

SZCZECIN

TYCODNIK WYBRZEŻA

Nr 23 (97)

E. K. MICHAŁOWICZ

ODRA-DUNAJ

Realizacja wielkiego szlaku handlowego

Połączenie Europy północnej, środkowej i północno-wschodniej z Basenem Naddunajskim przy pomocy drogi wodnej śródlądowej od pokoleń zapręga umysły polityków, przedstawicieli gospodarki i inżynierów. Pełna realizacja tych projektów, jak realizacja wielu innych wielkich poczynań, stała się możliwą dopiero po wielkich zmianach granicznych w rejonie Europy środkowo-wschodniej po zakończeniu drugiej wojny światowej.

Przez budowę kanału Odra — Dunaj nie stworzy się pierwszego połączenia drogą wodną Basenu Naddunajskiego z Europą środkową. Istnieje bowiem połączenie z Menu poprzez Kanał Ludwika (Ludwigskanal) z Dunajem (budowa: 1836—45). Kanał ten ma 173 km długości, głębokość jego wynosi dziś zaledwie jeden metr. Na tej stosunkowo krótkiej trasie zbudowano na Kanale Ludwika dla pokonania różnic terenowych sto słuz i jarów. Żegluga więc na nim jest powolna i trudna, a utrzymanie kanału nieekonomiczne, tymbardziej, że możliwe jest na nim obciążenie barek tylko do 102 ton nośności. W ruchu też handlowym niemiecki kanał Ludwika nie odgrywa większej roli, służy on raczej do wewnętrznej komunikacji wodnej między obszarem Menu a obszarem Dunaju w granicach państwa niemieckiego. Jak wiadomo, z ogółem 2.900 km biegu Dunaju, 622 km znajduje się w granicach Niemiec.

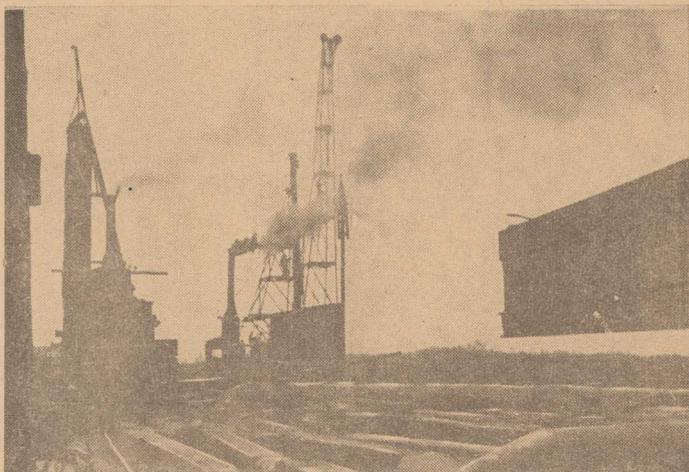
Handel środkowej Europy szukał swego ujścia do krajów Basenu Dunaju innymi drogami. Od dawna zastanawiano się nad projektem połączenia Odry kanałem poprzez Czechosłowację z Dunajem.

Połączenie wydaje się, przypatrując się mapie, nawet przy uwzględnieniu różnic terenowych, stosunkowo łatwo możliwe. Należy skanalizować górny Odrę, połączyć ją z rzeką Beczwa na terenie Czech, która wpada do Morawy, a Morawą pociągnąć kanał do Dunaju i osiągnąć połączenie z Dunajem między Wiedniem a Bratysławą. Morawa jest główną rzeką Morawy (długość 378 km) i uchodzi powyżej Bratysławy do Dunaju. Rzeka Beczwa jest jednym z jej głównych dopływów. Rzeka Morawa nie jest żeglowna, a w obecnym stanie tylko spławna.

W systemie gospodarczym Niemiec do realizacji budowy kanału Dunaj — Odra, przystąpiono w zwiększonym tempie po anshlusie i po zajęciu Czech i Moraw, w ramach niemieckiej polityki infiltracji gospodarczej, połączonej z podbojem politycznym Basenu Naddunajskiego. W gospodarce

niemieckiej kanał Odra — Dunaj nie wypływał z potrzeby umożliwienia transportu dóbr wytwarzanych w Basenie Dunaju szlakiem wodnym do portów północno-europejskich, lecz główną niemiecką myślą przewodnią było stworzenie dla towarów niemieckich taniego szlaku transportowego z północy na południe. Równocześnie z rozbudową połączeń wodnych między Niemcami a Basenem Dunajskim szły zamiary gospodarczego i politycznego opanowania żeglugi śródlądowej na Dunaju i zrzućenia niewygodnych Niemcom przepisów, umiędzynarodawiających, po Traktacie Wersalskim Odrę i Saabę. Jeżeli dziś, przystępując do realizacji projektu kanału Odra — Dunaj, mówimy o wielkim szlaku handlowym, łączącym północ i południe to projektanci niemieccy, motywując konieczność połączenia Odry z Dunajem, szukali przede wszystkim ujścia dla gospodarki niemieckiej, a w najlepszym razie taniej drogi transportowej dla surowców i wyrobów rolniczych, które miały zasilać przemysłowe Niemcy.

W polskim systemie komunikacyjnym i gospodarczym znaczenie Odry jako drogi wodnej jest nie tylko inne, ale znacznie większe. Równocześnie zmienia się w ramach sojuszu gospodarczego między Polską a Czechosłowacją gospodarce i polityczne znaczenie projektowanego kanału łączącego Odrę z Dunajem. Tak samo, jak w systemie gospodarki polskiej i przy ściślejszej współpracy gospodar-



Szczecin — Port. Nabrże Kaszubskie. Prace na nowym terenie węglowym.

czo-politycznej z demokracjami ludowymi obszaru dunajskiego zmieniła się kardynalnie rola portu szczecińskiego, który z zaniedbanego gospodarza portu niemieckiego stał się najbardziej zachodnim portem Słowiańszczyzny, tak samo zmieniają się w obecnym układzie założenia gospodarcze i polityczne, które nakazują budowę i szybką realizację kanału Odra — Dunaj.

Należy rozróżnić dwa zadania, które spełnić będzie projektowany kanał, łączący Odrę z Dunajem. Z jednej strony będzie on łączył zagłębie przemysłowe polskiego Śląska z obszarem przemysłowym Czech. Powiększy on przez to obok innych szlaków komunikacyjnych zawartość zagłębia polsko-czeskiego, które — jak wspominał ostatnio minister Minc w Pradze — rozbudować należy tak, by wspólnie tworzyły ono odpowiednią przeciwwagę do zagłębia przemysłowego Rury i Westfalii. Z drugiej strony kanał Odra — Dunaj otworzy szerokie horyzonty dla gospodarki demokracji ludowych, dając im taki szlak wodny, łączący Bałtyk z Morzem Czarnym.

Dla Szczecina, który w systemie gospodarki niemieckiej był portem upośledzonym, walczącym z ostrą konkurencją Hamburga, rozszerzenie zaplecza po budowie kanału Odra — Dunaj o cały Basen Naddunajski, jest

w znaczeniu swoim tak oczywiste, że nie wymaga dalszego podkreślenia.

Po dokonanej budowie kanału Odra — Dunaj, cała Odra i jej system dorzeczy i kanałów odda wielkie usługi Czechosłowacji, (która posiada 96 pierwszych kilometrów biegu Odry) oraz Jugosławii, Węgrom, Austrii, Rumunii i Bułgarii. Wielka zmiana polega tu na tym, że po ustaleniu granicy polskiej na Odrze i Nysie, cały

(Dokończenie na str. 8)

Od Wydawnictwa

Rozpoczynamy nowy etap pracy naszego wydawnictwa. Dążąc do spełnienia zadań, określonych kolejno w numerach 9 oraz 13/14 tygodnika „Szczecin”, zmieniamy od bieżącego numeru format naszego pisma. Umożliwi to redakcji stopniową rozbudowę działów i takie uporządkowanie materiału, by Czytelnicy nasi znaleźli mogli w „Szczecinie” omówienie wszystkich dla życia polskiego Wybrzeża najistotniejszych problemów.

W dalszym ciągu pismo nasze przywiązuje największą uwagę do zagadnień odbudowy i rozbudowy gospodarczej Wybrzeża, oraz wielkich perspektyw polityki morskiej Polski Ludowej. Głównym elementem tej polityki jest praca — musi też ona znaleźć swoje odzwierciedlenie na łamach naszego tygodnika.

Obrzyni i stale rosnący trud polskiego świata pracy nad zagospodarowaniem Wybrzeża, trud coraz lepiej zorganizowanego i przejawiającego się ostatnio w formie współwzrostu przynależności i odpowiedzialności na wszystkich odłankach; nie rezygnując z zadania zbliżenia społeczeństwa z zagadnieniami historii tego kraju, większą niż dotychczas uwagę poświęcimy wszystkim przejawom powstającego tu dziś nowego życia.

Aktualizacji życia gospodarczego, odbudowie jego podstawowych form, towarzyszyć musi prawdziwa aktywizacja kultury. W państwie ludowym kultura nie jest nadbudówką, jest istotnym elementem życia społecznego. Są liczne oznaki, że i w tej dziedzinie środowisko szczecińskie ożywia się, staje się coraz bardziej dynamiczne; rosną potrzeby, otwierają się coraz nowe możliwości. Rozbudowując dział literacki naszego pisma otwieramy łamy tygodnika „Szczecin” dla wszelkiej rzeczowej dyskusji o zagadnieniach kultury Wybrzeża.

Tygodnik „Szczecin” powstał w okresie najcięższej walki o przywrócenie polskości naszym ziemiom zachodnim, jest na swoim odcinku walki tej nie tylko świadkiem, ale i uczestnikiem. Wraz z całym społeczeństwem Wybrzeża przeżywalimy tu chwile najcięższe, przeżyliśmy opory i nieznanne w innych punktach kraju trudności. Wchodząc w nowy okres bardziej uporządkowanej działalności i zamykając minione etapy pragniemy tu jaknajbardziej podkreślić trwały związek naszego wydawnictwa ze społeczeństwem, któremu w miarę naszych sił służylimy i służyć będziemy.

Zamknięcie konkursu „Szczecina”

o nagrodę Zarządu Miejskiego

31. maja br. upłynął ostateczny termin zamknięcia rozpisanego przez tygodnik „Szczecin” konkursu na pracę marynistyczną, o nagrodę Zarządu Miejskiego w wysokości 50.000.— zł.

Ogółem wpłynęło 11 prac.

Sąd konkursowy zbierze się w pierwszej połowie czerwca br. Prawdopodobnie na „Święto Morza” ogłoszone zostaną wyniki konkursu.



GDYŃNIA - GDAŃSK: OBROTY TOWAROWE I PRACE W PORTACH

Relację o wynikach pracy zespołu portowego Gdynia — Gdańsk w kwietniu należało by poprzedzić przeprowadzeniem Czytelników za spóźnieniem. Przypominamy, że są to informacje spóźnione co najmniej o dwa tygodnie. Ale w „kierze” wydawniczej, „Szczecina” nastąpił zasadniczy zwrot.

Pismo, którego tytuł skazuje niejako na zasięg zainteresowań lokalnych, przeistoczyło się w Tygodnik Wybrzeża. Nie będziemy mówić o tym, że zamierzenia nasze idą znacznie dalej, że pod sztandarowym tytułem „Szczecina” pragniemy stworzyć tygodnik portowo-morski w znaczeniu najogólniejszym, w którym — oprócz zagadnień polskich portów — omawiane będą zagadnienia portów europejskich i nie tylko europejskich.

Wydając kolejny numer „Szczecina” w nowym opracowaniu graficznym, w zwiększonym formacie i z szerszymi niż dotychczas perspektywami zainteresowań — nie możemy wypuścić go w świat bez wiadomości o Gdyni i Gdańsku. Dlatego, jakkolwiek informacje, które podajemy są nieco spóźnione, podajemy je z dwu powodów: aby wywiązać się z obowiązków Tygodnika Wybrzeża i aby poinformować Czytelników o osiągnięciu przez Gdynię i Gdańsk rekordowego w kwietniu przeladunku.

Oba porty przeladowały 1.132.306,1 ton towarów, uzyskując w tym roku najwyższą pozycję w obrocie towarowym. Sukces ten udało się osiągnąć dzięki temu, że na kwiecień przypadała najwyższa po wojnie suma eksportu — 983.200,9 ton.

Udział portów w przeladunku kwietniowym przedstawia się następująco:

	Import	Eksport
Gdynia	79.586,7	460.841,4
Gdańsk	69.518,5	522.359,5
Razem:	149.105,2	983.200,9

W porównaniu z marcem przeladunek obu portów wzrósł o 15%. Znaczna zwyczajna obrót przypada jednak na Gdańsk, który osiągnął 52,3% przeladunku.

Ruch statków

W kwietniu weszły do Gdyni i Gdańska okręty następujących państw:

Bandera	ilość statków	
	Gdynia	Gdańsk
amerykańska	5	1
angielska	12	6
duńska	29	56
fińska	28	22
francuska	5	3
grecka	—	1
holenderska	4	1
kanadyjska	3	—
norweska	42	25
panamska	1	2
polska	29	14
radziecka	12	21
szwedzka	96	63
włoska	—	1

Razem do Gdyni weszło 226 statków o łącznym tonażu 305.516 NRT, z czego 45% tonażu załadowane; wyszło 263 statki (291.766 NRT); 89% tonażu z ładunkiem.

Do Gdańska weszło 216 statków 238.450 NRT, (17% tonażu załadowane); wyszło 219 statków 242.235 NRT (93% tonażu z ładunkiem).

Eksport — import

Obroty towarowe — łącznie Gdyni i Gdańska — przedstawiały się następująco:

Grupa towarowa	import	eksport
wytwory roślinne	23.008,2	4.965,6
wytwory zwierzęce	4.586,8	5.514,8
wytw. mineralne	68.500,5	927.348,8
łuszczyce	1.834,2	35,6
przetwory spożywcze	1.159,6	29.865,5

przetwory chem.	17.370,7	2.845,5
skóry i futra	1.598,6	10,3
surowce włók.		
i wyroby	15.082,8	175,4
kauczuk i guma	761,5	17,6
drzewo i wyroby	2.451,1	210,8
papier i wyroby	6.193,5	1.687,1
kamienie, szkło, porc.	197,7	312,4
maszyny		
metale i wyroby	3.382,6	9.331,9
maszyny		
i sprzęt elek.	1.948,9	633,2
środki transport.	777,6	140,5
narzędzia, aparaty	48,8	86,2
różne	200,2	19,7

Na czele odbiorców węgla i koksu znajdowała się Francja (185,2), następnie Szwecja (160,1), dalej — Norwegia (133), Dania (126,3), Irlandia (111,6), ZSRR (92,8), Belgia (40,5) Islandia (5,5), Anglia (2,4) Niemcy (4,7) i Holandia (6,3)

Ogółem wysłano 868.911,2 ton węgla i koksu. W bunkier zaopatrzone statki 10 bander, przeladowując 37,7 ton.

Towary były wysyłane do 13 krajów europejskich i 17 pozaeuropejskich. Na czele europejskich odbiorców naszych towarów, poza węglem, znajduje się Anglia, gdzie wysłano ziemniaki i wytwory zwierzęce (jaja, bekony, jelita, sery), cynk, konfekcje i in., drugie miejsce zajmuje Finlandia, jako odbiorca soli, szamotu i wyrobów metalowych; do Grecji wy-

wieziono cukier, do Szwecji sól, papier i in., do Irlandii cukier, do Norwegii cukier, minie, biel i wyroby metalowe, do Holandii szczecinę, papier gazetowy i in.

Wśród krajów pozaeuropejskich pierwsze miejsce zajmują Malaje i Irak, jako odbiorcy cukru, do Argentyny wysłano cement, papier gazetowy i wyroby metalowe, do Egiptu biel, sodę i wyroby metalowe, do Stanów Zjednoczonych korzenie cykorii, nasiona maku, pierze, wyroby koszykarskie.

W imporcie reprezentowanych było 12 krajów europejskich i 19 pozaeuropejskich. Z krajów europejskich na pierwszym miejscu znajduje się Norwegia, skąd sprowadzono rudę, śledzie, tran; ze Szwecji sprowadzono rudę, piryty, śledzie, celulozę, papier i in., z Rumunii — kukurydzę i ropę naftową, z Finlandii wyroby ciesielskie i makulaturę, z Anglii węgle.

Z krajów pozaeuropejskich na pierwszym miejscu znajdują się Stany Zjednoczone z grupą produktów roślinnych, przetworów spożywczych, bawełny, maszyn i narzędzi, z Algieru przybyły superofaty, z Filipin i Mozambiku — kopa, z Brazylii, Sudanu, Argentyny, Jawy, Indii Brytyjskich — skóry, z Australii i Nowej Zelandii — wełna, z Egiptu i Peru — bawełna, z Unii Pół-Afrykańskiej — surowiec do wyrobu farb, z Kanady — aluminium.

Tranzyt

Ogółem przez Gdynię i Gdańsk przeszło tranzytem 4.082,3 ton, z czego na przywóz przypada 52%.

Najwyższą pozycję w przywozie stanowią rudy z Norwegii i Szwecji dla Czechosłowacji. Przywóz drobnicy przeznaczony był ze Szwecji, Norwegii i Finlandii dla Czechosłowacji, Węgier i Jugosławii.

W wywozie tranzyt kierował się z Czechosłowacji i Węgier do Finlandii, Szwecji, Norwegii, Argentyny, Urugwaju i Brazylii.

Ruch pasażerski

Przez Gdynię wyjechało 174 pasażerów, z tego 136 do Stanów Zjednoczonych, przyjechało 557, z tego 505 ze Stanów Zjednoczonych.

Przez Gdańsk wyjechało 10 pasażerów, z tego 5 do Finlandii.

Ruch pasażerski wzrósł znacznie w porównaniu z poprzednim miesiącem wskutek dwukrotnego przybycia „Batorego”.

Roboty w portach

W Gdańsku rozpoczęto remont falochronu wschodniego, remont 300 mb zachodniego nabrzeża basenu Górnicego i remont ram odbojowych nabrzeża Westerplatte. Roboty pogłębiarskie w basenie Strefy Wolnościowej wykonano w 70%. Kontynuując się przebudowę nabrzeży tego basenu.

W porcie gdańskim czynnych jest 31 dźwigów i 3 taśmowce, z tego w eksploatacji CZPPW — 12 dźwigów i 3 taśmowce. W odbudowie znajduje się 6 dźwigów.

Przy kanale Kaszubskim buduje się pryzoryczną podstać transformatorów.

W toku — telefonizacja portu.

W Gdyni zakończono odbudowę części rybackiej nabrzeża Śląskiego i ostrogi północnej. Przy odbudowie części przemysłowej tego nabrzeża wykonano 15 robót.

W dalszym ciągu trwają roboty przy reperaturacji falochronu Szwedzkiego i odbudowie części podwodnej falochronu Wschodniego. Odbudowa nabrzeża Czechosłowackiego zbliża się do końca, wykonano 98% robót. Odbudowę falochronu Wschodniego, przy którym w kwietniu wznowiono roboty, wykonano w 90%.

Na ukończeniu jest budowa wiaduktu nr 2 na drodze Gdynia — Oksywie.

W Gdyni czynnych jest 34 dźwigi i 2 taśmowce, z tego w eksploatacji CZPPW — 5 dźwigów i 2 taśmowce.

14 jednostek taboru pływającego w Gdyni i 17 w Gdańsku znajduje się w remoncie.

Eksport dużych ilości ziemniaków i cukru oraz import bawełny i innych surowców włókienniczych spowodowały w Gdyni i Gdańsku poważne trudności magazynowe, co skłoniło władze portowe do zawarcia umowy ze Zjednoczeniem Fabryk Cementu w sprawie skoordynowania transportu ładowego z wodnym i bezpośredniego przetrzucania cementu z wagonów na statki. Zajmowane dotychczas przez ZFC magazyny i strefy przeznaczone będą na składowanie ziemniaków, cukru, bawełny i in, a w razie potrzeby magazynowania cementu — przeznaczona zostanie rezerwa magazynowa, z której ZFC korzystać będzie do czasu wybudowania zapasowych magazynów fabrycznych.

