STR. 16 „SZCZECIŃSKA SPOŁECZNA NAGRODA ARTYSTYCZNA“ 16 STRON - CENA 30 ZŁ

SZCZECIN
TYGODNIK WYBRZEŻA

ROK III NIEDZIELA 11 LIPCA 1948 R. NR 27/8 (101/102)

WALERIAN LACHNITT

Z perspektywy trzech lat

„Pierwszą istotą, którąśmy ujrzeli, jak na ukos przecinała obecny Plac Zwycięstwa — nie była Niemka. Traf, przypadek, od dawna pisany bieg rzeczy sprawił, że pierwszą osobą, którą spotkała pierwsza polska ekipa, była Polka. Od dawna zamieszkała w Szczecinie, staruszka Łabędziowa, nic nie wiedziała o przyznaniu Szczecina Polsce. Uniknęła przymusowej ewakuacji przez Niemców, przeżyła okres ich ucieczki i jak zwykle tak i tego dnia szła wolno po wodę do ulicznej studni.. Aż tu nagle widzi rozwiniętą polską chorągiew na samochodzie i słyszy śpiew „Roty“. Do dziś mam w oczach ten moment, gdy z wyciągniętymi ramionami, porzuciwszy wiadra z wodą, biegnie przed jadący samochód, nie mogąc złapać tchu, ani wypowiedzieć słowa...“

Tak prezydent miasta, inż. Zaremba, opowiada o wjeździe do Szczecina pierwszej ekipy polskiej w dwa dni po oswobodzeniu miasta przez Armię Radziecką. To był dopiero pierwszy brzask nadchodzącego dnia. Poranek powróconego Polsce Szczecina zaświtał 5 lipca — trzy lata temu. Zaledwie trzy lata minęły a na Placu Zwycięstwa rojno i gwarno, pędzą samochody, krzyżują się linie tramwajowe, śpieszą ludzie. Nie rozpoznalibyśmy w tłumie staruszki Łabędziowej. Dziś wielki Szczecin rozpostarty po obu stronach Odry i Regalicy liczy 310 kilometrów kwadratowych i 162.000 mieszkańców.

Podziwialiśmy kiedyś powstanie Gdyni, amerykańskie tempo rodzenia się miast jak grzybów po deszczu. O ileż więcej podziwu budzi treść zawarta w ramach tych dwóch dat trzyletniej historii odzyskanego Szczecina! W tydzień po objęciu miasta uruchomiono wodociągi, w pięć tygodni ruszyły tramwaje, na dziesięć dni przed pierwszą polską „Gwiazdką“ w Szczecinie zawarczały maszyny Państwowych Zakładów Konfekcyjnych, w pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia po raz pierwszy w historii Szczecina fale eteru poniosły w świat polskie słowo.

Daty te można by mnożyć, urósłby z nich długi, bardzo długi rejestr, potem pod jedną datą musielibyśmy zapisywać po kilka wydarzeń, ale dopiero spojrzenie wstecz uświadomi nam ogrom przebytej drogi i włożonego w pracę odbudowy trudu.

Od otwarcia pierwszej szkoły podstawowej do Akademii Handlowej, Szkoły Inżynieryjskiej, Szkoły Morskiej po Akademię Lekarską, która w tym roku otworzy swe podwoje — to jedna droga, po której kroczą młodzi. Od ruin i pustki do dzisiejszego wyglądu miasta, zielonych placów, bogatych sklepów, odbudowanych domów, do tych murów z cegieł, których miliony pracowite ręce robotników wydobywają z gruzów, by służyły do nowej budowy — to druga droga. Można by powiedzieć, że każdy z nas ma tu swą cegiełkę pracy.

Od zjazdu naukowego onomastyków 11 września 1945 r. do III Zjazdu Przemysłowego ogólnopolskiego Zjazdu mentisa — to jeszcze jedna droga. Miasto na rubieży nie jest już przedmiotem zainteresowań ale poważnym ośrodkiem gospodarczym, rosnącym centrum kulturalnym, wspólnym portem Polski i Czechosłowacji, kluczem otwierającym wielką bramę wiodącą przez Odrę na Dunaj. Tu szkolą się pierwsi oficerowie czeskiej marynarki handlowej, tu z rąk czeskich kapitan polskiego statku przyjmuje banderę.

