

SZCZECIN

TYCODNIK WYBRZEŻA

ROK III

Nr 24 (98)

STANISŁAW KOBUS

CZŁOWIEK I PRACA

W niebardzo nam przychylnym dzienniku zagranicznym przeczytałem ostatnio zdanie, że „...w Polsce nastąpiła moda na Szczecin”. W artykule o pracy polskich portów było wprawdzie wiele złośliwości, ale za to jeszcze więcej szczerej złości z powodu niezbitych faktów, że wbrew nadziejom jednych a złym przepowiedniom drugich praca w Szczecinie się udaje. Cytowano tam znane nam statystyki portowe, informowano o oczywistych faktach odbudowy, o planach przebudowy portu i handlu szczecińskiego (w porównaniu z okresem niemieckim) i zwrócono uwagę na zapal człowieka pracy w Polsce.

Tak jest — w porównaniu z wynikami odbudowy w reszcie Europy w stosunku do będących tam w dyspozycji środków technicznych, szczególnie na zachodzie, polski człowiek i jego trud wymuszają dziś szacunek nawet u tych, co nie są zwyczajni szanować wyników cudzej pracy. Nasz robotnik i jego praca imponują dziś tam, gdzie zastrzegano sobie monopol na dobrą robotę — w Stanach Zjednoczonych. Polski człowiek i wyniki jego pracy wymusił sobie uznanie nawet tych, którzy ukuli slogan o przysłowiowo złej gospodarce polskiej, o t. zw. „polnische Wirtschaft” — a więc u Niemców.

Dyskutowałem z korespondentką amerykańską, której nie obce były zagadnienia gospodarcze i rezultaty odbudowy w różnych państwach Europy. W Warszawie zwróciła uwagę na rzecz, jej zdaniem, dla Polski charakterystyczną i zmienną: u was — mówiła — pracuje się nieraz takimi środkami, lub raczej przy takim nieraz braku środków technicznych, że w innych krajach Europy, a szczególnie zachodniej, takich robót nikt by się nie podjął. W Polsce nie czeka się z założonymi rękoma, aż nadejdą lepsze środki techniczne z zagranicznej lub własnej produkcji, pracuje się tym, co już jest na miejscu.

Dziennikarze niemieccy, którzy ostatnio byli z wycieczką w Polsce, (w tym również na Śląsku wrocławskim) stwierdzili, jakby na potwierdzenie oświadczeń dziennikarki amerykańskiej, że u nas w Polsce podejmujemy się często takich prac odbudowy, o których w Berlinie się nawet nie marzy. Dźwiganie z gruzów to — mówili — co w Niemczech uważa się za kupę kamieni i masę złomu. Wasi inżynierowie i robotnicy, stojąc przed zwałami ruin i żelaza zniszczonego wojną, mają wizję przyszłości

niedalekiej. Sortują stare cegły i wywożą gruz, a widzą już pracę przebudowanego lub odbudowanego przez siebie obiektu...

Korespondent zaś brytyjski, o którym wiem, że nie lubi cyfr, powiedział, że z polskich statystyk bije wprost melodia pracy. U was — powiada — nie tylko buduje się gmachy i fabryki, u was planujący i budujący wiedzą, jaka ma być produkcja danego obiektu za rok, za dwa lata lub za lat kilka, i jakie ma spełnić zadania.

Więc właśnie — o człowieka chodzi, o jego zasadniczy stosunek do pracy. Sami lepiej od innych wiemy, gdzie są wady i niedociągnięcia. Jednak pozostaje fakt, przez nikogo już niezaprzeczany, że reformy społeczne wyzwoliły olbrzymie zasoby ludzkiej energii. Gdyby tak nie było — nie mogłaby powstać polska myśl o współzawodnictwie pracy, które nie jest starym pojęciem „akordu”, a zjawiskiem, które mogło powstać tylko w nowym ustroju społecznym. W ustroju, który sprawia, że na swoim stanowisku i przy swoim warsztacie człowiek pracuje ostatecznie dla siebie, bo jest gospodarzem państwa.

Jeżeli po trzech latach odbudowy mogliśmy przekonać obcych i swoich o celowości i realności naszych planów, to zawdzięczamy to tym ludziom pracy, którzy cyfrowym statystyk i założeniem planu nadali treść żywą i realną. W naszym ustroju społecznym, przy tym ogromie zniszczeń, jakie pozostawiła nam wojna, i przy tak wielkich planach, które zrealizować musimy poprostu dlatego, by móc żyć politycznie i gospodarczo, jasnym jest, że w Polsce od samego początku postawiono na człowieka. Na nim opiera się wielki, ostateczny wynik naszych zamierzeń.

W wielkim dziele odbudowy po polskiej stronie granicy pokoju na Odrze i Nysie, a szczególnie u nas w szczecińskim porcie, nie jesteśmy osamotnieni. Sprzął się tu bowiem wysiłek świata pracy nie tylko Polski, ale i bratniej Czechosłowacji.

Idziemy wspólną, mozolną ale pewną drogą. Nasz wspólny trud daje już dziś owoce, każdy rok przyniesie ich więcej. Jesteśmy przekonani, że człowiek i jego praca, to nasza niezawodna stawka, że przyniesie nam ona w ostatecznym rozrachunku największą wygraną naszych czasów.



WYTAPIACZ MARIAN WIECZOREK

Jeden z pionierów huty „Szczecin”. Rodem ze Lwowa — rocznik 1920. Przyczynił się do uruchomienia Wielkiego Pieca. Wykonuje 280% normy.

TWÓRCZA PRZYJAŹŃ

Bywają rozmaite rodzaje przyjaźni między ludźmi. Jedne — wyrosłe z gruntu wspólnych przeżyć, wyrażają się w miłym sercu wspomnianiu spraw minionych. Przyjaciele tacy spotykają się od czasu do czasu, ucieśniają się, pogwarzą o dawnych latach — i rozchodzą się w swoje strony, do własnych codziennych spraw. Bywają też przyjaźnie zwrócone w przeszłość, może mniej sentymentalne, ale bardziej dynamiczne, wyrosłe nie tylko ze wspólnych przeżyć, ale mocno oparte na wspólnych zadaniach, wspólnym mowie, wspólnych troskach. Jest już dziś rzeczą jasną, że nasze braterstwo z Czechosłowacją zaliczyć trzeba do tego drugiego rodzaju przyjaźni — przyjaźni naprawdę twórczej, której brak zubożyłby nie tylko nasze miłe sercu wspomnienia, ale zaważyłby realnie na naszym życiu dzisiejszym.

Po niedawnej wizycie Min. Clementisa, Szczecinowi przypadło ostatnio w udziale znowu gości wybitnych przedstawicieli Czechosłowacji. Przybyli do naszego miasta Wojewodowie: Brneński — Karol Switavski, Ostrawski — Władimir Chamrad, oraz przewodniczący Miejskich Rad Narodowych: Józef Kotas z Brna i Władimir Matula z Morawskiej Ostrawy, na cze-

le licznej delegacji, reprezentującej sfery gospodarcze tych najbardziej uprzemysłowionych okręgów Czechosłowacji. Miasto nasze uczciło Gości przez udekorowanie Ich Złotą Odznaką Gryfa. Goście czeskosłowaccy przekazali naszemu statkowi szkolnemu „Dar Pomorza” wspaniałą Bandere. Wojewoda Switavski, wręczając Bandere dla „Daru Pomorza”, określił pięknie ten akt, jako zaślubiny z Bałtykiem i polsko-czechosłowackim portem szczecińskim.

Ostatnie wizyty nie mają charakteru tylko kurtuazyjnego. Oznaczają one dalsze realne związanie obu naszych narodów w Ich pracy, dalsze zbliżenie społeczeństw w poznaniu wspólnych zadań, w poszukiwaniu wspólnych rozwiązań. Województwo szczecińskie stanowi szczególnie ważny odcinek na polu najżywniejszej współpracy gospodarczej naszych narodów. Zrozumiało to całe nasze społeczeństwo, witając Gości z Czechosłowacji. Bo — jak to słusznie podkreślił Woj. Switavski — w ustrojach obu Państw masy ludowe, biorąc władzę w swoje ręce, stały się pełnoprawnym gospodarzem tych ziem, z całym poczuciem związanej z tym faktem odpowiedzialności.



Budowa basenu węglowego w porcie szczecińskim

Rozmowa o sprawach morskich

Którędy dnia, po południu, spotkaliśmy się przyprawkowo w kawiarni. Było nas czterech: pracownik Urzędu Morskiego, pracownik jednej z firm maklerskich, student Akademii Handlowej i ja. Po kilku minutach rozmowy, która nie zapowiadała się szczególnie interesująco, wywiązała się żywa dyskusja na temat spraw morskich, metod propagandy zagadnień portowych i literatury marynistycznej. Dyskusję sprowokował student, opowiadając o kłopotach, jakie miał przy poszukiwaniu materiałów potrzebnych do jakiejś większej pracy.

— Nie wiem, czy można to nazwać paradoksem — powiedział — ale daję wam słowo: w wyniku przetworzenia dość dużej ilości dzienników i czasopism, znalazłem wprawdzie sporo materiałów, doszedłem jednak do wniosku, że łatwiej dziś u nas o ładny wiersz liryczny, lub nowelę o tematyce morskiej, niż dobrą aktualną informację o przeładunkach w portach zagranicznych, albo o nowych metodach pracy w budownictwie portowym.

Zwróciłem mu uwagę, że przed dwoma tygodniami, jakby przeczuwając jego trudności, opublikowałem w „Szczecinie” dwie dłuższe informacje — o światowej flocie handlowej i o obrocie towarowych w portach europejskich.

— Owszem, skorzystałem i z tego — odpowiedział. — Szkoda tylko, że nie był to w dosłownym znaczeniu przegląd światowej floty. Podał pan np. skład floty japońskiej, ale nie podał pan informacji o flocie chińskiej. A to właśnie potrzebne mi było do omówienia sytuacji dalekowschodniego handlu morskiego.

Przyznam się, że pretenzja ta była dla mnie dużą niespodzianką. Zestawiając kilkadziesiąt ton tonażu floty światowej, nie przewidywałem, że będą one przez kogokolwiek traktowane jako materiał studiów, że mogą być analizowane i wykorzystywane w jakiejś pracy akademickiej. Zdawało mi się, że będzie to zwykła informacja prasowa, jakich, dość w różnych formach publikuje się w naszych wydawnictwach.

Student dał mi jednak do zrozumienia, że informacje, jakie publikujemy, nie są wystarczające. Nie są kompletne, nie wyczerpują całości zagadnień i nie zaspokajają wymagań czytelników. Zapotrzebowanie na wiadomości o rozwoju floty handlowej na świecie jest u nas znacznie większe, niż sobie wyobrażamy.

Powiedziałem mu bodajże wszystko, co wiedziałem z aktualnych wiadomości o chińskiej flocie handlowej: że składa się ona z 1180 jednostek pełnomorskich i 2140 jednostek żeglugi śródlądowej o łącznym tonażu około 952.000 BRT, że sama flota rzeczna, która, jak wiadomo, jest u nich zasadniczym środkiem komunikacji, liczyła 1.300.000 BRT, z czego 720.000 BRT pływało pod banderami zagranicznymi, na czele z brytyjską.

Dziś naturalnie, sytuacja ta przedstawia się o wiele korzystniej dla Chin — powiedziałem — gdyż, podobnie, jak inne państwa, spróbowały one wyeliminować Brytyjczyków z ich dróg wodnych, zapewniły możliwości rozwoju flocie narodowej i w ogóle usunęły z żeglugi śródlądowej obce bandery. Jasne, że decyzyja ta uderzyła przede wszystkim w Anglię, która postępowanie Chińczyków potraktowała, jako dyskryminację swojej floty.

Należy przypuszczać — zauważył student — że Chińczycy nie bardzo zmarliwili się tą opinią.

— I ja tak sądzę — odpowiedziałem. — Ale najgorzej było to, że z całego ich tonażu ocalało po wojnie zaledwie 60.000 BRT i sytuacja ich floty była naprawdę katastrofalna, gdyby z oszczędności wojennych nie otrzymali po 300.000 BRT od Japonii i Stanów Zjednoczonych.

Informacje te były naszymu studentowi rzeczywiście potrzebne, gdyż zapisał je w notatki.

Drugi mój przyjaciel zaskoczył mnie innym pytaniem.

— A flota argentyńska? — zapytał. — Dlaczego, podaje się stan floty brazylijskiej, nie podaje informacji o Argentyńce? Ostatecznie są to dwa największe południowo-amerykańskie państwa, więc ze względów porównawczych była by to interesująca wiadomość. Mnie osobiście — dodał — obchodzi to głównie z tego powodu, że byłem w tym kraju podczas wojny i do tej pory nie mam pojęcia o wielkości tonażu jego floty handlowej.

Tonaż jej floty — powiedziałem — jest bliźniaczko podobny do floty brazylijskiej. Argentyna posiada 591.100 BRT, a Brazylia — 596.500 BRT. Różnica polega na tym, że tonaż floty argentyńskiej składa się z 350 jednostek, a tonaż brazylijski z 300 jednostek. Wkrótce zresztą liczby tonażu Argentyny przestaną być aktualne, ponieważ już w tym roku w stoczniach włoskich, angielskich, holenderskich, szwedzkich i kanadyjskich buduje się 3 statki chłodnie i 7 tankowców, nie licząc innych jednostek motorowych dla Argentyny.

Trzeci mój przyjaciel, który uważnie przysłuchiwał się rozmowie, wytyczył pod adresem naszej publicystyki morskiej konkretny zarzut. Oświadczył, że gromadzenie w publikacjach dużej ilości liczb bez szerszych komentarzy działa odstraszająco na czytelnika, bo niezależnie od skali zainteresowań, woli on żywe, płynne, barwne i jeszcze jakieś tam słowo.

— Nie powinno się — twierdził — piętrzyć zwartych kolumn, choćby one miały ilustrować najważniejsze nawet zagadnienia, gdyż powstaje z tego „dżungla

statystyczna”, przez którą rzadko kto ma ochotę się przedzierać. Tego rodzaju lektura — dowodził — wymaga specjalnego przygotowania, czego nie można żądać od każdego czytelnika. Jeżeli chodzi o mnie — dodał — to o życiu dalekich mórz i wielkich portów wolę czerpać wiadomości z gorszej nawet powieści marynistycznej, niż z najlepszej statystyki.

Krótko mówiąc, był zdania, że na kształtowanie wyobrażeń posiada większy wpływ literatura piękna, niż statystyka. Trudno odmówić pewnej słuszności takiej argumentacji. Ale trudno też zaprzeczyć, że wygłoszenie tej opinii świadczyło o wyraźnym pomieszaniam pojęć. W ten sposób punkt rozumowania skierowałem swoją odpowiedź.