W obu portach przeprowadza się odbudowę kilku magazynów. W Gdańsku na ukończeniu jest budowa magazynu nr 1 przy kanale Portowym, a w Gdyni przekroczono 90% robót przy odbudowie trzech magazynów.

SPRAWY NIEMIECKIE

Stan żeglugi śródlądowej na Zachodzie

Na zachodzie Niemiec żegluga śródlądowa rozporządzała przed wybuchem wojny 2,6 milionami ton, obecnie 837.000 ton. Berek o napędzie własnym było 2 miliony ton, obecnie 780.000 ton. Przewiduje się, że 300.000 ton uzyskać można z napraw barek zatopionych.

Czynnik gospodarcze Niemiec zachodnich przewidują mobilizację sił fachowych i surowców celem dokonania napraw. Przewozy na Renie wzrosnąć mają do 15 milionów ton, a na kanałach zachodnio-niemieckich do 8,5 milionów ton rocznie. W związku z tym potrzebna jest rozbudowa zachodnio-niemieckiej floty śródlądowej o co najmniej 35%. Główne trudności leżą w dziedzinie zaopatrzenia w żelazo i stal. Kampania zachodnio-niemieckich czynników gospodarczych za zwiększeniem tonażu niemieckiej floty śródlądowej stoi w związku z oczekiwanymi zapomogami w ramach planu Marshalla. Jest to jeszcze jeden dowód na to, że wbrew powziętym zobowiązaniom, aliansi odbudowują Niemcy przed odbudową krajów z Niemcami sąsiadujących.

OBROTY ŚRÓDLĄDOWE HAMBURGA

W roku 1947 przybyło do portu hamburskiego 10.667 barek z ogółem 2,62 milionów ton nośności, z czego 3.594 barki z górnej Łaby i 7.073 barek z dolnej Łaby. Obroty towarowe Hamburga w ruchu śródlądowym wyniosły w roku 1947 1,49 milionów ton. Od czasu Czechosłowacji przewieziono 197.882 ton. W porównaniu z rokiem poprzednim obroty roku 1947 wykazały wzrost o 1.109 statków, czyli 29,7% i wzrost obrotów towarowych o 0,19 milionów ton, czyli 14,9%.

ODBUDOWA PRZEMYSŁU W HAMBURGU

W przemyśle hamburskim notowano w roku 1947 stabilizację warunków. Produkcja około 33% szczytowej produkcji przedwojennej, wykorzystując przy tym 40% istniejącej zdolności produkcyjnej. Wszystkie zakłady przemysłowe w Hamburgu wykorzystywały zastój w produkcji na konserwację i modernizację aparatów produkcyjnych. Mimo spadku obrotów w miesiącach zimowych w poszczególnych zakładach przemysłowych nie nastąpiło zwalnianie pracowników. Notuje się powszechne tendencje utrzymania kadry zawodowej w oczekiwaniu na wzrost produkcji w przyszłości. Zauważono poza tym teżuryzowanie produktów gotowych, i niechęć wprowadzenia ich przed reformą walutową.

PROM Z LUBEKI DO DANII

Izba rzemieślniczo-handlowa w Lubecie prowadzi pertraktacje celem otwarcia połączenia promem między Lubeką a wyspą Laaland i miastem Gjedser. Przed wojną prom kursował na trasie Warnemünde — Gjedser. Obecnie o połączenie ubiega się Lubeka w charakterze „najbardziej wschodniego portu” w strefie brytyjskiej.

KONIEC WIELKIEJ STOCZNI

Slip stoczni „Bremer Schiffbauwerk AG”, jeden z największych w Niemczech, został zburzony. W stoczni tej zbudowano znany transatlantyk niemiecki „Bremen”. Slip wysadzono w powietrze, ponieważ demontaż okazał się niemożliwy. Uzyskano 2.200 ton złomu.

RUCH W PORCIE EMDEN

W roku 1947 obroty portu w Emden wyniosły 2,9 milionów ton w porównaniu z 2,5 milionów ton w roku 1946. Osiągnięto 40% obrotów z roku 1938, kiedy obroty w Emden wynosiły 7,9 milionów ton. W ciągu roku wpłynęło do Emden 555 statków brytyjskich, 148 duńskich, 59 norweskich, 50 amerykańskich i 33 szwedzkich. Tylko 975.000 ton obrotu portu w Emden przypada na import.

OBROTY W LUBECE

W roku 1947 obroty w Lubecie wynosiły 952.000 ton, osiągając już połowę obrotów rocznych z roku 1936. Na pierwszym miejscu w Lubecie stała bandera Szwecji, potem Danii i Anglii. Eksportowano głównie drzewo do Anglii, koks do Finlandii i nawozy sztuczne do Skandynawii i Holandii.

Miasto Lubeka przewiduje program odbudowy i przekształcenia dzielnic portowych. Między innymi przewiduje się budowę 40.000 nowych mieszkań dla robotników.

ALIANCI POPIERAJĄ PORTY NIEMIECKIE

Powołując się na konieczność poprawy ekonomicznej w Niemczech zachodnich, brytyjskie i amerykańskie władze wojskowe zarządziły przesunięcie tranzytu z portów holenderskich i belgijskich na Hamburg i Brema. Jest to pierwszy wynik rocznej kampanii niemieckich kół morskich, które wszelkimi sposobami pragną uratować porty niemieckie od zagłady. Po tej decyzji aliantów zachodnich pojawiły się w prasie niemieckiej żądania, domagające się przyznania Niemcom statków wysokomorskich dla obsługi importu niemieckiego. Niemcy wskazują na amerykańską flotę typu „Liberty”, która bezczynnie leży w portach amerykańskich, podczas gdy w Niemczech liczne żalgi morskie są bez pracy.

ODBUDOWA BERLINA

Według nowych danych z 95% urzędzeń podziemnych i 70% gmachów i urzędzeń nadziemnych Berlina ocalało. W oparciu o nie nastąpić ma odbudowa stolicy Niemiec. Centrum miasta będzie odbudowane tam, gdzie było przed wojną. Tramwaje mają być w Berlinie zlikwidowane. Planowane jest zwiększenie ilości zieleni i parków w Berlinie.

Eduard Kmieciak

Rywalizacja 16 portów europejskich



Opublikowany w poprzednim numerze „Szczecina” przegląd floty handlowej szesnastu państw europejskich i trzech pozaeuropejskich umożliwił Czytelnikom zorientowanie się w układzie sił, jakimi państwa morskie dysponują w rywalizacji na szlakach handlu międzynarodowego.

Dzisiaj podajemy wyniki tej rywalizacji. Oceniając osiągnięcia poszczególnych portów, nie należy zapominać, że znajdujemy się w okresie powojennym i że dążeniem nieomal każdego portu jest uzyskanie skali obrotów zarejestrowanych w roku, poprzedzającym wybuch wojny.

W zasadzie trzy czynniki utrudniają uzyskanie tych osiągnięć: dla jednych portów czynnikiem tym są zniszczenia urządzeń technicznych, dla innych — zmiany w układzie stosunków politycznych i łączące się z tym zmiany kierunków handlu morskiego, dla jeszcze innych — straty w tonażu floty. Ten ostatni czynnik dotyczy zresztą wszystkich państw, które nie zdołały zachować całości swojego tonażu, lub nie wyrównały dotychczas poniesionych podczas wojny strat.

Spośród 16 najważniejszych portów europejskich, o obrotach których posiadamy informacje, najwyższe procentowo wyniki w stosunku do 38 roku uzyskała Antwerpia. W 47 roku do portu tego weszło 8.014 statków (20.256,9 BRT*) i przeładowano 21.308 ton*, osiągając w ruchu statków 98,8% tonażu, a w obrotach towarowych 90,3%.

Jak wiadomo, Antwerpia zajmowała dotychczas pozycję przodującego portu na kontynencie, obecnie jednak prymat ten przechodzi na Rotterdam. Wprawdzie port rotterdamski osiągnął w 47 roku zaledwie 28,2% obrotów towarowych 38 roku, uzyskując przeładunek 11.959 ton, jednak wg relacji z marca br. tonaż na wejściu w Rotterdamie przekroczył dwa miliony NRT, gdy w Antwerpii 1.982,4 NRT. Sukces ten osiągnął Rotterdam dzięki niższemu opłatom portowym, sprawniejszym przeładunkom towarów masowych (nowoczesne elewatory i dźwigi mostowe) oraz niższym stawkom robocizny w porcie.

W powojennej odbudowie gospodarczej kraju Holandia zagwarantowała bezwzględne pierwszeństwo swemu największemu portowi, odsuwając na dalszy plan problemy mieszkaniowe, a nawet żywnościowe. Temu należy przypisać, że zarobki holenderskiej floty handlowej w dewizach obcych wyniosły w 47 roku trzysta trzydzieści milionów guldenów. W Belgii natomiast każda dzielnica ma odrębne plany odbudowy (kanał Lenaye — Gandawa — Antwerpia), co nie pozwala skoncentrować wysiłków i kapitałów na porcie Antwerpii, jego modernizacji i stworzeniu odpowiednich połączeń między Renem a Skaldą. Fakt, że Antwerpia przeładowuje 80% belgijskich obrotów zamorskich, wskazywał by jednak na jej prawo do pierwszeństwa.

Na drugim miejscu po Antwerpii, w tabeli portów, które osiągnęły najwyższe procentowo wyniki obrotów towarowych w stosunku do 38 roku, znajduje się Genua, która w 47 roku przeładowała 2.273,9 ton, uzyskując 84,4%.

Triest, przeładowując 1.271,8 ton, osiągnął 80,2%. W Trieście zarejestrowano również 1.319,7 ton obrotu tranzytowego, z czego na Austrię przypada 50%, na Węgry 11% i na Jugosławię 9%. Czechosłowacja przewiozła przez Triest w imporcie 252,8 ton i w eksporcie 144,5 ton, uzyskując 30% całego triesteńskiego obrotu tranzytowego.

Ze względu na trudności finansowe, hamujące odbudowę tonażu handlowego, armatorzy triesteńscy zwrócili się o pomoc do amerykańskich przedsiębiorstw żeglugowych, jednak nie wpły-

nęło to na poprawę sytuacji, gdyż zainteresowania armatorów amerykańskich zwrócone są raczej na Genuę i Neapol, które otrzymują co raz więcej regularnych połączeń żeglugowych.

Do Marsylii weszło w 47 roku 3.662 statki (7.294,6 NRT) i przeładowano 7.492,3 ton, uzyskując w ruchu statków 56,1% tonażu, a w obrotach towarowych 76,5% osiągnięć 38 roku.

Amsterdam przeładował 3.982 ton, uzyskując 70,4% obrotów.

Liverpool — 12.746 ton, uzyskując 67,0% obrotów.

Zespół portowy Gdynia — Gdańsk przyjął w 47 roku 4.377 statków (6.486,2 NRT) i przeładował 9.692,2 ton, uzyskując 39,7 tonażu i 59,5% obrotu towarowego 38 roku.

Neapol przeładował 1.407 ton, uzyskując 57,7%.

Southampton — 4.765 ton, uzyskując 55,9%.

Do Bremy weszło 2.481 statków (5.420,1 NRT) i przeładowano 4.853,8 ton, osiągając w ruchu statków 92,3% tonażu, a w obrotach towarowych 54,1%.

London przeładował 15.339 ton, uzyskując 52,6 obrotów 38 roku.

Glasgow — 3.705 ton, uzyskując 47,2%.

Hull — 3.270 ton, uzyskując 46,8%.

Hamburg, który jak wiadomo, należał do portów, najśmiej bombardowanych przez lotnictwo alianckie, uzyskał 16,8% tonażu i 22,3% obrotu towarowego, gdyż na wejściu zarejestrowano 5.406 statków (3.508,3 NRT) i przeładowano 5.760 ton.

Przez Kanał Kiloński przeszło w 47 roku 35.000 statków i 8.600 ton ładunków, co odpowiada ok. 60% stanu z 35 roku. Większe ożywienie ruchu zanotowano w kierunku na zachód (5.200 ton). Wśród przywiezionych ładunków na pierwszym miejscu znajduje się węgiel (2.700 ton, z czego 1.100 ton węgla polskiego). Udział bander niemieckich w przewozach przez Kanał wzrósł z 35% przed wojną do 83%.

Wśród portów, które wskutek działań wojennych uległy największemu zniszczeniu i posiadają — w porównaniu z okresem przedwojennym — najmniej obrotów towarowych, pierwsze miejsce zajmuje, niestety, Szczecin. W 47 roku Szczecin przyjął 1.182 statki (416,3 NRT) i przeładował 723,5 ton, uzyskując w ruchu statków zaledwie 12,2% tonażu i 8,8% obrotu towarowego 38 roku.

Nie posiadamy informacji o obrotach towarowych portów skandynawskich wiadomo jednak, że najlepsze wyniki w porównaniu z okresem przedwojennym osiągnął port Oslo, do którego weszło 21.415 statków (6.760 NRT), co stanowi 214,4% tonażu 38 roku.

Kopenhaga przyjęła 17.149 statków (6.370,5 NRT), uzyskując 111,7% tonażu.

Wśród 16 najważniejszych portów europejskich — zespół portowy Gdynia — Gdańsk zajmuje siódme miejsce w tabeli najwyższych osiągnięć obrotu towarowego w stosunku do 38 roku. Wyprzedzają nas porty: Antwerpia, Genua, Triest, Marsylia, Amsterdam i Liverpool, natomiast niższe, niż Gdynia — Gdańsk osiągnięcia — licząc w kolejnym porządku od najwyższych procentowo obrotów — uzyskały: Neapol, Southampton, Brema, London, Glasgow, Hull, Rotterdam i Hamburg.

Zapoznając się z obrotami towarowymi portów europejskich, warto większą uwagę poświęcić portom francuskim. Informacje, jakie uzyskaliśmy, posiadają dużą wartość dla charakterystyki rozwojowych usiłowań tych portów, przedstawiając znaczne przesunię-

cia obrotów na korzyść mniej eksponowanych dawniej portów, jak np. Cherbourg i Lorient, a wreszcie przedstawiają skalę osiągnięć w typowym dla pracy wszystkich portów europejskich wysiłgu do uzyskania wysokości przedwojennego przeładunku.

Jak wynika z relacji Francuskiego Państwowego Instytutu Statystyki i Badań Ekonomicznych — porty Francji osiągnęły w 47 roku ok. 70% obrotów towarowych 38 roku.

Udział poszczególnych portów w obrocie towarowym (łącznie import i eksport) przedstawiały się następująco (liczby, w tysiącach ton, ilustrują przeładunek w grudniu 47 roku, liczy procentu ilustrują skalę osiągnięć w stosunku do przeciętnej miesięcznej 38 roku):

Dunkierka	134,7 ton	— 37%
Calais	25	— 40%
Boulogne	21,9	— 26,4%
Dieppe	28,5	— 65%
Le Havre	478,9	— 86,4%
Rouen	533,6	— 83%
Caen	20,8	— 14,4%
Cherbourg	146,8	— 72,7%
Brest	94,9	— 125%
Lorient	59,9	— 234%
Nantes i Saint Nazaire	229,2	— 94%
La Rochelle (La Pallice)	98,1	— 129%
Bordeaux	300	— 88%
Sète	88,9	— 65%
Saint — Luïs — du Rhone	22,9	— 49%
Marsylia	556,7	— 67%
Inne	88,1	— 25%

W 38 roku do portów francuskich przyjeżdżało przeciętnie miesięcznie 138.835 pasażerów, wyjeżdżało 139.167 natomiast w grudniu 47 roku przybyło tylko 28.188 pasażerów, a wyjechało 39.678.

Kończąc ten przegląd obrotów towarowych, należało by jeszcze powiedzieć kilka słów o bilansie brytyjskim handlu zamorskiego. Charakterystyczny dla obrotów towarowych Wielkiej Brytanii jest fakt, że wolumen eksportu, łącznie z reeksporem, zmniejszył się w porównaniu z 46 rokiem o 770 ton, mimo, że wartość eksportu wzrosła o 234 miliony funtów. Wolumen eksportu, oprócz węgla, stanowią w 47 roku mniej niż 2/3 poziomu z 29 roku.

Jeśli chodzi o wywóz węgla, to w 39 roku wynosił on 64,5 miliona ton, a w 47 roku był, praktycznie biorąc, zupełnie znikomy, zwłaszcza, że Wielka Brytania importowała równocześnie mniej więcej jednakową ilość. Warto przy tym zaznaczyć, że Brytyjska Rada Węglowa zabezpieczyła na 48rok 16 milionów ton węgla na eksport — m. in. projektowany jest wywóz 1 miliona ton do Argentyny, 870 ton do Danii i 480 ton do Szwecji.

Bilans brytyjskiej zamorskiej wymiany towarowej w 47 roku wykazał saldo ujemne w wysokości 675 milionów funtów, przy czym po stronie czynnej zostały uwzględnione wpływy z tytułu „niewidzialnego eksportu”. Na pokrycie tego niedoboru Wielka Brytania musiała sięgnąć do rezerw kapitałowych z pożyczki amerykańskiej.

Sytuacja ta, zdaniem brytyjskich środowisk gospodarczych, powoduje zwiększenie artykułów eksportowych, które stają się co raz mniej konkurencyjne.

W. I.

PIERWSZY ROK SZKOŁY MORSKIEJ

Przed tygodniem odbyło się zakończenie roku szkolnego w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie. Był to pierwszy rok nauki w Szczecinie. Po krótkich wakacjach nawigatorzy rozmieszczeni zostaną na statkach handlowych lub na statkach szkolnym dla praktycznego realizowania pobranych w szkole teoretycznych wiadomości. Zacznie się dla nich nowe, pełne pracy i przygód życie.

Rok w historii tej czy innej uczelni — to okres zasadniczo mało znaczący. W odniesieniu jednak do uczelni morskiej, a zwłaszcza do polskiej uczelni morskiej w Szczecinie, ubiegły rok zapisze się trwałą pamięcią. Był to bowiem rok trudnej pracy organizacyjnej na nieprzygotowanym terenie. Ambicją jednak naszych władz i personelu szkolnego było, aby w odzyskanym polskim Szczecinie jednak prędzej powstała uczelnia morska. Zapali i energia nie poszły na marne. Mimo ogromnych trudności, braku podreczników, pomocy naukowych, gabinetów i sal wykładowych, naukę rozpoczęto i przeszkolono w zawodzie żeglarskim zastęp 167 kandydatów na przyszłych oficerów polskiej marynarki handlowej. Z początkiem następnego roku szkolnego, należy przypuszczać, nauka pójdzie jeszcze sprawniej.

Na jesieni przybędą nowe kadry kandydatów, którzy w międzyczasie nabierają wstępnych kwalifikacji w Centrum Wychowania Morskiego. Bowiem należy wspomnieć, że po wojnie szkolnictwo morskie oparto na nowych wzorach, nieco odmiennych od przedwojennych. Wprawdzie szkoła jak i dawniej przede wszystkim ma na celu przygotowywanie oficerów marynarki handlowej z pełnymi teoretycznymi kwalifikacjami, z perspektywą zajmowania stanowisk wszelkich stopni na statkach w żegludzie małej i wielkiej, ale równocześnie szkoła ma za zadanie wychowywać uczniów na uświadomionych obywateli demokratycznego państwa. Do obowiązkowych przedmiotów fachowych, wprowadzono naukę o społecznościach, ustrojach państwowych, zasadach demokracji itd., a ponadto dopuszczono uczniów do współzrządzenia szkoły.

Równocześnie dąży się do ogólnej demokratyzacji szkoły przez dopuszczenie do nauki większej ilości uczniów pochodzenia robotniczego i chłopskiego. Przed wojną udział ich był minimalny, dziś przekracza 50%. Po za Polakami, którzy przybywają do szkoły z różnych zakątków kraju, polskim szkolnictwem morskim interesują się Cześć. Być może, już w niedalekiej przyszłości Nawigacyjna Szkoła Morska w Szczecinie stanie się uczelnia ogólnosłowiańska.

Bol. K.