Szczecin to wielki kombinat przemysłowy od Stołczyna po Żydowce, ale przede wszystkim port, duma Polski i chlubne świadectwo wysiłku ludzi pracy. Od tamtego kwietniowego dnia przed dwoma laty, kiedy to do portu szczecińskiego wpływał „Posejdon“ z repatriantami, do 18 września ubiegłego roku — to pierwsze kroki dopiero. Dziś Szczecin jest portem, który odwiedziło już z górą 2.000 statków, z wielu krajów świata, nie wyłączając dalekich Indii i egzotycznego Libanu; jest portem macierzystym czterech polskich transportowców i tyluż dalekomorskich trawlerów. Pierwszy zespół 24 robotników portowych ustokrotniło się w ciągu tych 24 miesięcy.

Nie wszyscy zdajemy sobie sprawę z wysiłku zawartego w granicach tych trzech lat. Wzrost tempa pracy, wyścigu, współzawodnictwo, widoczne są dopiero na tle punktów stałych.

Kiedy w hucie „Szczecin“ wydajność na dobę wzrosła od stycznia do marca z 140 na 170 ton, przekraczając niejednokrotnie teoretyczne możliwości wielkiego pieca, pragnęlibyśmy uścisnąć zasmolone dłonie szczecińskich hutników. Port szczeciński od kwietnia trzykrotnie ustanawiał nowe rekordy dziennego przeładunku węgla, osiągając 20 czerwca 11.600 ton przeładowanych w ciągu doby. Dopiero na tle normalnej zdolności przeładunkowej portu, wynoszącej 8.800 ton, rozumiemy, że ci pierwsi, pionierzy z „Huku“, Stachowiak, Balcerzak, Nyczkowski, Szyszko, którzy kiedyś ręcznie, po ruczach, ładowali szwedzką „Irmę“, roznieśli swój zapał do pracy po wszystkich nabrzeżach.

I takich porównań można by snuć w Szczecinie dziesiątki. Na nich, na szczecińskich ludziach pracy opiera się plan miasta przyszłości, miasta-portu, miasta-ogrodu. Kiedy do Biura Planu Miasta przyszedł stolarz, by sprawdzić czy przewidziano dlań najkrótszą drogę do miejsca pracy — miał prawo zapytać, bo to miasto pracy, przede wszystkim pracy.

Perspektywy rozwoju Szczecina otwiera człowiek, jemu Szczecin zawdzięcza rezultaty tych trzech lat, z jego wyzwolonych sił żyje i nowe w nim wyzwala. Ten dynamizm, upór w pokonywaniu trudności, tak dziś Polskę pracy charakteryzujący, jedno z swych gniazd mają w Szczecinie. W pracy i w zieleni tego miasta, w porcie i w Konfekcji, w Hucie i w Fabryce Sztucznego Jedwabiu, w szkole i zakładzie naukowym, w młodości tego miasta i w wierszach jego poetów, w jego przeszłości, teraźniejszości i przyszłości jest a przecież nie pozbawioną realizmu, uporu i wytrwałości.

W trzecią rocznicę odzyskania Szczecina z dumą patrzymy za siebie. Wychodzimy na nadodrzańskie bulwary, rękoma najmłodszych uporządkowane, i patrzymy z wiarą w przyszłość, ponad dźwigi, na port, symbol Szczecina. Gdy kiedyś spojrzycie na rojący się tłumem wracających z Świnoujścia czy Międzyzdrojów pokład „Jolanty“, „Telimeny“ czy „Sanu“, zobaczycie jak na wysokości huty „Szczecin“ twarze wszystkich pasażerów zwracają się ku stojącemu z pióropuszem pary u czoła wielkiemu piecowi...