— Po co mieszać dwie diametralnie różne sprawy? — zapytałem. — Inne zadanie ma do spełnienia literatura marynistyczna — myślę tu o beletrystyce i poezji, a inne — literatura naukowo-morska. Wiadomo, że pod adresem tej literatury nie raz już wytaczano wiele zastrzeżeń. Nikt naturalnie nie może zaprzeczyć —

SPRAWY NIEMIECKIE

„GCLCO“ DALSZY CIĄG WEHRMACHTU

Po „zlikwidowaniu” t. zw. grup służbowych Wehrmachtu niemieckiego, utworzono w strefie brytyjskiej nową organizację paramilitarną, z nazwiska cywilną: GCLCO — „German Civil Labour Organisation”. O cywilnym charakterze tej organizacji świadczą najlepiej następujące fakty: GCLCO składa się głównie z jeńców wojennych i uciekinierów z strefy sowieckiej. Podlega ona oficerom i podoficerom brytyjskim. Wewnątrz grup „cywilnych” władzę sprawują oficerowie i podoficerowie niemieccy. Odbijają się apele, przeglądy koszar, przeglądy mundurów, masowe przerzucanie grup z jednego miejsca na drugie itd. Niemieczy ochotnicy tych grup nie mają prawa zwolnienia się przed pół rokiem, i obowiązują się do pracy na okresy 6-ciomiesięczne. Nawet prasa niemiecka stwierdza, że traktowani są jak jeńcy wojenni.

Jeszcze ciekawiej przedstawiają się fakty o zwykłym wyższym stosowanym przez Anglików do tych właśnie cywilnych Niemców. Wербuje się tych „cywilnych” robotników przydzielami: „bezpłatnego” ubrania, kwaterynku, światła i opał, dodatkiem rodzinnym i innymi dodatkami, tak że w sumie robotnik niemiecki na służbie wojska brytyjskiego ma się o wiele lepiej, niż jakikolwiek inny obywatel niemiecki. Okazuje się przy tym przy przerzutach grup z miejsca na miejsce, że muszą pozostawić za sobą mundury i koce, które uprzednio przyznano im na własność, a za które — jak się okazuje — nie płaci armia brytyjska, lecz lokalny magistrat niemiecki, który również wyrównywać musi wszelkie dodatkowe wy nagrodzenia pieniężne i żywnościowe. Ponieważ do grup roboczych dla armii brytyjskiej wverbuje się tylko fachowców, opóźnia się lokalną odbudowę.

Prasa niemiecka zwraca ponadto uwagę, że w tych „cywilnych grupach” koncentruje się element dawnych wojskowych zawodowych, którzy nie chcą odejść do życia cywilnego, w nadziei, że się jeszcze przydadzą w jakiejkolwiek armii. Grupy te są ponadto nie wykorzystywane w 100% do pracy i wiele czasu spędzają beczynnie, podczas gdy podatnik niemiecki musi płacić.

Rośnie zresztą niepokój i niezadowolenie wśród niektórych członków cywilnych niemieckich grup roboczych, którzy przekonali się, że nie pracują nad odbudową Niemiec, lecz dla armii brytyjskiej, i którzy stwierdzili ponadto, że mimo, iż są traktowani jak jeńcy wojenni, po zwolnieniu z grupy nie przysługują im prawa jeńców wojennych. Nie mają więc prawa osiedlenia się poza miejscem rodzi-ym i nie otrzymują „demobilu”. Wiadomo, Anglicy mają wprawę w rządach kolonialnych.

powiedziałem — że nasza młoda, międzywojenna i powojenna literatura marynistyczna spełnia poważną rolę propagandowo-wychowawczą. Znaczną część naszej wiedzy o zagadnieniach morskich jest jej zasługą. Wiemy jednak, co jest słabą stroną jej problematyki: przewaga tendencji emocjonalnych i nadmierny sentymentalizm. Nie musimy wam przypominać, że najwzruszający ton tej egzaltacji morskiej wypracował wielki Conrad, któremu przede wszystkim nasi pisarze zawdzięczają skłonności do wybujałego romantyzmu morskiego.

Literatura marynistyczna — mówili dalej — rozwija się niezależnie od jakichkolwiek potrzeb i wymagań natury technicznej, które mogłyby paraliżować jej aspiracje artystyczne. Nie potrzebujemy obawiać się o jej popularność, napewno nigdy nie zabraknie jej entuzjastów wśród autorów i czytelników. Sprawa, budzącą pewien niepokój, jest natomiast to, że ludzie pracujący w urzędach morskich, w portach, stoczniach, biurach maklerskich i ekspedytorskich, a wreszcie młodzież akademicka — dowodem tego nasz student — potrzebują również innej literatury. Tej właśnie, której brak odczuwamy najczęściej: techniczno-morskiej i statystyczno-portowej. Tym pracownikom i kandydatom na pracowników morskich nie

KŁOPOTY ZAWODOWE MŁODZIEŻY NIEMIECKIEJ

Różnice w podejściu do zagadnień, które powstają między państwem w ostrzej zbankrutowanego reżimu, przegranej wojnie i kapitulacji, zarysowują się we wszystkich dziedzinach życia publicznego na wschodzie i na zachodzie Niemiec. Podczas gdy w strefie sowieckiej próbuje się zaradzić bezrobociu wśród młodzieży przez organizację kursów fachowych i douczanie w nowych, obecnie potrzebnych zawodach, na zachodzie Niemiec stwierdza się tylko, że 30 proc. młodzieży opuszczającej szkoły, niezdolnych jest do pracy zawodowej. Jak podaje „Rheinische Post” i w Duisburgu urzędy zatrudnienia potrafią zapewnić młodzieży, opuszczającej szkoły, tylko prace przejściowe, oraz stanowiska niekwalifikowane w przemysle. Ankieta wykazała, że w Duisburgu młodzież nie kierowana zawodowo, odpływa do t. zw. zawodów lepszych, przy czym najwięcej jest aplikantów na stolary, których najmniej potrzeba. Przyczyna tej tendencji leży w wadliwym zaopatrzeniu ludności pracującej w żywności.

Najgorzej na zachodzie przedstawia się przyszłość zawodowa dla dziewcząt, dla których praca ofiarowywana jest tylko w zawodach kupieckich i w służbie domowej.

GIMNAZJUM NA CZARNYM RYNKU

Do sensacyjnych wyników doszedł Oberregierungsrat Alfgen z Hanoweru, który zbadał zajęcia pozaszkolne uczniów starszych klas gimnazjów hanowerskich. Stwierdził on, że uczniowie przewodniczą na czarnym rynku. Podczas nagłej inspekcji w jednej z klas stwierdzono, że spośród 32 uczniów, 22 miało przy sobie ponad 1.000 marek niemieckich (prawie roczny zarobek robotnika). Pięciu z uczniów przyznało się, że aktywnie bierze udział w dużych operacjach czarnogieldowych, i że po ukończeniu gimnazjum nie mają zamiaru poświęcenia się innemu zawodowi. Po Niemczech zachodnich największe rozmiary posiada czarny rynek w Berlinie. Jak oświadczyła władza niemiecka, czarny rynek istnieje tam, gdzie są garnizony brytyjskie względnie amerykańskie.

Edward Kmiecik

PRZED ŚWIĘTEM MORZA

„Tydzień Morza” obchodzony będzie uroczystie na terenie całej Polski w dniach od 23 — 29 bm. Główne uroczystości w skali ogólnopolskiej przypadną w tym roku na Szczecin i odbędą się w dniach 27 — 29 czerwca. Przez ten fakt władze polskie raz jeszcze chcą podkreślić jak najdobitniej, jak wielkie znaczenie dla naszego Państwa i polskiej polityki morskiej ma Szczecin i związany z naszym środowiskiem cały zespół zagadnień gospodarczych oraz kulturalnych.

Święto Morza urządzamy już od 1930 roku. Tegoroczne, nie licząc przerwy wojennej, będzie trzynastym z rzędu. Będzie to „trzynastka” szczęśliwa, bowiem Szczecin, w którym przypadną kulminacyjne punkty obchodu, ma już dziś bardzo wiele do zaprezentowania całemu krajowi. Bez pustej propagandy i samochwalstwa dokonano tu zarówno na terenie portu, jak i miasta i całego regionu rzeczy ogromnej. Ten kraj przed trzema laty opustoszały, zawalony ruinami, prawie martwy, pulsując dziś coraz pełniejszym życiem. I jeżeli istotą Święta Morza nie jest operowanie popularnymi hasłami, ale uprzytomnienie całemu społeczeństwu wielkiego dorobku Polski na morzu i nad morzem, to Szczecin jest tego dorobku nieodpartym, imponującym symbolem.

Święto Morza — to nie tylko przegląd naszych dokonań, to również doroczna okazja zmanifestowania przez całą ludność szczerzego przywiązania do odzyskanego wybrzeża, i tu wyraz entuzjazmu posiada swój pełny i szczerzy dźwięk. Jest to też wielkie święto polskiej Bandery, która musi być bliska i droga całemu narodowi.

Sprostowanie

W Nr 22 (96) „Szczecina” w artykule Wojciecha Ilczyńskiego pt.: „Przegląd światowej floty handlowej” opuszczono przypisek następującej treści: „Zestawiłem na podstawie „Morskiego Biuletynu Statystycznego” Nr 2 Departamentu Polityki Morskiej Ministerstwa Żeglugi. Kwiecień 1948”.

» BŁYSKAWICA « I » PIORUN «

CZWARTA ROCZNICA BITWY MORSKIEJ POD USHANT

Cały szereg mniejszych i większych spotkań i potyczek polskich niszczycieli z niemieckimi okrętami nawodnymi przyniosły alianckie działania inwazyjne w północnej Francji. Z nich niewątpliwie największym i najpoważniejszym spotkaniem, będącym równocześnie największą — obok pierwszej bitwy pod Narwik (10. 4. 1940) — bitwą stoczoną między alianckimi a niemieckimi niszczycielami, jest bitwa nocna koło północno-zachodnich wybrzeży Bretanii, zwana też bitwą pod Ushant.

Bitwa pod Ushant wywołała została raidem zespołu niszczycieli niemieckich przeciwko alianckiej żegludze, zaopatrującej front inwazyjny. Niszczyciele te miały swą bazę w Brest, który to port w toku czteroletniego dźwierzania go przez Niemców — odgrywał pierwszoplanową rolę w operacjach niemieckich okrętów nawodnych, dzięki swemu doskonałemu położeniu — blisko Kanału La Manche, a równocześnie już na „otwartym” Atlantyku. Brest był bazą niemieckich okrętów pancernych, prowadzących na Atlantyku wojnę korsarską, Brest spełniał podobną rolę dla „U-bootów”, zaś z chwilą rozpoczęcia inwazji alianckiej w północnej Francji okazał się doskonałą bazą wypadową przeciwko alianckiemu ruchowi żegludowemu w poprzek Kanału La Manche. Opuszczając Brest z nastaniem ciemności, niemieckie niszczyciele mogły niezauważenie opłynąć wybrzeże bretońskie i normandzkie, i o świcie zaszkodzić na wodach Kanału statki alianckie, wiozące tak w pierwszych dniach inwazji niezbędne zaopatrzenie dla wojsk frontowych. W warunkach zaskoczenia — raid taki skończyć mógł się całkowitym sukcesem niemieckim.

SPOTKANIE

Wieczorem 8 czerwca 1944 roku zespół niszczycieli niemieckich opuścił Brest, obierając początkowo kierunek zachodni, by po zupełnym nastaniu ciemności zmienić kurs na północno-wschodni, w celu przedostania się na wody Kanału. Szczęście nie sprzyjało jednak Niemcom, gdyż zespół został zauważony przez zaopatrzone w radar samoloty brytyjskie. Na meldunek lotniczy skierowany został w celu przecięcia kursu zespołu niemieckiego patrolujący w wejściu do Kanału zespół alianckich niszczycieli. Zetknięcie się obu zespołów nastąpiło po północy, na wysokości wyspy Ushant (francuska nazwa Ouessant).

Zespół aliancki składał się z 8 niszczycieli: 4 brytyjskich, typów „Tribal” („Ashanti”, „Eskimo” i „Tar-

tar”) i „Javelin” („Javelin”), 2 kanadyjskich — również typu „Tribal” („Haida” i „Huron”), oraz 2 polskich — „Błyskawica” (typ zbliżony do typu „Tribal”) i „Piorun” (typ „Javelin”). Zespół niemiecki obejmował wprawdzie tylko 5 niszczycieli, jednakże 4 należały do klasy największych niszczycieli niemieckich, tzw. „flotyli Narvik”, i były zdecydowanie silniejsze od alianckich. Swą wielkością (2.400 do 2.600 ton wyporności standard, a ponad 3.000 ton w pełnym obciążeniu bojowym) i kalibrem dział (150 mm) zaliczały się już nawet raczej do kategorii najcięższych krążowników. Trzeba zaznaczyć, że przy uzbrojeniu głównym składającym się z 4 a nawet 5 dział 150 mm zespół niemiecki górował nad alianckim siłą ognia, gdyż niszczyciele alianckie posiadały działa kalibru 120 mm (3 brytyjskie „Tribal” i 2 jednostki typu „Javelin” i „Piorun”), względnie tylko 102 mm (kanadyjskie typu „Tribal” i „Błyskawica”). Piątym okrętem niemieckiego zespołu był eks-holenderski niszczyciel „Gerard Callenburg”, którego budowę ukończyli Niemcy, w których ręce wpadł w trakcie budowy w roku 1940. Okręt ten — noszący nazwę „ZH-1” — miał przy wyporności 1.628 ton uzbrojenie 5 dział 120 mm. Szybkość wszystkich jednostek obu zespołów wahała się koło 36 węzłów (jedynie „Błyskawica” była szybsza — około 6 węzłów).

UCIECZKA NIEMCÓW

Bitwa rozpoczęła się niemieckim atakiem torpedowym z odległości 7.000 jardów. Zespół aliancki kilku zwrotami uniknął torped, po czym otworzył ogień artyleryjski, na który Niemcy odpowiedzieli. Następnie „Tartar” i „Ashanti” wbiły się klinem między niemiecki szlak liniowy i rozewały go. 2 niemieckie okręty podjęły dotychczasowy kurs wschodni, pozostałe rzuciły się do ucieczki w kierunku Brestu. Według relacji uczestnika tej bitwy, kapitana Bartosika (Józef Bartosik — Wierny okręt. Warszawa 1948), jeden z tych ostatnich miał zostać storpedowany przez „Ashanti”, by następnie — w wyniku potwornej detonacji — zatonać. Wersja ta nie znajduje jednakże potwierdzenia w ogłoszonych po wojnie listach strat, dlatego należy przyjąć, że niszczyciel ten odniósł jedynie uszkodzenie w wyniku trafienia torpedą.