ERRATA

W numerze 22 tygodnika „Szczecin” w artykule p. t. „Aktywność portu szczecińskiego” mylnie wydrukowano w wierszu 27 od góry i następne, zdanie: „Już rozładowano 2 statki, które łącznie przywoły około 50.000 ton”. Oczywiście winno być 5.000 ton.

SŁOWIANIE NA BAŁTYKU*)

Pod tym tytułem rozumiemy oczywiście działalność morską Słowian na Bałtyku od czasów najbardziej zamierzalnej przeszłości aż do chwili wypchnięcia ich stąd przez napierający ze wszech stron żywioł niemiecki. Walka Słowian o utrzymanie się na Bałtyku jest jednym z rozdziałów naszej tradycji morskiej, gdyż z małym przerwaniem w ciągu XIV i w pierwszych połowie XV wieku włącza się ona bezpośrednio w dzieje polskiego wysiłku na morzu. Rozpatrując się więc w najstarszych dziejach Słowian pomorskich, weleńskich i obodryckich na Bałtyku piszemy tym samym rozdział wstępujący do dziejów naszych. Wspominanie przeszłości zaś nie jest tylko czerzą zabawą historiografów, wygrzebyjących z pyłów bibliotecznych i zwalów archiwalnych akt ślady przebrzmiałej dlatego zdawało by się nie tworzyć już dziś działalności poprzednich pokoleń, ale ma określony sens w tworzeniu podstaw ideowych zarówno w zakresie teorii, jak i praktyki naszych dzisiejszych dążeń morskich.

Zadaniem historii jest przede wszystkim odkryć prawdę minionej przeszłości. Ale oprócz tego, wnikańszy głębiej w nasze dzisiejsze państwo i narodowe potrzeby, chce ona spopularyzować i udostępnić społeczeństwu te fakty i te dążenia z jej skarbcza, które mogą oddziaływać i zapadająca na nowe pokolenie, skazując własnych dróg do wykonania postawianego przed nim programu. Historia więc, realizując swoje cele badawcze, równocześnie spełnia cele wychowawcze. W ten sposób między teoretycznymi poszukiwaniami naukowymi, a tworzącą działalnością praktyków istnieje więc ścisła współpraca.

WŁADANIE — ZAŁAMANIE — POWRÓT

Stojąc dziś przed ogromnym pasmem wybrzeża od ujścia Paluki aż po ujście Odry, jasniejsi niż kiedykolwiek zdajemy sobie sprawę z łączników, istniejących między starymi a nowymi czasami. Przypominamy sobie, że w początkach naszego państwowego bytu byliśmy tutaj niepodzielnym panami, a nasze statki i korabie płyły fałdą morską między Elblągiem, Gdańskiem a brzegami Danii, gdzie królował wybitny wówczas part bałtycki Szleswig — Hedeby oraz między całym wybrzeżem pomorskim z portami w Wolinie, Szczecinie, Kołobrzegu i Gdańsku a ówczesnymi emporiami handlowymi w Birce i Sigtunie w okolicach dzisiejszego Sztokholmu. Okręty nasze zawijały do wszystkich ówczesnych portów bałtyckich, rozwijając po obydwu krajach cenioną i poszukiwaną ceramikę i wytwory naszego rękodziela. Co więcej smukłe, ale ładowne łodzie słowiańskich korsarzy — „chasiębników” uwijały się po całym morzu, nawiedzając wybrzeża pobliskiej Danii i Szwecji, ale też i niekiedy bardziej oddalonej Norwegii.

Wiemy, że po tym przyszło nagle załamanie. Słowianie zaodrzańscy i pomorscy ustąpili z morza. Bezpośredni ich sukcesor, państwo polskie, nie zdołało się utrzymać na wybrzeżu i długi czas podzielił żywot kontynentalny, zanim po długich półtorawiekowych wysiłkach z powrotem przedostało się nad Bałtyk. W dziejach Polski piastowskiej i Polski jagiellońskiej motyw morski występował jednakowoż żywo choć rozgrywał się w całkiem odrębnej strukturze terytorialnej. W Polsce piastowskiej między Odrą i Wisłą, w Polsce jagiellońskiej między Wisłą i Dźwiną, Odrodzone w 1918 r. państwo polskie obejmuje dwa lata później skrawek wybrzeża, którego nie można wyrazić żadnymi znanymi kategoriami geograficznymi o znaczeniu. Perspektywa wielkich ujść dominująca w przeszłości Polski przedzoborowej została tu zredukowana do rozmiarów dwu strumyków: *Pianicy* i *Kaczego potoku*. Za to jednak, że nie zniechęciliśmy się tymi niedzielnymi początkami, otrzymałszy dziś znowu szerokie perspektywy wielkich rzek i wielkich portów. Zbliżyliśmy się ponownie do wybrzeży Polski piastowskiej.

Tak więc krocząc milowymi krokami po rozległych obszarach historii, nawiązujemy bliski kontakt z naszymi przodkami. Ich trud do niedława tak nierozwinięty i niepodległy naszej wyobraźni, staje się w obliczu ostatnich przemian częścią naszego własnego trudu. Zaczniemy bowiem dalszą budowę dokładnie w tym miejscu, gdzie oni położyli ostatnie zawory portowe, a odpłynięmy z tego samego wybrzeża, gdzie oni złożyli swój ostatni maszt i wiosło. Pozwól więc sobie w krótkim zarysie przypomnieć tu to wszystko, co składa się na morską przeszłość naszych zachodniosłowiańskich przodków, w świadomości bliskiego związku tych faktów z historią aktualną.

Są tu zapewne wśród nas tacy, którzy wznajają pogląd, że historia smakuje tylko

wtedy, jeśli posiada te same właściwości, co wytrawne wino, tzn. jest stara i musuje, oczywiście musuje i pieni się życiem. Jeśli są wśród nas sceptycy, którzy wątpią, że przeszłość słowiańska na Bałtyku posiadała takie właściwości, to dowodem im, że się mylą. Przeszłość słowiańska na morzu jest właśnie stara i pełna życia.

„INDOWIE” NAD BAŁTYKIEM

W 58 r. przed Chr., rzymskim prokonsulem w Galii czyli dzis. Francji, był niejaki Quintus Metellus Celer, który uprawiał bliższe stosunki z ówczesnym władcą bawarskim (wg innych źródeł: swewskim) czyli z dzis. terenu Holandii. Od tego władcy otrzymał w darze niewolników, których współczesne źródło (Cornelius Nepos) nazywa: Indami. Niektórzy uczeni sadzili, że rzeczywistość chodziło w tym wypadku o Hindusów z nad Oceanu Indyjskiego. Dziś się już tak nie sadi. Wiadomo bowiem, że Germanie (do nich zaś zaliczali się Batawowie) nazywali Wandalami, Wendami swoich wschodnich sąsiadów tzn. Słowian. Indowie podarowali więc przez króla Batawów owemu Rzymianinowi nie są kim innym, tylko Słowianami. Niezwykli to musieli być dla Quintusa Metellusa niewolnicy, skoro ów nie zadowolony się tylko przyjęciem ich na swoją własność, ale jeszcze zaprzagnął wiedzieć, skąd Germanin zdobył tych ludzi. Król odpowiedział, że są oni żeglarskami przyjeżdżonymi nawalnicą morską z wód wendyjskich do wybrzeży Germanii. Niegosiłni Germanie potraktowali ich widocznie jako rozbitek i zaprzędzali w niewolę. Inne współczesne źródło donosi, że żeglarze ci trudnili się handlem. Otwiera się więc tu przed nami możliwość ustalenia następujących faktów: W I wieku przed Chr. na wschód od Germanii mieszkali plemiona słowiańskie, przytykające swymi siedzibami bezpośrednio do Bałtyku. Pas morza przez nie opływany był tak znaczny, że nie wahało go się określić jako *Indica aequora* — morze wendyjskie, morze słowiańskie. Na morzu tym uwijali się słowiańscy żeglarze, wypuszczający się na swych stateczkach daleko na zachód na Morze Niemieckie. Podróże te podejmowali w celach handlowych. A więc, jak widzimy mamy tu przed sobą wspaniałe fakty, która wskazuje, że już wówczas Słowianie byli narodem żeglarskim, umiejętnie gospodarującym na swoim kawałku wybrzeża. Słowianie na morzu nie musieli być jakimś efemerycznym zjawiskiem, skoro więc o ich siedzibach nad morzem dotarła również dalej na południe do Grecji i Egiptu. W II w. po Chr. znany geograf starożytny Ptolomeusz określił południowe wybrzeże Bałtyku jako „zatoke wenedzką”. Jest bardzo prawdopodobne, że przekaz jego pochodzi z IV wieku przed Chr., z relacji innego podróżnika starożytnego, Pyteasa z Marsylii. Gdyby tak było, słowiańskie tradycje nadbałtyckie sięgają by nieledwie tych czasów, co początki Rzymu. Niestety, jak o nieźmiernie skąpe i fragmentaryczne. Ze strzępów wiadomości trudno więc nam zrekonstruować pełnię morską życia na tych przodków.

OD WISŁY DO DANII

Dla czasów najdawniejszych znamy więc tylko ogólne zarysy. Wiemy np., że w latach koło narodzenia Chrystusa ujście Wisły stało się widownią zaciekłych walk między tubylcami a napływającymi z tamtej strony morza, ze Skandynawii, germańskimi Gotami, równie dzielnymi, jak Słowianie żeglarzami. Zajęli oni niezliczmy zagonami samo wybrzeże, a po tym wskutek co raz większego dopływu nowych osadników z ojczyzny rozprzestrzenił się po Pomorzu, docierając na południe do Kujaw a na zachodzie do samego Kołobrzegu. Wiek później wydłubał po drugiej stronie Wisły inny lud germański Gepidowie, którzy opawali terytorium Świeżej Mierzei, Warmii i Pomezanii. Nie ulega jednak wątpliwości, że Słowianie pozostali współmieszkańcami wybrzeża, zachowując nadal swój sposób życia i obrządek grzebalny. Germanie gnani gorączką zdobyczy, odeszli w II i III wieku po Chr. z nad Bałtyku, pozostawiając Słowian jako wyłącznych gospodarzy morza. Odejście Gotów ku południowi było tylko jednym z fragmentów nadciągającego wieku wędrowności ludów. Dwa wieki później (IV i V w.) rozpoczął się gromadny odpływ plemion germańskich, siedzących między Odrą i Łabą i na Pomorzu Zachodnim ku południowi i ku zachodowi. Olbrzymie obszary na zachód od Odry stanęły pustką. Na te bezpańskie ziemie wlały się teraz masły słowiańskie, dokonując w ciągu V—VII stulecia objęcia ogromnego pasa pobrzeży od Wisły aż po rz. Drawę (Trave) w zatoce lubeckiej, a stąd aż po granicę duńską.

Jest rzeczą oczywistą, że to fantastyczne w swoich rozmiarach geograficznych i etnicznych przesunięcie Słowian nie mogło się dokonać bez uszczerbku w ich dotychczasowym kulturalnym i cywilizacyjnym rozwoju. Zanim Słowianie zagospodarowali się na nowych ziemiach, zanim nauczyli się korzystać w ówczesnych prymitywnych warunkach bytowania z wszystkich darów, oddanych przez naturę w ręce człowieka upłynęło mnóstwo czasu. Pewną cezurą kulturalną w rozwoju cywilizacyjnym tych ziem dostrzegamy więc dziś zupełnie wyraźnie. Odpowiedzialnością za to nie można jednak obciążać wyłącznie rzekomej nieudolności słowiańskiej, ale przede wszystkim warunki, w których przyszło im zakładać nowe życie na opustoszałych plaćkach.

Zwłaszcza nasze pokolenie, które przeżyło kłopoty, związane z gospodarstwem i cywilizatorskim opanowaniem naszych Ziemi Zachodnich, w pełni oceni trudności, przed którymi stanęli nasi przodkowie. Ludziami zaś Przymorza najłatwiej zrozumieć, ile czasu i trudu trzeba włożyć w ożywienie opustoszałych i wyniszczonych brzegów morza. Ten ogólny zastój, jaki

EDWADR KMIECIK

Kiedy BATORY wojsko ratował

Piechota polska we Francji w kampanii roku 1939/40 mało wiedziała o statkach polskich.

A jednak gdyby nie dwa statki polskie, zabrakłoby po kapitulacji Francji połowy wojsk polskich w Wielkiej Brytanii...

W tym okresie, kiedy dwie dywizje polskie osłaniały odwrot wojsk francuskich na froncie i nie miały żadnej szansy wydobicia się z kleski, oddziały szkolne Armii Polskiej we Francji po wypadach na fronty cofały się ku portom, by wyostać się do Anglii. Wojska niemieckie tymczasem, przelamawszy ostatni zorganizowany opór, odcieyli pół wyspę bretońską, na którym znajdowało się gros polskich oddziałów szkolnych i baza polska we Francji, i pchały się na południe wzdłuż wybrzeża atlantyckiego, odcinając Francję od morza. Tym szlakiem uciekał każdy komu miła była wolność, mijając pułki francuskie, czekające cierpliwie przy dobrze uporządkowanych stosach broni na niemiecką czołwkę, która miała być czas przyjęcia kapitulacji. We Francji rządził już Pétain.

Mieliśmy rozkaz prosty: zmotoryzować się na froncie, z bronią dotrzeć do portu i zabrać się do Anglii. W rozkazie brakowało tylko drobnego szczegółu: jak to wykonać.

Z początku batalion ruszył razem, zabrawszy samochody oddziału francuskiego, który zamierzał skapitulować. W nocy jadąc przez teren zajęty przez Niemców, którzy odcieyli półwysp bretoński i zajęli już port w St. Nazaire, batalion „zgubił” się i pozostał tylko pluton, który kolejno jechał od portu do portu na wybrzeżu atlantyckim, tylko po to, by stwierdzić, że dostać się do Anglii to sprawa nie tak łatwa. W La Rochelle statek był trafiony bombą. Port w Bordeaux zamknięty był miną magnetyczną i żaden statek nie chciał opuszczać brzegu. Tam też oficer angielski zabrał pluton do ochrony transportu rannych pilotów brytyjskich i polskich, kierowanych ze szpitali do Bayonne, gdzie czekali na nich brytyjskie kontrtorpedowce.

Z mapy okazało się, że znaleźliśmy się na trasie, którą, jeżeli nie zbroczymy

gdzieś po drodze na statek, trafimy wprost na most w Hendaye, słynny z wojny hiszpańskiej, po którym resztki rządowych wojsk hiszpańskich chroniły się do Francji.

Mieliśmy i w naszych obozach tych „czerwonych Hiszpanów”, pełniących służbę przy kuchni i w magazynach. Ironią losu nie starczyło dla nas mundurów francuskich, i pluton nasz wojnę we Francji odbywał w muszardowych mundurach demokratycznych wojsk hiszpańskich, z czerwonymi wypustkami u koltnerza i na mankietach. A z Bayonne niedaleko do granicy, gdzie w Pirenejach czekał most w Hendaye... I tak w mundurach rozbiteków dawnych rządowych sił hiszpańskich wiałimy co raz szybciej w kierunku Hiszpanii Franca. (Dziś jeszcze pisząc o tym, jest mi niewyrażnie...)

Mało który z nas domyślał się wtedy, że uratuje nas z tej sytuacji daleka, pokonana zdaniem Niemców, Polska.

W Bayonne Anglicy odebrali nam pilotów i dwóch jeńców niemieckich, którzy z uporem wleklejmy się do siebie. Dla nas nie było miejsca, ale nadszedł radiogram, nakazujący wojskom polskim koncentrację na najbardziej południowym cyplu Francji, koło małego portu St. Jean de Luz, skąd miały nas zabrać statki.

Francja już skapitulowała na dobre. Pechaliśmy się dalej po drodze na południe do St. Jean de Luz, natrafiając na większą koncentrację wojsk polskich w tym rejonie. Smutne to było wojsko. Kompanie i bataliony pogubiły się wzajemnie idąc na południe lub ku portom. Nie było żadnego związku bojowego, nie było dowodów całości. Ktoś tam wydawał rozkazy, jakoś słuchało się tych rozkazów wtedy, kiedy były rzeczowe, ale nikt nie wiedział jak się z St. Jean wyostać. Francuzi odmówili z początku wydania kutrów, które by zabrały wojsko na morze, gdzie czekać miały statki. Niemcy już byli niedaleko, a most w Hendaye czekał tuż opodal u stóp zamglonych szczytów pireńskich...

Nikogo nie zdziwiło specjalnie, gdy w tym balaganie na molo stanął kapitan Polskiej Marynarki Wojennej, z

eskortą czterech marynarzy polskich, ogolonych, w mundurach wyjściowych, prasowanych koltnerzach, z polskimi Mauzerami z szerokim i krótkim bagne tem. Kapitan przydzielił sobie nasz pluton karabinów maszynowych, obsadził port, wylumaczył Francuzom, że zdrowiej będzie dla nich i dla nas, jeżeli zacznie się ładunek wojska na statki, które czekają na morzu.

Dzień i noc całą ludowano się na kutry i szalupy. Zbyt wielkie było zamieszanie i zmęczenie, by pytać po co i dokąd i na jakim statku. Odpływali z nami Czesi i francuskie wojska kolonialne. Był rozkaz: broń i nic poza tym, tylko ludzi. Upchać ich jak śledzi, oświadczył podobno kapitan, i tak jedziemy bez konwoju, — albo dopłyniemy albo nie.

Pod wieczór zabrano i nasz pluton, strażujący dotąd w porcie. Na brzegu francuskim zostały nasze nadzieje, bo wyszliśmy dwa tygodnie temu w kierunku na front z myślą, że jesteśmy na drodze do Polski. Zabrałszy ze sobą rozgoryczenie, bo po raz drugi rozbito nas. Znowu byliśmy w odwrocie, gorzszym od wrześniowego.

Wreszcie zakolysał się przed nami ciemny kadłub znany zółym krzyżem. Był to „trooptransport”. Bez nazwy, bez polysku, oblepiony kutrami, z których na pokład drapało się wojsko. Trzeba było objechać na stronę odwrotną. Gdy mijaliśmy tył statku, ktoś szturchnął porucznika. Zmordowani żołnierze powoli podnieśli oczy za jego ręką. Na czarnym kadłubie odczytać można było z bliska, zamalowany napis:

BATORY —

a pod nim, również zamalowane na czarno, ale jeszcze czytelne:

GDYNIA.

Nad tym widać było sznur twarzy, a nad wszystkim trzepotała na wietrze bandera, jak nam się wydawało, bardzo duża, biała i czerwona, z orłem blisko masztu i postrzępionym końcem. Na tle szarego morza był to najbardziej wesoły punkt na statku.

Wojsko było zbyt zmęczone i rozgoryczone, by wybuchnąć okrzykiem narodowym, czy radością. Ale gdy okrążyliśmy statek, nie było oczu, w których nie pojawiły się łzy...

Wiara czuła się od razu lepiej, skoro po nas dziadów — jak mówiono — Sikorski posłał dwa statki polskie, „Ba-

notujemy w dziejach Bałtyku na przestrzeni IV—VIII wieku, nie jest zresztą charakterystyczny tylko dla jego wybrzeży południowych, stykamy się z nim we wszystkich zakątkach Bałtyku, w każdym razie wszędzie tam, gdzie stare stanowiska osadnicze zostały poruszone burzą wędrowek kacyków narodów i plemion. Ten sam marazm i upadek ogarnia Skandynawów, Finów i Baltów. Ludy te zdane na własne siły nie były w stanie przywrócić Bałtykowi tego życia, które tutaj tętniło w epoce narodzenia Chrystusa. Wrócić ono tutaj znacznie później i w zmienionych warunkach.

