnie wygłosił referat docent dr Gerard Labuda, przedstawiając postulatory odnośnie do historii „Wielkiego Pomorza”. Referent nawiązał do pierwszych prób planowania badań jakie w tej dziedzinie poczynili historycy polscy. Nawiązał do zjazdu historyków polskich w Poznaniu w roku 1925 i do konferencji Instytutu Bałtyckiego w Toruniu w 1935, w czasie której wygłosił doskonały referat programowy prof. dr Zygmunta Wojciechowski Trzecią próbą planowania badań nad historią Wielkiego Pomorza był szeszcioroczny zjazd historyków Pomorza w Toruniu. Jako najważniejszy postulat wysunął konieczność opracowania dziejów „Wielkiego Pomorza”. W bardzo żywej dyskusji wysunięto szereg dalszych, bardziej szczegółowych postulatów, jak zbadanie problemów germanizacji Pomorza Zachodniego, jak wyjaśnienie udziału (przymusowego) Polaków w armii pu-

skiej, jak wreszcie pomysł założenia czasopisma poświęconego historii Wielkiego Pomorza, może nawet wydawanego w Szczecinie.

### PLANY INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

Dyr. Adam Stebelski przedstawił w jasnym i wziętym referacie plany i zamiaty Instytutu Bałtyckiego na przyszłość. A więc ewidencja prac historycznych o tematyce morskiej i pomorskiej, dalej podejmowanie własnych prac w tej dziedzinie (np. monografie lokalne, jak historia Szczecina, dzieje państw bałtyckich), następnie zestawienie kartoteki źródeł historycznych oraz gromadzenie ich odbitek mikrofilmowych, przygotowanie bibliografii pomorskiej, zakładanie stacji naukowych za granicą — żeby wymienić tylko najważniejsze.

Ostatni, końcowy referat prof. Lepszego, przejrzyści, wyczerpujący a w zwięzły sposób zebrał wyniki zarówno referatów, jak i dyskusji. Referent ujął je w pięć zasadniczych postulatów podniesionych zgodnie przez ogół zebranych w Szczecinie historyków. Są to: 1. Koordynacja prac badawczych, 2. Wzruszenie na czoło zagadnień gospodarczych, jako podstawowych, 3. Ujmowanie każdego zagadnienia, nawet szczegółowego zawsze w związku z historią Polski i świata, 4. Rewizja twierdzeń nauki niemieckiej, nęcechowanych rażąco stronniczością, 5. Zwroć uwagę na problemy demograficzne. Następnie referent przeszedł do wyliczenia szczegółowych postulatów, wymieniacąc — obok wspomnianych już wyżej — konieczność wznowienia czasopisma w języku angielskim przeznaczanego dla informowania Zagranicy o wynikach nauki polskiej na terenie badań historycznych pomorzoznawczych i morskich, dalej potrzebę wydania serii książek w języku angielskim poświęconym tym samym zagadnieniom, wreszcie postulat wymiany czasopism, a co ważniejsza uczonych między Polską i Zagranicą (zwłaszcza Skandynawią i Holandją). Poruszył sprawy stypendiów zarówno dla młodzieży jak i dla zaawansowanych uczonych, postulat opracowania dziejów

podróżnictwa polskiego i jeszcze wiele innych. Za zadanie najpilniejsze uznał stworzenie centralnej biblioteki pomorzoznawczej i morskiej, zestawienie bibliografii, zorganizowanie „archiwum dokumentacji” (tj. mikrofilmowych zdjęć materiałów historycznych rozproszonych po świecie), założenie stacji badawczych zagranicznych i krajowych (zwłaszcza w Szczecinie), wreszcie opracowanie historii krajów skandynawskich oraz Holandii, historii polskiego eksportu i importu, i kultury ludowej krajów nadbałtyckich.

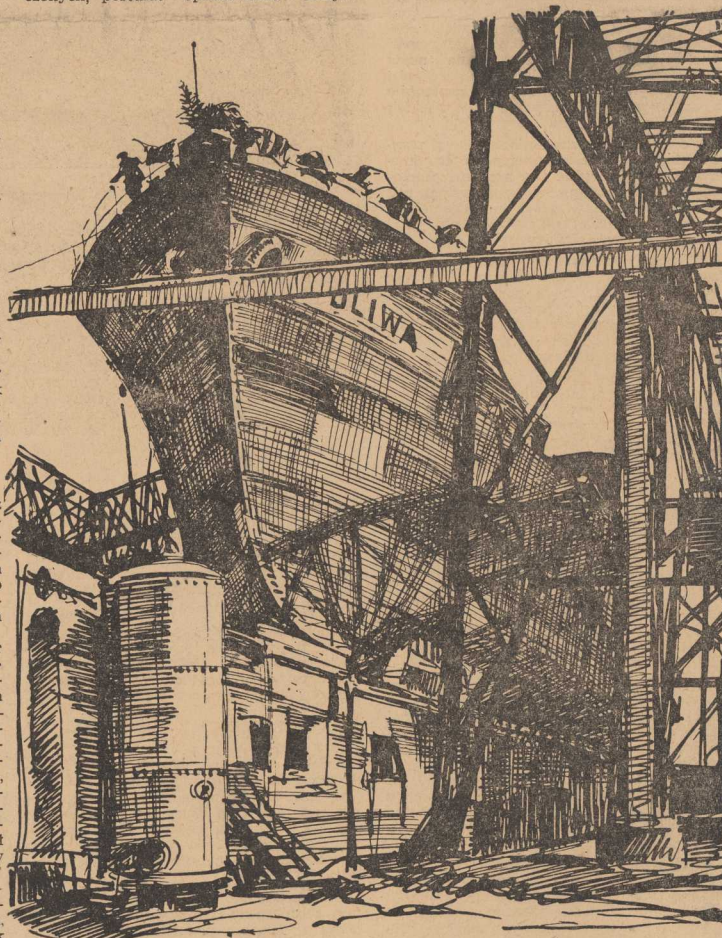
W dyskusji generalnej zabrał głos między innymi naczelnik Brzostowski imieniem Ministerstwa Ziem Odzyskanych, dając wyraz swemu zadowoleniu z obrad i z osiągnięć historyków polskich na polu badania dziejów Ziem Odzyskanych w latach 1945 do 1948. Nacz. Brzostowski wysunął postulat, by historycy polscy — obok pracy ściśle naukowej — dążyli do popularyzacji wyników swoich badań, m. in. drogą artykułów publicystycznych — przyczym zachęcał świat polskich uczonych do zabierania głosu na łamach tygodnika „Szczecin”.

### ZESPOLENIE PRAC INSTYTUTÓW NAUKOWYCH

Na zakończenie przemówił dyrektor Borowik, który podziękował uczestnikom zjazdu za żywy udział w obradach i zapowiedział, że Instytut Bałtycki będzie się starał skorzystać z wypowiedzianych tak obficie uwag i postulatów. Dodał, że od dłuższego czasu są podejmowane próby zespolenia instytutów naukowych — badawczych (Zachodniego, Bałtyckiego i Śląskiego), co stwarza zupełnie nową sytuację i stawia w ogóle pod znakiem zapytania możliwość realizacji postulatów zjazdu przez Instytut Bałtycki jako taki.

Zamknął obrady dyrektor Suchodolski, podkreślając, że polska nauka historyczna w dobie obecnej stara się wypełnić swój obowiązek wobec narodu, jak to czyniła zawsze, i niekroć zaszła tego potrzebą.

Józef Mitkowski



Rys. F. Ciecchowski

Wodowanie „Oliwy” na stoczni „Odra” w Szczecinie dn. 24. 4. 48.

ANTONI WIELOPOLSKI

# Warunki naturalne, a produkcja rolnicza na Pomorzu Zachodnim

Rolnik planujący swoją pracę oraz inwestycje w zakresie urządzeń rolnych musi mieć na uwadze, że możliwe jest powiększenie w sposób opłacalny produkcji do określonych granic jedynie po uwzględnieniu lokalnych warunków glebowych oraz klimatycznych.

Gleba i klimat są więc dla rolnika na Pomorzu Zachodnim dwoma elementami zasadniczymi, od których zależy planowanie na odcinku produkcji rolnej roślinnej oraz zwierzęcej.

## WARUNKI GLEBOWE

Jakie są więc warunki glebowe z którymi spotka się rolnik na Pomorzu Zachodnim.

Około 10 proc. gleb można uważać za dobre poziomu np. czarnych ziem kuzajskich.

Są to typy gleby brunatne. Charakteryzuje je nieznaczne wylugowanie, bogactwo zasobów naturalnych oraz do brze zachowana warstwa próchnicza.

Podłoża tych gleb to gliny drobne, ciężkie albo gliny spiazszczone.

Gleby te występują w dwóch odmianach. Pierwsze nie wykazujące nadmiernego zwilgocenia; drugie jako gleby mokre, podlegające oddziaływaniu wysoko stojących wód gruntowych. O obie odmiany wymagają drenowania z tą różnicą, że w pierwszym wypadku jest to zabieg pożądany, w drugim konieczny.

Gleby brunatne właściwie występują na pokładach moreny dennej, płaskiej, dominując na południowym-zachodzie Pomorza Zachodniego. Są to rejonu Pyrzyce, Stargardu, Gryfina, Myśliborza oraz Choszczyna.

Typ gleb brunatnych mokrych spotykamy w okolicy Trzebiatowa, Kołobrzegu, Koszalina. Wymagają one przeprowadzenia melioracji ażeby móc wykorzystać w pełni swoje naturalne zasoby.

W pasie ciągnącym się na wschód i północ od linii Sławno—Słupsk spotykamy również gleby brunatne, jednak na podłożu gliniasto-piaszczystym.

Większy rejon tego typu gleby brunatnej spotykamy na północ od Szczecinka.

Gleby brunatne to gleby pszenno-buraczane, z tym, że bardziej spiazszczone stają się raczej żytnio-pszennymi.

Poza wymienionymi obszarami, gleby te występują w każdym prawie powiecie, gdzie tworzą różnej wielkości gniazda najżyźniejszych gleb.

Około 50 proc. gleb Pomorza Zachodniego to gleby średnie poziomu przeciętnych gleb wielkopolskich.

Będą należąc do tej grupy bielice naglinowane, otwory glin morenowych o znacznym zasobie próchnicy. Występują one na lekko sfałowanych obszarach moreny dennej.