Oba podążające na wschód niszczyciele niemieckie uległy zniszczeniu. Jako pierwszy zniszczony został wielki „Narvik”, zidentyfikowany później jako „Z-32”. Okręt ten padł ofiarą torped i ognia artyleryjskiego „Błyskawicy” i jednego z okrętów brytyjskich. Drugi — „ZH-1” — ciężko uszkodzony artylerią niszczycieli kanadyjskich wysadził się na mieliznę koło wyspy Batz (stąd bitwę powyższą nazywa się też bitwą koło wyspy Batz). Niektóre ogłoszone po wojnie listy strat przypisują „Błyskawicy” udział w zniszczeniu „ZH-1”, a nie „Z-32”, gdy tymczasem cytowany uprzednio autor pisze wyraźnie:

„Wspólny nasz i naszego sąsiada przeciwnik nie uniknął jednak ciosu. Był już po zwrocie i na nowym kursie, gdy rozbiła się na nim podwójna, osłepiająca luna. Jedna z torped trafiła widocznie w zbiorniki, bo siła eksplozji rozruciła płonącą ropę po całym okręcie.

Wydawało się, że strzelamy teraz do ściany płomieni. Palilo się wszystko: pomost, wieże, burty — jakby się całe żelazstwo zajęło.

Gdy podeszliśmy bliżej wieża dzibowa „Narvika” leżała wykręcona na lewą burtę, nieruchoma, mlecząca. Inne działa odgrzyzały się jelszcze. Strzelały jednak już nie salwami, ale pojedynczo i bardzo nieregularnie. Naj-

Było to beznajdzienne poświęcenie. Niemiec był już właściwie płonącym wrakiem. Wreszcie po kłórejś z naszych salw kadłub jego drgnął nagłe; z daleka doszedł nas trzask pękających wzdłużnic. „Narvik” łamał się. W lornecie widać było skaczące do wody postacie. Podwodna, czerwona minia malowana część kadłuba zastąpiła sobą coraz więcej płomieni. Jej czerwona powierzchnia zlewała się z poświatą pożaru, nadając wrakowi charakter jednej purpurowej plamy. Wśród kłębow par i syku ognia podłużne cielsko kadłuba zsuwało się teraz rufą pod wodę, zadzierając coraz wyżej ostry cień dziobu.

Wreszcie wszystko uciхло: znikły płomienie, nastąpiła zupełna ciemność. Świeciliśmy jeszcze przez kilka sekund. Na powierzchni nie pozostało nic oprócz wielkiej oliwnej plamy, która wyglądała jak rozsypana po morzu sadza, i swądu spalenizny.”

W dalszym ciągu autor opisuje, jak „Huron” i „Haida” wykłaczają drugiego niszczyciela, który ostatecznie wysadził się na plażę koło wyspy Batz. Został on później zidentyfikowany jako „ZH-1”. „Błyskawica” była tylko świadkiem tej walki.

UDZIAŁ „PIORUNA”

Niestety do tej pory brak jest relacji na temat udziału „Pioruna” w tej bitwie, choć — podług szeregu wiarygodnych relacji brytyjskich — udział jego w bitwie pod Ushant jest bezsporny. (Dlatego piszemy „bezsporny”, że często pomija się udział „Pioruna” w tej akcji, i zrobił to także i współuczestnik bitwy, kapitan Bartosik w powyżej cytowanej książce).

Kłeska niemieckich niszczycieli nie pozostała bez wpływu na przebieg dalszych operacji morskich na wodach oblegających wybrzeża Francji. Rozgromione „Narviki” i szereg innych, mniejszych jednostek (wśród nich małe niszczyciele typu „Elbing”) nie powazyły się już na ponowienie próby wyjścia całym zespołem na pełne morze w celu zaatakowania alianckiej żeglugi. Zostały też wypatrzone w swych kryjówkach przez lotnictwo alianckie i kolejno uległy zniszczeniu, czy to na skutek alianckiego bombardowania, czy też samozatopione przez załogi. Brest i inne porty atlantyckie wybrzeża Francji (La Pallice, Gellinger, Bordeaux) stały się cementarzyskami resztek „Kriegsmarine”. W ten sposób klęska pod Ushant stała się początkiem końca niemieckiej floty wojennej na zachodzie. Nieopóźniona w tym rolę odegrały „Błyskawica” — częsty dziś gość portu szczecińskiego, i „Piorun”.

Jerzy Pertek

POLSKA MARYNARKA w 1863 r.



W skład obecnej polskiej marynarki handlowej wchodzi jeden z większych liniowców towarowych, noszący nazwę „Kiliński”.

Nie jest to pierwsza nazwa statku nazwiskiem bohatera zrywu ludowego w tradycji polskiej marynarki. Już przed 85 laty w okresie powstania agencji Rządu Narodowego wynajęli statek angielski „Princess”, przemianowali go na „Kiliński”, uzbroili i zamierzali użyć w forsowaniu wybrzeża litewskiego.

Statek ten właściwie nie dopłynął do Bałtyku, gdyż podczas postoju w hiszpańskim porcie Malaga został zajęty przez władze hiszpańskie pod pozorem przestrzegania neutralności i lojalności w stosunku do carskiej Rosji. Statek został odstąpiony poprzedniemu właścicielowi, bowiem i powstanie chyliło się już ku upadkowi.

Zresztą brak środków na prowadzenie akcji morskiej spowodował w ogóle likwidację floty powstania. Bo trzeba wiedzieć, że nie tylko „Kiliński” miał brać udział w powstaniu. Na początku powstania, agenci Rządu Narodowego w Anglii i Szwecji, Czwierzakiewicz i Demontowicz zorganizowali wyprawę morską na Żmudź dla dostarczenia powstańcom broni i amunicji. Wynajęli statek parowy „Ward Jackson”, którego kapitan zobowiązał się za 25.000 zł do starczy ładunek i powstańców do wybrzeży litewskich lub kurlandzkich.

Zebrało się stu kilkudziesięciu ochotników, a w tym 22 Francuzów, 16 Włochów, 3 Anglików, 3 Niemców, 2 Szwajcarów, 2 Belgów, 2 Węgrów, 2 Rosjan, Holender, Kroat itd. Zakupiono 1000 karabinów, 750 pałaszy kawaleryjskich, 200 lanc, 100.000 ładunków karabinowych, 50 centnarów prochu, 3 działa i parę milionów kapiszonów. Załadowano to na statek, nad którym dowództwo objął pułk Łapiński.

Wczesną wiosną 1863 r. „Ward Jackson” opuścił brzegi angielskie. Przy sprzyjającej pogodzie, trzeciego dnia stanął na wodach Zundu pod Helsingborgiem. Tu przybył na statek z zamiarem wzięcia udziału w wyprawie znany rosyjski rewolucjonista Bakunin. Niebawem wyprawa popłynęła do Kopenhagi. Tam dowiedzieli się o niej agenci Carskiej Rosji i Prus i uprzedzi-

statku, Anglik Weatherley, zląkł się ewentualnego spotkania z flotą rosyjską i odmówił postuszeństwa. Po przybyciu do Malmö kapitan Weatherley cichaczem opuścił statek wraz z załogą.

Mimo przeszkod pułk Łapiński postanowił dotrzeć do brzegów litewskich. Ludność portu szwedzkiego sprzyjała powstańcom. Ponieważ „Ward Jackson” zbyt dobrze był znany agentom Rosji, Łapiński dla zmiany czynności nieprzyjaciela, wynajął inny statek „Emilie”, z zamiarem przedłożenia na niego amunicji, a „Ward Jacksona” postanowił wysłać z powrotem do Anglii dla upozorowania nieudania się wyprawy.

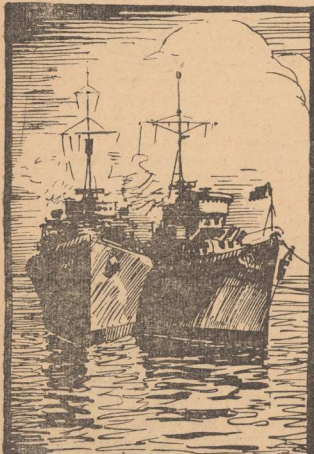
W międzyczasie jednak zastępcą pułkownika, Tyszkiewicz, niewtajemniczonego przedstawiciela Rosji przy rządzie szwedzkim. Rząd szwedzki zmuszony był obojętnie włączyć statek. Przedłożenie amunicji nie udało się.

Nabywszy nieco świeżej broni Łapiński z 120 ludźmi wsiadł na „Emilie” i popłynął ku brzegom Litwy. Dnia 11 czerwca „Emilie” zatrzymała się pod Kłajpedą o pół mili od brzegu. Postanowiono na łodziach dostać się na ląd. Ale gdy nocą 2 łodzie oddaliły się od statku nieoczekiwanie zerwał się silny wiatr. Jedna z przedłożonych łodzi wyrzuciła się i 25 powstańców utonęło, w tym 8 Polaków i 17 cudzoziemców. Wyprawa nie udała się, jakkolwiek część jej uczestników dotarła do oddziałów powstańczych.

Niepowodzenie wyprawy Łapińskiego nie zraziło Rządu Narodowego. Nadzieja interwencji mocarstw zachodnich zachęcała do dalszej akcji na morzu. Agent dyplomatyczny w Paryżu ks. Wł. Czartoryski zakupił inny statek i zaczął go uzbrajać, wyznaczając kapitanem Andrzeja Magnana na dowódcę eskadry, która miała operować bądź na Bałtyku bądź na Morzu Czarnym. Równocześnie rząd opracował organizację Floty Polskiej i wyznaczył na jej dowódcę byłego kapitana floty rosyjskiej Feliksa Karpia.

Brak środków na prowadzenie akcji morskiej i stopniowy zanik powstania musiał siłą rzeczy doprowadzić do zaniechania organizacji floty polskiej.

W polskim archiwum Rapperswilskim pozostały dość liczne dokumenty dotyczące tej sprawy, między innymi statut organizacyjny i pieczęć Komisarza Generalnego Floty Polskiej.



„Piorun” i „Błyskawica” w porcie

Współpraca polsko - holenderska

(Dokończenie)

W roku 1939 Towarzystwo „Mewa”, na życzenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu przestało korzystać z bazy w Scheveningen. Tłumaczono to warunkami politycznymi. Moim zdaniem było to zakończenie pierwszego etapu rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego w Polsce i próba usamodzielnienia się od fachowców zagranicznych. Spolonizowania załóg nie przeprowadzono w stu procentach, gdyż jeszcze dziś na polskich statkach rybackich pływają marynarze — obcokrajowcy, ale bardzo odbiegliśmy od okresu takiego jak na przykład w roku 1934, kiedy na 225 ludzi załogi było tylko 14% Polaków. Z każdym rokiem ta sytuacja poprawiała się, tak że w roku 1939 polska załoga statków wzrosła do 53% stanu marynarzy. Kursy marynarsko-rybackie w Szkole Morskiej w Gdyni i wysyłanie pracowników na praktyki do Holandii zwiększyły wybitnie ilość fachowców polskich w tej dziedzinie.

DEWIZY ZOSTAJĄ W KRAJU

Z zestawienia rezultatu połowów śledzi widać, że wzrastały one równomiernie od 1933 roku, w którym złowiono 38.793 beczki morskie tzw. kantjesy do 63.855 beczek w roku 1938. Na samych połowach statków Towarzystwa „Mewa” roczna oszczędność dewizowa wynosiła około miliona złotych. Oprócz tego ogół gospodarki państwowej oszczędził jeszcze kilka milionów złotych, gdyż na skutek działalności „Mewy” importerzy zagraniczni, zjednoczeni w potężny kartel dla eksploatacji rynku polskiego zmuszeni byli obniżyć ceny o 15 złotych na beczkę, co przy rocznym imporcie około 350.000 beczek dawało sumę 5 milionów złotych oszczędności w wydatkach dewizowych. Dane te zostały stwierdzone urzędowo przez ówczesne Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Z końcem roku 1938 zostało zorganizowane przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Delfin” o wyłącznie polskim kapitale zakładowym w wysokości 250.000 złotych. Posiadało ono dwa lugry i dwa trawlerki obsługiwane przez 48 marynarzy — rybaków Holendrów i 32 Polaków.

Równoległe z Towarzystwem „Delfin” powstało jeszcze jedno przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Korab” również o kapitale wyłącznie polskim w wysokości 365.000 złotych. Brak miejsca nie pozwala na szersze omówienie działalności poszczególnych przedsiębiorstw, należało by jednak zaznaczyć, że „Korab” miał 3 lugry, 1 lugro-trawler oraz budował na stoczni gdyńskiej jeszcze jeden luger o pojemności 270 BRT. Niestety działania wojenne uniemożliwiły wypróbowanie tej całkowicie w Polsce wykonanej jednostki rybackiej. Połowy śledzi w roku 1938 dały 11.500 kantjesów. Firma „Delfin” i „Ko-

rab” w okresie jarmuckim korzystały z bazy w holenderskim porcie rybackim Vlaardingen.

Przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Pomorze” powstało w 1937 roku w oparciu o kapitał polsko-gdański. Początkowo miało 3 trawlerki następnie 6 z załogą złożoną w 40% z Holendrów. Statki te zловиły i dostarczyły do Gdyni w okresie od sierpnia 1937 roku do 31 grudnia 1938 roku 2.001.533 kg świeżych śledzi, 494.460 kg innych ryb i 7.480 beczek solonych.

Jeżeli porównamy ilości śledzi z własnych połowów z importowanymi to widzimy, że daleko nam jeszcze do samowystarczalności. I tak w okresie od 1 kwietnia 1938 roku do 31 marca 1939 roku dowieziono z pobliskich połowów na Morzu Północnym 72.000 beczek, podczas, gdy import w tym samym czasie wyniósł 253.500 beczek. Niewiele, jak się wydaje, poprawiła się sytuacja po wojnie, gdyż według danych spożywców ryb w Polsce w roku 1947 na 30.000 ton ryb pochodzących z połowów na Morzu Północnym i skonsurowanych w Polsce aż 24.000 ton pochodziło z importu.

Pruszyński u rybaków

Jako piąty z kolei autor, miał swój wieczór u rybaków w Odrzyńcu Ksawery Pruszyński. (po Andrzejewskim, Gilu, Morcinku i Papudze).

Wieczór ten odbył się tym razem w Świnoujściu w dn. 27 V. 48 r. w ramach akcji kulturalno - oświatowej „Czytelnika” i został zorganizowany przez miejscowe Koło Zrzeszenia Rybaków Morskich. Podobnie jak w poprzednich tego typu imprezach zarówno słuchacze jak i autor wynieśli z wspólnego spotkania wiele zadowolenia i korzyści.