MIECZ I WAGA

Ozywienie to wprowadziły tutaj na przełomie VIII/IX wieku dwa czynniki: miecz rozbójnika i waga kupca. Rozbójników reprezentowali Skandynawowie, którzy nie mogą wyżyć na swych chudych ziemiach, napadali na bardziej zasobnych sąsiadów na wschodzie — na Rusi i na zachodzie — Franków, Irlandczyków i Brytyjczyków. W ten sposób narody skandynawskie stworzyły typ śmiałka — żełgarza, który swego chleba szukał na szerokich wodach mórz i na wybrzeżach bogatych sąsiadów. W historiografii otrzymał on nazwę wikinga. Na jego usprawiedliwienie jednak trzeba powiedzieć, że nie był on wyłącznie rozbójnikiem i korsarzem. Bardzo rychło dołączył on do tego niebezpiecznego bądź co bądź zajęcia, inny również intratny a miliej u sąsiadów widziany zawód kupca. W późniejszych czasach dla Bałtyku charakterystyczny jest właśnie kupiec, który przy nadarzającej się sposobności może się zamienić w wikinga, poza Bałtykiem natomiast przez długi okres czasu przeważał właśnie typ rozbójnika — korsarza, od którego niezależnie występował kupiec.

Kupców ze Skandynawów zrobili jednak Fryzowie, ludność mieszkająca w delcie Renu i na przyległych wyspach, oraz Arabowie, którzy w VII i VIII wieku oparowali prawie całą Małą Azję, północną Afrykę i przedostali się na kontynent europejski w Hiszpanii. Z Europą nawiązali oni kontakt gospodarczy nie poprzez Morze Śródziemne, które wtedy stało się prawie morzem martwym, ale drogą okrężną poprzez Rus i Morze Bałtyckie. Pośredni-

kami w tym handlu wschodnim byli kupcy i wikingowie skandynawscy, którym z drugiej strony podał rękę Przewoźnik i Frankowie. Handel ten kwitł przez trzy wieki z okładem, najżywiej w IX i X stuleciu. Objął on swym oddziaływaniem także Słowiańszczyznę, jednak dość późno i to tylko szlakiem poprzez Kijów — Kraków — Praga — miasta nadreńskie. Jest rzeczą nad wyraz charakterystyczną, że handel ten przez długi czas omijał całkowicie nasze wybrzeża od Wisły aż po granicę duńską. Podróżnicy anglosaszy przemierzający Bałtyk od Danii na wschód wymieniają tutaj jako dwa ważne punkty: Hedeby, położone na granicy duńsko-słowiańskiej i Truso pod Elblągiem. O Gdańsku, Wolinie, Szczecinie i innych portach słowiańskich zupełnie nie słyszymy. Jedyne u Obodrytów rozwijał się prawdopodobnie w okolicy dzis. Lubeki, port z duńskiej zwany Ryrick (Reric), który jednak na pocz. IX w. został przez Duńczyków zniszczony, a kupcy przeniesieni do konkurencyjnego Hedeby.

WOLIN — SZCZECIN — GDAŃSK

Nagły gwałtowny rozwój portów słowiańskich, zwłaszcza w ujściu Odry, zaczyna się w X wieku. Świeżo przeprowadzone w Wolinie wykopaliska stwierdziły, że miasto to zostało założone w pierwszej połowie X wieku; to samo pewnie odnosi się do Szczecina, który przez długi czas ustępował znaczeniem Wolinowi. O Gdańsku wiadomo, że u schyłku X wieku jest on już dużym miastem, że na Wisłę utrzymywała, się komunikacja wodna z Polską centralną. Wykopaliska prehistoryczne również nie stwierdzają tutaj osadnictwa sięgającego wiele głębiej poza wiek X-ty. W zgodzie z tym pozostaje inny ciekawy fakt, mianowicie pojawienie się na południowych wybrzeżach Bałtyku całego szeregu skarbców monet i kruszców pochodzenia arabskiego, przeważnie również datujących się z X wieku.

Nie ulega wątpliwości, że wszystkie te fakty pozostają w ścisłym związku z nagłą ekspansją Słowian na morze. Notujemy jednak tylko sam fakt, nie możemy dotąd wyjaśnić przyczyn tej ekspansji. Prawdopodobnie wiązała się ona z jakimiś przemianami natury politycznej i organizacyjnej, której wymownym przykładem jest choćby tworzenie się w Wielkopolsce

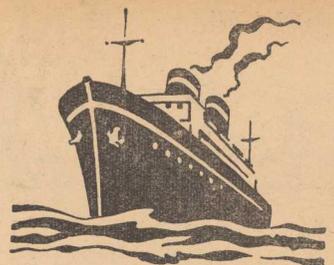
państwa piastowskiego. Możliwe, że i na Pomorzu doszło do takiego zjednoczenia, które wzmocniło stanowisko słowiańskich żeglarzy. Nie łatwo zapewne było zajmować porty i trudnić się handlem, skoro w domu nie było siły, mogącej zapewnić opiekę i obronę w razie napadu z zewnątrz. Być może, iż zapowiedziane niedawno badania wykopaliskowe naszych prehistoryków dostarczą nam nowego materiału, przy pomocy którego będziemy mogli udzielić pełniejszej odpowiedzi na powyższą kwestię.

Jakkolwiek jednak rzecz się miała, wszystko wskazuje na to, że w X wieku Słowianie na swoim odcinku stanęli, jako równorzędni przeciwnicy wikingów. Wiadomo, że ci korsarze skandynawscy byli postrachem Zachodu. We Francji i Belgii, we Włoszech i na Sycylii świąt chrześcijański modlił się; a furorę Normannorum libera nos Domine — od wściekłości Normandów wybaw nas Panie! Wiadomo, że wikingowie ci pod nazwą Rusów oparowali przelotnie Rus i docierali swymi napadami aż pod mury Konstantynopola.

Jest sprawą wysoce interesującą, że podobnych wyczynów wikingowskich nie notujemy na naszym wybrzeżu. Kontakty wzajemne ograniczały się do ożywionych stosunków handlowych, zwłaszcza między ujściem Odry, a Gotlandią i Birką w Środ. Szwecji; zdarzały się zapewne napady wikingów na nasze wybrzeża, ale nigdzie nie udało się oddziałom skandynawskim przedrzeć się w głąb lądu lub założyć stałych obozów w ujściach większych rzek. Wprawdzie twierdzi się, że takim siedliskiem normańskim miał być słynny Jomsborg.

JOMSBORG = WOLIN

Twierdzi się jednak błędnie, a co najmniej przedwcześnie. Nie ulega dziś wątpliwości, że Jomsborg a Wolin są jedną i tą samą miejscowością. Przypadek chce, że o tym samym Jomsborgu — Wolinie, w którym mieli mieszkać owi Joms-wikingowie, wiarogodne źródło zachodnioeuropejskie powiada, iż była to *civitas Sclavorum* — miasto słowiańskie i to akurat w tym samym czasie, w którym mieli przebywać tam Normanowie. Przeprowadzone przez Niemców wykopaliska na Wolinie rzekomo stwierdziły pewne wpływy skandynawskie w budownictwie



domów mieszkalnych, ale to tylko wyłączenie w najstarszej warstwie (pocz. X w.), a więc znów dla pory, w której tam nie mogło być wikingów. Poza tym cała wieść o owych wikingach normańskich w Wolinie opiera się na sagach, zapisanych dopiero w XIII wieku. Żadne wiarogodne źródło nie zna tego faktu. Dopóki więc nie zostanie on uzasadniony jakimiś bardziej rzetelnymi argumentami, podanie o Joms-wikingach musimy złożyć do lamusa bajek historycznych.

Możemy więc nawiazać z powrotem do naszej poprzedniej obserwacji, że na całym wybrzeżu od Wisły aż po granicę duńską nie udało się stwierdzić poważniejszych wpływów politycznych świata skandynawskiego. Fakt ten da się zrozumieć tylko wtedy, jeśli założymy, że wikingowie nie zdołali w żadnym dogodnym dla celów punkcie przełamać pasma oporu słowiańskiego. Ale obok tych zdolności defensywnych na lądzie były niewątpliwie jeszcze inne siły, które nie pozwalały wikingom utrzymać się na naszych wodach przybrzeżnych.

Podam tu garść faktów, które przekonały nas, że Słowianie występowali wówczas czynnie również na Morzu Bałtyckim. Jeden z piewów nadwornych króla norweskiego, skald Gothorm sindri, z połowy X wieku, opowiada o współczesnym sobie królu norweskim Hakonie, że „dotarł on i poblił sobie brzegi Zelandii i Skonii, będące miejscem schronienia dla wyborczych oddziałów słowiańskich wojowników”. Znany sagamadr islandzki z XIII w. Snorre Sturlason, który miał przed sobą tekst tego wiersza rozumiał go podobnie pisząc, że Hakon jeździł wzdłuż wybrzeży Skonii „i zabijał wszystkich wikingów, jakich tam tylko znalazł, mianowicie Duńczyków i Słowian”. Wiadomo, że wybrzeża Skonii, wyspy Zelandii i Bornholmu były wówczas siedliskami korsarzy. Obok Duńczyków spotykamy wśród nich i Słowian. Powodem wyprawy Hakona z Norwegii na wody Sundu była niewątpliwie chęć pomszczenia napadów stamtąd na jego kraj dokonywanych. Jeden z tych napadów przeszedł nawet do historii, dla nas o tyle jeszcze bardziej interesujący, że późniejsza trzynastowieczna tradycja związała go z Joms-wikingami. W rzeczywistości był to napad korsarzy duńskich. Jeden ze skaldów stwierdza, że w wyprawie tej towarzyszyli im statki *Slovian*. Decydująca bitwa rozegrała się na wodach zatoki Hjørung, zdaje się koło r. 985—990. Napastnicy zostali pokonani przez norweskiego jarla Hakona i jak powiada jeden z uczestników walki, skald Vagn, wikingowie uciekli: heim til Danmarker — do domu do Danii.

Niebawem po tym koło r. 1000 doszło do nowego starcia na wodach Sundu. Walka rozegrała się między królem norweskim Olafem Trygwasonem a koalicją dwu panujących skandynawskich: szwedzkiego Olafa Skotkonunga i duńskiego Swena Widobrodzkiego oraz jarla norweskiego Eirika. Olaf Trygwason został w bitwie pokonany i zabity. W bitwie tej brało udział kilku skaldów nadwornych, którzy opisali jej przebieg, w zwoleńcu nie zupełnie jasnych. Jeden z nich stwierdza znowu, że w walce tej brały udział statki *Slovian*, które zdała nadejść na pole bitwy. Według wszelkiego prawdopodobieństwa wystąpiły one jednak przeciw Olafowi Trygwasonowi, a po stronie Szwedów i Duńczyków.

Późniejsza tradycja sfalszowała te wypadki, przesuwając miejsce bitwy pod Swold, nieznaną nam wyspę, rzekomo położoną koło Rugii, oraz tworząc legendę o sojuszu między Olafem Trygwasonem a słowiańskim księciem Buryławem, którego uczeni identyfikowali z Bolesławem Chrobrym. Prawda historyczna jest skromniejsza; Polska zapewne nie była reprezentowana w tej walce.

W każdym razie dość jest faktów, by stwierdzić, że Słowianie w X wieku nie tylko, że nie dopuszczali Skandynawów na swoje wybrzeża, ale nad to byli na tyle zaawansowani w sztuce żeglarskiej i wojennej, że mogli sobie pozwolić na usadowienie się we własnych komyszach Skandynawów i razem z nimi wypuszczać się na wybrzeża Norwegii. Nie należy też wątpić, że razem z Duńczykami i Szwedami, z którymi zdaje się łączyło ich braterstwo broni, ciągnęli na wielkie łupieży w kierunku Francji, Wielkiej Brytanii i Irlandii. Nie musiało ich także brakować na wschodnich brzegach Bałtyku. (c. d. n.)

Gerard Labuda

torego“ i „Sobieskiego“. Weszliśmy potem w Atlantyk, za kilka dni byliśmy w Anglii, bez konwoju, ale i bez strat.

Wracaliśmy nie jako rozbitek. Wracaliśmy z rozbitej Europy na własnym statku, na skrawku Rzeczypospolitej. To było najważniejsze.

Później „Batory“ i „Sobieski“ pływały z najroźniejszym wojskiem. Na mostku kapitana był wieniec z odznak najświetniejszych dywizji świata, zostawionych tam na pamiątkę. Po nas pozostała być może tylko pamięć, ale i świadomość, że dwa statki polskie zaszczydziły tysiącom żołnierzy polskich w roku 1940. marszu przez zły most w Hendaye.

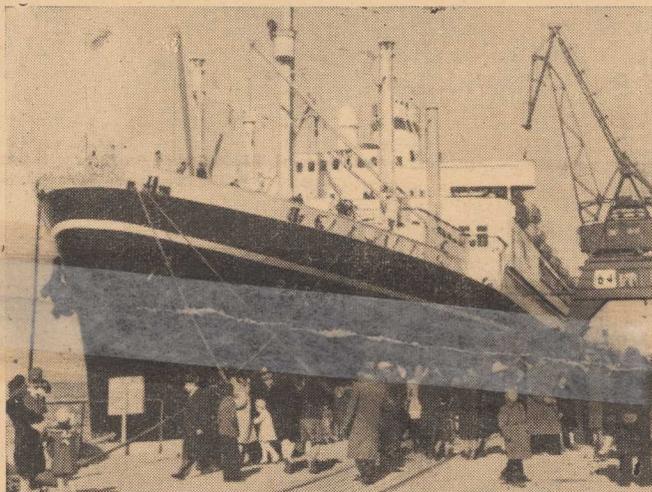
Na tym jednak historia ta się jeszcze nie kończy. Jak w każdym zdarzeniu prawdziwym, należy się epilog.

Był już rok 1944, kiedy po wyzwoleniu Paryża znalazłem się tam jako oficer sztabu Eisenhowera... W ambasadzie polskiej na rue Talleyrand koło Invalides urzędował wtedy jeszcze tytułowany polski Londyn. Było to towarzystwo ściśle hrabiowskie, i wąpię, czy woźni nawet nie byli dobrani z pałaców. Oficerów bez koligacji — tolerowano raczej dlatego, że jadąc częściej służbowo do bazy w Anglii, mogli zaopatrywać sklep i stołówek ambasady w te wszystkie przedmioty i przysmaki, których codzienny użytek podobno wiąże się ściśle z pojęciem cywilizacji zachodniej. W stołówce ambasady usłyszałem też, po czterech latach, jak wypad „Batorego“ i „Sobieskiego“ po kapitulacji Francji po wojsko do St. Jean de Luz wyglądał w relacji tych, co musieli zostać na brzegu.

Przysiadła się dnia pewnego, przymuszona chęcią nabycia angielskiego mydła, do stołu mojego pewna dama, ubrana — jak by dziś mówiono „ponad normę“ z francuska — ale Polka, i zaczyna się skarżyć, jak ciężko jej było we Francji podczas okupacji. Pozostać musiała na południu, nad Morzem Śródziemnym (gdzie Niemców w ogóle nie było) i czekać nas wyzwoliciecieli w spartańskim zacisku francuskiego pensjonatu, na pensji Polskiego Czerwonego Krzyża. I to wszystko przez „czerwonych“.

— Jakich? Pan nie wie? Przez naszych. Czerwone zbuntowane wojsko Sikorskiego w Bayonnie i St. Jean de Luz.

— Statki przysłał, a oni mera francus



M. S. Batory — w Gdyni, w dniu powrotu ze służby alianckiej.

skiego pod ścianę postawili i powiedzieli, że zastrzelą. Na statki oficerów nie wpuszczali, bagaże do wody rzucili i granatami bili w łódzie, z których chciano ratować pływający po morzu bagaż. Mnie, rozumie Pan, sekretarkę (nastąpiło nazwisko cywilnej figury polskiego Paryża i Londynu) nie wpuszczono z kutra na statek! Czerwoni, mówię Panu! Wy nie wiecie, co się tu działo...

— Ale — wiodła zadowolonym okiem po stołach, przy których siedzieli radcy i attachés londyńskiej ambasady. A. D. 1944 — to się nareszcie zmieniło...

Trochę w tym było prawdy, jakże nie miałem się przyznać. Wpuszczano w r. 1940 na „Batorego“ tylko wojsko i oficerów przy oddziałach, a ci, co byli samomas i ewakuowali się samochodami, gdy kompanie szły pieszo, weszli na pokład chyba w przebraniu strzelca. „Dam“ nie wpuszczal na kutry kapitan marynarki wojennej, ten z Polski, co był dowódcą oddziału marynarzy na „Batorym“. Mer francuski, pętainowiec, właśnie pod ścianą kościoła parafialnego pomyślał szybko nad swoim losem i wydał polecenie ładowania wojska polskiego na kutry, by mogło odpłynąć do Anglii.

A z kufkami nie było całkiem tak bojowo, ale też się zgadzało. Bo było tak: ktoś nagle wydał rozkaz ładowania

sprzętu i akt polskiego dowództwa lotniczego we Francji. My, którzyśmy pilotowali rannych lotników z Bordeaux do Bayonne, mieliśmy dla nich sympatie. Czemu nie. Z rąk do rąk podawaliśmy sobie skrzynie i kufrы — aż, właśnie, nagle zjawił się w korowodzie skrzyń konik bujany, taki, jakim się dzieci bawią. Taki sobie pieszek zaleszczycki w trochę większym wydaniu. Na „Batorym“ nie spotkał on wtedy żadnej sympatii. Zbadaliśmy zawartość kufków i skrzyń „lotniczych“, a ponieważ znaleziona w nich bielizna i łachy prywatne nie były konieczne do wygrania wojny, wrzuciliśmy do morza. Być może, że łowiący te kufrы spłoszył ktoś, tego nie wiem. Faktem jest, że na „Batorym“ przybyło dużo wojska, a mało kufków.

Towarzysko rzecz biorąc, sprawa była nieco delikatna. Przyjechalśmy w roku 1944 z Anglii do Francji ze sławą żołnierzy nader, czasami nawet zbytnio uprzejmych wobec pań. Odpowiedziałem tylko, że znam tą sprawę, bo byłem właśnie w owym plutonie km-ów, który stał na drodze dobrodziejki w St. Jean...

I tu epilog się kończy. Pani nie była wcale damą (jak powiedziano wyżej) — odpowiedzi — niestety — powtórzyć nie mogę.

NA POGRANICZU

(Dokończenie I Aktu)

DŁUSKI: Huculy dziś nie dadzą rady,

HORODKO: Kpi pan?

DŁUSKI: Chmyzy. Za male. Spłyną... Muszą iść duże konie.

HORODKO: Racja. Nie pomyślałem. No... To nie ma rady. Bierzemy więc obydwie kaszanki. Tylko... żonie ani mru-mru, bo się zamartwi i całą noc spać nie będzie.

DŁUSKI: Trochę one za krwiste na tę przeprawę, ale co robić...

HORODKO: No to panie Tadeuszu, trzeba zarządzić co i jak. Tej paszy nie za wiele, ale aby od oka lubkiego, i niech pan pamięta — na poddenki dać trochę żerdek, żeby był przepływ... Fala gotowa wozy poprzewracać.

DŁUSKI: (nacągając pelerynę): Nie wiem, nie wiem jak to będzie... Nie łatwa to będzie przeprawa... (wychodzi)

HORODKO: Ograbię dziś pana ze szczepem, profesorze.

RELISZKO: Ba, kiedy nie bardzo jest z czego. Szastaliśmy masę pieniędzy przez ostatnie dziesięć dni. (wylicza na palcach) Trzy cywilne ubrania, prezenty dla oberleitera, dla kreisoberleitera...

HORODKO: No, ci zapracują na siebie.

RELISZKO: Wiem, ale chwilowo wylizam...

HORODKO: Srebra ma pan tysiąc pięćset?

RELISZKO: Było trzy pięćset. Dwa tysiące poszło w zesym tygodniu.

HORODKO: (wylicza): Tysiąc za Marcela, pięćset dolożę za Lanca, on nie tego stoi... I tak liczę, że dzieci jakoś przepehne.

RELISZKO: Co oni widzą w tym srebrze?

HORODKO: A bo ja wiem... Mówię panu, że paprykarsom aż się oczy świecą. I tylko, aby dziesiątki z Pilsudskim, albo Batorem.

RELISZKO: To nasze szczęście. Gdyby brali same dolary, albo złoto — nie daliśmy rady.