Spotykamy się z nimi szczególnie w zachodniej części województwa w powiatach: Myślibórz, Choszczno, Chojna, Gryfino, Pyrzyce, Stargard, Nowogard, Gryfice a także w rejonie powiatów: Łobez, Białogard, oraz między Miastkiem a Słupskiem. Poza tym w formie gniazd poroziśiewane są na całym obszarze Pomorza Zachodniego.

Gleby te (bielice próchniczne oraz mało próchniczne na podłożu z glin zwalowych) należą do typu pszenno-żytnich.

Uprawa żyta dominuje nad uprawą pszenicy, a ziemniaków nad burakami. Powszechnie na tych glebach uprawiana jest jako roślina pastewna, koniuczyna.

Przeciętne plony żyta na tych bielicach wynoszą 20—22 q/ha wnosząc się niekiedy do 24 q/ha, plony pszenicy

rzadko przekraczają 20 q/ha wahając się w granicach 16—18 q/ha. Zbiory ziemniaków wynoszą około 150 q/ha, buraków cukrowych ok. 250 q/ha.

Gleby lżejsze oraz lekkie zajmują ok. 30 proc. powierzchni województwa.

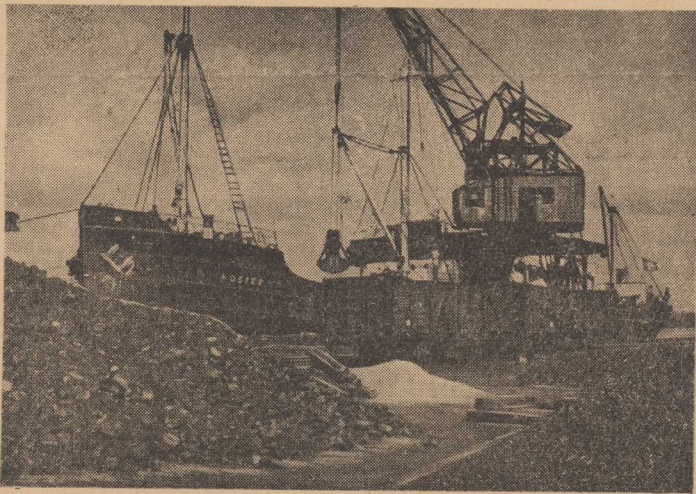
Składają się na nie typy bielice nie mające gliny u podłoża. Gleby szczerkowane słabiej lub silniej zbielicowane oraz gleby piaszczyste o różnym stopniu zbielicowania spotykamy szczególnie na wschód i południe od ogólnej linii przebiegającej od Stargardu poprzez Białygard—Sławno—Słupsk, aż po Lębork.

Poza tym na obszarze na wschód od Zalewu (okolice Goleniów Kamień oraz na południu-zachodzie województwa (nad Odrą).

Szczerki to domena uprawy żyta, owsa i ziemniaków. Przeciętne plony żyta wynoszą tu 12 q/ha na słabszych jednak kawałkach plon rzadko wznosi się ponad 10 q/ha. Gleby te nadają się wybitnie pod uprawę łubinu oraz sardeli.

Znaczne obszary tych gleb znajdują się pod lasami o przewadze sosny ze znaczną domieszką drzewostanów liściastych oraz krzewów.

Gleby piaszczyste głębokie, słabiej i silniej zbielicowane, mają z punktu widzenia rolniczego małe znaczenie, znajdują się one prawie bez wyjątku pod lasami sosnowymi.



Przeladunek

Około 10 proc. powierzchni to otwory murszowate i torfowe. Wysuwają się tutaj na plan pierwszy namulę rzeki Odry. Uprawa tych gleb jest możliwa przy zastosowaniu odwodnienia. Odwodnione zamieniają się one w żyzne gleby warzywne.

Licznie występują torfowiska nizinne po zmeliorowaniu nadają się na tereny łąkowe i pastwiskowe a także wykorzystywane są jako gleby uprawne.

Zmeliorowane obszary torfowe powinny jednak być w pierwszym rzędzie wykorzystywane jako obszary pastwiskowe oraz łąkowe.

## KLIMAT

Drugim czynnikiem kształtującym warunki produkcji rolnej to cechy klimatyczne istniejące na Pomorzu Zachodnim.

Opady deszczowe i śnieżne, pokrywa śnieżna, przeciętna roczna temperatura, wiatry, występowanie późnych przymrozków wiosennych oraz wczesnych jesiennych, ustalanie się pory wiosennej, stopień nasłonecznienia, decy-

dują o nastaniu oraz długości okresu wegetacyjnego, określając jednocześnie rodzaj roślin, które mogą być powszechnie uprawianymi.

Ocenienie tych wszystkich elementów składających się na charakterystykę klimatu Pomorza Zachodniego pozwoli wyprowadzić wypadkową, która będzie wskaźnikiem ustalającym kierunek prac rolników zachodnio-pomorskich.

Ogólnie biorąc klimat Pomorza Zachodniego nie odbiega zasadniczo od klimatu reszty Polski. Okres wegetacyjny trwa przeciętnie 210-215 dni i zaczyna się wcześniej, aniżeli w Polsce Środkowej, trwając przeszło dwa tygodnie dłużej.

Okres prac polnych wynosi przeciętnie 5—6 miesięcy, do robót polnych przystępuje się dopiero w połowie kwietnia rzadko przy końcu marca. Roboty polne, jesienne muszą z wyjątkiem rejonów nadmorskich być zakończone już w połowie listopada.

Piękna, długa, ciepła jesień sprzyja jesiennym pracom polnym a szczególnie dojrzewaniu buraków cukrowych.

Bydło w ciągu roku może pozostać na pastwisku od początku maja do połowy października.

Przykrymi stronami klimatu Pomorza Zachodniego to występowanie późnych przymrozków wiosennych, mają-

cych szkodliwy wpływ na drzewa owocowe, warzywa, a nawet zasiewy ozieme oraz jare.

W jesieni wczesne przymrozki wielokrotnie uszkadzają nie sprzątnięte z pól plony okopowych.

Rozkład opadów w ciągu roku nie jest pomyślny. Utrudniają rolnikowi pracę dłuższe okresy suszy zdarzające się w końcu wiosny i na początku lata. Miesiące marzec, kwiecień, maj to okres najuboższy w opady.

Deszcze letnie przychodzą tu często w formie wielkich ulew. Letni okres deszczowy przypadający na drugą połowę lipca i na sierpień utrudnia roboty żniwne.

Pokrywa śnieżna sprzyja przezimowaniu ozimim, chociaż wypadki ich wyumarznięcia zdarzają się dość często.

## CO UPRAWIAĆ

Reasumując dochodzimy do wniosku, że klimat jest przyczyną nie występowania na Pomorzu Zachodnim upraw wielu roślin, których uprawa byłaby

możliwą biorąc pod uwagę warunki glebowe, (oleiste, tytoń).

Obserwujemy więc, że dwa stopy graniczne: gleba oraz warunki klimatyczne — wykreślają specjalny zakres działania rolnikowi na Pomorzu Zachodnim.

Będzie to w pierwszym rzędzie uprawa żyta, owsa równomiernie występująca na całym obszarze z tym, że uprawa owsa występuje w miejscach obfitujących w wilgoć.

W powiatach wchodzących w skład obecnego województwa szczecińskiego uprawa żyta zajmowała od 40 proc. do 20 proc. Uprawa zaś owsa od 8 proc. do 17 proc. ogólnej powierzchni ziemi ornej.

Z pozostałych zbóż pszenica może być uprawiana na glebach najcięższych, próchnicznych, obszar zaś uprawy jęczmienia odpowiada dość ściśle terenowi uprawy pszenicy z tym, że występuje on jednak na glebach słabszych, gdzie pszenica nie jest spotykana.

Pszenica była uprawiana przeciętnie na ok. 1 proc. powierzchni, z tym, że w pewnych okolicach jak np. powiat Pyrzyce, okolice: Szczecina, Choszczyna, Koszalina procent ten wzrastał wynosząc ok. 3—4 proc., a w rejonie Pyrzyce ok. 17 proc. ogólnej powierzchni ziemi ornej.

Uprawa jęczmienia wahała się od 2—8 proc., z tym, że w rejonie Pyrzyce, Choszczyna, Szczecina, procent ten był najważniejszy.

Z okopowych ziemniaki są najbardziej rozpowszechnioną rośliną, spotyka się je na całej przestrzeni, z tym, że uprawa cofa się wyraźnie na gruntach nieprzepuszczalnych.

Umijając cyfrowo, obszar znajdujący się w każdym powiecie pod uprawą ziemniaków wynosił od 16 do 23 proc. ogólnej przestrzeni.

Uprawa buraków cukrowych ograniczona jest jedynie do rejonów gleb brunatnych.

Plantacje buraczane zajmowały w powiecie pyrzyckim 7 proc., w szczecińskim 5 proc., w choszczeńskim 3 proc., w innych powiatach procent ten nie osiągnął 1 proc. ogólnego obszaru ziemi ornej.

W chwili obecnej plantacje buraków cukrowych mają szanse rozwijać się w rejonie Pyrzyce, Gryfice. Na innych obszarach żyznych gleb (rejon nadmorski) plantowanie buraku cukrowego natrafia na trudności wywołane brakiem zakładów cukrowniczych na miejscu, transport zaś surowca buraczanego na dalszą odległość jest nieopłacalny.

Rośliny pastewne spotykają najlepsze warunki uprawy w rejonach nadmorskich. Jednak konieczna daje dobre plony na całej przestrzeni Pomorza Zachodniego.

Uprawa łubinu słodkiego ma wszelkie szanse do zajęcia poważnego procentu powierzchni gruntów ornych typu gleb szczerkowatych. W roku 1937 powierzchnia pod tą roślinę wynosiła przeszło 11 tys. ha.

Rośliny przemysłowe włókniste oraz oleiste powinny znaleźć poczesne miejsce w płodozmianach. Naturalnie uprawa ich połączenia byłaby z pewnym ryzykiem, jednak nie wyklucza to konieczności pamiętania o możliwości rozszerzenia arealu ich upraw. Swego czasu obszar znajdujący się pod uprawą roślin przemysłowych nie przekraczał w żadnym z powiatów 0,8 proc. ogólnej powierzchni ziemi ornej.

W okolicach Szczecina oraz na południe od tego miasta wzdłuż Odry istnieją odpowiednio warunki stwarzające możliwości dla zakładania plantacji warzyw oraz sadów.





JAN LEGUT

# WYPRAWA NA „BIAŁĄ RYBE“

W sezonie zimowym rybackie statki dalekomorskie połowią tzw. rybę białą — gatunki dorszowate, plastugi. Autor niniejszego reportażu, pracownik szczecińskiego M.U.R-u jest uczestnikiem wyprawy „na białą rybę“.