OPINIA ZAGRANICZY

Niemniej jednak szybki rozwój polskiego przemysłu śledziostwczego zwrócił uwagę państw konkurencyjnych. Świadczy o tym opinia znakomitego uczonego holenderskiego dr. J. H. Kiewiet de Jonge, wyrażona w artykule „O mistrzu, uczniu i śledziu”, jaki ukazał się na łamach poczytnego pisma gospodarczego „IN-L. Ulvoer”. Omawiając tam współpracę Holandii z Polską w zakresie rybołówstwa dalekomorskiego, autor wyraża podziw dla polskiego zmysłu gospodarczego; przy czym nie tai obawy, jaką rodzi w tych wypadkach zmysł konkurencyjny. Polska była bowiem uczniem Holandii w tej dziedzinie życia gospodarczego. Uczeń okazał się za inteligentny i to właśnie zaniepokoiło mistrza.

Sięgając do historii autor stwierdza, że warunki rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego dla państw położonych nad Morzem Północnym były niewiele mniej korzystne i trzeba było doświadczenia wieków, zanim proces ten doszedł do obecnego poziomu. Tymczasem Polska jak gdyby dogoniła owe kraje w tym wyścigu, gdyż po otrzymaniu dostępu do morza, a więc i bezpośredniego połączenia z Morzem Północnym, powzięła myśl rozbudowy swojego rybołówstwa dalekomorskiego. Przystąpiło na zatem do budowy własnej floty dla połowów dalekomorskich z tą samą energią, z jaką wzięto się do budowy Gdyni. Wkrótce okazało się, że Polska, która od niedawna należała do największych odbiorców śledzi w Europie, zaczęła zmieniać swą rolę, to jest znaczenie jej, jako rynku zbytu dla producentów zachodnio-europejskich zaczęło maleć w miarę wzrostu własnej floty dalekomorskiej.

Z tym faktem już przed wojną musiała się pogodzić holenderska myśl kupiecka, dając tego wyraz w zgodnej współpracy z Polską.

WIADOMOŚCI RYBACKIE

ZAGADNIENIE KUTRÓW ZALEWOWYCH

23 kutry (statki pokładowe) łowiące przy pomocy sieci wleczonowej (włoka) na Zalewie Szczecińskim, w pierwszym okresie rybołówstwa na tutejszych wodach spełniły swoje zadanie szkolenia pionierów rybackich w najprostszymi metodach połowowych, oraz w wprowadzeniu Szczecina w świeżą rybę.

Statki te zaopatrzone w motory ropne o sile nieprzewyższającej 25 KM, zostały w większości wydobyte z dna i odbudowane przez ludzi, którzy hasła polityczne o zagospodarowaniu odzyskanego Wybrzeża realizowali w upartym wysiłku, wiążącym jednocześnie dwa elementy: odbudowę polskiego rybołówstwa na Zalewie i naukę nowego — dla mieszczuchów, czy chłopów z łódzowych miast i wsi — rzemiosła.

Pierwszy element, odbudowa rybołówstwa w okresie „partyzackim” (1945—47) zdała egzamin. Dostarczono przedsiębiorstwom handlowym dużo ryby, więcej nawet niż potrafiły one rozprowadzić. W okresie wprowadzania porządku rybackiego (1948), gdzie zagadnienia ochrony ryb i prawidłowej gospodarki rybnej na Zalewie odgrywały coraz większą rolę, kutry stały się zbędne, czasami uciążliwe.

Wody wysłodzone i słodkie, jakie tworzą zbiornik Zalewu, wymagają metod połowowych zbliżonych do rybołówstwa jeziorowego, gdzie winny przeważać narzędzia spokojnego połowu jak haczyki, żaki, wontony, a z sieci aktywne łowienia stępy (drygawice) i niewody. Włók jest tu niepotrzebnym intruzem. W związku z tym i kutry Zalewu skazane są na zakończenie swojej kariery „starczym uwiędnię”. Nie wiele im do tego trzeba, gdyż 20—30 letnie starszaki (większość zalewowego taboru), będą zdolne jeszcze pływać 2—3 lata.

Na ich miejsce wejdą łodzie i rybacy haczykowi, żakowi i niewodowi.

Drugi element — nauka jaką przeszli niedoświadczeni warszawscy fryzjerzy i krakowscy flisacy, a obecnie rybacy kutrowi na Zalewie, jest tak cennym kapitałem w wychowaniu morskich ludzi, że nie może być w żadnym razie zmarnowana.

Ludzie ci, muszą w miarę wycofania ich taboru ze służby, znaleźć pod stopami pokłady nowych, pełnomorskich kutrów, budowanych na polskich stoczniach. Egzamin rybacki na morzu wypadnie, dla tych co zdali go na Zalewie, napewno pomyślnie.

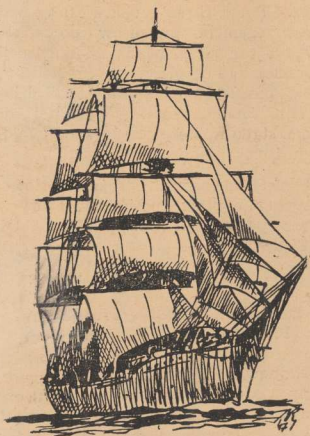
RYBACKA SPÓŁDZIELNIA PRACY W DZIWIŃEJ

„Bellona”, Spółdzielnia Pracy w Dziwińskiej, zorganizowana przez 26 rybaków morskich w roku 1946, na skutek zawarcia w czerwcu br. wyłącznej umowy o skup i dostawę ryb z swego obwodu dla „Centrali Rybnej”, a także dzięki przejściu warsztatu szkutniczego w Dziwińskiej od Zarządu Stoczni Rybackich, osiągnęła poziom samowystarczalnego lokalnego organizmu gospodarczego i jest wzorową spółdzielnią rybacką na Pomorzu Zachodnim.

Liczy obecnie 60 członków dysponujących 1 kutrem, 13 łódkami motorowymi, 38 łódkami wiosłowymi. Posiada własne narzędzie i magazynowy zaopatrzone w kilkadziesiąt ton naturalnego lodu, wędzarnię o 4 piecach i detaliczny punkt sprzedaży ryb.

Stacja bunkru ropnego dzierżawiona od C. P. N. i punkt sprzedaży sprzętu rybackiego prowadzony przez Spółdzielnię z ramienia Morskiej Centrali Handlowej dają gwarancję prawidłowego zaopatrzenia rybaków.

Zasady maszoperyjnej współpracy na wodzie, zostały w tym zespole przeniesione na ląd i dają wyniki, którymi rybactwo morskie Pomorza Zachodniego może się pochlubić.



„DAR POMORZA” znowu w Szczecinie

Ponownie witamy w Szczecinie nasz reprezentacyjny statek szkolny — piękną fregatę „Dar Pomorza”. Przybył on ze szwedzkiego portu Karlshamm, gdzie był poddany odmagnetyzowaniu. Należy przypuszczać, że w przyszłości w okresach wolnych od rejsów czy podróży ćwiczebnych stale postoję odbywać będzie w Szczecinie. Bowiernie nie do pomyślenia jest, aby „Dar Pomorza”, którego szkoła znajduje się w Szczecinie, którego portem macierzystym będzie niewątpliwie Szczecin, na postojach zimowego wypoczynku znajdował się gdzie indziej. Dotychczasowa konieczność zimowania w Gdyni tłumaczy się brakiem w Szczecinie dostatecznie wyposażonej stoczni. „Dar Pomorza” musiał przeprowadzić doroczny remont. Obecnie, odnowiony, odświeżony przybył do swego właściwego portu, aby po parutygodniowym postoju wziąć udział w Świącie Morza, a następnie z nowym zastępem uczniów udać się w doroczną podróż ćwiczebną.

Tym razem wypłynę do portów Zachodniej Europy. Odwiedzi Francję, Anglię i Norwegię. Będzie to podróże krótsza od zeszlonoj, kiedy to zahaczył o Marsylię i Północną Afrykę. Ograniczy się do wód Morza Północnego. Powrót do kraju przewiduje się w pierwszych dniach września. Około 150 kadetów, jacy w tej podróży wezmą udział, zaprawi się w praktycznym kunszcie żeglarskim, nabierze wprawy w szorowaniu pokładu, malowaniu kadłuba, manipulacji z żaglami i linami, z wykreśleniem kursu, określeniem pozycji statku i w ogóle w praktycznym stosowaniu teoretycznych wiadomości z locji i nawigacji.

„Dar Pomorza” został nabyty ze składek społeczeństwa pomorskiego. Z tej racji nosi charakterystyczną swoją nazwę. Przekazywał został szkole w 1930 r. Co roku wypływał na szkolne rejsy. Zahaczał o porty niemal wszystkich mórz i oceanów. Wykonał podróże naokoło świata. Około 1500 dni czuły przeszło 4 lata. Prawie cały czas pod dowództwem kapitana Konstantego Maciejewicza, którego dopiero na dwa lata przed wojną zlurował kapitan Kowalski a po wojnie kapitan Stefan Gorazdowski, obecny komendant statku.

Okres wojny przeżył „Dar Pomorza” w neutralnym Sztokholmie. W polowie 1945 roku powrócił do kraju i znowu rozpoczął szkolenie kadetów, wyrabiając w nich hart i zaprawę do ciężkiego przyszłego zawodu morskiego. Nasz żaglowiec licza się do największych fregat szkolnych.

BOL.

Radziecka flota handlowa

W roku 1939 radziecka flota handlowa znajdowała się na 11-tym miejscu na liście flot handlowych świata, po Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych, Japonii, Norwegii, Niemczech, Włochach, Holandii, Francji, Grecji i Szwecji. Jej tonaż wynosił 1.900.000 ton. Po wojnie, w której radziecka flota handlowa poniosła dotkliwie straty, spełniająca ważną rolę w zaopatrzeniu walczących armii, wysunęła się ona na szóste miejsce wśród flot handlowych świata, z tonażem również około 2 milionów ton. Niezmniejszenie się cyfry tonażu zawdzięcza ona w równej mierze dużej wydajności swych stoczni, jak i tonażowi poniekieciemu, uzyskanemu w ramach reparacji. Równoczesne dziesiątkowanie flot handlowych państw osi przesunęło o kilka stopni flotę radziecką na ogólnej liście światowej tak, że po wojnie znajdowały się przed flotą radziecką tylko floty Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Norwegii, Holandii i Szwecji.

Z chwilą zakończenia wojny przedsięwzięto w Związku Radzieckim kroki mające wkrótce zapewnić zwiększenie floty handlowej, tak niezbędnej dla ożywienia

nowe stocznie zarówno na wybrzeżu Bałtyku jak i Morza Czarnego. W toku są prace mające za cel odbudowę, powiększenie i unowocześnienie portów radzieckich, buduje się także duże doki pływające. W roku 1950 radziecka flota handlowa ma już składać się w większości z jednostek nowoczesnych i szybkich, nabierając jednolitego charakteru i zwiększając znacznie swą wydajność.

Frachtowiec „Aleksander Suworow”, który zawiązał niedawno do Szczecina z największym po wojnie ładunkiem bawelnym (blisko 6 i pół tysiąca ton), zapisał jedną z kart historii radzieckiej floty handlowej, rozpoczynając w październiku 1945 roku regularne rejsy z Murmańska do Stanów Zjednoczonych, pierwsze po młoinowej wojnie radzieckiej rejsy oceaniczne. Nieco później uruchomiono linię Odessa—Stany Zjednoczone, jeszcze później wznowiono działalność na liniach łączących Leningrad z portami obu Ameryk, Północnej i Południowej.

Największym statkiem radzieckiej floty handlowej jest „Rossija”, 17.870-tonowy parowiec pasażerski, kursujący między O-

Urzędy Likwidacyjne

Dekret z dnia 8. III. 1946 r. powołał do życia Główny Urząd Likwidacyjny i okręgowe urzędy likwidacyjne, obejmujące obszar województw. Do zakresu działania urzędów likwidacyjnych należy zabezpieczanie, kontrola i sporządzanie inwentur w majątkach poniemieckich, oraz oddawanie tych majątków w najem, lub dzierżawę, jak również sprzedaż ruchomości. Nadto urzędy likwidacyjne działają w granicach wyrażnie wskazanych im czynności w przepisach szczegółowych. Urzędy likwidacyjne podlegają kompetencyjnie Prezesowi Rady Ministrów, a na Ziemiach Odzyskanych okręgowe urzędy likwidacyjne podlegają Ministrowi Ziemi Odzyskanych. Stosownie do tego podziału urzędy likwidacyjne na terenie całego kraju podlegają Głównemu Urzędowi Likwidacyjnemu, a okręgowe urzędy likwidacyjne na terenie Ziemi Odzyskanych podlegają Ministrowi Ziemi Odzyskanych (Departament Likwidacyjny). Podział kompetencji między Głównym Urzędem Likwidacyjnym, a Ministerstwem Ziemi Odzyskanych został przeprowadzony w piśmie okólnym z dnia 5.11. 1946 r. (Dz. Urz. nr 12, poz. 199) o kompetencjach Ministerstwa Ziemi Odzyskanych i Głównego Urzędu Likwidacyjnego w sprawach gospodarki mieniem opuszczonym i poniemieckim na Ziemiach Odzyskanych. Zgodnie z tym pismem okólnym ziemia lubuska została objęta przez Okręgowy Urząd Likwidacyjny w Gorzowie, Śląsk Opolski przez Okręgowy Urząd Likwidacyjny w Opolu, a część terenu województwa białostockiego i gdańskiego i śląsko-dąbrowskiego na Ziemiach Odzyskanych zostały poddane kompetencji Głównego Urzędu Likwidacyjnego.

Władze osiedleńcze

Znaczną rolę w opracowaniu i decydowaniu wszystkich zagadnień związanych z nabywaniem mienia poniemieckiego spełniają władze osiedleńcze i komisje osiedleńcze o charakterze społecznym.

Zarządzenie z dnia 29. III. 46 r. (Dz. Urz. nr 5, poz. 53) utworzyło wydziały osiedleńcze w urzędach władz administracji ogólnej II-iej instancji na terenie Ziemi Odzyskanych, a referaty osiedleńcze przy władzach administracji ogólnej I-iej instancji.