HORODKO: A spirytusu ile mamy? Zresztą to głupstwo... Tego towaru w gorzelni nie zbraknie. Ile pan posłał policji do Podchorożec?

RELISZKO: Cztery litry. Ale wcale nie posyłałem. Nie mogli się widać doczekać, bo Feciak przyleciał sam... Mówił, że niby wraca z obchodu, więc po drodze wstąpił.

HORODKO: To i dobrze. Komendant i trzech posterunkowych, to po litrze na lebek... Nie chcę, żeby który nawinął się tam właśnie dzisiaj. Niby to zawsze na wysokości, zawsze uniżył: „Dobre zdrowie pan dyrektor, szczęśliwej drogi pan dyrektora... Ale ja ich znam... Oo, znam...”

RELISZKO: Przygotuję panu dwa oddzielne woreczki. (wstaje) Toć to ciężar. (od drzwi) Pozaszycać?

HORODKO: Gdzie tam. Sprawdzają... Tylko proszę dobrze owiązać konopnym sznurkiem.

(Reliszko wychodzi na prawo. Horodko idzie za biurko na miejsce Reliszki, otwiera boczna szafkę i kiwa z uznaniem głową.)

HORODKO: Fiu fiu fiu... (wyjmując pełną butelkę, ogląda ją i stawia na biurku. Chwilę się namyśla, sięga po drugą rozpoczętą i dwa kieliszki. Przechodzi do drzwi na lewo i przyzywa kogoś gestem ręki. Sam cofa się na środek pokoju. Z otwartych drzwi wychyla się Rosen. Ma na sobie berani kocy, na nogach łapcie góralskie, w rękę futrzana czapa z nausznikami. Najpierw wsuwa nieufnie głowę, lekliwym wzrokiem obrzuca cały pokój i nagle w kilku susach dopada Horodki.)

ROSEN: (bysterycznym szepceniem): Są... Widziałem ich... Widziałem...

HORODKO (łagodnie): Spokój, spokój doktorze.

ROSEN: Widziałem... Przyszli...

HORODKO (tym samym tonem): Doktorze, tu wszystko swoi... Cała obsada. Tu pan bezpieczny...

ROSEN: Pst... Cicho. Widziałem: miał „tryzub” na czapce... Na granatowej czapce... Na granatowej czapce „tryzub” i czerwone wypustki i twardy... Taka sama twarz, jak tam... w Niezuchowie.

MUZEUM POMORZA ZACHODNIEGO
otwarte codziennie od godz. 9 — 12
i od 15 — 18, w niedzielę i święta od
godz. 9 — 13, w poniedziałki Muzeum
zamknięte.

6 SZCZECIN
Nr. 23 (97) * 6 — 12 VI. 1948.

francusku. Gdyby go nie było — zwrócić się do żony. Powiedzieć, że przysyła Karolina.

HORODKO: W porządku. (bierze do ręki zaczęta butelkę). Proszę to schować doktorze. Przyda się. Marcowe noce potrafią się dać we znaki. A tam... do Sapany trzeba iść prawie cztery kilometry. Goleńdź, plucha, śnieg z deszczem... (Rosen machinalnie bierze butelkę i chowa ją do kieszeni kocy)

ROSEN: Tak...

(Chwila milczenia. Rosen robi niezdedykowany ruch, jakby chciał odejść.)

HORODKO: Chciałem się pana o coś zapytać... Proszę wybaczyć, że powracam... Tylko jedno pytanie...

ROSEN (patrzy ze zdziwieniem)

HORODKO: Pan był ostatnio trzymany w niemieckim szpitalu... Szpitalu specjalnym — dla wybranych. Kazano panu robić operację... Trudne operacje... To byli wrogowie... Więcej niż wrogowie... Czy mógłby mi pan powiedzieć... co pan czuł? Czy nigdy w czasie operacji... nie pomyślał pan że to wróg, że właściwie należało...

ROSEN: Dla czego pan pyta?

HORODKO (mleczy)

ROSEN: Powiedział pan, że obowiązek można wykonać jak posłannictwo. Tego mi nie potrafił odebrać... Moim posłannictwem jest pomóc cierpiącemu. Widziałem tylko człowieka.

(Chwila ciszy. Z prawej strony za drzwiami głośne kroki. Rosen nagle kurczy się w sobie, na twarzy powrotny wyraz zwierzęcego strachu. W paru skokach dopada drzwi na lewo i znika. Horodko stoi nieruchomo i nie słyszy wejścia Dłuskiego, który zatrzymuje się w progu, patrzy na Horodkę, robi wrażenie, że chce coś powiedzieć, ale cofa się i bezseleśnie zamyka za sobą drzwi. Na lewo staje Anna.)

ANNA (przegląda się Horodce): Był tu ktoś...

HORODKO: ..Rosen.

ANNA (niepewnie): Jedziesz... Jedziesz znowu sam.

HORODKO (patrzy na nią z lekliwym uśmiechem): Wróć... Wróć współniku. Wiem co ci się roi.

ANNA: Nie jesteś lojalny. Łamiesz umowę i obietnice.

HORODKO: Nic podobnego. Umowa była wyraźna: Tam gdzie niebezpieczeństwo — tam razem. A tu, jest tylko kłopot, zmęczenie i najwyższe katar.

ANNA: Nie oszukasz mnie... Nie jesteś lojalny... (pochodzi do biurka, ogląda butelkę i kieliszki, potem chowa ją do szafki. Wchodzi Reliszko, niosąc dwa płócienne woreczki.)

ANNA: Profesorze, profesorze! Będziemy mieli na piekuro. Słicznie... Nie ma co... Gdyby ktoś zobaczył, co kryje biurko uczonego... Nno...

RELISZKO: Pani Anusiu, złota, droga — zawiniłem. Ale to przecież zapas nie na raz... Trzeba przecież czasem... no... kieliszeczek...

HORODKO: Ależ pan się boi profesora. Odważnie. Po mięsku...

ANNA: Nie buntuj mi profesora... (do Reliszki) Co pan tak dźwiga?

RELISZKO (składając z brzękiem woreczki na biurku)... Srebrniki.

HORODKO: Proszę to, profesorze schować chwilowo u siebie... (do Anny) Wiesz złośnico, że twój mąż głodny? Dalabyś coś...

ANNA: Obejdzie się. Profesor dość nagromadził w swojej spiżarni... Widziałam. Później nie zechcecie jeść obiadu. (wychodząc od progu) Po co wy tak wlewacie w tego Tadziaka? Ładny przykład... Nie ma co.

HORODKO: Wolej jak się napije ze mną, niż ma się produkować — jak ostatnio w Synowódzku... „Szwolęzów” występował, aż podobno na stacji się rozlegało. Młodość... Temperament ponosi.

ANNA (karcąco): A ty tego nie chcesz rozumieć i dokuczasz mu na każdym kroku. (z wahaniem)... Lubię go, (wychodzi) (Przez przeciwległe drzwi wchodzi Tadeusz.)

RELISZKO: O wilku mowa... (krząta się, ustawiając talerzyki, kieliszki i butelkę) Szefowa nam tu przed chwilą głowę za ciebie zmyła. Jesteś w łaskach.

DŁUSKI: Cho... Nie dobrze. Pewno trzeba będzie jechać na noc do młyna, albo może baran ma nogę zlamac... Ale przecież dopiero przed pięcioma dniami zlamal... Widocznie jaksa się kończą...

HORODKO: Cóż profesor tak marudzi? (do Dłuskiego) zalatwione?

DŁUSKI: Wszystko według rozkazu. (zaciera ręce) Przekulił mnie ze szczeni... Psa nie wygnać. (do Reliszki) I ja się dopraszam.

RELISZKO: Jeszcze nie wiadomo, czy coś dostaniesz. Rzecz w tem, że podobno prowadzimy cię na złą drogę. Stąd te wymówki... (nalewa kieliszki)

HORODKO: No, damy nieborakowi kusztyczek... (pija)

DŁUSKI: Grzeje...

HORODKO: Cóż za nowa kreacja profesorze? Rzeczywiście pięknie grzeje.

RELISZKO: A co? Może zła? Smarodina i dzięgiel... Żaden doktor nie powie, że nie lekarstwo.

DŁUSKI (jedząc podsuwa kieliszek)

RELISZKO: Wolno, wolno... Napierasz się jak dziecko do smoczka. Po starszeństwie... (nalewa i pija)

DŁUSKI (jedząc, bezmyślnie zaczyna pogwizdywać „Szwolęzów”)

HORODKO: A co... nie mówilem?... Już koncertuje...

DŁUSKI: Nigdy nie przypuszczałem, że melodia może na kogoś działać jak czarna plachta na koguta...

HORODKO: Ale gdzie tam... I ja bardzo lubię tę piosenkę. Ale każdy z nas lubi ją inaczej. Dla mnie to miła melodia, dla której mam nawet sporo ciepłych sentymentów. Ale to jest sentyment, wiążący się normalnie ze wspomnieniem młodości. Niech pan zapyta profesora. Dla niego świat był najpiękniejszy, kiedy miał dwadzieścia lat. Ale dla pana ta piosenka urasta do wielkości symbolu. A to jest zły symbol...

DŁUSKI (zrezygnowany): Znowu kagananie...

HORODKO: Pański sentyment, to nie jest sentyment do wspomnień o „wczoraj”, ale tęsknota do jutra. Pańska wizja zwycięskiej przyszłości wylania się przy akompaniamencie melodii, przy wtórze słów buńczucznego tekstu, w rytmie tryumfalnych fanfar, wygranych przez strojnych amantem i srebrem trebaczy, w dekoracji kolorowego lampasu i w brzęku ostróg i szabelki u boku. Stąd już krok do wizji dalszej, będącej niuankową konsekwencją tej pierwszej.

DŁUSKI: A gdyby? To co?

HORODKO: To znowu byłoby: Na bok! Z drogi motloch! Bo ja tu idę... elita narodu.

DŁUSKI: We Lwowie w Okręgu powiedział mi: Dajemy pana do oficera u którego na brak emocji, nie będzie pan narzekał. Dostanie pan dobrą szkołę... (ironicznie) Rzeczywiście wydaje mi się, że jestem nie tylko w szkole, ale na specjalnym przeszkoleniu wychowania obywatelskiego. I to dziś... Teraz... A robota?

RELISZKO: To całe nieszczęście, że jej nie chcesz widzieć.

DŁUSKI: Toć patrzę i nawydziwiać się nie mogę. Przerzuciłem dwa transporty Francuzów, uciekinierów ze stryjskiego oflagu, patrzę jak się przerzuca... inne transporty; na okrągłe przewiozłem jakiegoś „Empi” i trochę „Manlicherów” kupionych jak w sklepiku od „bratanek”... Bardzo to wszystko pięknie i może archyhumanitarnie, ale nie wiem jaka w tym realna korzyść dla nas? (po chwili ze złością) Trzeba się bić!... Ja chcę się bić!

HORODKO (bardzo wolno): O co?

DŁUSKI (nie odpowiada i patrzy z największym zdziwieniem)

HORODKO: Cóż pana tak zatknęło? Powtarzam — o co?

DŁUSKI (zdumiony): No nieeee...

HORODKO: Ten nasz główny cel, to nie wszystko. To cząstka zaledwie.

RELISZKO (bierze do ręki książkę przeglądającą przez Rosną) O to, o to. O to moje prawo dwunastu tablic — panie podchorąży.

HORODKO: Spalone miasta i domy powstana piękniejsza. Cegielka po cegielce złożymy zamek królewski. Ale jeśli wśród tego zładu zbrodni zagubimy człowieka — narne i na nie będzie to zwycięstwo. Bijemy się o pana i takich jak pan.

DŁUSKI (wyjmując z rąk Reliszki książkę i otwiera okładkę): Cóż za wzniołe motto. (ze sztuczną emfazą) „Ludzkosc”, żyjąc i rozwijając się w cieniu prawa, kroczyła i kroczyć będzie niezmiennie (czyta wolniej) ku lepszej przyszłości, aż osiągnie (czyta jeszcze wolniej, z namiętnością) cel ostateczny — sprawiedliwość powszechną. (zamyśla się) Tak. Czy ja wiem... (z nutą pretensji w głosie) Ale dla czego mój sentyment do stylu, do gestu... ma przekreślać...

HORODKO: Drogo kosztował i ten styl i ten gest...

DŁUSKI (przekornie): A jednak lubię tę piosenkę. (pochodzi do pianina, siada i z werwą uderza pierwsze taktury „Szwolęzów”)

(Dzwonek telefonu. Dłuski urywa i pochylony nad pianinem nadsłuchuje. Horodko podnosi słuchawkę.)

HORODKO: Tak... Tak... Tak... No? Acha... (po chwili) Nie ma rady — musi pan dać. Ale proszę trochę zamrudzić... Godzinke... Tak... (głęboko zamysłony odkłada wolno słuchawkę)

RELISZKO: Co?

HORODKO (mleczy)

RELISZKO: Co?

HORODKO (bardzo wolno): Dzwonił Mroczek z Kotelnicy. Do spalonego mostu podjechał w tej chwili od strony Synowódzka samochód. Wysiadł jakiś Niemiec w mundurze i kobieta... Właśnie idą po spalonym moście... Napewno zarządzą ją koni... Domyślam się kto to. (po chwili) Ja tu muszę być. (po chwili)... Transport. Kto poprowadzi transport?...

DŁUSKI (gwałtownie okreca się na taboretce): Jasne, że ja. Przecież tylko znam trasę. (odwraca się do pianina i jedną ręką nieśmiało „wybiera” melodie refrenu „Gdy nas nie będzie, nikt się nie dowie — dobrze nam było, czy też źle”)

Kurtyna.

Współpraca polsko - holenderska w rybołówstwie dalekomorskim (1930 - 1939)

GRANICA WYDAJNOŚCI POŁOWÓW
NA BAŁTYKU ŚRODKOWYM

Według autorytatywnych wyjaśnień inż. Zięćka, Naczelnika MUR Gdynia, problem ten przedstawia się następująco:

Rozmiar połowów na Bałtyku w roku 1938 wyniósł ok. 150.000 ton, przyjmując ówczesny stan techniczny rybołówstwa i zainteresowanie w wydobywaniu ryb z Bałtyku przez poszczególne państwa.

W okresie wojny Niemcy przesunęli z portów Morza Północnego około 60 — 80 trawlerów starszego typu. Z początku łowiły one na wodach Skageraku i Katego i głębi bornholmskiej.

W latach 1942—44 przesunęły się dalej na zachód pracując na przemian na głębi bornholmskiej, gdańskiej i gotlandzkiej. Połowy tych statków odbywały się zasadniczo na wodach odległych conajmniej o 10 km od wybrzeża. Pas do 10 km zastrzeżony był dla rybołówstwa kutrowego i lódkowego.

Według sprawozdań pozostawionych w MUR Gdynia z okresu okupacji wynika, że połowy trawlerów wahały się miesięcznie w ostatnich latach wojny od 4—10 tys. ton. Przyjmując średnio 7 tys. na 10-miesięczny okres pracy otrzymamy najwyższy szczegółowy wylów floty trawlerowej na około 70.000 ton rocznie.

Wydajność niemieckiej floty kutrowej i przybrzeżnej na Bałtyku można przyjąć według stanu przedwojennego na 30-40.000 ton rocznie. Samo województwo gdańskie dawało w roku 1943 ok. 10.000 ton przy stanie 173 kutrów i przy dużych ograniczeniach wyjazdów spowodowanych brakiem paliwa.

Badania naukowe prowadzone równoległe przez Dr Meyera nie stwierdziły objawów przeloenia, a wprost przeciwnie notowano z roku na rok wzrost wydajności na jedną podróż (10—11 dni).

W sumie można więc szacować zdolność wytworczą 4 największych obszarów łownych Bałtyku tj. głębi arkońskiej, bornholmskiej, gdańskiej i gotlandzkiej z przyległymi wodami przybrzeżnymi na około 100.000 ton rocznie. Podstawę plonu z tych wód stanowi wążłusz 70—80 proc. Obecnie Polska wydobywa z głębi gdańskiej ok. 30—35 ton rocznie, a flota rosyjska z głębi gotlandzkiej ok. 40—50 tys. ton.

Doświadczenie niemieckie z okresu wojny otworzyło więc nowe możliwości eksploatacyjne na obszarach Bałtyku Środkowego. W sumie podniosło ono granicę wydajności Bałtyku blisko o 100 proc.

SZKOLIMY SIECIARZY

Zakład Doskonalenia Rzemiosła w Szczecinie organizuje w czerwcu br. kursy dla 50 młodych rybaczek i rybaków pragnących wyszkolić się w rzemiośle sieciarskim.

Przedmiotem nauki będą ćwiczenia w elementarnych umiejętnościach wiązania i napraw sieci zalewowych, bałtyckich i dalekomorskich oraz nauka budowania sieci zalewowych.

Kurs trwać będzie 3 miesiące. Nauka i utrzymanie w internacie bezpłatne.

Uczą na kursie Ob. Ob. Ozga, Olichwier i Gorządkowa.

Początek kursu od 1 czerwca br.

PLACÓWKA NAUKOWO-BADAWCZA

Profesor dr Bogucki, dyrektor Morskiego Laboratorium w Gdyni podczas objazdu terenów rybackich Odrzyńca w maju br. wytypował obiekty przewidziane dla stacji Ichtologicznej w Swinoujściu.

Obiekty te będą remontowane i adaptowane dla celów placówki badawczej z kredytów jednego miliona złotych przewidzianego w budżecie inwestycyjnym Ministerstwa Odbudowy.

Praca naukowa na placówce rozpocznie się w lecie tego roku i niewątpliwie ułatwi rozwiązanie zagadnień techniki połowów i zagadnień związanych z ichtologią na Zalewie i zachodnim Bałtyku. Stacja będzie korzystała z usług statku dozorczo-go MUR — Szczecin „Kania”.

W związku z budową w Odrzyńcu wielkiej bazy rybołówstwa dalekomorskiego wskazanym jest przedstawienie szerszym kołom Czytelników historii rybołówstwa dalekomorskiego w Polsce i wskazanie przyczyny oparcia tego rybołówstwa na wzorach holenderskich. Poruszył to zagadnienie Stefan Korab w poprzednim numerze tygodnika „Szczecin”. Z artykułu wynika, że mimo dużych zniszczeń w taborze rybackim, Holandia potrafiła już w końcu 1947 roku osiągnąć przedwojenną wysokość połowów.

ŚMIAŁA INICJATYWA I RODZIMY SCEPTYCYZM

Rozwój rybołówstwa dalekomorskiego w Polsce datuje się od roku 1928, kiedy to z inicjatywy ówczesnego ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego, znany fachowiec z dziedziny rybołówstwa dr Franciszek Lubecki rozpoczął badania nad tym zagadnieniem. Grono ludzi prywatnych zajęło się realizacją projektów od strony finansowej. Natrafili oni na duże trudności, gdyż panowała wówczas opinia, że Polska nie posiada warunków do stworzenia własnego rybołówstwa dalekomorskiego.

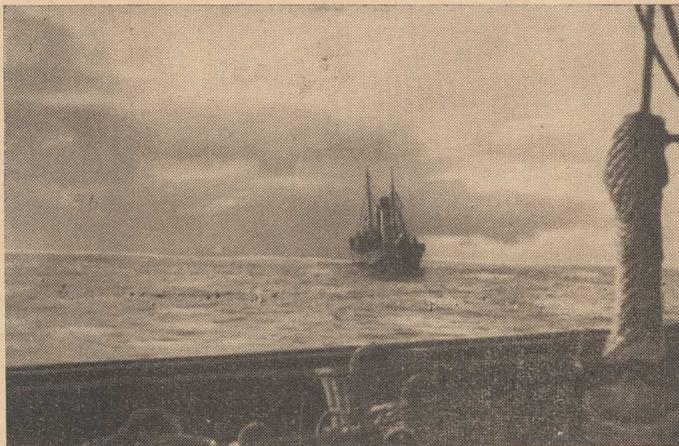
Nie było wtedy u nas w kraju ani wykwalifikowanych marynarzy — rybaków, ani fachowych robotników ani personelu administracyjno-technicznego. Składy i specjalne pomieszczenia śledziowe, produkcja beczek śledziowych, nie istniały. Równocześnie banki krajowe nie chciały udzielać kredytów, gdyż na równi ze sferami gospodarczymi z największym sceptycyzmem odnosiły się do tych niespotykanych w Polsce prób. Brak było norm prawnych regulujących życie tej nowej dziedziny gospodarczej, brak było przepisów celnych, podatkowych i regulaminów o kwalifikacjach oficerów i marynarzy.