## RYBACKIE ŚWIĘTA

Sezon na białą rybę rozpoczyna się późną jesienią. Z Gdyni pierwsze trawlerzy wyszły na połów już w końcu listopada. Stary „Jupiter“ skołatany robotą w jesienich burzach, długo kurował się w dokach nim znowu gotów był do pracy. Na tablicę „Statki na wyjściu“ dostał się akurat na dzień przed Wigilią Bożego Narodzenia. Nie był to najlepszy dzień na wyjście w morze. Na zaświeconych ulicach Gdyni panował ruch świąteczny, sprzedawano choinki. W porcie choinki zatknęte na masztach statków także przypominały święta. Nasi ludzie niechętnie zlazli się na statek. Zato Holendrom spieszyło się. Chcieli zdążyć do domu choć na drugie święto. Bo w drodze do łowiska „Jupiter“ miał „zawadzić“ o Ymuiden, gdzie holenderska część załogi miała spędzić urlop.

O zmroku celnicy zeszlizli z pokładu. „Jupiter“ ryknął na pożegnanie i powoli odsunął się od nabrzeża. Grupa kobiet i dzieci powiewała chustkami z brzegu, życząc nam „Wesołych Świąt“.

Za falochronem uderzył silny wiatr ze śniegiem. Widoczność kiepska — „Jupiter“ płynął ostrożnie porykując syreną. Z ciemności jak echo, dochodził głos innego statku. Za rufą majaczyły rozmazane światła Gdyni.

Nazajutrz, morze, rozkolysane silnym wiatrem, niczym nie przypominało Wigilii. Na statku jednak czyniono przygotowania do tradycyjnej wczerni. Kucharz piekł piacki, w mesie chłopcy zrobili choinkę, a szyper rozdzielił tzw. bond — wódkę i papierosy.

Dopiero wieczorem, kiedy wszyscy „zasiedli do wigilijnego stołu“ okazało się, że nie ma opłatka. Życzenia były więc przy kubku. Wczernia była niezła, tylko stół „wigilijny“ chwiał się jak zalany i butelki trzeba było trzymać między kolanami. Oczywiście śpiewaliśmy koledy. Między jedną a drugą koledą stary palacz regularnie wznosił, chwalebny toast: „No, podobnie jak echo, dochodził głos innego statku. Za rufą majaczyły rozmazane światła Gdyni.“ W miarę jak butelki wypróżniały się koledy brzmiały coraz mniej pobożnie.

Wieczereż przerwał gwałtowny przechył. Blaszane talerze i kubki z halasem spadły ze stołu. Nastrój przysnął i ludzie rozeszli się. Jedni na wachtę, inni spać. Niektórzy tylko siedzieli długo w kabine radiowej słuchając koled z Warszawy. Miłą niespodzianką były życzenia dla rybaków i marynarzy, których święta zostały na morzu. Halo, Polskie Radio — dziękujemy.

## „POKORNI“ NIEMCY

Następnego dnia rano weszliśmy do Kanału Kilońskiego. Przez cały dzień „Jupiter“ płynął krętym korytem mijając niebezpieczne statki. Co kilka godzin zmieniali się piloci. Charakterystyczne: każdy z nich zaczynał rozmowę od zapewnienia, że nie był hilterowcem. Byli bardzo grzeczni, niemal pokorni. Ale jak na ostrzeżenie zdążył się taki kontrast. „Jupiter“ mijając grupkę niemieckich wyrostków stojących na pustym brzegu. Na widok polskiej bandery pobiegli za statkiem wrzeszcząc i grożąc pięściami. Niektórzy rzucali kamienie, ale żaden nie dosięgnął statku. Na mostku sternik splunął głośno. Obok stojący pilot — Niemiec czuł się bardzo nieswojo.

Wieczorem ostatni pilot zeszedł na larniowiec za Friedrichshafen. Już w ujściu Elby kolyssało mocno. Na morzu był sztorm. Wiatr i fala wzmogły się rano. W południe morze szalało na dobre i jak się mówić zaczęło statkiem jak lupiną. „Jupiter“ wyskakował wysoko, to z jękiem ryl się w fale. Spieniona woda z szumem przewalała się przez pokład. Kucharz nie mógł ugotować obiadu. Zresztą i tak nikt nie miał apetytu. Niektórzy wprost przeciwnie. W załodze mieliśmy kilku nowicjuszków i był to ich pierwszy rejs. Leżeli w kajach i ssali kiszone ogórki. Od czasu do czasu ktoś zrywał się z koi i śpiesznie wyskakował na pokład.

Po południu pękła lina, którą przywiązane były beczki do burty. Fala roztrzaskała je o nadbudówki. Po pokładzie pływały okute żelazem graty. Wybito iluminator na rufie i nim zatkało dziurę w kabine wszystko było mokre.

W nocy zerwał ludzi krzyk: na pokład. Ostrożnie czepiając się czego można bro-

dziłszy po pokładzie zalewani słońcą i lodowatą wodą. Na rufie już kilku ludzi obowiązywało linami wielką skrzynię. To woda zerwała lodówkę z międzypokładzia. Było w niej kilkadziesiąt kilo mięsa i tłuszczu. Przechyli i woda rzucała ciężką skrzynię od burty do burty. Szczęściem lodówka zaparła się między burty i nadbudówką. Po obwiązaniu linami była bezpieczna.

Zmoczni ludzie schodzili pod pokład. Ktoś zatrzymał się przy włazie. Wymiotował. „Zarżnięte święta“ — sapnął i znowu gwałtownie się pochylił. Nad ranem „Jupiter“ wszedł do portu. Nareszcie.

## W YIMUIDEN.

Postój w Yimuiden zaczął się pechowo. Celnicy zabrali chłopcom szmuglowany cukier i znaleźli „ślepego pasażera“. Jakież było nasze zdziwienie, kiedy z cuchnącej rybą łuku za celnikiem wyszła młoda kobieta, „zmietoszona“ nieco ale w kapeluszu i wymalowana. Okazało się, że to Holenderka, którą jakiś z polskich rybaków przeszmuglował do Gdyni kilka miesięcy temu. Teraz wracała do domu...

Port zapchany był trawlerami, ale na statkach nie było żywej duszy. Załogi świątowały. Tylko polskie trawlerzy były załudnione. Stało ich tu kilkanaście w zwartej grupie tworząc pokąźnia flotyle. Hale rybne, giełda, zakłady przetwórcze i warsztaty były nieczynne, bo od tygodnia nie przyszedł ani jeden statek z rybą.



Okaz „czarniaka“ na „Syriuszu“

Dopiero po Nowym Roku port ożył. Kominy statków zakwitły dymem i trawlerzy zaczęły wychodzić w morze. Przyszły także pierwsze statki z rybą. W halach i na giełdzie zaczął się ruch.

Port w Yimuiden niewiele stracił na wojnie. Zniszczeń prawie nie widać, a Niemcy pobudowali betonowe nabrzeża w miejsce przedwojennych drewnianych pomostów. Holendrzy dalej modernizują port budując nowoczesne hale i chłodnie. Zato w statkach Yimuiden poniosło wielkie straty. Przed wojną bazowało to ponad 150 trawlerów — dziś bazuje tylko 60. Dlatego Yimuiden jest jedynym portem posiadającym nadmiar rybaków i to rybaków uchodzących za najlepszych na świecie. Holendrzy chętnie pracują na obcych statkach, ale potrafią się cenić. Są doskonale zorganizowani w dwóch Umowach rybackich. Unie, zawierające umowę z obcym przedsiębiorstwem stawiają, wygórowane nieraz, warunki. I polskie przedsiębiorstwa na przykład muszą się na nie godzić, bo nam brak rybaków. Nasze statki przyszły na święta do Yimuiden nie do Gdyni bo Holendrzy zastrzegli sobie w umowie urlop świąteczny.

W tym czasie w Yimuiden toczyły się długie rokowania między naszymi armatorami i holenderską Unią. Wreszcie umowa ta została przedłużona na sezon następny. Skończyły się także urlopy i na

statkach kompletowano załogi. Na połów pierwszy wyszedł S. T. „Syriusz“.

## POŁÓW

Po trzech dniach podróży „Syriusz“ był na łowisku — kilkadziesiąt mil od brzegów Norwegii, na sześćdziesiątym stopniu szerokości północnej. Pogoda była możliwa i trzeba ją było wykorzystać.

Ścieżka szła za burty a statek płynął wolno zataczając okrąg. Stalowe liny wysnuwane z bębna windy wylły się między blokami i ze smerem tonęły w morzu. Szyper, wychylony przez okno sterówki liczył znaki — sto sażni, dwieście, trzysta — stop. Liny trawlowe spięto klamrą na rufie i „Syriusz“ popłynął pełną parą po kursie NNW. W olinowaniu przedniego masztu zawisł kosz — znak, że statek łowi.

Tymczasem rybak montował z desek zagrody na rybę na pokładzie, znosili kosze, ostrzyli noże i... spodziewali się dobrego połowu.

Po czterech godzinach trawlowania zaklekołała parowa winda, nawijając stalowy hol na bęben. Statek znów zataczał krąg. Maszyna stanęła i za chwilę worek sieciowy wywnął z morza. Jest ryba. Wór był za ciężki żeby go wyciągnąć naraz. Poszedł „na try raty“ i zapelniał rybą zagrody na pokładzie. Ścieżka znowu poszła za burty a ludzie zabrali się do pracy. Jedni segregowali rybę, drudzy patroszyli, inni obchaliłi. Wnętrznosci także segregowano: osobno watroby, osobno ikry. Z watroby będzie tran, z ikry kawior. Ryba wypatroszona i wypłokana idzie pod pokład do ładowni. Tam układana jest warstwami i przesypana drobno kruszonym lodem.

Zapadł zmrok a jeszcze stos ryby był na pokładzie. Zapalono światła i robota szła dalej.

Drugi zaciąg był równie dobry. Ruchliwa robota przy wyciąganiu sieci była miłym urozmaiczeniem po kilku godzinach patroszenia. Ale patroszenie zaczęło się na nowo. Tylko półgodzinna przerwa na kolację i znów monotonne wyprawianie rybich wnętrznosci.

Trzeci zaciąg był jeszcze lepszy, ale nikt nie okazywał entuzjazmu. Na pokładzie była jeszcze kupa nieoporzadzonej ryby z poprzedniego „hiewu“.