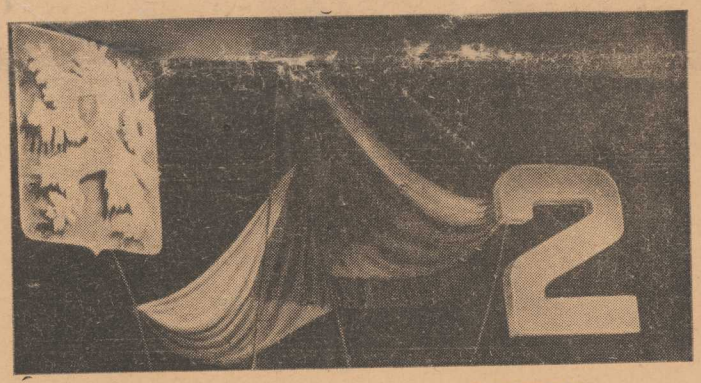
* * *

Łabędziowej nie spotkałem na ulicach Szczecina, choć może ona to właśnie przechodzi teraz między dwoma liniami na jezdni. Przed trzema laty ona pierwsza witała tu polską flagę, którą my dziś wznosimy coraz wyżej i dzierżymy coraz mocniej.

E. K. MICHAŁOWICZ

NA MORAWACH

W pogoni za jutrem



SYMBOLE PRACY DZISIEJSZEJ CZECHOSŁOWACJI
Celem planu dwuletniego (1947/1948) jest wyrównanie szkód wojennych i stworzenie bazy do wykonania Planu Pięcioletniego.
Dzisiejsza praca buduje fundamenty lepszego jutra

Z rewizytą do Brna udała się ostatnio grupa dziennikarzy ze Szczecina. Dziennikarze brneńscy uprzednio zwiedzili nasz port i byli nad Bałtykiem. Nasi dziennikarze na Morawach zwiedzili fabryki produkujące maszyny, traktory i dźwigi dla rejonu Szczecina.

Drukujemy dziś pierwsze sprawozdanie naszego stałego współpracownika z pobytu na Morawach.

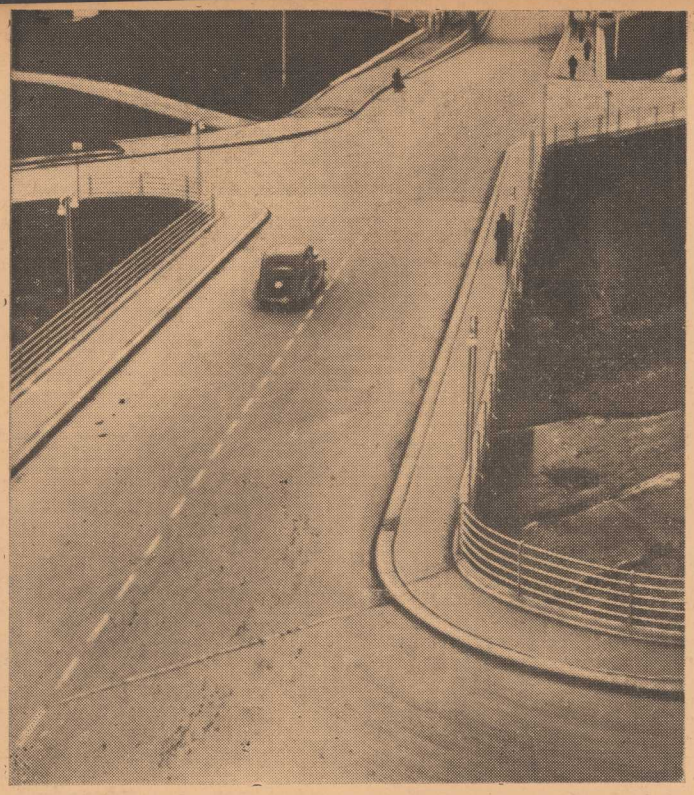
TAMA SIĘ WALI

Od razu na granicy polsko-czechosłowackiej widać, że tama, wzniesiona pomiędzy naszymi narodami i państwami przez złą politykę byłych rządów i i intrygi wrogów, pęka. Myślę tu nietylko o transportach samochodów czeskich, które jadąc do Moraw i wracając do Polski widzieliśmy na polskiej stacji granicznej, nie tylko o prądzie, który dzień i noc z Wałbrzycha zasila motory czeskie w fabrykach pracujących dla nas i dla Czechosłowacji. Myślę tu przede wszystkim o fali ludzi z obu stron, która ostatnio coraz silniej przelewa się przez granicę i łamie przeszkody, gdzieniegdzie jeszcze pozostałe.