Jak mało przekonujące były te argumenty przeciwników własnego rybołówstwa dalekomorskiego (przeciwnicy jeszcze dzisiaj istnieją), a w szczególności sprawa zbyt dużej odległości łowisk śledzi (Morze Północne) od naszego wybrzeża, widzimy z zamieszczonej poniżej tabeli ilości i wartości ryb złowionych:

	Ilość ryb złowionych w tonach	Wartość ryb złow. w 1947 w złotych	
1. Połowy przybrzeżne i bałtyckie	22.000	33.500	949 milionów
2. Połowy dalekomorskie	1.135	5.730	401 „
3. Razem	23.135	39.250	1350 „

Należy zwrócić uwagę przede wszystkim na stosunek wartości ryb łowionych w roku 1947 w połowach przybrzeżnych i dalekomorskich. Przyczyną tego jest wysoka wartość śledzi, które stanowią 65% całego wyniku połowów dalekomorskich.

Przedwojenne przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich zostały nastawio-



Polskie trawlerzy na połowach śledzi na Fladenground (Morze Północne).

ne w pierwszym rządzie na połowy śledzi i ich solenie, ze względu na znaczną chłonność, jaką w tym czasie wykazywał nasz rynek śledzi solonych. W okresie koniunktury (rok 1929) spożyliśmy 82.000 ton śledzi importowanych (pochodzących z połowów na Morzu Północnym) i przeciętna spożyca na obywatela wynosiła rocznie 2,24 kg. Ponieważ roczna konsumpcja wszystkich ryb morskich łącznie ze śledziami obliczona na jednego mieszkańca w tym okresie nie przekraczała 2,80 kg, jasnym jest jak ważnym rynkiem śledziowym była Polska. Zajmowaliśmy drugie miejsce po Niemczech w Europie w tabeli importu śledziowego. Zo import ten płacono się w dewizach około 50 milionów złotych rocznie.

Rok 1930 był pierwszym rokiem organizacji polskich połowów na Morzu Północnym, które miały za jedno z zadań częściowo chociaż zmniejszenie odpływu dewiz za granicę.

Zorganizowanie tej gałęzi przemysłu rybnego napotkało na szereg poważnych trudności, z których najważniejszą był brak odpowiednich fachowców

w tej dziedzinie. Zmusiło to polskie przedsiębiorstwa do zaangażowania kapitału obcego oraz zatrudnienia obokrajowców. Siłą rzeczy przemysł ten w początkach swego rozwoju zmuszony był oprzeć się na współpracy z Zagranicą.

HOLENDRSCY NAUCZYCIELE

W grę wchodziły w tym wypadku dwa kraje mające poza sobą długoletnią tradycję w tej dziedzinie, a mianowicie Anglia i Holandia. Oba te kraje wytworzyły dwa różne sposoby połowów, o których należy pokrótce wspomnieć. Angielski sposób połowów śledzi różni się od holenderskiego tym, że statek angielski odbywa połowy niedaleko brzegu i powraca w tym samym dniu do portu. Natomiast statek holenderski, na skutek dużych odległości łowisk śledziowych od brzegów Holandii, zmuszony jest przebywać na morzu przez czas dłuższy (czasami przez kilka miesięcy) i solenie śledzi odbywa się na statku w beczkach morskich; po powrocie do portu śledzie te przepakowuje się do beczek handlowych. Sortowanie i solenie śledzi na statku jest niezbyt staranne ze względu na pośpiech, z jakim musi być dokonywane. Zarówno ten sposób jak i późniejsze doczyszczanie i przepakowywanie śledzi na lądzie wpływa niekorzystnie na ich jakość. Dlatego też śledzie holenderskie nie cieszą się takim uznaniem jak śledzie angielskie, mimo, że są od nich nieco tańsze.

Miejsca i okresy połowów mają holendrzy i anglicy te same a więc na Morzu Północnym. Sezony szkocki, angielski i jarmucki trwają od maja do listopada. Niewielka tylko część statków łowi w okresie jeszcze późniejszym do stycznia w Kanale La Manche.

Ze względu na podobieństwo naszego geograficznego położenia przyjęliśmy holenderski system pracy. Godnym uwagi jest, że Anglia przed około 300 laty a Niemcy przed około 75 laty zaczęły budowę swego rybołówstwa dalekomorskiego również w oparciu o statki holenderskie i o kadry marynarzy Holendrów.

POLSCY UCZNIOWIE

Przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich przed 1939 rokiem dzieliły się w Polsce na dwa zasadnicze typy.

Przedsiębiorstwa połowów siecią pławnicową, nastawione przede wszystkim na połowy śledzi i ich zasalanie były reprezentowane przez firmy „Mopol”, „Mewa”, „Korab” i „Delfin”.

Do przedsiębiorstw połowów siecią trawlową (włączoną) nastawionych na połowy śledzi świeżych i ryb morskich należała firma „Pomorze”.

Przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Mopol”, powstałe w 1930 r. w Gdyni, oparte o pewną grupę holenderską, mogło się poszczycić pierwszym transportem śledzi z własnych połowów, wyladowanym w Gdyni w dniu 1 stycznia 1932 roku. „Mopol” rozwijał działalność w ciągu kilku lat, stale zwiększając wyniki połowów, w oparciu o własną flotę składającą się z 8 statków pławnicowych (lugrów). W roku 1934 przedsiębiorstwo to zostało zlikwidowane, na skutek wysunięcia przez władze sądowe szeregu zarzutów, które zresztą okazały się później bezpodstawne.

W kwietniu 1933 roku rozpoczęło działalność drugie przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Mewa” w którym pracował autor niniejszego artykułu. Było ono zorganizowane w formie spółki akcyjnej z kapitałem zakładowym w wysokości 1 miliona złotych. 51% akcji towarzystwa należało do obywateli polskich, 49% do grupy holenderskiej. „Mewa” posiadała 15 lugrów, które ze względu na odległość łowisk na Morzu Północnym od Gdyni musiały korzystać z bazy morskiej w holenderskim porcie rybackim w Scheveningen, gdzie nie tylko wyladowywano połowy, przewożone następnie normalnymi transportowcami do Gdyni, ale gdzie musiały się początkowo odbywać takie czynności, jak fabrykacja beczek, remont statków i sieci, sortowanie i beczkowanie śledzi oraz zaopatrywanie statków. (dokończenie nastąpi)



Z pokładu S/T „Syriusza”.

DZIAŁ PRAWNY

Mniej więcej w tym samym zakresie w jakim dekret z 2. III. 1945 r. i ustawa z 6. V. 1945 r. mówiły o mieniu porzuconym, dekret z 8. III. 1946 r. mówi o mieniu ponemieckim.

Wprowadzenie w miejsce pojęcia mienia porzuconego, pojęcie mienia ponemieckiego jest uzasadnione przede wszystkim okolicznością, że o ile pierwotne ustawy nie stanowiły przejścia własności mienia niemieckiego, a tym samym mienie „porzuczone” pozostawało nadal „niemieckim”, to dekret z 8. III. 1946 r. przesądził zagadnienie własności i tym samym mienie dawne niemieckie staje się mocą tego dekretu mieniem własnym Skarbu Państwa.

Zakres mienia ponemieckiego został ustalony przede wszystkim w art. 2 dekretu z 8. III. 1946 r. Mieniem ponemieckim, a więc mieniem, które przeszło na własność Skarbu Państwa jest:

- Majątek Rzeszy Niemieckiej i b. Wolnego m. Gdańska,
- majątek obywateli Rzeszy Niemieckiej i b. Wolnego m. Gdańska,
- majątek niemieckich i gdańskich osób prawnych,
- majątek spółek kontrolowanych przez obywateli niemieckich, lub gdańskich, albo przez administrację niemiecką lub gdańską,
- majątek osób zbiegłych do nieprzyjaciela.

Szczegółowe przepisy w tej mierze zawiera rozporządzenie z 21. V. 1946 r. o określeniu osób, których majątek przechodzi na własność Państwa (Dz. U. R. P. Nr 28 poz. 182).

Zakres dekretowego pojęcia mienia ponemieckiego jest w pewnej mierze węższy, a w pewnej mierze szerszy, niż wynika to z dosłownego brzmienia pojęcia „mienie ponemieckie”. Rozszerzenie wynika z zaliczenia do mienia ponemieckiego mienia osób zbiegłych do nieprzyjaciela bez rozstrzygnięcia narodowości wzgl. obywatelstwa osób zbiegłych. Zwężenie pojęcia mienia ponemieckiego wynika z wyłączenia od przejścia na własność Skarbu Państwa:

- majątku b. obywateli niemieckich i W. M. Gdańska narodowości polskiej — rozstrzygającym będzie tutaj uzyskanie stwierdzenia narodowości polskiej przez osoby te po myśli ustawy z 28. IV. 1946 r. o obywatelstwie polskim osób narodowości polskiej na obszarze Ziemi Odz. jeżeli chodzi o osoby narodowości polskiej autochtonicznie na Ziemiach Odzyskanych tzn. zamieszkałe tam przed dniem 1. I. 1945 r.,
- majątku osób prawnych prawa publicznego niemieckich i gdańskich, które mają odpowiedniki wśród polskich osób prawnych. Majątek niemieckich i gdańskich osób prawnych prawa publicznego w tym wypadku przeszedł z mocy samego prawa bez pośrednictwa Skarbu Państwa na odpowiedzialność polskie osoby prawne (dot. to m. in. majątku samorządów),
- majątku, który został zajęty, lub skonfiskowany przez b. władzę okupacyjną, jeżeli przed zajęciem lub skonfiskowaniem nie podpadał on pod kategorię mienia ponemieckiego.
- majątku, którego wyzbycie nastąpiło po dniu 1. IX. 1939 pod wpływem groźby, uprawniającej poprzedniego właściciela do uchylecia się od skutków prawnych oświadczenia woli.
- majątku obywateli Rzeszy Niemieckiej i b. Wolnego Miasta Gdańska o narodowości przez Niemców prześladowanej np. Jugosłowian, Czechów, Żydów.

Wyłączenie spod pojęcia mienia ponemieckiego zostały na zasadzie art. 2 ust. 2 dekretu niezbędne przedmioty osobistego użytku należące do obywateli Rzeszy Niemieckiej i b. Wolnego Miasta Gdańska wzgl. osób zbiegłych do nieprzyjaciela. Blizsze określenie niezbędnych przedmiotów osobistego użytku zawiera zarządzenie Ministra Ziemi Odzyskanych z dnia 10. VII. 1947 r. (Dz. Urz. M. Z. O. Nr 7, poz. 114), mocą którego osobom uprawionym do zachowania tego majątku są Niemcy mający prawo czasowego pobytu w Polsce. Zakres mienia przysługującego im obejmuje to mienie, które w chwili wydania zarządzenia znajdowało się w ich faktycznym władaniu, z domnięciem prawidłowego tytułu władania.

Podział mienia ponemieckiego

Dekret z 8. III. 1946 r. nie wprowadza systematycznego rzeczowego podziału mienia ponemieckiego. Podział taki można wytworzyć sobie raczej w oparciu o dalsze przepisy, które stanowią o obowiązku zabezpieczenia, rejestracji, czy też o trybie i warunkach zbywania mienia ponemieckiego. W oparciu o te przepisy podział mienia ponemieckiego wyglądać będzie w sposób następujący:

- Mienie ruchome niepodlegające rejestracji w Okr. Urz. Likw. przez posiadaczy, a więc po myśli zarządzenia Ministra Ziemi Odzyskanych z 24. III. 1946 r.:

a) ruchomości w siedzibach urzędów państwowych, samorządowych i przedsiębiorstw związków zawodowych, partii politycznych, organizacji młodzieżowych ujęte w inwentarzach tych instytucji,

b) ruchomości służące bezpośrednio celom produkcji rolnej w gospodarstwach rolnych i leśnych,

c) po myśli art. 11) tegoż zarządzenia minimum bielizny użytkownika, niekompletne naczyńa kuchenne i stołowe, drobne przedmioty niewielkiej wartości i drobiazgi dekoracyjne.

2. Mienie ruchome podlegające rejestracji po myśli zarządzenia z 24. III. 46 r. a więc zasadniczo wszystkie ruchomości znajdujące się w prywatnych lokalach mieszkalnych, mieszkalniach służbowych, zakładach rzemieślniczych i przemysłowych, gabinetach lekarzy itp., majątkach w gospodarstwach rolnych oraz spółdzielniach — przy założeniu podstawowym (§ 9) że zachodzi presumcja, iż wszystkie ruchomości znajdujące się w dniu 1. IV. 1946 r. na terenie Ziemi Odzyskanych uważa się za ponemieckie. W tej grupie mienia wydzielić należy:

- mienie kwalifikujące się do nabycia przez posiadaczy,
- niekwalifikujące się do nabycia przez posiadaczy. Decydującymi w tej mierze są przepisy rozp. Rady Ministrów z 11. VII. 1946 r. w sprawie zbywania niektórych ruchomości opuszczonych i ponemieckich (Dz. U. R. P. Nr 3) przewidujące w § 8 pkt. 1 prawo pierwokupu ruchomości przez posiadaczy z zastrzeżeniem możliwości odebrania ruchomości przekraczających ilościowo granicę przeciętnych norm (§ 12), zastrzegających nabycie tylko dla określonych osób sprzętu i maszyn biurowych (§ 13), instrumentów muzycznych (§ 15) mebli stylowych i antycznych, oraz przedmiotów wysokiej wartości artystycznej (§ 18), książek i źródeł naukowych (§ 19), a wykluczających nabycie przedmiotów z metali szlachetnych, kamieni drogieńnych, dewiz, papierów wartościowych (§ 20).

3. Mienie rolnicze którego pojęcie i sposób zdobywania określone są w dekrety z 6. 9. 1946 r. o ustroju rolnym i osadnictwie na obszarze Ziemi Odzyskanych i b. Wolnego M. Gdańska (Dz. U. R. P. Nr 49, poz. 279).

4. Mienie przedsiębiorstw ponemieckich, które niezależnie od ramowych postanowień dekretu z 8. III. 1946 r. przeszło na własność Skarbu Państwa na zasadzie art. 2 ustawy z 3. I. 1946 r. o przejściu na własność Państwa podstawowych gałęzi gospodarki narodowej.

5. Mienie nierolnicze w rozumieniu dekretu z 6. XII. 1946 r. o przekazywaniu przez Państwo mienia nierolniczego na obszarze Ziemi Odzyskanych i b. W. M. Gdańska (Dz. U. R. P. Nr 71, poz. 389).

6. Budynki gruntownie zniszczone, które po wykazaniu przez władzę budowlaną I instancji w trybie dekr. z 26. X. 1946 r. o rozbiórce i naprawie budynków zniszczonych i uszkodzonych wskutek wojny (Dz. U. R. P. Nr 37/47 poz. 181) zniszczenia przekraczające 33 proc. wartości nieruchomości, uważa się za budowę nową, zgodnie z dekretem o popieraniu budownictwa z dnia 3. VII. 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 270).

7. Mienie specjalne wydzielone spod zarządu Urzędów Likwidacyjnych na zasadzie dekretu z 8. III. 1946 r. i rozp. Prezesa Rady Ministrów z 11. VII. 1946 r. i przekazane po myśli art. 12 dekretu z 8. III. 1946 r. specjalnym urzędem wzgl. przedsiębiorstwom. W tej mierze wydane zostały następujące zarządzenia:

— Zarządzenie Ministra Aproprowiacji i Handlu z 14. 9. 45 w sprawie przejścia wszystkich towarów ponemieckich przez P. C. H. (L. dz. X P. A. 2988),

— zarządzenie Ministra Aproprowiacji i Handlu z 6. X. 45 w sprawie dysponowania towarami ponemieckimi (Dz. Urz. M. Z. O. Nr 1, poz. 22),

— okólnik Ministerstwa Ziemi Odzysk. z 4. V. 1946 w sprawie przekazania sprzętu przeciwpożarowego Wojew. Inspektorom Pożarnictwa, lub związkom samorządowym (Dz. Urz. M. Z. O. nr 5, poz. 59),

— okólnik Ministerstwa Ziemi Odzysk. z 18. V. 1946 r. wydany na zasadzie art. 12 pkt. 1 i 2 dekretu z 8. 3. 46 przekazyjący Ministerstwu Skarbu do rąk zarządów okręgowych (kierowników oddziałów Narodowego Banku Polskiego) majątek niemieckich i opuszczonych instytucji kredytowych,

— okólnik M. Z. O. z 18. 5. 1946 r. przekazujący Centralnemu Zarządowi Motoryzacji niemiecki majątek samochodowy na terenie Ziemi Odzyskanych (majątek niemieckich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej, warsztatów naprawy, stacji obsługi, pojazdy i ich wraki, prócz stacji benzynowych),

— okólnik z 28. 6. 46 przekazujący Ministerstwu Komunikacji Departament

Dróg Wodnych majątek dróg wodnych na obszarze Ziemi Odzyskanych (z wyłączeniem majątku b. gmin niemieckich) (Dz. Urz. nr 6, poz. 93),

— okólnik z 9. 7. 46 ustalający zasady współdziałania organów Ministerstwa Kultury i Sztuki przy gospodarowaniu ponemieckimi instrumentami muzycznymi na obszarze Ziemi Odzyskanych (Dz. Urz. nr 6, poz. 99),

— okólnik z 8. 8. 1946 przekazujący sprzęt i urządzenia przedsiębiorstw rozrywkowych na rzecz Naczelnej Dyrekcji Widowisk Rozrywkowych (Dz. Urz. M. Z. O. nr 8, poz. 141),

— okólnik z 2. 9. 46 (Dz. Urz. nr 9, poz. 164), pismo okólne bez daty (Dz. Urz. MZO nr 13, poz. 219) i pismo okólne z 20. I. 47 (Dz. Urz. MZP nr 1, poz. 24) przydzielające w zarząd Ministerstwa Komunikacji — Wydział Turystyki, a w następstwie na rzecz Polskiego Biura Podróży „Orbis” w imieniu Ministerstwa Komunikacji, majątek turystyczny na obszarze Ziemi Odzyskanych,

— okólnik z 5. XI. 46 przekazujący Ministerstwu Orbudowy — Centralny Zarząd Zrzeszeń Przedsiębiorstw Budowlanych majątek niemieckich i opuszczonych przedsiębiorstw budowlanych (z wyłączeniem przedsiębiorstw samorządu terytorialnego, oraz objętych faktycznie przez osadników lub repatriantów) (Dz. Urz. nr 13, poz. 202),

— okólnik z 15. 11. 46 przekazujący majątek niemieckich instytucji ubezpieczeń społecznych na obszarze Ziemi Odzyskanych po myśli art. 2 i 12 dekretu z 8. 3. 46 w zarząd Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej (Dz. Urz. nr 13, poz. 212).

R. Łyczewek

Przypisy

Obszar b. W. M. Gdańska nie wszedł w ramy prawnego pojęcia Ziemi Odzyskanych, lecz został włączony do ziem Polski w granicach z r. 1939, na zasadzie dekretu z 30. III. 1945 r. o utworzeniu województwa gdańskiego (Dz. U. R. P. Nr 11, poz. 57). Odpowiednie przepisy w sprawach narodowościowych i majątkowych w odniesieniu do b. obywateli W. M. Gdańska zawiera dekret o obywatelstwie Państwa Polskiego osób narodowości polskiej, zamieszkałych na obszarze b. W. M. Gdańska (Dz. U. R. P. Nr 65, poz. 378).