Do zakresu działania wydziałów i referatów osiedleńczych należą wszystkie sprawy związane z przeprowadzeniem planowej akcji osiedleńczej (dekret o zarządzie Ziemi Odzysk. z dn. 13. XI. 45 r. w art. 2 b). Podział czynności wydziałów i referatów osiedleńczych został ustalony w tymczasowym podziale czynności, ogłoszonym przy zarządzeniu z dnia 29. III. 46 r. Do zakresu czynności władz osiedleńczych należy przede wszystkim terytorialne planowanie akcji osiedleńczej stosownie do dyrektyw Departamentu Osiedleńczego Ministerstwa Ziemi Odzyskanych, inicjatywa w zakresie realizacji spraw osiedleńczych i zbieranie wszelkich danych statystycznych i gospodarczych co do warsztatów pracy nieobsadzonych i nadających się do uruchomienia, jak również planowe rozmieszczenie osadników w terenie, współdziałanie przy przydzielaniu lokali handlowych i zakładów przemysłowych, przeprowadzanie weryfikacji dotychczasowego osadnictwa, oraz współdziałanie z władzami kwaterekowymi i urzędami likwidacyjnymi.

Nadto władze osiedleńcze powołane są do koordynowania prac innych urzędów okręgu w granicach niezbędnych

Zakres działania urzędów likwidacyjnych został ustalony w sposób bardziej szczegółowy w rozp. Prezesa Rady Ministrów z dnia 7. XI. 1946 r. (Dz. Urz. nr 64, poz. 360), na zasadzie którego to rozporządzenia likwidacja, zbycie, najem i dzierżawa majątków poniemieckich należy do wyłącznej właściwości urzędów likwidacyjnych.*) Organom urzędu likwidacyjnego przysługują prawo wstępu w porze dziennej na teren i do pomieszczeń, gdzie znajdować się może mienie poniemieckie, prawo przeglądania ksiąg i dokumentów i prawo powoływania świadków, oraz prawo żądania pomocy innych organów przy sprawowaniu tych czynności. Urzędem likwidacyjnym przysługują prawo dysponowania najmem pomieszczeń w wypadkach, gdy pomieszczenia stanowią część przedsiębiorstwa, którym dysponuje urząd likwidacyjny.***)

Statut organizacyjny urzędów likwidacyjnych ustalony został rozp. Prezesa Rady Ministrów z dnia 10. V. 46 r. (Dz. Urz. nr 6, poz. 79). Stosownie do statutu tego — okręgowy urząd likwidacyjny dzieli się na 5 wydziałów:

- 1) Wydział ogólny
- 2) „ finansowy,
- 3) „ ewidencyjno - szacunkowy,
- 4) „ powierniczy,
- 5) „ prawny.

Ekspozyturami okręgowych urzędów likwidacyjnych są obwodowe biura likwidacyjne, które obejmują terytorialny zakres powiatu. W postępowaniu przed urzędami likwidacyjnymi stosuje się przepisy rozporządzenia z dnia 22. III. 1928 r. o postępowaniu administracyjnym.

dla planowej akcji osiedleńczej, a wreszcie współdziałają one z akcją repatriowania Niemców z granic państwa.

Wydział osiedleńczy posiada podział następujący:

- 1) oddział ogólny,
- 2) oddział osiedleńczy,
- 3) samodzielny referat osadnictwa wojskowego,
- 4) samodzielny referat dla spraw repatriacji Niemców.

Postępowanie przed władzami osiedleńczymi odbywa się stosownie do rozp. o postępowaniu administr. z dnia 22. III. 1928 r.

Okólnik M. Z. Odz. nr 53 z dnia 24. V. 1946 r. (Dz. Urz. nr 5, poz. 64) zawiera instrukcję Prezydium Krajowej Rady Narodowej powołującą okręgowe, obwodowe i gminne komisje osiedleńcze. Komisje osiedleńcze są organami społecznymi dla zorganizowania pomocy społeczeństwa w zakresie akcji osiedleńczej i opiniowania spraw dotyczących tej akcji, w szczególności wniosków o przydzielenie warsztatów pracy, przydział inwentarza itp. W skład gminnej wzgl. obwodowej (miejskiej) komisji osiedleńczej wchodzi 3 — 7 członków Rady Narodowej z głosem stanowczym, oraz z głosem doradczym przedstawiciele partii politycznych, zarządu gminy, organizacji społecznych, Samopomocy Chłopskiej, oraz Polskiego Związku Zachodniego. Analogiczny skład personalny posiada okręgowa komisja osiedleńcza, do której ponadto wchodzi przedstawiciele samorządu gospodarczego i dowództwa okręgu wojskowego. Czynności biurowe komisji na szczeblu gminnym załatwia kancelaria gminna, na szczeblu powiatowym — referat osiedleńczy, a na szczeblu wojewódzkim — okręgowy wydział osiedleńczy.

R. LYCZYWEK

Słownik prawa morskiego

URZĄD MORSKI

Jest władzą administracji morskiej podległą Ministerstwu Żeglugi i działającą w granicach terytorialnych wybrzeża, portów, redy i morza przybrzeżnego określonych przez Ministerstwo Żeglugi.

Do zakresu działania Urzędu Morskiego należy ochrona i bezpieczeństwo żeglugi, bezpieczeństwo statków, budowa i eksploatacja portów, urządzeń portowych, administracja i porządek na obszarze portów, redy, i morza przybrzeżnego, a w szczególności sprawy dot. dróg żeglugowych, sygnalizacji nautycznej portów, ratownictwa morskiego, klasyfikacji i inspekcji technicznej statków, pomiaru statków handlowych, dozoru nad kotłami parowymi morskich statków handlowych, budowy i eksploatacji portów, przystani i urządzeń portowych, nadzoru nad budową i utrzymaniem jak również eksploatacją przystani i urządzeń, stanowiących własność, lub używanych przez instytucje komunalne, społeczne, czy osoby prywatne, przedsiębiorstwa, opłat portowych, służby żeglarskiej, ewidencji statków itp. Nie wchodzi do zakresu działania urzędów morskich sprawy basenów i nadbrzeży, podlegających dowództwu marynarki wojennej.

Na czele Urzędu Morskiego stoi dyrektor mianowany przez Ministra Żeglugi (dekret z 5. IX. 47 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej).

KAPITANAT PORTU

Kapitanat portu jest organem Urzędu Morskiego, działającym na terenie portu z następującym zakresem działania:

- 1) zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze portu i redy,
- 2) pilotaż,
- 3) współdziałanie z władzami celnymi, kolejowymi, bezpieczeństwa, ochrony pogranicza i służby zdrowia, a nadto w miarę udzielonych zleceń przez dyrektora Urzędu Morskiego, zarząd i eksploatacja morskich portów handlowych 2-iej i 3-iej klasy.

Na czele kapitanatu portu stoi kapitan portu (dekret z dnia 5 IX. 1947 r.)

STRAŻ PORTOWA

Straż portowa jest organem Urzędu Morskiego, powołanym do czuwania nad bezpieczeństwem żeglugi i porząd-

PRZYPISY

*) W stosunku do tego rozporządzenia przepisy dekretu z 6. IX. 1946 r. o ustroju rolnym i osadnictwie na obszarze Ziemi Odzyskanych, oraz dekretu z 6. XII. 1946 r. o przekazywaniu mienia nierolniczego, ustalające odmienną właściwość władz wzgl. instytucji kredytowych do przekazywania czy też zawierania, umów o zbycie, lub o dzierżawę mienia poniemieckiego, stanowią charakter przepisów specjalnych mających zastosowanie w pierwszym rzędzie przed rozporządzeniem z dnia 7. VII. 1946 r.

**) W ten sposób rozporządzenie z 7. XI. 1946 r. wyjaśnia pewną wątpliwość powstałą co do praw nabytych przez gminy z mocy zarządzenia Ministra Ziemi Odzyskanych z dnia 25. II. 1946 r. (Dz. Urz. M. Z. O. nr 1, poz. 4), co do praw wydzierżawiania wzgl. wynajmowania pomieszczeń przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych w sposób dla praw gmin ścieśniający.

***) § 9) rozp. z 7. XI. 1946 r. w miejscowościach, w których obowiązują przepisy o publicznej gospodarce lokalnej (dekret z 21. XII. 1945 r. Dz. U. R. P. Nr 4, poz. 27) daje Urzędowi Likwidacyjnemu uprawnienie z art. 8) tego dekretu t. j. uprawnienie do przedstawienia najemcy władzy kwaterekowej na prawach zastrzeżonych dla właścicieli nieruchomości. Przepis ten, o ile można na podstawie praktyki wnosić, na ogół nie jest w życiu stosowany.

kiem na obszarze portu i pasa portowego, a podporządkowana jest Kapitanatowi Portu. Straż portowa czuwa nad przestrzeganiem przepisów porządkowych i zarządzeń władz administracji morskiej, nad bezpieczeństwem statków, załóg, pasażerów i ładunków, nad działaniem znaków nawigacyjnych i ruchem statków, bezpieczeństwem ogniomym itp.

Funkcjonariuszom straży portowej przysługuje prawo posiadania i użycia broni palnej. (Dekret z dnia 5. IX. 1947 r.)

DEMOKRATYCZNY PRZEGLĄD PRAWNICZY Nr 5 MAJ 1948

Najnowszy numer miesięcznika — organu Ministerstwa Sprawiedliwości przynosi m. in. nast. rozprawy: Lernela: Zagadnienia Państwa i Prawa w „Manifestie Komunistycznym“, dr Romaryna: Metodologiczne podstawy nauki o Państwie i Prawie, Ratusznika: W walce o demokratyczny wymiar sprawiedliwości, dr Gerczenko: Przystępczość w Stanach Zjednoczonych Ameryki w okresie II wojny światowej, Bancerza i Lernela: Projekt przepisów prawa materialnego dot. przestępstw przeciwko niepodległości, całości i ustrojowi Polski Ludowej.

Ponadto numer zawiera szereg wspomnień o zmarłych prawnikach — działaczach demokratycznych: Teodorze Duraczu i Tadeuszu Tesznerze, oraz stałe działy: instrukcyjno - szkoleniowy, orzecznictwo Sądu Najwyższego, recenzje, omówienie ruchu prawniczego za granicą, kronikę, życie sądowictwa.

Uwaga na Warpno

Na północ od Szczecina, na samej granicy polsko-niemieckiej leży miasto Nowe Warpno. Położone nad wielkim Zalewem Szczecińskim, w północnym cyflu powiatu szczecińskiego, ograniczone z jednej strony wodami Zalewu, a z drugiej granicą lądową z Niemcami, Warpno nie posiada odpowiednich warunków rozwoju. Otoczone jest glebą raczej nieurodzajną, a od centrum powiatu szczecińskiego oddalone dość daleko.

Kolejka powiatowa, prowadząca ze Szczecina do Warpna, przecięta jest w kilku miejscach nową granicą, i obecnie dochodzi tylko do stacji kolejowej Dobra Szczecińska. Najdogodniejsze połączenia ze Szczecina do Warpna to szosy.

Obecnie władze powiatowe przystąpiły do aktywizacji Nowego Warpna. Zarząd Miejski w Warpnie rozpoczął starania o przejęcie miejscowej stoczni, która dotychczas znajduje się w administracji Morskiego Instytutu Rybackiego. Coprawda instytut ten wydzierżawił stocznię zarządowi miejskiemu, ale tylko na okres jednego roku, t. zn. na okres tak krótki, że niemożliwe jest jakiegokolwiek planowanie i nierentowne przeprowadzenie jakichkolwiek inwestycji w stoczni. Wiadomo jednak, że stocznia rybacka w Nowym Warpnie posiada dwa dobrze wyposażone działy: szkutniczy i mechaniczny. Z chwilą, gdy stocznia ta przejdzie na własność zarządu miejskiego produkować ona będzie również wyroby drzewne, głównie beczki, a prócz tego zajmować się będzie oczywiście naprawą kutrów. Stocznia posiada maszyny do przerobki drzewa, a miasto posiada bazę surowcową w postaci lasów o powierzchni 1.000 ha.

Do ożywienia miasta Nowe Warpno przyczynić mają się poza tym w roku bieżącym kursy szkoleniowe różnych organizacji, które zjeżdżają do Warpna. Również kilka grup młodzieży i dorosłych spędzić ma w bieżącym roku urlopy w Warpnie.

Uwagę zwrócić należy na jeszcze jeden fakt: miasto Warpno dysponuje jeszcze dużą ilością domów, nie wymagających remontu.

(— ekm —)

Motyw morza w literaturze polskiej

Zagadnienie, które stanowi temat niniejszego artykułu, jest dziedziną w Polsce jeszcze stosunkowo nową i obejmuje okres ostatnich trzydziestu lat (1917 — 1946 r.). Ten fakt w zasadzie powinien ułatwiać dokonanie bardzo wyczerpującego przeglądu odpowiednich pozycji naukowych; w rzeczywistości jednak okazuje się, że poważna część publikacji znajduje się w czasopiśmie i wydawnictwach zbiorowych do których dotrzeć nie zawsze można, zwłaszcza po stratach bibliotecznych ostatnich wojny.

W pracy swojej przedstawię około czterdzieści pięć pozycji. Cyfra powyższa daleka jest od całokształtu, ale może być uważana za podstawę i punkt do dalszych poszukiwań. Na wstępie wypadłoby omówić motyw morza jako zagadnienie literackie. Z uwagi na szczerpe ramy artykułu ograniczę się tylko do rzeczy najbardziej zasadniczych.

Całość zagadnienia „Stan badań nad motywem morza w literaturze polskiej” podzieliłem na pięć części:

- 1) przegląd opracowań ogólnych, obejmujących kilku autorów i całe literackie epoki,
- 2) przegląd opracowań poszczególnych autorów lub poszczególnych utworów marynistycznych,
- 3) przegląd bibliografii morskich,
- 4) przegląd antologii morskich,
- 5) wnioski ogólne i postulaty.

I. OPRAWOWANIE OGÓLNE

W zakresie części pierwszej wypada uczynić jeszcze wewnętrzny podział. Zmuszają do tego sami badacze, traktujący różnie zakres i pojęcie motywu morza. Można tu ogólnie wyróżnić dwa stanowiska: Pierwsze traktuje motyw morski jako jeden z motywów przyrody i zupełnie słusznie ogranicza badania do jedynie tych utworów, które mówią o samym żywiole morskim i stosunku pisarza do morza. Takie stanowisko reprezentuje prof. R. Pollak, autor dwóch pionierskich rozpraw historyczno-literackich, które omawiają występowanie motywu morza w poezji. Jedną z tych rozpraw nosi tytuł: „Morze w poezji staropolskiej” („Strażnica Zachodnia” 1923 r. Nr 4-5), druga „Morze w polskiej poezji” (w wydawnictwie: „Dzieje miast Rzeczypospolitej Polskiej” — Polska w słowie i obrazach — tom II str. 120 — 140 Poznań 1930 r.). Obie zawierają analizę motywu morza u pisarzy starożytnych głównie Homera, Wergiliusza, Owidiusza i wpływ w tym względzie na poetów polskich. Następnie określają wartości artystyczne polskich utworów marynistycznych, szczególnie rodzaje pejzażu i uwidaczniają sposób, jakim posługują się pisarze w używaniu motywów (n. p. Kochanowski używa motywu morza jako alegorii przemian życia). Z kolei dają ewolucję stosunku Polaków do morza od zdobywczości rycerstwa Krzywoustego w pieśni Galla — Anonima, poprzez obawę szlachty ziemian i tragizm zamorskiej emigracji

chłopskiej, aż do pozytywnego stosunku u Żeromskiego.