Granica polsko - czechosłowacka jest zupełnie inna niż linia graniczna pod Szczecinem. W Międzylesiu nie można już mieć wrażenia granicy mimo kontroli dokumentów, zielonych mundurów celników i wszystkich innych znaków na peronie i pociągu, że kończy się władza polska, a zaczyna się inna. Tam jest miedza — tak bym powiedział,

O serdeczności przyjęcia po stronie czechosłowackiej trudniej pisać niż jej doznać. To nie to, że brak jest słów. Ale serdeczność w stosunkach polsko-czeskich jest dziś rzeczą tak samo naturalną, jak ją nie była jeszcze kilka lat temu. Przyjeżdżasz, rozumiesz się, i po kilku chwilach jesteś w domu. Ta naturalność polsko - czechosłowackiej serdeczności, to wielki nabytek nowych stosunków politycznych i gospodarczych. Nie dziwimy się więcej serdecznym przyjęciem, lecz raczej w rzadkich chwilach wolnych, kiedy w rozmowie, w której jest tyle tematów, ma się chwilę czasu do namysłu, dziwimy się my i oni, dlaczego tej najbardziej naturalnej na świecie serdeczności nie było między nami już od lat.

Bo dziś stwierdza się w rozmowach polsko-czechosłowackich, że nie ma tematów drażliwych, że o wszystkich sprawach można rozmawiać spokojnie, i że na wszystkich płaszczyznach może dojść i dochodzi do pełnej współpracy. Jeżeli zaś w Czechosłowacji są ludzie, którzy z niedowierzaniem podchodzą



Szosy morawskie — symbol tempa odbudowy Czechosłowacji

by romantycy, nie znający się na realnej pracy) i jeżeli u nas są tacy, co zawsze twierdzić będą, że z Czechami nie warto — (bo wiadomo, że oni handlowo, a my uczuciowo podchodzimy do sprawy, i na tym właśnie tracimy) — to odpowiedź jest bardzo prosta: *ani jedni ani drudzy, wpływu na realny przebieg współpracy polsko-czechosłowackiej nie mają, ani u nas, ani po czechosłowackiej stronie granicy. To są ci ludzie, którzy przespali czas, kiedy na zegarze wybiła inna godzina.* Coprawda daleko nam jeszcze do takiego stanu rzeczy, by stosunki nasze z Czechami i Słowakami były w pełni dojrzałe, i wciąż jeszcze odkrywamy nawzajem nowe cechy i nowe formy współpracy. Ale jest tak dlatego, bo nie znamy się jeszcze *od wewnątrz*. Stwierdzamy jednak za każdym razem, że się już rozumiemy, i że możemy się rozumieć coraz lepiej.

Dlatego też wali się stare pojęcie o granicy. Zbiory przepisów i zakazów, znaki i szlabany, które w sumie składają się na pojęcie granicy, istnieją jeszcze i są przestrzegane. I istnieć będą i przestrzegane będą jeszcze przez określony okres czasu. Ale nie to jest ważne.

NOWA TREŚĆ

Na miejsce starych pojęć granicznych muszą przyjść nowe. Ważne jest to, że te nowe pojęcia są żywe u nas i w Czechosłowacji i że już na niejednym odcinku naszego bytu państwowego działamy tak, jak gdyby granicy nie było. Rzecz ta, wymarzona od lat, dziś kiedy nabiera realnych kształtów, kiedy tama graniczna doprawdy rozpada się, jest rzeczą najzupełniej naturalną. Bo *parcie ku granicy jest obustronne.* Granicę w starym słowa znaczeniu zrywa polski prąd idący do Czech ze Śląska, zrywa każdy transport czeskich maszyn, każdy ładunek polskiej żywności i polskiego węgla, zrywa ją ruda, idąca przez Polskę do śląskich fabryk po czechosłowackiej stronie. *W starym pojęciu o granicy nie mieszczą się wspólne polsko-czechosłowackie elektrownie i fabryki, budowane dziś w ramach polsko-czechosłowackiego sojuszu gospodarczego.*