Nad ranem pogoda zaczęła kaprysić. Kąśliwy wiatr bryzgał lodowatą wodą na pokład. Ze skostniałych rak wylatywały noże. Od czasu do czasu ktoś stawał „bołaly krogosłup, zabijał reccę i patrzył na morze. Dokoła widać było światła łowiących trawlerów.

Pogoda wyraźnie się psuła. Ścieżka wyciągnięta na burty i statek stanął w dryf. Z ostatniego, zbyt krótkiego zaciągu niewiele ryby przybyło, ale i tak zagrody były jeszcze pełne. Po zalany krwią pokładzie rzucali się wielkie czarniaki i dorsze z pęcherzami pławnymi w paszczach. W jednej zagrodzie stos rekinów w drugiej plastugi. Pod prawą burty kupa niesegregowanej ryby. Tu trafiły się srebrne śledzie, niebieskie makrele i czerwone kraby.

Trzeba było usunąć rybę z pokładu, aby fala nie zmyła za burty. Wszyscy, oprócz ludzi w maszynowni, patroszyli rybę w pośpiechu. Nawet gruby szyper zszedł z mostku i odraabiał z zamachem wielkie łby. Wiatr gwizdał w olinowaniu, fala pryskała. Nogi ślizgały się na chwiejnym pokładzie. Czasem ktoś upadł, czasem skaleczył rękę ostrym nożem. Nikt jednak nie przerywał pracy. Wreszcie przestaliśmy patroszyć. Sztorm wygrał w tym wysiłku. Szyper zaczął wrzucić do ładowni resztkę niepatroszonej ryby. Pośpiesznie usuwano zagrody z pokładu aby nie tamowały przypływu wody. Wysoka fala zalewała już pokład. Było prawie południe a nie jedliśmy jeszcze. Teraz zmęczenie odebrało apetyt. Spać, spać.

## CZTERY DNI SZTORMU

Sztorm trwał cztery dni. „Syriusz“ dryfował oszczędzając węgiel: rufa do wiatru, ćwierć pary wstecz.

Piątego dnia ucichło wycie wichury, uspokoiło się morze. Połów zaczął się na nowo. Ale nie wiodło się. Jakaś podwodna przeszkoda, nieoznaczona na mapie — wrak czy skała — rozpruła ścieżkę. Ani jednej ryby i ścieżka trzeba zmienić. To znowu popękały rury w kotłach i trzeba było zmienić maszynę, ostudzić paleniska i naprawić. Szyper kłął, bo pogoda była wy-

marzona. Spokojne morze, lekki wiatr, nawet słońce pokazało się na parę godzin.

Obok „Syriusza“ łowiły inne statki — norweskie, angielskie, francuskie, holenderskie i belgijskie. Spotkaliśmy także nasze „Kastorie“ i „Oriona“. Szyper rozmawiał z nimi przez radio. „Kastoria“ zapelniała ostatni luk, „Orion“ także donosił o dobrych rezultatach. Naszego szypa diabli brali. Wreszcie, po 17 godzinach statek ruszył. Zaciąg się udał i znowu zaczęło się patroszenie. Wkrótce pogoda się popsuła. Był niemal sztorm, ale szyper chcąc nadrobić stracony czas nie przerywał połowu. Załogę drogo kosztował jego upór. W czasie wyciągania sieci morze tak rzucalo statkiem, że prawy hol spadał z bloku. Zaciąg się i ani naprzód, ani w tył. Ścieżka płynęła akurat na wysokości rufy i fala mogła ją wpędzić w śrubę. Po kilku godzinach manewrowania statkiem i walki z rozhułkanym morzem, ścieżka udało się uratować. Cóż z tego że była pełna. Rybę fala zmyła za burty, bo o otwarciu zabitych na glucho łuków nie było mowy. Dobrze choć, że nikt nie zostawił reki w blokach. A zdarzają się takie wypadki. Naszemu sternikowi na przykład przytrafiło się to kilka lat temu. Stalowa lina zgnoila mu doń i nim statek przybył do portu, nastąpiło zakazanie krwi. Ledwie się wylizał i przez rok nie mógł pracować.

„Syriusz“ przetrwał i ten sztorm i znowu zaczął łowić.

W połowie rejsu zabrakło nam żywności. W Holandii wydziałał statkom próżniak według skąpych norm. Cukru, masła i mięsa starczyło ledwie na tydzień, choć prowiant pobrany był na 20 dni. Kucharz karmił nas rybą smażoną na rybim tranie. Ryba obrydziała nam raz na całe życie. Dzień i noc człowiek paprze się w rybich wnętrznosciach, reccę, odzież, koja — cały statek cuchnie tranem i jeszcze na śniadanie ryba, na obiad ryba, na kolację ryba. Męka.

Znowu sztorm. Chwała Bogu. Po kilku dobach pracy niemal bez przerwy ludzie śpia jak zarżnięci. Nie przeszkadza ani wycie wichury ani loskot fali walącej w stalowy kadłub statku.

Znowu połów, ale rezultaty kiepskie. „Syriusz“ szuka szcześcia na innym łowisku — kilkadziesiąt mil na południowy zachód. Tu trochę lepiej się wiedzicie.

Po 15 dniach kończymy połów. Ładownie nie są jeszcze pełne ale węgiel zostało tylko na 3 doby. Szyper melduje przez radio o wyniku połowu i otrzymuje polecenie: popłynąć z rybą do Grimsby.

„Syriusz“ bierze kurs SWS. Pogoda piękna, aż żal odchodzić z łowiska. Ale tylko szyper żałuje. Załodze paskudnie dojadł ten rejs. A najgorzej palaczom. W Yimuiden „Syriusz“ zabunkrował amerykański węgiel — „świętowo“, topi się, zapycha ruszta a żaru nie daje. Palacze musieli się nahańrować jak nigdy przedtem, żeby „utrzymać parę“. Ale spodziewają się lepszego węgla w Grimsby.



Na pokładzie „Syriusza“ (trawler)

Dwa dni później „Syriusz“ rzucił kotwicę w ujściu rzeki Humber. Była noc i trzeba było czekać na ranny przypływ, aby wejść do portu w Grimsby. Czekalo tu już kilkadziesiąt trawlerów.

O świcie otwarły się śluzy portowe i angielscy piloci wprowadzali kolejno statki.

Następnego dnia ryba z „Syriusza“ była wyladowana. Szyper przeglądał uważnie „Listę sprzedażną“ wystawioną na giełdzie rybnej. Na dole wklejony cyframi wypisana była „suma globalna“. 3255 funtów 8 szylingów i 5 pensów. Niezłe.

E. K. MICHAŁOWICZ

# Flota niemiecka czeka na koniunkturę

Z końcem roku 1947 zlikwidowano formalnie niemieckie flotyle połowiaczy min (GMSA), resztki dawnej niemieckiej marynarki wojennej, które pod zwierzchnictwem brytyjskim miały oczyścić z min wybrzeża Belgii, Holandii, Danii i Norwegii. Na tych wodach poszczególne państwa prowadzą akcję oczyszczania szlaków morskich własnymi siłami. Niemcom pozostała „cywilna flota połowiaczy min”, będąca pod dowództwem niemieckim i podlegająca brytyjskiej ochronie granic niemieckich (British Frontier Service). Skład osobowy tej „cywilnej” floty wynosi 600 ludzi, a sprzęt: 12 trawlerów, 3 inne jednostki, jeden tankowiec, jeden statek macierzysty i statek służby hydrograficznej. Pozostałe 150 jednostek byłej floty połowiaczy min Niemcy musieli oddać, z tym jednak, że Amerykanie „wypożyczyli” swoją część niemieckiej floty rybackiej, 12.000 marynarzy niemieckich od 1 stycznia br. poszukiwało pracy w przemyśle.

Według oficjalnych danych niemiecka służba morską od 25 lipca 1945 do końca roku 1947 wyłowiała 6.700 min morskich, oczyszczając główne szlaki u wybrzeży Norwegii oraz przez Morze Północne na szerokość 2 do 3 kilometrów, a na Bałtyku na szerokość do 4 kilometrów. Boczne szlaki morskie oczyszczono na szerokość 2 kilometrów. Odminowano również Kattgat i Skagerrak. Mimo, iż w pracy tej brało udział ponad 400 jednostek niemieckich, na samym Morzu Północnym zatono do końca roku 1947 z powodu najechania na miny 24 statków alianckich oraz 14 niemieckich.

Zdaniem brytyjskim prace nad odminowaniem głównych dróg morskich na dostateczną szerokość potrwają jeszcze dwa lata. Na jeszcze 10 lat oblicza się akcję ostatecznego odminowania wybrzeży i dróg morskich od min alianckich, których „okres życia” trwa 8 lat, podczas gdy miny niemieckie przestają być szkodliwe po 4 latach. Poza tym u wybrzeży niemieckich znajduje się 400.000 brytyjskich min lotniczych, nie naniesionych na mapy. Ten stan — nie tylko zresztą na wodach niemieckich — w dużym stopniu utrudnia normalną żeglugę.

## NIEMIECKA ŻEGLUGA KABOTAŻOWA

Sprzymierzona rada kontroli w Berlinie przyznała Niemcom 511 statków morskich z ogólnym tonażem 142.000 t. nośności. Z końcem roku 1947 odnotowano z tej listy w portach 420 statków z ogólnym tonażem 117.444 BRT.

Równocześnie jednak w miarę jak Niemcy dopominali się o przyznanie im większej ilości statków, okazało się, że w portach niemieckich znajduje się dalszych 1.042 statków z ogólnym tonażem 165.799 BRT, które nie były wykazane ani w listach Lloyda, ani w zestawieniach reparacyjnych. Wśród tych jednostek znajduje się 5 tankowców, 308 większych jednostek, 10 ratowniczych, 377 statków żeglugi przybrzeżnej, 98 holowników oraz 100 innych jednostek, wśród których znajdują się łamacze lodu itd. W 90 procentach statki te są zdolne do służby.

Statki te uszły uwadze aliantów, ponieważ częściowo były zbudowane w czasie wojny i nie rejestrowane u Lloyda w Londynie, lecz tylko u „Niemieckiego Lloyda” w Hamburgu. Częściowo były to również statki skradzione w innych krajach i przerobione na niemieckie. Okazuje się więc, że mimo brakujących statków według przyzna-

nej Niemcom listy — posiadają oni dziś w żegludzie kabotażowej około 150.000 t. nośności więcej niż przyznała im Rada Kontroli. Władze radzieckie — według doniesień niemieckiej prasy fachowej — domagają się podziału nadliczbowego tonażu niemieckiej żeglugi kabotażowej na konto odszkodowań, Anglicy natomiast w myśl polityki usamodzielniania niemieckiego zachodu dowodzą, że statki te są potrzebne w gospodarce niemieckiej.