Wreszcie pozwalają śledzić rozwój form i plastyki motywu morza, a nadto wzbogacanie się nowymi elementami. Pierwszą pracą jest ograniczona tylko do twórczości przedrozbiorowej z pominięciem na wstępie Galla — Anonima, druga jest rozszerzeniem zarówno na okres wcześniejszy jak i późniejszy. Zostali wymienieni następujący poeci polscy: Anonim — Protestant, Jan i Jędrzej Kochanowscy, Miłkowski, Łukasz Górnicki, Klonowicz, Zbylitowski, Twardowski, Borzymowski, Mickiewicz, Słowacki, Konopnicka, Tetmajer, Wyspiański, Eugeniusz Małaczewski i Żeromski.

Drugie stanowisko badaczy różni się tym, że omawiając motyw morza zajmują się oni obok spraw ściśle z nim związanych, jeszcze wybrzeżem i dalszym zapleczem, oraz pisarzami urodzonymi nad morzem, a twórczością słabo lub wcale z nim nie związanymi. Będzie to przede

praszę periodycznej i codziennej. Ograniczone rozmiary i charakter wypowiedzi owej prasy nie pozwala autorom na szerokie i głębokie analizy, na przypisy, objaśnienia i bibliografie. Szkice więc raczej informują i orientują, a nadto zawierają materiał co do osobistego stosunku autorów względem motywu morza w literaturze.

Na czele trzeba tu postawić Bernarda Chrzanowskiego, który wśród ośmiu szkiców składających się na utwór „Z wybrzeża i o wybrzeżu” zamieszcza dwa literackie „Brzeg w sztuce i poezji” oraz „Sienkiewicz, Konopnicka, Żeromski a wybrzeże”.

W pierwszym szkicu wymienia Chrzanowski Wincentego Pola, Juliusza Słowackiego (wybrzeża Rugii w „Królu — Duchu”), Żeromskiego (Walczek Udały i Bie siada nad morzem), Derdowskiego, Majkowskiego, Micińskiego i Macieja Wierzbńskiego.

JAN PIERZCHAŁA

Z cyklu „Wyznania”

Chwałę strofę zwyczajną — szeptanie na wargach
o rzeczy co nie zszarpnie nic i nie potarga.

Chwałę jado do misce. Pochwalam też śpiew
o panach co cygara palili w stolicy.

Chwałę radość za wierszem i głos który syci.
Chwałę drogę w topolach z Chorzowa do Lipin.

Pochwalam śpiew kłarnetu i kamień w kościele,
pochwalam chód staruszków, pochwalam też zieleń.

Pochwalam ryk kopalni i mowę o świcie.
Chwałę szum robotniczy, który na nas idzie.

Pochwalam powrót z wojny o dobrej gozinie
i chwałę dzień dzisiejszy i przed nim się chył.

*) Wiersz drukowany w n-rze 10-tym „Zeszytów Śląskich”.

wszystkim literatura o Gdańsku i Kaszubach. Badaczom mniej będzie tutaj chodzić o walory artystyczne dzieł, a raczej o związki Polski z wybrzeżem, o wpływy kultury polskiej w mieście Gdańsku i zagadnienia językowe, zwłaszcza z literatury kaszubskiej.

Pionierem będzie tu Tadeusz Grabowski, autor rozprawy pod tytułem „Literatura gdańska i o Gdańsku” zamieszczonej w pracy zbiorowej pod red. St. Kutrzeby „Gdańsk — przeszłość i teraźniejszość”. Lwów Ossolineum 1928 r. (str. 453 — 74). Tytuł rozprawy ukazuje już jej treść, która została ujęta chronologicznie w następujące rozdziały:

- 1) Wieki średnie, 2) Odrodzenie, 3) Barok, 4) Czasy oświecenia, 5) Upadek literatury gdańskiej i 6) Echa gdańskie w literaturze polskiej.

Bliska tematycznie i również ujmująca twórczość chronologicznie, jest rozprawa dr Władysława Pnińskiego pt. „Gdańsk w polskiej literaturze pięknej” (Gdańsk 1931 r. odbitka z „Rocznika Gdańskiego”). Autor podzielił ją na trzy rozdziały:

- 1) Literatura ludowa o Gdańsku, 2) Literatura dawniejsza o Gdańsku i 3) Czasy nowe i najnowsze.

Najobficiej jest rozbudowany rozdział drugi obejmujący przegląd treści utworów poetyckich i prozaicznych następujących autorów:

Jan Dantyszek, Andrzej Krzycki, Piotr Roizjusz, Mikołaj Rej, Joachim Bielski, Jan Kochanowski, Sebastian Klonowicz, Wacław Klemens, Wespazjan Kochowski, Wacław Potocki, Maciej Sarbiewski, Jan Guliński, Jakub Prokopowicz, Jan Gawiński, Marcin Borzymowski, Jan Skórski, Michał Wyszowski, Jan Chr. Pasek, Dezzydery Chłapowski i Niemcewicz.

Uwaga autora jest skierowana raczej na stronę ideową niż artystyczną utworów. Podobnie rzecz przedstawia się w trzecim rozdziale o poezji i prozie czasów nowszych z Jadwigą Łuszczewską i Wiktoorem Gomulickim na czele. Całość zawiera szereg fragmentów tekstów i streszczeń powieści.

W osobnej rozprawie drukowanej w „Roczniku Gdańskim” (tom II i III r. 192) dr Wł. Pniński w ten sam sposób zestawia pisarzy kaszubskich w „Przeglądzie literatury kaszubskiej”. Uzupelnieniem tej rozprawy może być szkic Andrzeja Bukowskiego zamieszczonej w „Arkonie” (nr 6-7 1946 r. str. 25) pt. „Motyw morza w poezji kaszubskiej”, gdzie autor wykazuje wielkie ubóstwo tego motywu. Utwór H. Derdowskiego „O Panu Czorlińskim”, 1880 r. zawiera zaledwie kilkanaście wierszy, o morzu, nie wiele więcej o morzu u Aleksandra Majkowskiego w „Pożegnaniu Helana” (1905), „Powrocie z Mechlina” i wierszu „W Gdyni”, oraz u poety najmłodszego pokolenia, Jana Trepczyka.

Oprócz rozpraw, których jest ogółem pięć, można wymienić szereg szkiców, które ukazały się bądź to w zbiorach jak np. Bernarda Chrzanowskiego, bądź w

Charakter publicystyczny mają trzy szkice R. Bergela „Morze polskie w poezji staropolskiej” („Polonia” 1927 Nr 227), „Morze polskie w nowoczesnej poezji polskiej” („Polonia” 1927 Nr 242) i „Rybacy — Kaszubi w powieści polskiej” („Tezza” 1929 Nr 31), gdzie A. Gruszeckim, Jerzym Bandrowskim i Stefanem Garbińskim zajmują się.

Poważniejsze studia nad samym motywem morza zawierają szkice Wandy Dobrowolskiej „Morze i góry” (w poezji) zamieszczonej w „Głosie Narodu” 1928 Nr 128 i Jadwigi Królińskiej „Motyw morza w poezji polskiej”. (Tygodnik Ilustrowany 1930 r. Nr 6 str. 113).

Wszystkie powyższe szkice tylko w niewielkim stopniu uzupełniają rozprawę R. Pollaka.

(c. d. n.)



Nadesłane:

PROZA

Adolf Dygasiński — Cody życia — Sp. Wyd. „Wiedza” Warszawa 1948 r., str. 148.

Charles Kingsley — Na podobój świata — Sp. Wyd. „Wiedza” Warszawa 1947 r., str. 280.

Stanisław Maria Saliński — Opowieści morskie, — z przedmową Kazimierza Wyki. Sp. Wyd. „Wiedza”. Warszawa 1947 r., str. 186.

Marian Podkowicki — IV-ta Rzesza rośnie. Sp. Wyd. „Wiedza” Warszawa 1948 r., str. 190.

Bruno Frank — Cerwantes — Sp. Wyd. „Wiedza” Warszawa 1948 r., str. 276.

A. J. Cronin — Gwiadzy patrz na nas. Wydawnictwo J. Przeworskiego, Warszawa 1948 r. Skład główny Spółdzielnia Wydawnicza „Wiedza”, 2 tomy. Tom I-szy str. 282, tom 2-gi str. 295.

POEZJA

Władysław Broniewski — Wiersze zbrane, — Sp. Wyd. „Wiedza” Warszawa, 1948 r., str. 281.

Józef Nacht-Prutkowski — Wiersze — Arkusz Śląski Nr. 11 — Wydawnictwo Z. Z. L. P. Oddział Śląski, Katowice, 1948 r., str. 16.

Jania Zabierzewski — Wiersze — Arkusz Śląski Nr. 9, Wydawnictwo Z. Z. L. P., Oddział Śląski, Katowice 1948 r., str. 16.

RÓŻNE

B. Dyakowski — Badacz dialekty polnocnej — Sp. Wyd. „Wiedza” Biblioteka popularno-naukowa. Warszawa 1947 r., str. 95 + 3 mapki.

A. B. Dobrowolski — Amundsen, Neuen i Wikingowie polarni — Sp. Wyd. „Wiedza”. Biblioteczka popularno-naukowa. Warszawa 1948 r., str. 69.

E. Kwiatkowski — Wczoraj, dziś i jutro Polski na morzu — Sp. Wyd. „Wiedza” Warszawa 1947 r., str. 28.

WYSTAWA GEOGRAFICZNA W SZCZECINIE

W gmachu I-go Państwowego Gimnazjum i Liceum Żeńskiego przy Al. Piastów otwarta jest od 7 do 25 czerwca br. wystawa geograficzna. Czynną: w dni powszednie od godz. 18—20; w dni świąteczne od godz. 12—14; dla wycieczek szkolnych w dni powszednie od godz. 10—14; po zgłoszeniu dnia uprzedniego w Sekretariacie I-gr. Ginn. i Liceum przy Alei Piastów 12. Wstęp od osoby 20 złotych; wycieczki szkolne — bezpłatnie.

Wystawa podkreśla piękno i osłabienie kontynentów, oraz gospodarke świata i Polski z wyszczególnieniem Śląska i Szczecina. Zorganizowana jest na dużą skalę, jako pierwsza na Ziemiach Odzyskanych.

WYDAWNICTWO ZACHODNIE 2 lata owocnej pracy

W piśmie, którego specjalną troską są sprawy zagospodarowania Ziemi Odzyskanych, nie może zostać nieodnotowany fakt, przypadający w tym miesiącu, drugiej rocznicy działalności Wydawnictwa Zachodniego.

Historia Wydawnictwa Zachodniego, to historia uporu, konsekwentnego uporu z jakim grono ludzi dobrej woli realizowało program nakreślony jeszcze w okresie okupacji, kiedy to poświęcając się studium problemów i zagadnień Ziemi nad Odrą i Nysą, przygotowano wano wytyczne dla przyszłej pracy pokoleń.

Dlatego też tytuł pierwszej, wydanej w czerwcu 1946 r. pracy „Ziemia Odzyskana — odzyskani ludzie” — wskazywał na zasadniczą linię po której miało kroczyć „Wydawnictwo Zachodnie”.

W tej chwili, po dwu latach pracy, wydawnictwo może się poszczycić poważną cyfrą 65-ciu prac w swym nakładzie.

Rozpatrując szeroki wachlarz zainteresowania tematycznego, obejmujący cały szereg dziedzin — na miejsce poczesne wysunąć należy najważniejsze publikacje w językach obcych.

Znana jest powszechnie mylna ocena Zagranicy naszych osiągnięć nad Odrą i Nysą. Już w okresie międzywojennym przeanalizowano się ile trudności przysparza nam brak rzetelnej informacji o Polsce. A co dopiero mówić jak ta informacja potrzebna jest dzisiaj, kiedy sprzeczne interesy Zagranicy niedoceniają, lub nie chcą zrozumieć czym stała się Ziemia Odzyskana dla nowego Państwa Polskiego.

Publikacje takie jak „Straty wojenne Polski”, „18 miesięcy pracy”, „Świadczenia niemieckie”, „Odbudowa Europy — Polska — Ziemia Odzyskana”, wydane w sześciu językach (angielski 5, francu-

ski 3, rosyjski 4, czeski 2), z pewnością przyniosły nie jednego niechętnego dla naszych poczyniń, lub rozwojów specjalnie podsycające wątpliwości, wśród rodaków Zagranicą.

Wśród wydanych książek Wydawnictwo Zachodnie ma w swym dorobku kilkanaście pozycji, polecanych przez Ministerstwo Oświaty do bibliotek nauczycielskich i uczniowskich, a więc Dr M. Czekańskiego „Z biegiem Odry”, Dr Wł. Grabskiego „20 miast wraca do Polski”, SŁ. Saliny „Ziemia odnalezionych przetrzańców”, Z. Stednosza „Śląsk wierny Ojczyźnie”, Dr Jakobczyka „Doktor Marcin”, M. Rybickiego „Polityka germanizacyjna Fryderyka Wielkiego” oraz J. Pertka „Wielkie dni malej floty” i „Polska Marynarka Wojenna”.

Wśród nowości zwracają uwagę J. Koplińskiego „Granica Pokoju” i J. Kokoła „Polityka gospodarstwa Prus i Niemiec na Śląsku”.

W dziale morskim, obok książek wspomnianego już Pertka znajdziemy Dr R. Pollaka „Uroda morza w polskim słowie i powieści”, Dr Karzewskiego — „Ludzie spod żagli”, A. Kawczyńskiego „Dannemora” i St. Balickiego „Dziwiewata Fala”.

Dział „Życie i Przygoda” jest przeznaczony dla młodzieży i daje serię książek o tematyce sportowej.

Patrząc na dwuletnią działalność Wydawnictwa Zachodniego należy z całkowitym uznaniem stwierdzić wagę osiągnięć już dokonanych i życzyć na przyszłość jak najpełniejszego rozwoju.