Tylko wiedzieć trzeba, że wszystkie sprawy polsko-czechosłowackie dlatego są dziś tak jasne i oczywiste, i doczekały się klimatu, w którym dojrzewają i są rozwiązywane, bo — że zapożyczę słów od kolegi — *treść nowa i przyszłość wzbiera.*

Wzbiera nowa treść w stosunkach polsko-czechosłowackich, bo inni niż dawniej ludzie rządzą w naszych granicach. Przyszłość wzbiera, bo zmieniły się od północy Czechosłowacji granice państwa polskiego. Uczyliśmy się historii, a na lekcjach geografii nieco o skarbach naturalnych i systemach gospodarczych obu krajów. Ale ogół nasz mało wiedział o Czechosłowacji, a oni równie mało wiedzieli o naszych możliwościach. Dziś już więcej wiemy o sobie, ale w tym rzecz najważniejsza, że umiemy nareszcie *wspólnie liczyć.* Potrafimy podsumować nasze możliwości i rozwijać je. Ileż to razy na Morawach słyszeliśmy od dziennikarzy, od ludzi z fabryk, od prawie wszystkich, że przyjaźń nasza jest przyjaźnią realną, bo popartą cyframi i opartą na potrzebach, a podmurowaną sentymentem.

A polskie cyfry są tej samej wagi, co czechosłowackie cyfry. Jesteśmy w różny sposób zasobni, a nikt z nas nie jest ani za ubogi ani za bogaty. Uzupełniamy się skarbami naturalnymi i różnym doświadczeniem naszych kadr pracujących, a współpraca daje nam wyniki daleko większe od sumy obu potencjałów. To jest jedna z prawd polsko-czechosłowackich, ale nie jedyna.

Druga prawda leży w podejściu do współpracy. *Dwa ogniska gospodarki planowej, dwa kraje na drodze do państwa socjalistycznego, nie mogą inaczej jak pójść ku jednemu celowi.* Na drodze realizacji mogą być, a nawet muszą być przeszkody. Ale cel jest jasny, zrozumiały. I jest wspólna droga, jest chęć i zamiar do współpracy, bo istnieje realna i uchwytna *potrzeba* współpracy. *A najważniejszym jest fakt, że lud rządzi, i lud znalazł wspólny język.*

Jeżeli na Morawach mówiono nam stale na dowidzenia, że spotkamy się jeszcze, bo polski Bałtyk jest czeskim morzem, a wasz Szczecin naszym portem, to nie były to hasła zapożyczone z afiszu ani tanie gesty. Tak nakazuje mówić im i nam realna potrzeba, dobrze zrozumiały interes własny i wzgląd na dobro obu państw i narodów.

DWOJE LUDZI

Dziennikarskie dysputy podczas krótkich wizyt i rewizyt nie zgłębią problemu. Ale w skórze każdego dziennikarza siedzi coś, co reaguje dość sprawnie na sympatie i antypatie, na szczerość, przyjaźń czy fałsz.

Otóż szczerość przyjaźni dla nas kolegów dziennikarzy morawskich ustępuje, być może, tylko serdeczności stosunków, jakie natychmiast podczas krótkich pobytów w miastach i miasteczkach morawskich nawiązywały się między nami a spotykanymi tam pisarzami, władzami i ludźmi z za lady sklepów i z ulicy. Np. w Kromierzycach. Byliśmy tam w trzecim dniu naszej morawskiej wyprawy, wracając ze Zlina do Brna. Miasteczko (19.000 ludności) stawiało ostatnie maszty z flagami na otwarcie wystawy stulecia (1848-1948). W dwudziestu pawilonach wystawy wbijano przedostatnie gwoździe, wieszano mapy i sztychy. Tu przed stu laty *dr Rieger* ogłosił wobec Sejmu Kromierzyckiego, że *„wszelka władza w państwie z ludu się wywodzi"*. Z domu przyrynkowego, w którym przed stu laty obradował klub poselski morawsko-polski, pozdrawiała nas tablica pamiątkowa. Smólka i inni posłowie polscy witali nas z ram starego sztychu.