W związku z tym w niemieckiej prasie fachowej prowadzi się kampanię za rozbudową niemieckiej żeglugi kabotażowej. Twierdzi się m. i., że część statków żeglugi przybrzeżnej nie nadaje się do dalszych rejsów, i że 112 jednostek z ogólnym tonażem 15.300 t. nośności nadaje się tylko do służby na zalewach i między wyspami. Przeciętny wiek statków poniżej 500 t. wynosi lat 30, Niemcy obliczają wiek zakwestionowanych jednostek na 40 lat.

Sojusznicza Rada Kontroli wychodziła początkowo z założenia, że w niemieckiej żegludzie kabotażowej przewozić będzie się rocznie 3,75 milionów ton. Związek armatorów niemieckich wykazuje w memoriale, że obecnie Niemcy przewożą w żegludzie przybrzeżnej tylko jedną trzecią preliniowanego tonażu, lecz przy rozwoju gospodarki przewozy kabotażowe osiągną 8,8 milionów ton, tak jak w roku 1936, (bez obsługi do Prus Wschodnich). Jako minimum egzystencji dla niemieckiej że-

glugi kabotażowej związek armatorów niemieckich domaga się przewozów w wysokości 7 milionów ton rocznie, i w związku z tym rozbudowy niemieckiej floty przybrzeżnej na 400.000 BRT statków nowoczesnych.

## BUDOWA NOWYCH TRAWLERÓW

Władze brytyjskie i amerykańskie już obecnie uwzględniają w części żądania niemieckie. Szczególnie da się to zauważyć w niemieckiej flocie rybackiej. Alianci pozwolili na budowę 100 nowych trawlerów, z których 66 rozdzielono na poszczególne stocznie w Bremie (34), Hamburgu (12), w dolnej Saksonii (12) i w Szlezwigu (8). 34 trawlerzy buduje się już obecnie w Kilonii i mają one być gotowe do roku 1949. Jak zwykle, doszło przy tym do zatargu między Hamburgiem a Bremą, albowiem przewiduje się 52 trawlerzy dla Bremy, a tylko 18 dla Hamburga. Wobec likwidacji przemysłu zbrojeniowego w Kilonii przewiduje się jednak większy rozwój floty rybackiej, właśnie w Kilonii na niekorzyść Hamburga, podczas gdy Amerykanie, którzy zarządzają portem w Bremie, nie oddali ani jednego trawlera.

## WYNIKI POŁÓWÓW NIEMIECKICH

90 procent wszystkich połowów niemieckich w roku 1947 dostarczono do portów Bremerhafen, Cuxhaven i do Hamburga. Wobec 186.220 t w roku 1946, połowy w roku 1947 wzrosły nie

znacznie na 212.965 t. W roku 1946 niemiecka flota rybacka była jeszcze w stadium organizacji, w roku 1947 cierpiała jednak na brak bunkru.

Oto tabela wykazująca niektóre wyniki połowów niemieckich w roku 1947 w porównaniu z rokiem 1946:

	1946	1947
Morze Północne	125.051 t	140.004 t
Islandia	29.327 t	34.630 t
Wybrzeże norweskie	439 t	8.264 t
Morze Barentsa	—	5.412 t

Wyspy Niedźwiedzie 21.443 t 15.933 t  
86.247 t. ryb dostarczono do Bremerhafen, 71.566 t. ryb do Cuxhaven i 55.152 t. ryb do Hamburga, przy czym statki bazowane w Hamburgu cierpiały najbardziej na skutek braku bunkru.

Ogólnie, zwłaszcza na Bałtyku, połowy niemieckie wzdostają. Alianci zwalniają coraz więcej tzw. KFK (Kriegsflottenschuttschiff), tzn. trawlerzy, używane w czasie wojny w służbie minowej. Również rybacy niemieccy z Pomorza i Meklemburgii przybyli na zachód z własnym taborom, powiększając floty w Kilonii i na bałtyckim wybrzeżu Szlezwigu. Zbyt hamuje fakt, że potrawy, zawierające ponad 25 proc. mięsa rybnego, otrzymywać można jedynie na kartki.

Załogi niemieckich statków rybackich donoszą o „coraz serdeczniejszych” przyjęciach w portach zagranicznych. Niemcy z największym podkreśleniem, że obecnie, po likwidacji niemieckiej floty wysokomorskiej, rybak niemiecki jest tym, który statki niemieckie wprowadza do obcych portów, choć na razie pod banderą aliancką, (litera „G” międzynarodowego alfabetu sygnałowego). Trawlerzy niemieckie udają się również do portów zagranicznych po ładunki tranu i ryb z rachunku dostaw brytyjskich i amerykańskich. Ostatnio trawler niemiecki „Lapland” na wysokości Islandii uratował załogę statku islandzkiego i wpłynąwszy do portu, spotkał się z wielką manifestacją, a w zamian za uratowanie załogi, otrzymał bezpłatny ładunek śledzi. Rybacy niemieccy donoszą, że o ile uprzednio nie wolno im było schodzić ze statków w portach zagranicznych, dziś zapraszani są do domów i obdarowywani bielizną i żywnością. Również z Anglii donoszą Niemcy o „serdecznym stosunku” wobec rybaków niemieckich, zaznaczając, że zmiana nastrojów w portach brytyjskich po pierwszej wojnie światowej nastąpiła znacznie później.

Charakterystycznym jest, że załoga trawlera „Spica” donosi, iż napotkała wrogie nastroje wobec Niemców w tych portach norweskich, w których w czasie wojny stacjonowały okręty niemieckiej marynarki. W Harstad dano załozce „Spica” jedynie czas na pobranie wody i naprawę uszkodzeń, nie pozwalając na zejście ze statku.

## TENDENCJE

Ogólne nastroje armatorów niemieckich oddaje najlepiej niemiecka prasa fachowa, która pisząc o „słabych możliwościach” niemieckiej żeglugi kabotażowej i o „wysprzedaniu” niemieckiej floty dalekomorskiej zaznacza, że w podobnej sytuacji znalazły się Niemcy już po pierwszej wojnie światowej, by w końcu znaleźć się na morzach świata pod nową banderą i z flotą nowoczesną. Armatorzy niemieccy dziś częściowo utrzymują się z substancji. Zachowują jednak kadry fachowe, naprawiają statki i urządzenia nabrzeżne i czekają na koniunkturę. Coraz częściej w niemieckiej prasie fachowej pojawiają się słowa: PLAN MARSHALLA. W nim widzą zbawienie.

# DZIENNIK BERLINSKI

Pod redakcją Edwarda Kmiecika, do sierpnia 1939 redaktora „Dz. Berl.”  
Założony w r. 1894 w Berlinie.

## PREZYDENT GDANSKIEGO „VOLKSTAGU” — MIAŁ „SZCZĘŚCIE”

HAMBURG — Wobec trwającego przed sądem polskim procesu gdańskiego, Forstera przypomnieć warto losy innego kacyka hitlerowskiego, Edmunda Beyla, prezydenta „Volkstagu” gdańskiego i również znanego hitlerowca. Za udział w organizowaniu pogromów żydowskich i przynależność do zbrodniczej w myśl wyroku norymberskiego — organizacji przywódców politycznych NSDAP, sąd niemiecki w Hamburg-Bergedorf skazał Beyla na półtora roku więzienia i osadzenie na ten czas w obozie dla internowanych w Neuengamme.

Beyle był młodym zaufania Forstera i używał do niszczenia opozycji antyhitlerowskiej w Gdańsku wszelkich sposobów. Nawet dzienniki schumacherowskie w Bergendorf twierdzą, że Beyle chyba sam się dziwi, że go nie powieszono ani nawet nie osadzono w więzieniu, lecz w obozie dla „internowanych”. Tym właśnie powodzi się w Zachodnich Niemczech jeszcze nie najgorzej — pisze prasa niemiecka — Brytyjczycy dbają bowiem o to, by otrzymywali regularne racje żywnościowe, co szaremu obywatelowi w Niemczech nie zawsze się udaje.

## PRAWNICZY BYLI PO STRONIE HITLERA!

BERLIN — Ciekawe liczby ogłoszono w Berlinie w sprawie weryfikacji adwokatów, sędziów i prokuratorów. Przed rokiem 1933 — więc przed objęciem władzy przez Hitlera — praktykowało w Berlinie ponad 3.000 adwokatów. Po eliminacji żydów i nominacji „sędziów” hitlerowskich było do roku 1945 w Berlinie 150 prokuratorów, 1.018 sędziów i około 2.000 adwokatów. Obecnie po weryfikacji zostało w sumie tylko 631 adwokatów, z pośród których 45 dopuszczono do praktyki, a 91 zatwierdzono jako sędziów. Lepszego dowodu nie potrzeba, by wykazać, jak bardzo „prawo” było po stronie Hitlera.

## SĘDZIA SKŁADA PODARIŁ OSKARŻONEJ

HEILBRONN — Nie tylko wyroki niemieckich komisji denazyfikacyjnych wywołują zdziwienie. Ostatnio w Heilbronn

stał przed sądem wojskowym Aliantów zachodnich Niemka (która wróciła ze Śląska) pod zarzutem posiadania broni. Sąd skazał ją na osiemnastcie miesięcy więzienia z zawieszaniem, dając wiarę jej oświadczeniom, że po powrocie do Niemiec zamierzała sobie odebrać życie. Dlatego od miesięcy woziła ze sobą pistolet. Nie dość na tym, sąd stwierdziwszy, że Niemka mieszka w baraku, obdarował ją żywnością i kawą. A za nielegalne posiadanie broni w Niemczech sądy wojskowe winne w myśl ustawy orzekać karę śmierci...

## HANDEL MIŁOSIERDZIEM

BERLIN — Za szwajcarskie książki telefoniczne i adresowe płaci się w Niemczech dewizami. Najintrygatniejszy bowiem jest handel miłosierdziem...

Wysprzedawani szmuglerzy zabierają z Szwajcarii do Niemiec książki telefoniczne, za które otrzymują zapłatę w dolarach, a nabywcy odsprzedają książki kartkami względnie nawet adresami interesantom, którym zależy na dostawie towarów i żywności z Szwajcarii. W ten sposób Szwajcaria zalana jest listami błagalnymi z Niemiec, w których „obraz nędzy i głodu” wyciska lzy z oczu nawet najniższymi hotelarzom szwajcarskim. Efekt: na czarnym rynku niemieckim coraz więcej towarów pochodzenia szwajcarskiego.