PO NARWIKU BYŁ TOBRUK... Jest to zbiór wspomnień o przybyciach na ziemi afrykańskiej pod Tobrukami, podczas ostatniej wojny światowej. Autor tych szkiców patrzył na wydarzenia z punktu widzenia żołnierza, nie znajdujemy więc w jego książce obrazu działań wojennych w całości. Nie ma w nich tego, co tylko później z książek i raportów wojskowych może być odtworzone. Naprawdę więc szukałby czytelnik wiadomości o kampanii afrykańskiej Aliantów przeciwko Włochom i Niemcom. Najdłuższy szkic jest opowieścią o wycieczce zrobionej przez większy oddział polski. Czytając go, przypominamy sobie opisy wycieczek podobnych z powieści Sienkiewiczowskich, tylko że materiał czerpany jest z przeżyć i doświadczeń, a nie z wyobraźni. Podobieństwo wynika przede wszystkim z tego, że nie zmienia się charakter i temperament żołnierza polskiego, który jest taki sam dziś, w wieku XX, jak był w XVII-wym. Odwaga i odwaga są wciąż jego właściwościami. W czasie ostatniej wojny doli Polacy wiele na to dowodów na polach bitew w Europie i w Afryce — na płaszczyznach wschodnio-europejskich, na frontach afrykańskich, w górach włoskich na dalekiej północy w Norwegii itd.

J. Jasińczyk jest dobrym obserwatorem, umie pisać po polsku, to też jego opowiadania są pełne wyrazu i plastyki. W wyborze tematów idzie po tej samej drodze co Pruszyński i Meissner, nie można mu jednak odmówić oryginalności i samodzielności.

*) Janusz Jasińczyk — Po Narwiku był Tobruk Trzaska, Ewert & Michalski Warszawa 1948 r.

MŁODZIEŻ BUDUJE PAŃSTWO!



Na start do odbudowy kraju stanęła młodzież. Rzucone hasła znalazły entuzjastyczny odzew w jej szeregach. Do punktów zbornych pośpieszyły tysięczne rzesze i wkrótce na terenie całego kraju rozpoczęła pracę powszechna organizacja pod nazwą „Służba Polsce”, zwłaszcza tam, gdzie nasilenie robót wymaga masowego wysiłku dla szybkiej realizacji zadań.

Ponieważ problem rozbudowy i zagospodarowania portu wysunął się na czołowe miejsce w polityce gospodarczej państwa, a narastające bieżące potrzeby życia, w ramach zatwierdzonych rozległych planów, muszą być zaspokojone w określonych terminach, więc młodzież śląska i łódzka zapoczątkowanym wkładem rozpoczęła wykonywać podwaliny do wielkich założeń rozbudowy portu i miasta Szczecina.

Roboty brygad młodzieżowych zorganizowały się głównie w porcie Centralnym przy wielkich pracach ziemnych pod przyszły nowy dworzec kolejowy dla masowych przeładunków węgla. O zakresie tych robót świadczy liczba ponad półtora miliona metrów kubicznych ziemi, niezbędnej do zasypiania mokradła i torowisk.

Tak gigantyczne prace nie miały jeszcze zastosowania w naszym kraju.

Wysunęło się zagadnienie dostarczenia na te tereny olbrzymich ilości piasku pod przyszłe nasypy kolejowe. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń ustalono, że rejon stacji Wstowo można wyeksploatować z 200.000 m³ ziemi, teren Dziewoklicz określony mianem Piaskowce z 400.000 m³, a

Dąbie Szczecińskie z 200.000 m³. Reszta to nieco odleglejszy teren — Zaborsko.

W oparciu o opracowany w szczegółach i zmodyfikowany przez mieszaną grupę projektantów ze Szczecina i Gdańska plan, dał podstawę D. O. K. P. w Szczecinie na wykonanie w terminie roboczej linii kolejowej do przewozu ziemi, z uwzględnieniem niezbędnych warunków bezpieczeństwa przy przejazdach.

Od dnia 4 maja r.5. rozpoczęto roboty.

Młodzież, pracując po 5 godzin dziennie na trzy zmiany bez przerwy ładuje, przewozi i zsypuje zwaly piasku na oznaczone tereny, poszerzając je pod przyszłe dwa parki kolejowe, z których jeden będzie posiadał 16 torów, a drugi 24 równoległe ułożone. Zakończenie tych robót pozwoli na dogodnie połączenia kolejowe od głównych arterii biegnących od strony Dąbia Szczecińskiego, a po wybudowaniu mostu kolejowego na Odrze w

Podejuchach od Kostrzyna, a zatem najkrótszego połączenia ze Śląskiem po przez Głogów, Czerwińsk. Ponieważ prace ziemne, ze względu na rozmiary nie mogą być wykonane w okresie jednego roku, równoległe kontynuowane są roboty kolejowe nad dostosowaniem starych parków kolejowych w porcie do narastających wymogów przeładunkowych.

Na podstawie coraz bardziej ożywającego się ruchu statków w porcie szczecińskim i wzrastającym z miesiąca na miesiąc eksporcie węgla, tempo tych prac wykazuje, że zadania nałożone na Szczecin, będą w określonych terminach wykonane. Usprawniana komunikacja dowozowa zapewnia, że w r. 1949 D. O. K. P. w Szczecinie będzie w stanie dowieźć do portu przewidywane 5,5 milj. ton węgla, który w miarę dozbrajania nabręży w urządzeniu przeładunkowe będzie eksportowany. W roku 1950 dostawa węgla wzrośnie do 8 milionów ton.

J. B.

NIEMCY DZIŚ:

ODBUDOWA POTRWA STO LAT?

W zagłębiu Ruhry, według obliczeń niemieckich, wojna z około 1,2 milionów mieszkańców zniszczyła 450.000. 300.000 mieszkańców zagłębia Ruhry mieszka czasowo w schronach przeciwlotniczych i barakach. Urządzenia kopalni, według oświadczeń niemieckich, ucierpiały bardzo mało. Wobec tak stosunkowo małych zniszczeń urządzeń kopalni uderza twierdzenie izby rzemieślniczo-handlowej w Essen, jakoby odbudowa zagłębia Ruhry potrwałaby 100 lat, w najlepszym zaś wypadku 60 lat. Takie oświadczenie uważać można tylko jako dalszy etap szantażu kapitalistów niemieckich, którzy nie chcą, by zagłębie Ruhry przyczyniło się do odbudowy zniszczonej przez Niemców Europy.

NIEMCY NA KONGRESIE DUKARSKIM

Międzynarodowy związek właścicieli drukarni w Londynie zaprosił t. zw. „Verein Graphisches Gewerbe”, t. zn. Związek Drukarzy niemieckich na międzynarodowy kongres właścicieli drukarni, który odbędzie się na początku sierpnia w Sztokholmie.

FIRMY NIEMIECKIE NA WYSTAWIE W NOWYM JORKU

Latem 1948 odbędzie się w Nowym Jorku wystawa wzorów, na której obecnych będzie 300 firm niemieckich. Wystawią one galerię skorzaną, porcelanę, biżuterię, zabawki, zegarki, meble, wyroby tekstylne, mechanikę precyzyjną i wyroby optyczne.

PRODUKCJA WAGONÓW KOLEJOWYCH W BIZONII

Do końca roku 1949 planuje się podniesienie liczby wagonów towarowych w Bizonii o 21.000. Produkcja roku 1948 wyniesie jednak tylko 3.000, a w roku 1949 osiągnąć ma maksymalnie 1.000 wagonów miesięcznie.

JĘZYK NIEMIECKI WRACA DO „DYPLOMACJI”

Agencje prasowe podają z Londynu, iż Partia Pracy rozważa dopuszczenie języka niemieckiego jako języka urzędowego i równouprawnionego przy spotkaniach międzynarodowych. Warto przypomnieć, że po pierwszej wojnie od uznania języka niemieckiego rozpoczął się powrót Niemców na arenę międzynarodową.

Rozmowa o sprawach morskich

(Dokończenie ze str. 2)

wystarczy literatura piękna. Tymczasem dziś jeszcze, po trzech latach od zakończenia wojny, sytuacja wydawnicza na tym odcinku przedstawia się wybitnie niekorzystnie. Wszystkie usiłowania w kierunku zaspokojenia tych potrzeb mają charakter dorywczej pracy, są przypadkowe i nieskoordynowane, może dlatego po prostu, że w tego rodzaju sprawach, tak bardzo zależnych od kwalifikacji i doświadczenia naukowych zespołów pracowniczych, najtrudniej jest cokolwiek planować.

— Zgoda! — zawołał student — Zgadzałem się w zupełności z tymi uwagami. Przy poszukiwaniu potrzebnych mi materiałów napotkałem na wiele trudności. Przekonałem się co prawda, że nie jest jeszcze najgorzej, w różnych wydawnictwach można wyłowić dużo cennych wiadomości, tylko nieszcześliwie dla każdego łowcy tych wiadomości jest ich rozproszenie. — Trzeba to jakoś skoordynować, panowie! — zakończył żartobliwie.

Przyjaciel mój, ten właśnie, który narzekał na „dżunglę statystyczną”, powrócił jeszcze do tematu, który najwięcej go interesował. Zwrócił mianowicie uwagę, że podając np. liczbę tonażu amerykańskiego i brytyjskiego, powinienem był zamieścić przy tym bodaj krótki komentarz. Z samych liczb — mówił — nie każdy potrafi wyprowadzić właściwe wnioski, a niekiedy mogą wysnuwać nawet wnioski zupełnie błędne.

— Naturalnie, że mogą — odpowiedziałem. — Ale najważniejszą rzeczą jest użycie i poznanie liczb, a co do wniosków, to — jak wiadomo, mogą one być bardzo różnorodne i zależne od różnych okoliczności. Jeżeli chodzi o konkretny przykład Anglii i Stanów Zjednoczonych — nikt nie może wątpić, że podane liczby tonażu przedstawiają obraz szybko zapadającego zmierzchu — niedawno jeszcze imponującą świetność potęg morskiej Imperium Brytyjskiego. Wynika z nich najzupełniej wyraźnie, że Anglia przestaje być „królową mórz”, że St. Zjednoczone mają dziś blisk o dwukrotnie większą flotę handlową, a za dwa-trzy lata przewyższą tonaż brytyjski o dwadzieścia sześć milionów ton. W podobny sposób, opierając się nawet na podanym przeze mnie materiale statystycznym, można ustalić, lub przewidywać, „spektywy przyszłości” każdego z państw morskich. Ale, a propos Anglii: czy wiecie, ile Anglia ma portów? — zapytałem i spostrzegłem, że zaskoczyło ich to pytanie.

— Z dominiami, czy bez dominium? — upewniłem się przed odpowiedzią zła mój przyjaciel.

- Bez dominium.
- Co najmniej... co najmniej sześćdziesiąt — żartował bardzo niepewnie.
- Gdy uśmiechnąłem się sceptycznie, drugi mój przyjaciel oświadczył autorytatywnie:
- Nie może mieć mniej, niż sto dwadzieścia.
- A ile może mieć przy bardziej optymistycznej ocenie?
- Najwyżej sto pięćdziesiąt — odpowiedział student.

Wszyscy byli zdumieni, że Anglia — bez dominium — posiada trzysta pięćdziesiąt portów. Tego nie wiedzieli. Ja też dowiedziałem się dopiero niedawno. A przecież takie rzeczy — my, mieszkańcy kraju morskiego, powinniśmy wiedzieć.

— Musimy cierpliwie przedierać się przez „dżunglę statystyki”, moi przyjaciele — powiedziałem, kończąc naszą rozmowę. O życiu dalekich mórz i wielkich portów znajdziemy znacznie więcej konkretnych wiadomości w statystyce, niż w beletryście i poezji marynistycznej.

Wojciech Ilczyński

„Warmia” i „Mazury” dwa nowe statki polskie

Niedawno temu spuszczone zostały ze stoczni w Szczecinie kadłub nowego frachtowca polskiego „Oliwa”.

Obecnie, jak się dowiadujemy, wykafca się budowę dwóch nowych frachtowców dla GAL-u, budowanych w stoczni angielskiej. Są to dwa nowoczesne statki frachtowe „Warmia” i „Mazury”, które zostały już spuszczone na wodę, i w niedługim czasie rozpoczną służbę pod polską banderą. Oba statki posiadają kadłuby stalowe, wzmocnione do nawigacji wśród lodów i są typu ochronno-pokładowego. Długość kadłubów wynosi 67 metrów, największa szerokość 10,8 m, zanurzenie 4,2 m.

Nośność każdego statku wynosi 1.150 DWT. Napęd silnikami systemu Diesla, o mocy 980 KM. Nowe polskie statki „Warmia” i „Mazury” są całkowicie zelektryfikowane. Maszyny i windy mają napęd elektryczny.

ekm.

PRZYGOTOWANIA DO PRAC POGŁĘBIARSKICH

W Szczecinie czyni się przygotowania do akcji pogłębiania portu. Roboty na bazie organizacyjnej Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych zostały już ukończone. Obecnie w stocznjach przeprowadza się remonty mniejszych jednostek, które będą brały udział w tych pracach. Między innymi na stocznjach szczecińskich remontuje się 13 szaland. Są to jednostki, na które przy pracach pogłębiarskich wyrzuca się ziemię względnie muł wydobyty z dna.

STOLARNIA w Poznaniu

z całkowitym urządzeniem nastawioną na masową produkcję **na sprzedaż**

na miejscu mieszkanie — pokój duży

Kuchnia — telefon

Doznań — Jacobowskiego 31, m. 22
telefon 90 — 12

Wzmianka o przetargu

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy ogłasza przetarg na wykonanie dachu żel.-bet. nad zbiornikiem stacji pomp. w Pomorzanych.

Termin składania ofert oraz 2% wadium ofertowego upływa dnia 15 czerwca 1948 r. o godzinie 10-tej.

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

SZCZECIŃSKA DYREKCJA ODBUDOWY

DLA KAŻDEGO DOSTĘPNA

przyjemna — zdrowa — tania

podróż statkami przybrzeżnymi „Gryf u”

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

INFORMACJE: „Gryf u” — Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyk — Szczecin, Zygmunta Starego 5 Telefon 99-09, 31,75

BILANS ZAMKNIĘCIA

Spółdzielni Wydawniczej - „Polskie Pismo i Książka“

na dzień 31 XII 1947 r.