W mieście i w zamku i w szkołach, w których mieści się wystawa szła za nami historia. A jednak nie to zostało nam najtrwalej w pamięci.

Pamiętamy z Kromierzyc dwoje ludzi. Pisarza, który wydał 30 dzieł, tłumaczył autorów i poetów polskich, w tym Mickiewicza i Żeromskiego, napisał ostatnio tom o Sejmie Kromierzyckim, a poza tym był dyrektorem wystawy, i kobietę, żywą, miłą, bezpośrednią, aktywistkę czechosłowackiej partii komunistycznej, która jest prezydentem miasta Kromierzyc i żoną dyrektora wystawy. Pamiętamy Jindrycha Spacila i jego żonę, Ludmilę Heismanową, dwoje ludzi, którzy nadają tempo „roku Kromierzyc".

W Kromierzycach historia siedziała więc na każdym kamieniu, ale mówiliśmy o niej krótko. Przypomnieliśmy sobie fakty, a potem rozmowa zeszła na nasze dziś i na wspólne jutro. Bo trzeba wiedzieć o minionym stuleciu — mówił Jindrych Spacil — nie po to, by je tylko sławić, ale by rozpoznać, skąd wyruszyliśmy w drogę, i by móc udowodnić pesymistom dzisiejszym, którzy w przeszłości widzą tylko światła a nad jutrem tylko cienie, ile zrobiliśmy i ile więcej jeszcze chcemy dokonać.

Z Ludmilą Heismanową mówiliśmy o troskach dni obecnych, o sprawach Kromierzyc i o tym, jak Polska i port szczeciński wyglądają, gdy się na nie patrzy z morawskiego kraju. W Kromierzycach znaleźliśmy się w domu. Heismanowa i Spacil znaleźliby się w domu w Szczecinie.

JUTRO

Widzieliśmy tylko małą część Czechosłowacji. Byliśmy tylko na Morawach, i tylko przez krótki czas. Za krótko, by poznać i zgłębić wszystko, dość długo, by poznać ludzi, i samym dać się poznać.

Gdy budujemy rzecz wielką, ważny jest nie tylko materiał, potrzeby i plany, ważny jest człowiek. A człowiek na Morawach nam się spodobał. Nowe domy, które odnawiał i naprawiał, mówiły o przezorności, a maszyny, które budował dla siebie i dla nas, uderzały wysoką wartością techniczną.

Morawy, to stary kraj, pełen przeszłości. Ale każdy pas transmisyjny, każdy obrót kół mówił o *przyszłości.*

My i oni wiemy, że jesteśmy ludźmi jutra. Przekonywać nie mamy zamiaru, bo fakty za nas mówią, i same przekonywują.

E. K. Michałowicz

Minister Adam Rapacki o przyszłości Szczecina

Minister Żeglugi, ob. Adam Rapacki wygłosił w Lidze Morskiej w Warszawie obszerny referat pt. „Założenia polityki morskiej".

Z referatu tego przytaczamy fragmenty, dotyczące przyszłości portu szczecińskiego.

„Kiedy mówimy o uprzemysłowieniu Polski, o zmarynizowaniu Polski, to mówimy o dwóch rzeczach, których start jest bardzo nierówny. My, na Wybrzeżu, nie odziedziczyliśmy nawet drobnej części tego kapitału, który odziedziczył przemysł na Ziemiach Odzyskanych. Wybrzeże było opustoszałe a nie mieliśmy dla morza tych mas ludowych, które łatwo poszły do przemysłu, bo nie mieliśmy tradycji morskiej. Zastaliśmy porty zniszczone, ale gorzej, że zastaliśmy porty, które nie były dostosowane do naszych potrzeb ani do naszej nowej gospodarki. Zastaliśmy taki na przykład potężny port szczeciński, który był budowany dla zupełnie innego celu, dla innego zaplecza, gdzie nawet linie kolejowe i układ bocznic w porcie mówiły o przeszłości i nie dawały się wyzyskać w przyszłości. Zastaliśmy porty, które były zbrojone przeciw sobie nawzajem, porty, które powstawały w konkurencji wzajemnej. A musimy ze wszystkich tych portów stworzyć jedną sharmonizowaną całość.