Porównaj artykuł mój pt. „Przepisy prawne dotyczące zagadnień ludnościowych na Ziemiach Odzyskanych” w „Państwie i Prawie”, rok II zeszyt 10 oraz artykuł Jerzego Fleszyńskiego p. t.: „Zwrot mienia rolniczego i nierolniczego na Ziemiach Odzyskanych w praktyce sądowej”, w „Demokratycznym Przeglądzie Prawniczym”, rok III, nr 12.

ODRA - DUNAJ

(Dokończenie ze str. 1)

bieg rzeki Odry znajduje się na terytorium naszym i że Polska daleka jest od prowadzenia polityki ekspansji gospodarczej. Pokrewność systemów politycznych i gospodarczych krajów, leżących w dorzeczu Odry i Dunaju sprawia, że zmore podboju gospodarczego, któremu miał służyć kanał Odra—Dunaj w systemie niemieckim — odpadła, i że na jej miejsce staje najszerzej zakrojona współpraca i wymiana gospodarcza, służąca w równej mierze interesom gospodarczym wszystkich krajów Basenu Dunajskiego i dorzecza Odry. Granica pokoju na Odrze i Nysie gwarantuje również pokój gospodarczy w dorzeczu Odry i Dunaju.

Wszystkie szlaki komunikacyjne Basenu Dunajskiego, przede wszystkim jednak Czechosłowacji, szukają ujęcia na północ poprzez Bramę Morawską. Stosunki handlowe państw skandynawskich z państwami Basenu Dunajskiego domagają się rozwiązań komunikacyjnych w formie osi północ-południe. Na tej osi leży Odra, jej przedłużeniem w kierunku południowym będzie kanał Odra — Dunaj.

Realizacja budowy kanału już została rozpoczęta. Ostatnio we Wrocławiu odbyła obrady komisja polsko-czechosłowacka, która zatwierdziła plan budowy kanału, wykonany przez polskiego inżyniera Zbigniewa Dzieńwańskiego w Wrocławiu. Kanał rozpoczyna się na prawym brzegu Odry przy kanale Kłodnickim. Ze strony Polski i Czechosłowacji po analizie

Produkcja mleka w gospodarstwie rolnym związana jest ściśle z warunkami naturalno-klimatycznymi w jakich znajduje się dane gospodarstwo. Jeżeli chodzi o Pomorze Szczecińskie to warunki klimatyczne, bardzo duża ilość łak i pastwisk naturalnych sprzyja warunkom hodowli bydła. W warunkach hodowlanych naszego województwa koszt produkcji jest znacznie niższy niż w tych terenach, gdzie trzeba się uciekać do zakładania sztucznych pastwisk, czy karmienia z rąk. W tutejszych warunkach otrzymuje się mleko nie tylko taniej, ale i o znacznie lepszej jakości.

Najlepsze mleko otrzymuje się przy żywieniu krów paszami naturalnymi — dobre pastwisko i siano, przy dodaniu niewielkich ilości pasz treściwych jak — otręby — makuchy.

Umiejętne dostosowanie się rolników do warunków naturalnych, oraz przystosowanie produkcji mleczarskiej do potrzeb terenu, daje gwarancję rentowności gospodarki hodowlanej i jej rozwoju.

Produkcja mleka ze względu na rozbudowany przemysł morski — porty i duże skupisko uzdrowisk nadmorskich nastawiona jest na mleko konsumcyjne, które w tej chwili jest najlepiej opłacalne.

Spółdzielnie mleczarskie, które dostosowały się do produkcji mleka konsumcyjnego, oraz utrzymania produkcji mleka na tym samym poziomie, mniej więcej wypłat na litrojednostkę, a tym samym pozyskanie większej ilości mleka.

Rolnik — hodowca przez odpowiedni dobór sztuk mlecznych, oraz stosowanie w okresie zimy pasz mlekopędnych, obniży koszty produkcji. Natomiast przez spółdzielczą organizację zbytu obniży koszty przeróbki, które na naszym terenie są bardzo wysokie, ze względu na minimalne wykorzystanie zakładów technicznych w stosunku do zdolności produkcyjnych a ponoszonych kosztów konserwacji maszyn i budynków.

Należy podkreślić, że 55 proc. obecnej produkcji mleka jest zuzycie jako mleko konsumcyjne. Z tego około 350.000 litrów mleka rozprawdają miesięcznie Szczecińskie Zakłady Mleczarskie we własnych punktach sprzedaży, zaopatrując dzieci, szpitale, przedszkola, szkoły i świat pracy w mleko wysokiej wartości odżywczej po cenach znacznie niższych od cen prywatnego rynku.

Poza tym „Społem” Oddział Mleczarsko-Jajczarski zakupuje miesięcznie dla funduszu Aproprowiacji blisko 400 tys. litrów mleka, które jest wydawane posiadaczom kart żywnościowych.

Reasumując powyższe należy stwierdzić, że dzięki wytężonej i rozumnej pracy rolnika — hodowcy, oraz umiejętnej prowadzonej gospodarce przez Spółdzielnie Mleczarskie i „Społem” — świat pracy naszego województwa jest należycie zaopatrzony w mleko.

Franciszek Chaciński

istniejących planów niemieckich, dokonano zmian, skracając bieg Kanału Odra — Dunaj o 4 kilometry, i oszczędzając w porównaniu z planami niemieckimi budowę jednej śluzy. Na terenie czeskim wielkie różnice terenowe pokonane będą m. in. przez olbrzymi wyciąg dla barek i statków, który podniesie będzie statki na poziom o 50 metrów wyższy. Będzie to największy wyciąg statków w Europie.

Koszty budowy kanału poniesie Polska i Czechosłowacja jako państwa najbardziej zainteresowane w realizacji projektu, możliwy jest jednak współdziałanie w kosztach innych państw Europy południowo-wschodniej, które również będą korzystały z kanału. Realizacja projektu potrwać ma lat 6.

Wiedząc o polsko - czechosłowackich projektach budowy kanału Odra — Dunaj, znając jego zadania polityczne i gospodarcze, z uśmiechem możemy przeczytać notatkę w niemieckim Brockhausie z roku 1939, w której czytamy m. in. że „budowę kanału Odra — Dunaj rozpoczęto w roku 1939”.

Wynik drugiej wojny światowej przekreślił i na tym odcinku plany niemieckiej ekspansji gospodarczej. Jak w wielu innych wypadkach na miejscu niemieckich zamiarów agresywnych stawiamy wspólnie z państwami demokracji ludowej współpracę gospodarczą.

E. K. Michalowicz

„PIONIER”

SPÓŁDZIELNIA PRACY- ROBÓT INŻYNIERSKICH

Z O. U.

SZCZECIN, KOPERNIKA 2

wykonuje

wszelkie roboty w zakresie
remontowo-budowlanym

Wzmianka o przetargu

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy ogłasza przetarg na wykonanie remontu budowlanego w budynku Szkoły Powszechnej przy ul. Duńskiej w Warszawie.

Termin składania ofert oraz 2% wadium ofertowego upływa dnia 7 czerwca 1948 r. o godzinie 10-tej.

Podkłady ofertowe oraz informacje otrzymać można w S. D. O. Plac Żołnierza Polskiego 16 pokój Nr. 10.

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy

Z dniem 15 maja br.
zostały otwarte konta tygodnika „SZCZECIN”:
B. G. S. 656 - P. K. O. X-892
Wszelkie wpłaty prosimy kierować wyłącznie
na wyżej wymienione konta.

SZCZECIŃSKA SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA

Z O. U.

Szczecin, Al. Jedności Narodowej 30

Telefon 36 — 17

odbudowuje i oddaje

wszystkim pracującym
dla aktywizacji Szczecina
nowoczesne mieszkania



GDANSK
GDYNIA
SZCZECIN

Poltrans

POLSKIE TOWARZYSTWO TRANSPORTÓW MORSKICH SP. Z O.O.

EKSPEDYCJA - SKŁADOWANIE - CLENIE - ASEKURACJA
TELEFON 27-45, 35-62

Wykonuje wszelkie czynności
wchodzące w zakres ekspedycji morskiej
Szczecin, ul. Wielka 5. Adr. teleg. „POLTRANS”

CENTRALA RYBNA

SP. Z OGR. ODP.

WARSZAWA — ODDZIAŁ MORSKI w SZCZECINIE

BIURO: ul. Matejki Nr. 29, tel. 27-32, 24-26

Solarnia i Magazyny — Nadbrzeże „Oko”

Przetwórnia — Wędzarnia — Magazyny — ul. Niemcewicza 9, tel. 29-69

Garaze — Hutnicza 2/5, tel. 36-48

HANDEL KRAJOWY i ZAGRANICZNY

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

Sprzedaż przez własne sklepy detaliczne w Szczecinie, Stargardzie i Międzyzdrojach

HURT

DETAL



SPÓLNOTA

SPÓŁDZIELNIA PRACY
i UŻYTKOWNIKÓW

z o. u. w Warszawie

ODDZIAŁ w SZCZECINIE

Bławaty — Konfekcja — Bielizna

SKLEPY w SZCZECINIE — Al. Wojska Polskiego 20,
Bol. Krzywoustego 62a

SKLEP w SZCZECINKU — Ul. Marsz. Stalina 25

Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno - Budowlanych

Bronisław Kühn

Warszawa, Al. Jerozolimskie 11 m. 1

Oddział Polowy w Szczecinie

ul. Bol. Krzywoustego 15/5

AGENCJA REKLAMY

Szczecin, Al. Wojska Polskiego 41

Załatwia

fachowo i sprężysto

reklamy
prasowe

ekranowe

w tramwajach

na słupach

na pylonach świetlnych

Telefon 21-45

STOLARNIA w Poznaniu

z całkowitym urządzeniem
nastawiona na masową produkcję
na sprzedaż

na miejscu mieszkanie — pokój duży
Kuchnia — telefon

Poznań — Jachowskiego 31, m. 22
telefon 90 — 12

Czy znasz i posiadasz
najnowszy

Plan i Informator Miasta Szczecina

nakładem
Spółdzielni Wydawniczej
„PÓLSKIE PIŚMO I KSIĄŻKA”
Szczecin, Wojska Polskiego 39 Tel. 2506

Przetarg nieograniczony Nr 149

Szczeciński Urząd Morski ogłasza przetarg nieograniczony na roboty przy odbudowie latarni morskiej w Niechorzewie.

Wszelkie informacje oraz ślepe kosztorysy i formularze otrzymać można za zwrotem kosztów w Dyrekcji Technicznej SUM ul. Jacka Malczewskiego 34 do dnia 19 czerwca br. do godziny 15.00. Oferty zalakowane bez firmy z napisem jak wyżej, należy składać w Dyrekcji Technicznej SUM do dnia 21 czerwca br. do godziny 11.45.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 21 czerwca br. o godzinie 12.00 w Dyrekcji Technicznej SUM ul. Jacka Malczewskiego 34.

Do oferty należy dołączyć kwit kasy i Urzędu Skarbowego w Szczecinie na wpłacone na rachunek despozytowy Szczecińskiego Urzędu Morskiego wadium przetargowe w wysokości 2% sumy oferowanej. Zezwala się również na złożenie wadium w postaci gwarancji bankowej lub innych walorów zgodnie z zarządzeniem Ministra Skarbu z dnia 25 listopada 1947 r.

Szczeciński Urząd morski zastrzega sobie prawo wyboru przedsiębiorcy bez względu na cenę, prawo podziału roboty między poszczególnych oferentów oraz prawo uznania, że przetarg nie dał dodatniego wyniku.

SZCZECIŃSKI URZĄD MORSKI

MIĘDZYNARODOWI EKSPEDYTORZY C. HARTWIG S. A.

Oddział w Szczecinie

DYREKCJA I EKSPEDYCJA MORSKA — J. Malczewskiego 8, tel. 33-74, 27-98, 31-91

EKSPEDYCJA LĄDOWA — 5-go Lipca 12, telefon 34-44

MAGAZYNY — Krzysztofa Kolumba 4, telefon 30-94

Załatwia wszelkie transporty morskie i lądowe

WIĘKSZY ZAPAS TOREBEK

kolonialnych i piekarskich
oddamy hurtowo — detalicznie
CENY ZNIŻONE

WYTWÓRNIA TOREBEK „P.P.K.:

Al. Wojska Polskiego 39.

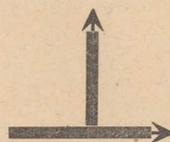
Składy własne: Księgarnie — Al. Wojska Polskiego 41 i 134
Parkowa 64

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT DROGOWYCH I BUDOWLANYCH

„ROZBUDOWA”

Spółka z ogr. odpow.

SZCZECIN, Al. Jedności Narodowej 44/5



Wykonuje
roboty drogowe,
budowlane oraz
przemysłowe

DLA KAŻDEGO DOSTĘPNA

przyjemna — zdrowa — tania

podróż statkami przybrzeżnymi „Gryfu”

PASAŻEROWIE — TOWARY Szczecin — Świnoujście — Ustka
— Darłów — Gdynia — Gdańsk

INFORMACJE: „Gryf” — Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku — Szczecin, Zygmunt Starego 5 Telefon 29-09, 31,75

Muzeum Ziemi Pomorskiej dumą Szczecina

Otwarte dnia 23 maja uroczyste, przy udziale dostojnych gości z Warszawy, Muzeum Pomorza Zachodniego zawiera zbiory nie tylko cenne i piękne, ale także świadczące bezsprzecznie, że tu, nad Odrą i Bałtykiem nie jesteśmy przybłędami, że przed setkami, a nawet tysiącami lat żyli tu nasi sławniejsi praojcowie.

Siedzibą Muzeum jest pałacyk na rogu placu Żołnierza Polskiego i ul. Janiślawy, zabytek z początku XVIII wieku, w którym mieściło się przed wojną muzeum krajowe. Mógłby ktoś pomyśleć, że urządzenie zbiorów muzealnych w miejscu, gdzie żył podobna instytucja istniała, nie przedstawiało wielkich trudności.

Mniemanie to byłoby błędne. Bombardowanie Szczecina w r. 1944 wyrządziło ogromne szkody w zbiorach, zwłaszcza przedhistorycznych, które są główną podstawą nowego muzeum, przedtem zaś wywieźli Niemcy olbrzymią część eksponatów w głąb kraju w obawie przed zniszczeniem.

Trzeba było gromadzić na nowo, sprowadzać wykopaliska i pamiątki z całego terenu, badać, zestawiać, oczyszczać i grupować tak, by dały pogłębiony obraz pradziejów tej ziemi.

Wiele pracy w nowe dzieło włożyć musieli fachowi znawcy archeologii i muzealnictwa: dyrektor muzeum Lech Krzekotowski, kustosz działu sztuki dr Aleksandra Majerska, kustosz działu prehistorycznego mgr Tadeusz Wieczorowski, oraz referent wojewódzki muzeów i ochrony zabytków ruchomych inż. Konstanty Grodecki.

Muzeum, stanowiące pierwotnie własność Zarządu Miejskiego, wspierało pomocą finansową i naukową Ministerstwo Kultury i Sztuki, następnie przejął je Związek Samorządowy. Znaczną część, bo około 2 tysiące eksponatów przywieziono z rozmaitych miast, miasteczek i wsi Pomorza Zachodniego. Zostały one już w wielkiej ilości sklasyfikowane i ugrupowane w sześciu salach parteru i pierwszego piętra gmachu, który gruntownie odnowiono. Muzeum obejmujące dział sztuki i dział prehistorii.

Ten pierwszy zasiłko wydatnie Muzeum Narodowe w Warszawie, przysyłając zbiór obrazów z XIX i XX wieku, oraz rzeźb nowoczesnych jako depozyt. Z tego źródła pochodzi brzo duża wycinałki polskie rzeźbiarstwo (Wittiga, Kuny, Dunikowskiego i innych), które witają nas w westybulu budynku. W dwóch pierwszych salach królują polskie malarskie dzieła wczesnego: Małejko (projekt witrażu „Św. Leonard” i mały obraz olejny „Królowa Jadwiga”), Siemiradzki, Juliusz Kossak („Banderia Krakusów”), Wojciech Kossak, Pruszkowski, Brodowski, Vlastimil Hofmann, Axentowicz, Jacek Malczewski, Mehoffer, Wyczółkowski, Ruszczyk, Masłowski... Ta część nie ma wprawdzie bezpośredniego związku z historią Pomorza Zachodniego, wzbogaca jednak wydatnie jadalne pod względem stanu posiadania kulturalnego nasze miasto.

Niezwykle ciekawym fragmentem jest sala sztuki kościelnej. Tu już przemawia historia ziemi nadodrzańskiej i nadbałtyckiej. Zgrupowano w niej w wielkiej liczbie średniowieczne rzeźby religijne z kościołów Pomorza Zach., a więc figury, krucyfiksy, tryptyki ołtarzowe, wyobrażające sceny biblijne, zwłaszcza z życia Chrystusa i postacie świętych. Prym wiodą tu pamiątki z Kamienia, najcenniejszego na Pomorzu ogniska chrześcijaństwa, oraz rozwoju kulturalnego tej krainy. Najcenniejszym z nich zabytkiem jest postać Chrystusa Ukrzyżowanego pochodząca z połowy XIV wieku — arcydzieło średniowiecznej sztuki rzeźbiarskiej, zblizone subtelnym, miękkiem w zarysach stylem do gotyckiej rzeźby francuskiej. Przeciwwstawia mu się krucyfiks z kościoła w Chociwelu miasteczku w powiecie stargardzkim, jako typ rzeźby niemieckiej, traktowanej naturalistycznie.

Rzeźbiony ołtarz trójdzienny z XV stulecia, przywieziony z katedry kamińskiej i mający do niej powrócić, wyobraża we fragmencie środkowym Wniebowzięcie N. Panny Marii, w bocznych sceny z życia św. Jana Chrzyciela, oraz momenty śmierci męczenników, świętych Wawrzyńca, Jerzego i Faustyna.

Wspaniały wyraz artyzmu wieku XVI stanowi płaskorzeźba z kościoła N. P. Marii we Wkrzyjściu, miejscowości leżącej poza granicami dzisiejszego polskiego Pomorza. Jest to ołtarz, który niegdyś obejmował 11 grup. Muzeum posiada ich obecnie siedem. Dzieło to, ożywione polichromią, wyobraża sceny Męki Chrystusa. Ufundował je w ulubionej przez siebie miejscowości tak bliski Polsce duchem ks. pomorski Bogusław X, wychowanek Długosza na dworze Kazimierza Jagiellończyka, ożeniony z jego córką Anną.

Cenny i rzadki zbiór zabytków sztuki romańskiej zyskało szczebińskie muzeum w 12 kapitelach kolumn, zwieczonych z trzech miast, ale będących prawdopodobnie dziełem jednego artysty. Warto wspomnieć także o drewnianym tabernakulum, wyrzeźbionym z pnia dębu w formie gotyckiej iglicy o wysokości 5 metrów, pochodzącym z Kołczewa na wyspie Wolin.

Kamienna figura św. Ottona jest oryginalnym rzeźbą zdobiącą zewnętrzną konsolę na kaplicy zamkowej w Szczecinie. Metalowe kołatkę z XIII stulecia używane zamiast dzwonów, jedna wywodząca się z Kołobrzegu, druga z nieistniejącego już kościoła N. P. Marii w Szczecinie, są unikatami, świadczącym o starej sztuce zdobniczej.

Na pierwszym piętrze przemawia do nas człowiek przedhistoryczny. Organizatorzy muzeum starali się ułatwić zwiedzającym orientację, uzupełniając zbiory wykresami i mapkami. Tablica synchronistyczna, wykonana artystycznie przez malarza Niewisiewicza według projektu kustosa mgr Wieczorowskiego, maluje symbolicznie w typach przewodnich pochodzących poszczególnych kultur w ciągu wieków.

Dział prehistoryczny w muzeum obejmujący trzy sale. Zmieszczono tu zabytki z epoki środkowo-kamiennej, brązowej i żelaznej, np. narzędzia z krzemienia: młoty, siekiery, noże, groty, na leżące do okresu neolitu, wyroby ceramiczne, modele grobów, które występują na ziemiach słowiańskich bezsprzecznie w tym samym typie, modele chat drewnianych ustawionych w cała osadę na podobieństwo wykopalisk w Biskupinie. Na naczyńkach glinianych znajdujemy ślady pierwotnego zdobnictwa identycznego na całym szlaku słowiańskim w okresie wędrowności ludów. Występują tu prymitywne formy geometryczne.