## „SS” NADAL „WYCHOWUJE”

BERLIN — Nie dalo by się tej wiadomości wiary, gdyby nie fakt, że oburza się nawet schumacherowski „Telegraf”: W obozie dla internowanych w Hammelsburgu w strefie amerykańskiej rozpoczęto wychowywanie „w duchu demokratycznym”. Referentem od spraw wychowania mianowany został były korespondent wojenny pisma Himmlera „Das Schwarze Korps” i oficer „SS”. W charakterze referenta od demokracji amerykańskiej jest on na wolności i jeździ na odprawy do Norymbergii.

Komentarz najzupelniej zbyteczny...

STANISŁAW TELEGA

# Ośmiu literatów w drodze do Szczecina

Między godziną dwunastą a drugą w południe można w warszawskim „Kopciuszk” spotkać łatwo niejednego literata i aktora. Synowie muz wpadają tu na „małą czarną” i między jednym a drugim lykiem kawy załatwiają swoje wieczne nie kończące się sprawy. Siedzą przy malutkim stoliku, na którym z trudem mieszczą się „dwie czarne”, z Marianem Piechałem, autorem „Elegii całopalnych” i omawiam jego przyjazd do Szczecina. Piechal słucha uważnie moich „hymnów i elegii” o pięknie Szczecina, o porcie i morzu i już po raz dziesiąty chyba zapewnia mnie, że z największą chęcią przyjedzie do nas. Mówię o akcji Klubu Literackiego i „Czytelnika” i przyrzekam solennie, że zaraz po powrocie przedstawię moim kolegom sprawę jego wieczoru autorskiego w Szczecinie. Kawiarnia jest przepelniona, co chwilę ktoś wchodzi i wychodzi, przerywa nam rozmowę, przysiadają się do stolika, załatwiają jakąś sprawę z przemilnym causerem, jakim jest autor „Krzyku z miasta” i „Garści popiołu” i za chwilę znika. Z radością konstatuję jako Szczecińczyk, że każdy z literatów usłyszawszy o Szczecinie, nadstawia chętnie ucha i deklaruje swój przyjazd do nas. Mam już zgodę Leopolda Lewina i Jul. Zuławskiego. Chęć przyjechać razem. Zuławski z odczytem, Lewin z wierszami. Uścisk dłoni i już odchodzą, gdyż do kawiarni wchodzi starszy, siwy pan. To znany wydawca, Gebethner, z którym muszę, z ramienia związku literatów, omówić nową, zbiorową umowę wydawniczą.

Gdy powracamy do naszej przerwanej rozmowy, w drzwiach zjawia się „mistrz” Ildefons Gałczyński. „Proboszczu szczeciński” — witam go jego własnymi słowami — kiedy przyjedzie pan do Szczecina? Gałczyński, usłyszawszy o Szczecinie, ożywia się. Prosi mnie, abym zawiadomił Wojewodę Borkowicza o jego przyjeździe w dniu 30 kwietnia i pozdrowił paru znajomych.

— Czy pozostanie pan u nas już na stałe? — zapytuje. Autor „Zaczarowanej drożki” oświadcza, że na razie przyjedzie na kilka dni, gdyż musi z powrotem wyjechać na krótki okres do Warszawy. „Ale potem przyjeżdżam już na stałe” — dorzuca, żegna się, gdyż już wolają go tu i tam. Do naszego stolika przysiadają się teraz Aleksander Rymkiewicz, sekretarz generalny Związku Zawodowego Literatów Polskich. Opowiada o akcji „Czytelnika”, w której brał udział w województwie białostockim i podaje ciekawe spostrzeżenia ze swoich spotkań z czytelnikami. Pragnie również przyjechać do Szczecina. Ustalamy prowizoryczny termin, zapisujemy adresy. Stwierdzam mimo woli, że mój sympatyczny rozmówca Piechal ma nieoczekiwanie wielu przyjaciół i jeszcze więcej spraw do załatwienia. Ledwie skończył rozmowę z Rymkiewiczem już wita się kordialnie z nowym autorem, Stanisławem Sojckim, znanym satyrykiem. Wymieniają jowialnie zdania o swoich wierszach, a gdy Piechal „chelpi się” swoim szczecińskim wieczorem, Sojcki zwraca się do mnie z zapytaniem o szczecińską publiczność. Rozmowa toczy się w miłej atmosferze i naturalnie kończy się zapowiedzią nowego wieczoru autorskiego, autora „Ściany mają uszy”. Ustalamy termin na sierpień. Będzie to wieczór satyry i humoru. Notuję w pamięci — to już piąty literat! Kawiarnia szumi od gwaru, jak zaparzana czarna kawa, krzyżują się słowa, śmiechy, biegają kelnerki, ludzie wchodzą i wychodzą przeciskając się z trudem przez ciasne przejścia. Literaci, aktorzy, dzien-

nikarze. Żeby to tak u nas, wzdycham, wspominając ciszę „Telimeny” i śmiertelny sen „Confraterni”. Znowu nowe twarze. Rojewski, autor „Produkcji pana Brandta” i dowcipny redaktor „Camery obscura” w „Odrodzeniu” słucha z ciekawością mojej relacji o wystawieniu jego sztuki w eliminacyjnym konkursie zespołów amatorskich w Szczecinie. Prosi mnie o zawiadomienie go, które miejsce zajęli energetycy szczecińscy z „Produkcji pana Brandta”.

Wstajemy od stolika. W przejściu spotykam starego znajomego, choć stosunkowo młodego poetę, Ludwika Świeżawskiego. I jak tu nie „wciąć” sobie krótkiej rozmówki na temat krakowskich czasów! Świeżawski sam wysuwa propozycję przyjazdu z wieczorem autorskim.

— Szósty! — mówię.  
— Co szósty? — dziwi się autor „Śmiechu w zieleni”.

— Jest pan szóstym autorem, który zadeklarował chęć przyjazdu do Szczecina.

Wychodzimy na ulicę. Błękitne niebo rozpina się nad ożywioną ulicą. Idziemy do spółdzielni „Wiedza”. I tu spotkać można niemal tylu autorów, co w „Kopciuszk”. Wiadomo — spółdzielnia wydawnicza! Spotykam m. i. autora

„Tragicznego pokolenia”, p. Ruth-Buczowski. Mówimy o Krakowie, gdzie p. Buczowski mieszka.

— Dlaczego w Krakowie gnieździ się aż 150 literatów i nie wychyla nosa za miasto, kiedy u nas brak ludzi do pisania.

Buczowski wykonuje ruch ręką, jak by się usprawiedliwiał.

— Mnie wiąże Biblioteka Jagiellońska, piszę powieść, do której tylko w Krakowie, mogę znaleźć materiały. Poza tym mieszkanie, pan wie...

Nie przekonuje mnie to, dyskutujemy, chciałbym w świętym zapale szczecińskim przesiadlić wszystkich literatów krakowskich do naszego miasta.

— Ale wie pan — przerywa mi Buczowski — mam zamówienie na książkę o Ziemiach Odzyskanych. Byłem już we Wrocławiu, chętnie przyjechałbym do Szczecina.

Omawiamy sprawę jego ewentualnego wieczoru w Szczecinie i po serdecznej pogawędce żegnamy się, gdyż w drzwiach zjawia się dyrektor Zawadzki.

Do naszej grupki przyłącza się prezes Związku Zawodowego Literatów w Katowicach, p. Żelechowski Włodzimierz. Mówimy o wieczorze Wilhelma Szewczyka, odbywającym się w tych właśnie dniach w Szczecinie.

## Monografia o Gdańsku

Współczesna nauka polska szybko i naogół udanie odrabia braki i zaniedbania z zakresu opracowań poświęconych Ziemiom Zachodnim. Ukazują się coraz dokładniejsze studia i monografie. Mamy do zanotowania jedną z najbardziej wartościowych pozycji tego rodzaju: Mariana Pelczara „Polski Gdańsk”.

Niewiele w polskiej literaturze monograficznej znajdziemy książek skomponowanych tak prosto, przekonująco i harmonijnie.

Część pierwsza pt. „Ziemia mówi” poświęcona jest historii Gdańska — od czasów najdawniejszych aż do wojny 1914 r. W jasnym, udokumentowanym wykładzie autor wykazuje imponującą wierność Gdańska dla Rzeczypospolitej Polskiej, wierność w dobrej i złej roli — aż w głąb XIX wieku. Rozbiory Polscy byli klęską również dla Gdańska, a włączenie miasta do terytorium Prus — katastrofą zarówno ekonomiczną, jak i cywilizacyjną. Wszystkie okresy swojej świętości zawdzięcza Gdańsk współpracy gospodarczej z Polską. Wysoki poziom cywilizacyjny mieszaństwa gdańskie osiągało tylko przez żywe i trwałe więzy z Rzeczypospolitą. Specjalny rozdział poświęcił M. Pelczar „Zamarłym echem przeszłości” — tak licznym w dawnym Gdańsku zabytkom polskości, systematycznie niszczonego w XIX wieku przez Niemców.

Można by twierdzić, że przywiązanie, tak często okazywane przez gdańszczyznę Rzeczypospolitej, wynikało z kalkulacji kupieckiej, z oportunistu: przecież nawet niemieccy mieszkańcy Gdańska rozumieć musieli, jak wielkie korzyści czerpało miasto ze związków z Polską. Ale nie był to oportunist: świadczy o tym fakt, że gdańszczyźnianie sprzyjali sprawie polskiej i ponosili dla niej ofiary w okresach dla Rzeczypospolitej najcięższych: w czasie szwedzkiego „popotu”, w walce króla Leszczyńskiego z Augustem II, podczas rozbiorów i wojen napoleońskich. Bowiem „na tle wiekowego współzycia przedstawicieli dwujęzycznych narodów obok siebie, w tym samym mieście zamieszkałych i

wspólną pracą pod wspólnym herbem związanych — wytworzyła się warstwa ludzi, którzy jako gdańszczyźnianie, oparli o własną kulturę mieszczańską, a własne dzieje, trwali w wierności i przywiązaniu do Rzeczypospolitej, póki szwinstyżne prądy wieku XIX i XX, budząc ducha nienawiści nie zniszczyły tradycji ich przeszłości.”

Piękną swoją pracę zamyka autor stwierdzeniem dwóch faktów:

„Po pierwsze: nie jesteśmy tu, w Gdańsku, nowi, obcy, dzisiejsi, jesteśmy tu jako dawni gospodarze tej ziemi, wiekami historii z nią związanych.. A drugi pewnik — to fakt, że czeka nas tu praca ciężka i wyczerpująca, praca wielka i odpowiedzialna, którą oceniać będą po wielu latach ci, którzy po nas przyjdą, którzy w nowych warunkach kierować będą rozwojem i losami prastarego portu bałtyckiego, dla dobra jego mieszkańców, dobra Rzeczypospolitej, dobra całego świata.”