AKTYWA

I. Majątek stały

1. Maszyny i urządzenia techniczne	300.390,—	
2. Środki transportowe	95.000,—	
3. Ruchomości	345.035,—	
4. Księgozbiory	317.236,—	
5. Inwestycje budowlane	488.535,—	
Inwestycje maszynowe	125.802,—	
6. Udziały w innych przedsiębior.	51.282,—	1.723.280,—

II. Majątek obrotowy

1. Środki płatnicze		150.199,76
Kasa	134.734,05	
Banki	15.465,71	
3. Papiery wartościowe	10.000,—	10.000,—
3. Należności		
Odbiorcy	974.414,—	
Dostawcy	25.118,—	
Inne należności krótkoterminowe	89.606,—	
Należności wątpliwe	114.020,—	1.203.158,—
4. Zapasy		
Materiały do wytwarzania	1.131.742,12	
Materiały techniczne	54.200,—	
Wyroby gotowe i półgotowe	637.878,—	
Roboty w toku	429.764,—	
Towary handlowe	1.973.406,17	
Towary handl. w konsygnacji	119.669,50	4.346.659,79

III. Inne aktywa

1. Rozliczenia międzystr. czynne	92.779,—	92.779,—
		<u>7.526.076,55</u>

Sumy pozabilansowe

1. Towary komisowe		<u>240.393,—</u>
--------------------	--	------------------

PASYWA

I. Fundusze własne

1. Fundusz udziałowy	314.020,—	
2. Fundusz społeczny	120.664,58	434.684,58

II. Umorzenia i rezerwy

1. Umorzenia wartości maj. stał.	291.104,70	291.104,70
2. Rezerwy różne		

III. Kapitały obce

1. Odbiorcy	297.254,—	
2. Dostawcy	1.014.756,56	
3. Akcepty	2.950.000,—	
4. Zobowiąz. krótkotermin. bankowe	570.538,—	
5. Zobowiąz. krótkotermin. inne	209.007,32	
6. Zobowiązania długoterminowe	77.500,—	5.119.055,88

IV. Inne pasywa

1. Rozliczenia międzystr. bierne		1.001.629,—
----------------------------------	--	-------------

V. Zyski

1. Za okres sprawozdawczy		679.602,39
---------------------------	--	------------

Sumy pozabilansowe

1. Różni za towary komisowe		<u>240.393,—</u>
-----------------------------	--	------------------

7.526.076,55

Szczecin, dnia 31. XII. 1947 r.

Gł. Księgowy:

E. Borski

ZARZĄD:

Z. Mieszkowski

B. Jabłoński

Komisja Rewizyjna: R. N.

S. Foltyn

S. Siadkowski

Nowe materiały włókiennicze
są wyrabiane ze starych szmat—
wszelkie odpadki
i złom żelazny a także metale
zastępują nam surowce i rudy

SPÓŁDZIELNIA PRACY

» P I A S T «

SZCZECIN

UL. NOCZNIKIEGO 38, TEL. 35-06

S K U P U J E

ODPADKI

i ZŁOM

płacąc najwyższe ceny

Przetarg nieograniczony

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Szczecinie, ogłasza przetarg nieograniczony na:

- 1) odbudowę mostu w km. 28,480 szlaku Grzmiąca — Białogard
- 2) odbudowę mostu w km. 325,846 szlaku Koszalin — Sławno
- 3) odbudowę wiaduktu w km. 24,631 szlaku Grzmiąca — Szczecinek
- 4) naprawę przyczółków wiaduktu w km. 133,196 szlaku Gumińce — Szczecin.

Z bliższymi warunkami zapoznać się można w Wydziale Drogowym D. O. K. P. w Szczecinie przy Al. 3-go Maja 18/20, pokój Nr. 328 III ptr. w godzinach urzędowych, gdzie też można otrzymać ślepe kosztorysy.

Oferty winny być oddane w gmachu D. O. K. P. w Szczecinie przy Al. 3-go Maja 18/20 do skrzynki ofert do dnia 25. VI. 1948 r., do godz. 10-tej w podwójnych nieprzeźroczystych i zalakowanych kopertach, z napisem „Oferta do przetargu w dniu 25. VI 1948 r., na odbudowę w km.”

Otwarcie ofert nastąpi w tym samym dniu o godz. 10-tej w pokoju Nr. 324.

Do oferty winien być dołączony kwit Kasy Dyrekcyjnej na wpłacone wadium przetargowe w wysokości 1,5% oferowanej sumy (honorowane będą tylko kwity Kasy Dyrekcyjnej, względnie dowód zwolnienia od obowiązku składania wadium)

Cesje na zabezpieczenie wadium, należy również przed przetargiem uzgodnić z Wydziałem Drogowym i Biurem Finansowym i złożyć je w Kasie Dyrekcyjnej.

Firmy, które nie wykonywały robót dla Dykcji, przedłożą dokumenty uprawniające do wykonywania robót, oraz referencje instytucji pracodawczych.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta bez względu na cenę, prawo podziału robót między kilka firm, jak również prawo uznania, że przetarg nie dał pozytywnego wyniku.

Wilhelm Szewczyk, mówiąc o geografii kulturalnej Ziemi Zachodnich nie chciał nam sprawić przykrości. Czuł się gościem, a to zobowiązuje, tym bardziej, że przyjmowaliśmy Go naprawdę szczerze i serdecznie. Wił się więc biedak, usiłując jak najdelikatniej podać nam swój sąd o sytuacji kulturalnej na Pomorzu Zachodnim. Bo co tu ukrywać: między Szczecinem a Gdańskiem na mapie sieci kulturalnej widnieje „biała plama”. Z niewielkiej odległości widać jeszcze jakieś nieskonkretyzowane formy życia kulturalnego w miejscach, gdzie na mapie administracyjnej leżą Słupsk i Koszalin. W miarę oddalenia pustka wydaje się zupełna. A jednak tylko „wydaje się”.

Wojew. Wydział Kultury i Sztuki, ostatnio nie bez racji cel różnorodnych ataków ze stron wielu, wpadł na szczęśliwy pomysł urządzania stałych zjazdów czy odpraw powiatowych kierowników referatów kultury i sztuki. I co się okazało? Dziewiczy teren czekał na odkrycie. Napewno nie jest wyjątkiem takie gimnazjum rybackie w Darłowie, choć tam aż przesadzono w gorliwości i entuzjazmie dla spraw kultury. Ale entuzjazm jest. I gotowość. I ofiarność. Trzeba tylko dotrzeć do tych rozproszonych ludzi, często dotąd samotnych i opuszczonych, trzeba otoczyć ich opieką, pomóc im — jednym słowem nie „amcić” a współpracować!

Nie tak znowu dawno widziałem w jednym z powiatów referenta kultury, stojącego nad parometrową głębokością lochem starego zamczyska, wypełnionym po brzegi papierami, aktami, dokumentami — bezcennej może wartości.

Stał bezradnie, zawstydzony, pod ciężarem stawianych mu zarzutów niezabezpieczenia skarbu, który wiatr rozwłóczył po parku. Dziś jest nieco inaczej. W powiatach zaczyna rodzić się coś w rodzaju współzawodnictwa kulturalnego. Na owych odprawach (ostatnia odbyła się w Sławnie) referenci zdają sprawozdania z działalności. Ambicją uczestników jest tak pracować, by móc popisać się czymś przed innymi. I oto myśliborski referent doprasza się gwałtownie, by następną konferencję urządzić u niego, bo ma kolegom wiele do pokazania.

Te ładunki, tkwiącego w ludziach entuzjazmu do pracy należy zbierać, a umiejętnie pokierowane skruszą niejedną, zdawało by się nieprzezwyciężoną, trudność, obalą niejedno „niemożliwe”, czy bezradne „ale jak?”

Ogarniający nas ruch współzawodnictwa ma tutaj piękne możliwości zastosowania, wcale nie banalne a konkretne. Chodzi mianowicie o dotarcie już nie do miast i miasteczek ale do gmin i gromad.

Tu znowu mała dygresja. W województwie gdańskim podobna praca wyglądała tak: na „gazik” ładowało się fortepian a pozostałe miejsce wypełniało sobą kilkuosobowe grono wykonawców: ktoś kto śpiewa, ktoś kto recytuje, ktoś kto tamtych po prostu i na wesoło zapowiada. Tak naładowany pojazd ruszał w teren, zajeżdżał do pierwszej lepszej wioski, na jakąś polanę czy przed szkołę. Uprzedzeni o przybyciu artystów — cyganów mieszkający osiedla gromadzili się w tym improwizowanym teatrze, opuszczało się klapę „ga-

zika”, dostawiało do tej improwizowanej estrady schodki, ów ktoś siadał do fortepianu i... O resztę zapytacie tych, co brali udział w takich imprezach! Były to najmilsze koncerty, najpiękniejsze rewie, najbardziej entuzjastycznie witane wieczory autorskie; jakże można sobie wyobrazić! Jak ci ludzie reagowali! A jakim przeżyciem dla wykonawców było zetknięcie się z najwzdzięczniejszą, niczym nie zepsutą publicznością!

Czy u nas nie można by zorganizować takich wypadów? Czy nie znajdzie się ktoś, kto da samochód, wypożyczy fortepian? Jestem optymistą — znajdzie się ich więcej niż jeden! A wykonawcy? Mało nas, ale nawet na parę ekip starczy. A przeciw są wśród nas i „weterani” takich akcji. Pani T. na przykład koncertowała kiedyś... na szenie. Operetkowe arie rozbrzmiewały długo w noc. Ze recital był przymusowy, bo koło „nawaliło” — nie szkodzi!

NUMER SPECJALNY NA ŚWIĘTO MORZA

Następny specjalny numer tygodnika „Szczecin” poświęcony będzie „Świętu Morza” i ukaże się jako numer podwójny 24 czerwca br.

Ze trzeba znieść trochę niewygód — też nie szkodzi! Ale zadowolenie! Ambicji! Nie te warcholskie, egoistyczne, a piękne, społeczne, młodzieńcze i artystyczne!

Ot, gdyby ktoś zaczął.. Szkoda, że nie mam samochodu...

Taka akcja ożywi ludzi, pobudzi miejscowych pracowników kultury, nie raz zniechęconych, doda nowych sił zmęczonym. To można i trzeba zrealizować! To pomoże w jeszcze jednej, bardzo ważnej sprawie. Trzeba, żeby każdy powiat miał zespół — pupila, którym wszyscy opiekują się. Tymczasem jeden, ale dobry. Niech to będzie chór, amatorski zespół teatralny, czy trupa tańeczna. Niech się wysiłki działaczy kulturalnych nie rozpraszają na wielostronne usiłowania, z których nie rodzi się albo nic zgoła, albo coś mało wartościowego. I niech te powiaty wymieniają między sobą występy swych zespołów artystycznych. To także można zrobić i to trzeba zrobić!

Jest mnóstwo entuzjazmu w ludziach, trzeba go tylko wyzwolić. Do człowieka przez człowieka — oto gościniec, wiódący do powszechnej kultury. Drogi pomorskie czekają na pierwsze ekipy wędrownych artystów. Za nimi pójdą całe karawany samochodów z filharmoniami, teatrami, wystawami. Kto pierwszy?

W. L.

ZABYTKI POMORZA ZACHODNIEGO



Muzeum Ziemi Pomorskiej w Szczecinie — Ołtarz w Wkrzyżcu
z kościoła N. P. Marii

ZAGADNIENIA-TYGODNIA

Wojny nie ma. Wojna skończyła się w dn. 9 maja 1945 r. Tak mówi dokument podpisany na gruzach Berlina, a podobno dokumentom należy wierzyć. Cóż, kiedy od tej daty minęło pełne trzy lata w których nie było ani jednego dnia, żeby nie ginęli ludzie — od Tonkinu i Mukdenu — po Półwysep Bałkański. Po staremu strzelano, rzucano bomby, rozstrzeliwano i mordowano.

Ostatnio od połowy maja trwa walka w Palestynie. Ta walka ma swoją specjalną, tragiczną wymowę. Po dwu tysiącach lat naród żydowski osiągnął swój najwyższy cel — własne państwo.

Jeśli należałoby się dopatrywać w tym fakcie czegoś nadzwyczajnego — to chyba jedynie: dlaczego tak późno? Bo każdy człowiek ma prawo do własnego domu, każdy naród ma prawo do samostanowienia. Jeśli poruszamy problem palestyński, to nie dlatego, aby przypomnieć się polityka, że O.N.Z., że Marshall, Katr..., że interesy takie, czy inne. Uważamy, że problem palestyński, to w tej chwili naj-

bardziej palący problem ludzki. Właśnie ludzki. Palestyna to tragedia człowieka. Żołnierze Hagany, walczący w Jerozolimie, Gazie, czy pod Tel-Awivem walczą przede wszystkim o człowieka.

U nas nikomu nie trzeba przypominać, jaki to jest ten człowiek, który tyle lat szukał własnego domu i jeśli przetrwał, wytrzymał, to między innymi i dla tego, że podtrzymywała go nadzieja ujrzenia kiedyś „Erec-Israell”. U nas każde dziecko, wie, że ten człowiek — obojętni skąd — z Warszawy, Łowowa, Kiszyniowa, Brna, Wiednia czy Berlina — jakimś cudem wymknął się śmierci w Oświęcimiu, Majdanku, Treblince czy Belżcu.

Wydawaloby się, że to powinno mieć swoje decydujące znaczenie. Wydawaloby się że nie ma na świecie nikogo, komu powstałby w głowie potworny pomysł poddawania tych ludzi dalszym próbom, dalszym cierpieniom.

Tak wydawaloby się dla tych, co znają sens słowa „sumienie”. Ale okazuje się, że

sumienie a interes to pojęcia nie chodzące z sobą parze.

Bo ktoś ma interes. Komuś zależy, aby w Palestynie nie pracował stęskniony do spokoju i pokoju człowiek, ale aby pracował Bosforu Hotschkissy, Mauzery, Duglasy, Spitfiry. I ktoś dostarcza tych Spitfirów, ktoś sprzedaje stare Mauzery i Parabella. A że przy tym ginie człowiek? Głupstwo. Cóż wart jest człowiek? Jakaż jest cena człowieka?

My — tu, w kraju — wczoraj śmierci, a dziś pracy — wiemy co to jest człowiek. Dla tego dziś wszystkie nasze najlepsze życzenia są przy żołnierzach Hagany. Przez

pięć lat walczyliśmy o wolność i o godność człowieka, więc dziś, kiedy pod skwarnym słońcem Palestyny oni walczą o to samo — niech nikt nie wymaga od nas, abyśmy mieli jakąkolwiek wątpliwość, wybierali mądre polityczne racje i choć przez chwilę zastanawiali się po której stronie są nasze sympatie.

Dziś dla wielu ludzi cenny jest węgiel, ruda i nafta — tania jest krew.

Chodzi o to, aby jutro zrozumieeli wszyscy, że bezcenny jest właśnie człowiek, a nie strumień ropy, pomimo, że tak łatwo go zamienić na strumień złota.

H.A. RAP

SZCZECIN TYGODNIK WYBRZEZA

nie zwraca się. Oddział: Józef Lipski, GDYNIA, Portowa 8, Tel. 216-185. — PRENUMERATA miesięczna 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-692.

WYDAWCA: Spółdzielnia Wydawnicza „POLSKIE PISMO I KSIĄŻKA” w Szczecinie Al. Wojska Polskiego 39 — Telefon 25-06 — Tłoczono w Państw. Szcz. Zakł. Graf. w Szczecinie ul. Św. Krzysztofa 7.

X-09063