Bogate zbiory dają obraz kultury weńskiej, oraz kultury prapolskiej. Przypomina ją przede wszystkim stojący na schodach bożek ze Szupska z X wieku w postaci płaskiego, owalnego kamienia ze śladami rysunku. Ważny bardzo moment stanowią wykopaliska spod zamku szczebińskiego, będące pozostałościami dawnej, drewnianej osady słowiańskiej. Cenne insygnia książęce i biżuteria złota z XVI wieku, znaleziona przy odkopywaniu grobów książąt na zamku szczebińskim, zostały odesłane do Warszawy do Muzeum Narodowego w celu konserwacji, później jednakże powrócą do Muzeum Ziemi Pomorskiej.

Piwnice muzealne ukrywają jeszcze wiele cennych zabytków, które będą mogły wyjść na światło dzienne dopiero po oczyszczeniu i naprawie. Mnóstwo połamanych rzeźb, zardzewiałej broni, zniszczonych obrazów i innych spiewieranych pamiątek czeka na troskliwą rękę, która im przywróci należyty wygląd. Niejedna z nich daje świadectwo słowiańskości tych ziem, żeby wymienić choćby okazy ludowego „turonia”.



Rzeźbiony ołtarz z XV wieku z Katedry w Kamieniu. Obecnie w Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie.

WITOLD WIRPSZA

W poszukiwaniu słuchacza

Jakby odpowiednik do „opatologii muzycznej”, uprawianej na łamach „No win Literackich” przez Witolda Rudzińskiego, ukazał się na łamach „Szczecina” artykuł, podpisany literami J. B. Artykuł ten znamionuje wewnętrzną troską, i, co tu dużo mówić, wewnętrzne rozdarcie. I w porządku. Ktoś powiedział kiedyś, że grafomana znamionuje brak wątpliwości. Sądzę, że miłośnika muzyki będzie zawsze znamionował niepokój, polegający na niepewności, czy muzyka współczesna ma swoich odbiorców, i czy muzyka przyszłości będzie ich miała.

Tym wątpliwościom J. B. chciałbym przeciwstawić moje własne. Będą to wątpliwości, dotyczące się słuszności wysuwanych przez przedmówcę postulatów — zarówno tych w formie diagnozy, jak i w formie recepty. J. B. — jak z artykułu wynika — stawia dwie tezy: pierwszą o dalszym rozwoju muzyki w kierunku coraz bardziej niezrozumiałego „atonalizmu”, oraz drugą, głoszącą, że aby poznać Szymanowskiego, trzeba naprzód poznać Moniuszkę; to ostatnie zdanie tyczy się tych, wśród których nowy ustrój ma muzykę upowszechnić.

Zdaję sobie sprawę, że podane tu tezy J. B. znacznie uprościłem. Czynię to dla ułatwienia dyskusji. A więc ad jeden:

Na początku musimy sobie uprzytomnić, że zjawisko t. zw. „muzyki atonalnej” nie jest w kręgu muzyki europejskiej zjawiskiem nowym. Wprost odwrotnie. Muzyka oparta na systemie tonalnym pojawia się w czystej swojej postaci dopiero w drugiej połowie osiemnastego wieku i żywot jej trwał niecałe półtora stulecia. Więcej jeszcze — dopiero na przełomie wieku osiemnastego i dziewiętnastego ustala się używany przez przedstawicieli muzyki romantycznej system rytmiczny. Podwójny ten porządek został zburzony jakieś pięćdziesiąt lat temu, gdy okazało się, że dalszy jego rozwój grozi skostnieniem sztuki.

Bardzo charakterystyczny jest fragment historii muzyki, który zakończył się twórczością J. S. Bacha. Muzykę polifoniczną stworzyli trzy następujące po sobie szkoły niderlandzkie. Otóż wielogłosowość pierwszej szkoły była w gruncie rzeczy oparta na prostocie. Druga szkoła niderlandzka wprowadziła daleko idące komplikacje. Trzecia natomiast daje rzeczy tak pogmatwane (liczba samodzielnych głosów dochodzi do kilkunastu), że właściwie mowy nie ma o normalnym słuchaniu tych utworów, których przyjęcie wymaga ze strony słuchacza specjalnego przygotowania. Potem nastąpił Jan Sebastian. I cóż on robi? Rzecz prostą i genialną zarazem. Korzystając ze wszystkich doświadczeń swoich poprzedników, upraszcza formę muzyczną do tego stopnia, że utwory jego — inna rzecz, że w społeczeństwie bardzo muzycznie wyrobionym — trafiły pod przysłowione strze-

chy. Muzyka natomiast szkół niderlandzkich — zwłaszcza trzeciej — pozostała jedynie w podręcznikach historii.

Piszę to wszystko z bardzo prostej przyczyny. Muzyka współczesna przechodzi podobne etapy rozwojowe — mo- że tylko w szybszym tempie, analogicznym do tempa przemian politycznych. Już dziś o Schönbergu czy Albanie Bergu czytamy jedynie w pismach fachowych. Grywa się natomiast dzieła kompozytorów, którzy wiele się od nich nauczyli, a którzy potrafili zbyt jaskrawe wysoki nowatorstwa stonować: Szymanowskiego, Bartoka, Strawińskiego. Tendencją muzyki najnowszej jest dążenie do prostoty: najmłodsi nasi kompozytorzy piszą muzykę do piosenek, która z powodzeniem może być śpiewana przez masy. W muzyce dzieją się rzeczy analogiczne do literatury: powieści walczą z powodzeniem o komunikatywność, poezja uczyła spory skok w tym kierunku, dając się zmierzyć choćby nazwiskami Przy-bos — Miłosz — Różewicz.

Nie znaczy to bynajmniej, że muzyka zdradza tendencję cofania się w swym rozwoju. Bynajmniej. Trzeba sobie zdać sprawę, że epoka muzyki „tonalnej” minęła bezpowrotnie. Z tego wniosek, że nowoczesnego słuchacza trzeba przygotować właśnie do przyjęcia tej najnowszej muzyki. I tutaj nie zgadzam się z drugą tezą J. B. Droga do zrozumienia Szymanowskiego nie prowadzi poprzez Moniuszkę. Nie można uczyć się greki, znając jedynie alfabet łaciński. Ale z drugiej strony nie należy zapominać, że w muzyce europejskiej mamy wielkie tradycje „atonalizmu”. Śpiew gregoriański jest tutaj najlepszym przykładem. Również i cały szereg starszych, „niewypaczonych” pieśni ludowych nie opiera się na systemie diatonicznym. Pozatym jest jeszcze J. S. Bach, który, stojąc na przełomie dwóch epok w muzyce, stanowił pomost do poznania wszelkiej twórczości muzycznej. Nie będąc specjalistą w dziedzinie dydaktyki, nie zamierzam bynajmniej dyskutować nad metodą u-muzycznienia naszego społeczeństwa, które pod tym względem jest więcej, niż zanedbane. Pragnę jedynie wskazać drogę, która mi się nasuwa.

J. B. w zakończeniu swego artykułu krzywdzi trochę Szczecin, twierdząc, że u nas nic się nie dzieje. Tak źle chyba nie jest — brakuje jedynie odpowiedniej reklamy.

Jeśli dotychczas nie rozuściliśmy dostatecznie naszego życia społecznego, to powód tkwi w tym, że nie stworzono dotychczas w Szczecinie odpowiedniej bazy finansowej, która by pozwoliła na ciągłość pracy.

Zamiast recenzji

Kochany Kaziku!

Im sorry, że to właśnie ja muszę Ci donieść jak wyglądała premiera Twej sztuki w Teatrze Polskim. Ale nie myśl, że całą winę da się zwalić na teatr. Pozwolisz, więc, że najpierw rozprawię się z Tobą. Czy nie uważasz, że Twój Stef Turzyca, znakomity myśliciel 307 dywizjonu, trochę zbyt naiwnie wygląda z pękiem wrzosów, które kazales mu zerwać w okupowanej Bretanii? Przecież wschodnia Anglia, gdzie znajduje się baza lotnicza, w której umiejscowiłeś akcję „Ojczyzny na trasie”, to właśnie kraj wrzosów. Może nawet pełno ich rośnie wokół lotniska w Norfolk? Prócz tego coś pokręciłeś z tym Norfolkem! Grimes, pokazując mapę mówi „Tu jest Norfolk, 18 mil na północny wschód.” itd. Czy możesz mi powiedzieć, którą literę napisu na mapie pokazywał? Bo przecież to nie miejscowość a hrabstwo. Owszem, jest miasto Norfolk ale w St. Zjednoczonych, w Wirginii. Potem znów każesz Grimesowi zapraszać Stefa do dworku w hrabstwie Somerset, z którego na wschód widać morze, a na zachód góry Kornwalii. Niech Cię bogi strzegą z taką geografią! Morze to tam i widać ale na północy a między Kornwalią i Somerset jest jeszcze cały Devon.

Albo ta scena ratowania Johna Mistake. To mistake prawdziwie. Przecież nie akcję naprzód nie posuwa, tym bardziej że potem Stef ją opowiada raz jeszcze. Co innego gdybyś tak poprowadził wątek, by Stef wiedział, że ratuje rywala; wiesz — zazdrość i obowiązek, ratować — nie ratować. A tak — mistake. Nie myśl, Mój drogi, że się przycepiam, że szukam dziury na całym. Za bardzo szczęśliwy, wręcz odkrywca, uważam pomysł z operation room, choć to tam naprawdę trochę inaczej wygląda, ale nie szkodzi, ten chwyt udał Ci się! A w pełnym wesołości i humoru Tomie odżyły mi dawne czasy, kiedy to jeszcze nasze krakowskie początki utrwalały się w „Rurze Natchnień” — pamiętasz?!

Jest w Twej sztuce dużo pogody, brawury, optymizmu, radości życia, gotowości poświęcenia — to wszystko uczucia i nastroje jakich nam potrzeba, a rzeczą teatru jest te różne mistakes zredukować do minimum. Tymczasem niestety stało się inaczej. Na premierze, którą właściwie nawet generalną próbą nazwać nie można,

tak słabo była przygotowana, działa się rzeczy takie, że z przerazaniem rozglądałem się czy nie wchodzis na widowię. Chyba przyszło by mi spaść się ze wstydu za teatr... Przecież Tydzień Ligi Lotniczej rozpoczyna się 31 maja, kto więc czy co kazało Zbyszkowskiemu przygotowywać przedstawienie przy podniesionej kurtynie — nie wiem. Przedstawienie zaczęło się od przejmującego szeptu „Co pani robi?”. To nie Twój tekst, wiem, to był tylko początek... Lolo, zresztą mowimy chłop, tak się przejął swą reżyserią, rolę Grimesa, świętem lotniczym, premierą, tremą z powodu nieopanowanego tekstu, że po scenie chodziła dusza lotnicza, patos, płynął gwałtowny potok plątających się słów podpieranych bohaterskim gestem.



Zamek Piastów w Szczecinie.

Brakło natomiast spokojnego, opanowanego, przystawowo flegmatycznego angielskiego majora. Że i Tom-Zieliński był zbyt ruchliwy to już w tym i trochę Twojej winy... W ogóle wszystko było za głośno. Także i kpt. Sędzik — Fabisiak. Mary Wight zata była cichutka, ale tu był inny mistake. Nie tylko ten z Cambridge ale ze Szczecina, z teatru. Na Twej „premierze” byłem z dawną AŃS-ką. Drżała, kiedy żandarmeria wojskowa aresztuje Gozdecką — Mary. Kto zna tamte stosunki wie, że WAF-ki nie tylko mundur nosiły wojskowy, ale nawet... bieliznę wojskową a cóż dopiero po-

czochy i buciki! Te również były „od króla”! Kings-Regulation! Mała scenka z Johnem Mistake wystarczyła Wesołowskiemu dla zaznaczenia lwoskiego akcentu, a o mały włos nie zakończyła się katastrofą, kiedy nieostróżny Stef — Andrzejewski chciał rannego dobić uderzeniem głowy o drzewo-kulisę.

Osobna historia była z angielszczyzną. Wiesz, tu powinieś się stanowczo obrazie. Nie mam pojęcia jak to się stało, że kierownik literacki Teatru Polskiego dopuścił do takiego galimatiasu! Każdy z grających, obce nazwiska wymawiał inaczej, „come in” brzmiało to jak „comment”, „cheer you” wymawiano uparcie „czeri jo” i tak, gdzie popadło!

Jednym słowem — nie szło. Dekoracje zrobił Rajkowski, ale też jakoś bez ducha, który go tym razem po-

ścił. Operation room wypadł dobrze, samolocik nawet poruszał się, choć nie reagował na zmiany kursu, natomiast połączenie radiowe działało sprawnie i sugestywnie. Nie chcę Cię martwić dalszymi szczegółami, które, mam nadzieję, na dalszych przedstawieniach zostaną chyba poprawione. Na premierze — sorry, but it was a mistake at all. Może Ci to wynagrodzą moje serdeczne uściski.

W. LACHNITT.

CREDO

Wilhelmowi Szeuyczkowi

Noc czerwieni się pochylona nad widnokregiem. Na wieży blednie krzywym księżyc — powracam w czas co jak strapienie ciąży na plecach pasiąstą koszulą i przygarbiony do zielonych ramion lasów dotykam drzew — bliskich i ufających.

CREDO — że dzień był dźwięczny od stałowych strun napiętych na barkach dziewcząt i ciężarnych kobiet — a tza jak ziarno dojrzałe toczyła się w ziemię.

Wśród zapalonych ognisk łun nieogarnięty szal zaciskał gardła demon — ręce i serca zniewalał — a na wznak obalone oczy broczyły krwią. CREDO.

SKRZYPEK

Czarodziej z hebanowym pudełeczkiem o dębowych nogach wywodzi młdą melodię o dziewczynie co ma niebieskie oczy o partyzancie co to kochał las o rumianych twarzach dzieci...

W parku, gdzie zimna fontanna oblewa słońce młode studentki dają sobie wróżyć z ręki cygankom.

A skrzypek jakby skrzydełkiem słowika sunie po kwiecistych gałęziach: Opowiada o pięknej śmierci mojego towarzysza.

Nim wieczór przysiadzie na kartkach rozwartej na kolanach książki — fontanna zastygnie w kolorowy szalik — z kwiatkiem skradzionym przekupce usiadę u kolan mojej narzeczonej.

Zagadnienia tygodnia

Używając modnego określenia „aktywizacja” — należałoby powiedzieć, że w aktywizacji kulturalnej Szczecina zrobił się ruch. Zaczynają na prawdę przyjeżdżać. Andrzejewski jako straż przednią wysłał żonę, która już czuje, porządkuje, składa podania, kolekcjonuje stempekli słowem prostą ścieżką autora „Popiołu i Diamentu”, wykonując sama najczarniejszą robotę.

Zajrzał też do Szczecina sam wielki mistrz K. I. G. Staawil się też ostatnio Ksawery Pruszyński. Przy tej wizycie chciałbym się nieco dłużej zatrzymać.

Pruszyński odbywa swą podróź w ramach akcji — „autorzy wśród czytelników”, zorganizowanej przez Spółdzielnię Wydawniczą „Czytelnik”. Dla bliżej niewyjaśnionych powodów projektowany w Szczecinie wieczór się nie odbył, natomiast usłyszeć Pruszyńskiego rybacy w Gryfnie. Nie byłem osobiście w Gryfnie, lecz miałem bardzo dokładne i wyczerpujące informacje, które pozwoliły mi otworzyć sobie nastroj wśród słuchaczy. Otóż na podstawie tych relacji wolno mi przypuszczać stwierdzić, że tak a nie inaczej powinny być prowadzone przez autorów ich spotkania w terenie, o ile mają one dać jakąś konkretną korzyść.

Pruszyński — jak wiadomo — jest nie tylko świetnym pisarzem, umiejącym jak mało kto spośród literatów stawiać problemy — ale i kapitalnym gawędziarzem. Zjeździł pół świata, widział jedno i dzie-

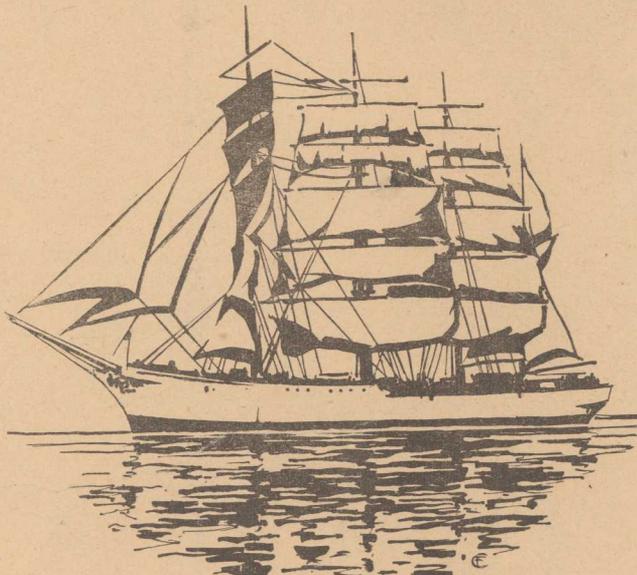
siate, sam brał udział w wypadkach najdonioślejszych, choćby wspomnieć tylko o wojnie hiszpańskiej, jego bezpośrednie kontakty „londyńskie” lub choćby ostatnio praca w Organizacji Narodów Zjednoczonych i Komisji Palestyńskiej. Jeśli mówi o Teheranie, Jaffie, New Jorku — to on tam był, jeśli mówi: Sikorski, Truman, Patton, Churchill — to on ich widział i z nimi mówił. Nic też dziwnego, że w Gryfnie po części literackiej kiedy zaczął gawędzić z sala — posypały się pytania jak z rogu obfitości. Chciano wiedzieć wszystko, od rzeczy najblahszych do najbardziej istotnych. Dopytywano się, czy Churchill rzeczywiście nie rozstaje się z cygarem, jak było ze śmiercią Sikorskiego, czy będzie wojna, jak to jest teraz z konfliktem arabsko-żydowskim, jak ta sprawa wygląda od podszewki.

A Pruszyński, ilustrując treść autentycznymi anegdotami — opowiadał. Gawędził tak, jak się gawędził wieczorami w gronie przyjaciół.

Czy możemy zdać sobie sprawę, na ile dalszych wieczorów wo wyjedzie Pruszyńskiego, starczyło tematów do pogwarek wśród gryfińskich rybaków? Nie zdziwiłbym się, gdyby na skutek tej wizyty przybyło kilku prenumeratorów dla „Klubu Dobrej Książki”.

Jeśli się chwilowo mylę, to na pewno będę miał rację, o ile po Pruszyńskim przyjedzie jeszcze jeden — dwu literatów, którzy równie potrafią zainteresować sa-
lę.

H. A. RAP.



REDAGUJE KOMITET — Redaktor naczelny przyjmuje od 10 — 12. Adres Redakcji i Administracji: SZCZECIN Al. Wojska Polskiego 41 — Redakcja i administracja czynne od godz. 8 — 15. Telefon 21-45. Nadesłanych rękopisów nie zwraca się. Oddział: Józef Lipski, GDYNIA, Portowa 8, Tel. 216-185. — PRENUMERATA mies. 80 zł. kwart. 225 zł. półr. — 440 zł. roczna 860 zł. Cennik ogłoszeń: 1 mm łamu szer. 63 mm w dziale ogłoszeń — 50 zł. w tekście — 100 zł. przetargi 1 mm łamu 63 mm 100 zł. Strona — 75.000. 1/2 str. 40.000 zł. 1/4 str. 25.000 zł.
KONTA: BGS: 656, PKO: X-892.
WYDAWCA: Spółdzielnia Wydawnicza „POLSKIE PISMO I KSIĄZKA” — Szczecin Al. Wojska Polskiego 39 — Telefon 25-06 — Tłoczono w Państw. Szcz. Zakł. Graf. w Szczecinie ul. Sw. Krzysztofa 7. X-09056