Na marginesie recenzji: Bodaj w grudniu ub. r. słyszeliśmy na wieczorze Klubu Artystyczno-Literackiego w Szczecinie zapewnienie ze strony prezydenta Zaremby, że miasto ufunduje poważne stypendium naukowe dla autora monografii o Szczecinie. Pragnęlibyśmy się dowiedzieć, jak dalece zaawansowana jest ta sprawa. F. J.

— I ja bym do was chętnie przyjechał.

— Ośmy... — mówię z zadowoleniem i przypominam sobie tę chwilę, gdy ręką temu w maju witaliśmy z entuzjazmem przyjazd p. Ewy Szelburg-Zarembiny, pierwszej literatki, która zdecydowała się przyjechać do Szczecina. Ież to było radości i poruszenia w małym światku literacko-artystycznym. Kwiaty, owacje, przyjęcia! A dziś? Dziś jest to najzwyczajniejsza sprawa. Dziś sami literaci zapraszają się do Szczecina. Szkoda tylko, że z wyjątkiem Andrzeja Jędrzejewskiego i Gałczyńskiego, są to „ptaki przelotne”. A takim ptakom ziemia szczecińska nie zdradzi całego swego piękna, nie odsoni czaru, który nas tak silnie spręga z tym, coraz bardziej szandarowym, miastem Polski.

Wierzę głęboko, że za rok literaci przyjeżdżać będą już nie tylko na wieczory, lecz osiedlić się na stałe. I wtedy nasza „Confraternia” przy Alei Wojska Polskiego będzie tak zaludniona literatami jak dziś warszawski „Kopciuszek”.

### NOWY NUMER

#### „Przeglądu Zachodniego”

W kwietniowym numerze doskonale redagowanego miesięcznika „Przegląd Zachodni” znajdujemy dokończenie pracy Henryka Barycza o dziejowych związkach polskich z Uniwersytetem Karola w Pradze. Dziś, gdy przyjaźń nasza z Czechosłowacją pogłębia się i utrwała, warto przypomnieć, jak dawne i żywotne są związki obu narodów we wszystkich dziedzinach, jak wybitne wyniki dawały one na polu nauki. Fakt, że najstarsza polska uczelnia — Uniwersytet Jagielloński — ma tyle do zawdzięczenia Uniwersytetowi Praskiemu, nie jest w Polsce dostatecznie znany. A przecież już Długosz pisał, że „zgromadziło się około króla Jagielly (odnawiciela uniwersytetu) wielu doktorów i meżów wybitnych z Czech i praskiego uniwersytetu, nieledwie kwiat owej szkoły, rdzeń i ozdoba”. Henryk Barycz wykazuje, że zespół pierwszych profesorów Uniwersytetu Jagiellońskiego, aczkolwiek nieomal czysto polski pod względem narodowym, to jednak „korzeniami swej wiedzy i wykształcenia tkwił wyłącznie w studium praskim. I to jest wielka, niezaprzeczona rola Uniwersytetu Praskiego, jako intelektualnej macierzy uczelni krakowskiej”.

O współczesnej Czechosłowacji piszą w „Przeglądzie Zachodnim”: Stefan Wierczyński — omawiając zainteresowania Czechów literaturą polską, w związku z nowym przekładem Mickiewicza na język czeski, oraz A. J. Kamiński (znany Czytelnikom naszego pisma) — referując ostatnie wydarzenia polityczne w Czechosłowacji.

## Restauracja „NIRVANA”

w Ustroniu Morskim

w nowowyremoniewanym lokalu

w GRAND-HOTELU

zapewnią kuracjom

— obfite i smaczne obiady —

Dobrowa obsługa

## Migawki kulturalne

Teatr to mój konik. Dodaje zaraz — niesforny. Kiedyś zrzucił mnie pod nóż „Nowin Literackich” za stwierdzenie układania repertuaru z uwzględnieniem karnawału, pór roku i pogody. A jednak coś w tym jest, bo ostatni repertuar Teatru Polskiego można by nazwać „przedwyborczy” — dwie sztuczki włoskie. Oczywiście z tego wyszła „Ładna historia” Flersa i Callaveta. „Ładna historia” była naprawdę ładna, szczególnie dzięki świetnej Babuni — Młodziejewskiej i przemianemu Waleremu Zielińskiemu. Akt III udał mu się nadspodziewanie. P. Czoznowska zawsze taka miła, jakoś zamiast podkreślić te walory szczecińskie się słubnym welonem. Poziem się wraz z p. Andrzejewskim w II akcie. Czemu reżyser zamiast kazać mu wić się w miłosnych opalach nie zaproponował mu popostru n. p. zapalenia i zgazzenia papierosa? Nie ma w tekście? Nieszczęśliwie! Przy ślicznej scenie ze słókami przydało by się krzesło przystawiać do jakiejś pod półkami postawionej skrzyni. Dało by to daleko lepszy efekt. A już w żadnym razie nie wypadła na krzesłku układająca efektywnie nawet najefektowniejże nożki. Mimo tych drobniaków powiedzić można, że reżyseria p. Ścibora zachowała dobrze żywe i zmienne, zależnie od liryzmu czy komizmu sytuację tempo tej niezawodnej komedii.

Po „Ładnej historii” teatr postanowił stanąć na głowie. Na wielkiej naradzie z nowym kierownikiem literackim uchwalono... Sartre'a. Zobaczymy więc „Ladacznicę z zasadami” i „Przy drzwiach zamkniętych”. O ile jednak dotychczasowe komedijki nikogo wprawdzie nie naprawiały ale i nie zepsuły, o tyle Sartre — jeśli go ktoś zrozumie — wydaje mi się jak na nasze czasy niezupełnie potrzebny. To nie przyczynia się do odbudowy, zwiększenia wydajności, entuzjazmu pracy itd., gdy teatr chce nam udowodnić, że wszystko to nie ma sensu, bo coby człowiek niewybrał to i tak będzie źle, że w ogóle błędne koło i piekło na ziemi. A zdaje się, że i dokładniejsza egzegeza całej filozofii Sartre'a, blisko spopkrowionej z „Sein und Zeit” Heideggera, doprowadziła by do dalszych jeszcze zastrzeżeń co do sensu propagowania egzystencjalizmu.

Natomiast podziw i uznanie artystom, którzy pod kierunkiem p. Lotara, pracują naprawdę z zapalem. Bo też teatralnie Sartre może porwać.

Sko-ro mowa o teatrze, chciałbym jeszcze streścić nowe instrukcje Departamentu Teatrów, zmierzające do umożliwienia teatrom utrzymania konsekwentnej linii repertuarowej. Zniesiono mianowicie t. zw.

„gieldę aktorską”. Aktorzy angażować się będą za pośrednictwem ZASP-u. Zniesiono również zostaje angażowanie się na gościnnie występów, pozostałość dawnego systemu gwiazd teatralnych. Teatry będą sobie wypożyczać aktorów. Wreszcie opiekę nad teatrami prowincjonalnymi obejmą teatry stołeczne. Jak mnie informowano, nad Teatrem Polskim opiekę objął warszawski Teatr Polski. Należy się więc spodziewać, że po szczęśliwym — wreszcie — wyrewindowaniu kostiumów teatralnych z Poznania i Warszawy otrzymamy odpowiedniego reżysera.

Amatorzy również wyraźnie odczuwają brak odpowiedniego kierownictwa. Tutaj sprawa jest o tyle przykrejsza, że przeciw mieliby wszelkie prawo wymagać, by im w ich pracy z pomocą przyszli miejscowi członkowie ZASP-u. Tymczasem nawet na miejskiej eliminacji związkowych amatorskich zespołów teatralnych nie było — zaproszonych — przedstawicieli aktorów — zawodowców. A szkoda, bo amatorzy pokazali, że potrafią wiele. Ze Szczecińska zgłoszono sześć zespołów: Zw. Zaw. Energetyków, Komunikacji Miejskiej Huty „Szczecin”, Kolejarzy, Cukrowni „Gumieńce” i Zakładów Konfekcyjnych. We wszystkich zespołach kierownika można poznać od razu — to najlepszy aktor na scenie. Reszta jest zawsze znacznie gorsza. Spośród wszystkich kierowników p. Szwarc (Energetyki) nie miał równego sobie. Energetyki nieźle zagrałi „Produkcje pana Brandta”, zespół Konfekcji zaś wykonał ciekawe widowisko pracownika zakładu Mirkowskiego „Ziemie Odzyskane”. Duża dyscyplina zespołu, barwność widowiska, tańce, śpiewy — wysuwają je do grupy czołowej. Szkoda tylko, że tekst nie zawiera jaich charakterystycznych akcentów szczecińskich, ale to łatwo uzupełnić. Eliminacje były wielkim triumfem doskonałego pomysłu wprowadzenia do życia kulturalnego zespołów i świetlic elementu szlachetnej rywalizacji. A gdyby tak myśl tę rozwinąć w cały plan współzawodnictwa kulturalnego?!

Wiele ambicji wykazała Szczecińska Scena Oświatowa. Ileż nowych piękności odkrywamy w „Sarmatyżmie” Zablockiego, ileż tam aktualnych akcentów społecznych. Ciśnie się pytanie, dlaczego „Sarmatyżm” zostawiono amatorom, a nie przypominano go ze sceny zawodowej?!

Turniej recytatorski urządzony przez „Czytelnika” był również pięknym pokazem osiągnięć amatorów. Recytacje, acz niezbyt urozmaiconego repertuaru, stały na wysokim poziomie. Zastanawia tylko przytłaczająca przewaga recytatorów. P. Olszewski z Gimn. i Liceum TURU

doskonale mówił wiersze Miłosza, ale nie miał konkurentów. Więcej niespodzianek — miłych — sprawiły panie. Bobowska (I nagr.), Pawłowska, Łaguna (II nagr.) Ujazdowska, Żywczak (III nagr.) Gluszkówna i Mikulska (IV nagr.) zdobyły równie jak nagrody zasłużone brawa. Specjalnie wyróżniono p. Klimkównę z kursu przygotowawczego Gimn. i Liceum dla Dorosłych za recytację własnego wiersza „Przekupka”. Należało wyróżnić także p. Nosko Zofię, koryfejkę doskonałego zespołu recytatorskiego Gimn. i Liceum dla Dorosłych. Podzielili na pierwsze miejsce z zespołem I Państw. Gimn. i Liceum żeńskiego. Prócz tych dwóch szkół recytatorów dostarczyło II Gimn. żeńskie i Gimn. TURU.

Rodzi się pytanie dlaczego recytacją interesują się tylko szkoły żeńskie i to za ledwie dwie? Malo!

Odczyty ostatniego tygodnia stały pod znakiem literatury. W dwóch prelekcjach TURowych mówili prof. Jedrzejewski o prawie w sztuce i prof. Des Loges o impresjonizmie w sztukach plastycznych i literaturze. Klub Literacko-Artystyczny zaprosił Wilhelma Szewczyka, który ciekawie naszkicował geografie kulturalną Ziemi Zachodnich, potrącając o problemy niemieckie. W tym tygodniu drugim wieczorem Klubu ma być odczyt art. mal. Guido Reka. W ramach wizyt „autorów w czytelni” na zaproszenie „Czytelnika” Jalu Kurek wygłosi odczyt „Wieś mojej twórczości”. Wyznania autora „Grypa szaleje w Naprawie” winny wzbudzić wielkie zainteresowanie.

W. L.

### OD WYDAWNICTWA

Przeszkody natury technicznej spowodowały, że w kwietniu br. Tygodnik „Szczecin” nie mógł ukazywać się regularnie. Prześpraszając naszych Czytelników za zwłokę w dostarczaniu pisma pragniemy zapewnić jednocześnie, że od maja br. Tyg. „Szczecin” ukazywać się będzie regularnie w odstępach tygodniowych, przyczem czynimy starania by powiększyć format i objętość pisma. Prosimy Czytelników o natychmiastowe reklamowanie w naszej Administracji, gdyby Tygodnik „Szczecin” nie był im dostarczany na czas, t. j. na niedzielę każdego tygodnia.

## Szczecińska Społeczna Nagroda Artystyczna

Jak wiadomo szczeciński Klub Literacko-Artystyczny wystąpił z inicjatywą ufundowania ze składek pierwszej w Szczecinie nagrody artystycznej, która w roku bieżącym miałyby zostać przyznana osobom, zasłużonym działalnością w latach 1945—1949 na polu literatury i plastyki. Inicjatywę Klubu poparł z całą życzliwością Wojewoda szczeciński plk. Borkowicz, otwierając listę składek kwotą 50.000 zł. Na apel Klubu wpływają różnej wysokości kwoty, także i od osób z poza Szczecina. Dla spopularyzowania inicjatywy Klubu Literacko-Artystycznego podajemy listę ofiarodawców, których przykład zachęci może innych do wpłacania składek na konto PKO X-448 z dopiskiem „Nagroda Artystyczna”.

Red. Czesław Piskorski — 500 zł, ob. Piasecki T. — 100 zł, dr Telega St. — 500 zł, dr Stoiński T. — 100 zł, mec Tomicki T. — 100 zł, inż. Gladysz W. — 200 zł, ob. Orlewicz H. — 200 zł, Bracia Ryzewscy — 100 zł, ob. Szafranski — 200 zł, ob. Kotowski M. — 200 zł, inż. Dowbór Z. — 100 zł, inż. Zawisza A. — 100 zł, insp. Stasinowski W. — 500 zł, ob. Osiecki Z. (Gryfin) — 100 zł, ob. Poradowski E. (Gryfin) — 100 zł, ob. Nowacka Cz. (Gryfin) — 100 zł, ob. Frackiewicz St. (Gryfin) — 25 zł, ob. Jasiński W. — 500 zł, nac. Kwabisiborski T. — 1.000 zł, inż. Oberg J. — 200 zł, Miejska Rada Narodowa miasta Szczecina — 10.000 zł, Spółdz. Wyd. P. K. — 10.000 zł.

Do tej pory Klub Literacko-Artystyczny na fundusz Szczecińskiej Społecznej Nagrody Artystycznej zebrał kwotę 89.475 zł.

Przypominamy, że termin składania odpowiednio umotywowanych kandydatur do Szczecińskiej Społecznej Nagrody Literackiej upływa dnia 25 maja b. r.

## Porachunki tygodniowe

W którymś tam roku zdarzyło się, że Aleksander II-gi incu-gurując otwarcie linii kolejowej do Tambowa, wysiadł na nowiutkim peronie, nowiutkiego dworca, tego „guberniastwo goroda”. A na tym peronie było wszystko. I „paczotnyj eskadron” ze sztandarem, i gubernator, i archijeriej „światiejszawo synoda”, i ober-policmajster, i blyszcząca chmara oficerów dzwoniących srebrnymi ostrogami „malinowuj zwon” no i orkiestra, która aż pod niebo zaniosła „Boże caria chroń”. A jednak, jednak... cesarz po przyjęciu raportu gubernatora nie roz-pogodził najdostojniejszego oblicza, tylko z miejsca uderzył w „rugatielnyj ton”. Bo rzeczywiście było za co. Bo skandal. Bo każde dziecko na ziemiach wielkiego imperium — od Alupki po Archangielsk i od Kalisza po Władywostok wiedziało, że na powitanie pomazania musi być salu dwudziestu jeden salu armatnich. A w Tambowie nie było... więc trząsł się ekscelencja gubernator słysząc groźne zapytanie władcy:

— „Paczemu zalpow niet?”

— U nas dwiendecat'pryczyn... Wa-pierwych — puszek niet... — baktal dnygn-tarz.

— „Dawolno”... — przerwał cesarz, już

nie słuchając, „jakie to było jedenaście dalszych powodów.

No bo rzeczywiście. Jeśli nie ma armat, to trudno z nich strzelać.

Ta staruszka anegdota przypomina mi się, kiedy wziąłem do ręki 16-ty numer „Dziennika Literackiego”. Ten najmłodszy, a jakże inteligentnie redagowany periodyk literacki, ostatnie wydanie poświęcił teatrowi. Tuż, tuż na prawo obok tytułu tustymi czonkami redakcja ob-wieszca: „Dziś w Numerze: O Teatracie Gdyni, Katowic, Kielc, Krakowa, Łodzi, Olsztyna, Poznania, Torunia Bielska, Wrocławia”.

Gdyby jakiś patriota szczeciński, dotknięty i oburzony, że znowu o nas nie — zapytał redaktora: „Panie Stanisławie Witoldzie — dla czego o Szczecinie ani wudu?” — przypuszczam, że Błicki odpowiedział by słowami gubernatora z Tambowa: „Widzi pan, przyczyn jest dwanaście... Ale po pierwsze — czy w Szczecinie jest teatr?”

No i co patriota szczeciński? Tak z re-ką na sercu — redaktor Błicki mieliby rące. W Szczecinie nie ma teatru. Bo te powtórzone pod różnymi tytułami kilka-nasze „Darów Poranka”, zaprojektowane nie według żadnych kryteriów literackich, czy wychowawczych, a inicjujące jed-

nie „pod gwiazdę”, czy „dla gwiazdy” — nie może być jeszcze nazwane teatrem. Zastrzegamy się że rubryka nasza, w której na kanwie głosów prasy omawia-my lokalne bolączki — nie upoważnia do wciśnięcia się na cudze lachnittowe podwórko. Nie dowodzi to jednak, aby soli-darności redakcyjna miała przekreślać dobre zwycięże rzeczowej dyskusji, nawet na siedniedzi kolumnach. To też pozostawiając Lachnittowi nienaruszony monopol na teatr — nie możemy odmówić sobie satysfakcji wyknięcia własnie ko-lodze, piszącemu o teatrze — rzeczy za-sadniczej. W jakiejś rozmowie Lachnitt powiedział: „Dość jest w Szczecinie lu-dzi, którzy sami nie nie robiąc, torpedują i atakują wszystko to, co się robi i dmuchają na ogień, bojąc się światła, aby nie ujrano prawdziwego ich oblicza.”

Porównanie literacko bardzo dobre i wydaje mi się na podstawie krótkiej bezstronnej obserwacji, że niestety słuszne. Mówiąc dalej, porównał Lachnitt Teatr Szczeciński do ledwo-ledwo zarzącego się płomyka. I powiedział jeszcze: „Jeśli będziemy dmuchać — płomik zgśnie, a wtedy co?”. Wtedy panie Walerianie nie będzie fikcji. Krótko i wesołowano: nie będzie fikcji... Ale nie! Nie ma pan racji — nie zgśnie. Raczej rozarzy się.

I tu moja pretensja do Lachnitta. Bo tak prawdę powiedziałem — Lachnitt jest w Szczecinie jedynym człowiekiem teatru, który zna się i czuje teatr (Teatru

krakowskie to była dobra szkoła). Więc kto ma wytknąć to, owo i dziesiąte? Kto ma nauczyć... Tak tak. Uczyc. Jeśli tego nie robił przez cały sezon kierownik literacki to pójść obowiązkiem jako krytyka było uczyć z lamów dziennika, czy tygodnika. Może by ktoś tam wreszcie przeczytał i zastanowił się, że w piśmie raportu, to jeszcze nie kwalifikacja na kierownika literackiego, a przypadkowy dobry nastrój „gwiazdy”, to jeszcze nie patent na reżysera. Bo ktoś lepiej wie od Lachnitta że dziś teatr, to nie tylko sztuka, ale i głęboka wiedza i przede wszystkim praca, praca, praca... Tu nie ma miejsca na improwizację. W dzisiejszych czasach powszechnej troski o wychowanie nowego człowieka — każdy dyktantyzm kulturowy jest takim samym szkodnictwem, jak rozkręcenie szynny kolejowej. Więc wartyo przypominie sobie panie Walerianie, że ma się ten magisteriat z teatrologii i wyciągnąć z tego konsekwencje. A wtedy spełni pan dobry i miłosier-ny uczynek bo może nie będą mnie ju-brali d-bli przy czytaniu o „Fantazym” i Bernar-dzie Shaw, wystawionym przez Strachockiego w trzydziestopięciu tysięcznym Olsztynie, czy o prapremierach w Bielsku i Sosnowcu. Może skończy się uwręczenie, zarówno pana jak i mnie, do-prrowadzające do pasji — „jak na Szczeci-no, to dobrze”, a zacznie się „nieźle, ale jak na poziom szczeciński, to trochę za-mało”.

H. A. RAF

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

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

Wydawca: Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka” — Szczecin Al. Wojska Polskiego 39 — Telefon 21-45 — Tłoczono w Państw. Szcz. Zakł. Graf. w Szczecinie ul. św. Krzysztofa 7. X-08521