Zdawało się, że problem decyzji, jaką powzięliśmy w roku ubiegłym w Szczecinie był trudny. Ten problem rozstrzygnęliśmy zgodnie z interesem trwałym. Wydawało się, że wysiłek szczeciński jest zbyt trudny dla naszego młodego aparatu morskiego i może za wielkie byśmy stawiali wymagania temu spustoszałemu portowi. Że może w Gdańsku łatwiej i prędzej udałoby się podnieść zdolność przeładunkową dla węgla niż w Szczecinie. Ale interes polityczny i interes racjonalnej gospodarki w przyszłości przeważył i powzięliśmy śmiałą i słuszną decyzję skierowania w tej chwili głównego wysiłku technicznego na Szczecin.

Przez wysiłek szczeciński przesądziliśmy sprawę specjalizacji portów. Wysiłek niezmiernie charakterystyczny dla typu naszej pracy: to jest nie tylko odbudowa, to jest przebudowa i rozbudowa jednocześnie.

Powiedzieliśmy sobie, że to położenie Szczecina predystynuje ten port do zadań międzynarodowych, że znaczna część tranzytu, przede wszystkim czechosłowackiego i dunajskiego będzie szła przez Szczecin. Stąd wielki plan aktywizacji Szczecina, którego jądrem jest niewątpliwie rozbudowa portu. Plan przewiduje w Szczecinie inwestycje w porcie i dokoła portu w wys. ponad 5 miliardów złotych w ciągu niecałych dwóch lat. Dla scharakteryzowania skali robót i znaczenia portu dla zaplecza podaję, że przewidujemy w Szczecinie w ciągu roku 1948 ratę odbudowy izb równą połowie warszawskiego planu wykonania w roku 1947. Przeładunek masowy Szczecina przewidujemy w roku 1949 na około 5—6 milionów ton węgla. Nie podaję cyfry ścisłej, bo nie ma jeszcze pewności co do terminu wykonania przez nasz i zagraniczny przemysł koniecznych tam urządzeń portowych. Szczecin jako port masowy jest dokładnie zarysowany i ujęty w planie opracowanym technicznie, z kosztorysem i już realizowany. Jednocześnie przygotowujemy drugą równoległą fazę wysiłku w Szczecinie: przygotowanie go do roli tranzytowej. W Szczecinie ma powstać obszerna terytorialnie i prawnie strefa wolna dla naszych zagranicznych klientów, która nie będzie tylko miejscem magazynowania i przeładunku, ale może się stać także siedzibą dla przemysłu. Gdynia i Gdańsk będą nadal odgrywały rolę w przeładunkach masowych. Ale już niedługo Gdynia stanie się głównie portem drobnicowym. Niezależnie od tego Gdynia i Gdańsk z dobrą tradycją przedwojenną i dużym zespołem ludzi pozostaną ośrodkiem stołecznym naszego Wybrzeża. Tam przede wszystkim i w Warszawie lokować się będą ośrodki dyspozycyjne handlu morskiego.

Porty muszą być nie tylko tanie, ale muszą być konkurencyjne. Konkurencyjność naszych portów zależy nie tylko od portów samych. Dlatego nasze ministerstwo jest zainteresowane wszystkim tym, co nas dzieli od klienta zagranicznego, a więc kolejami z ich taryfami, a także i w bardzo silnym stopniu Odrą, osią, która przedłuży już w niedługim czasie drogę morską do Dunaju. Jest ona nie tylko kręgosłupem Szczecina, ale jest niewątpliwie przedłużeniem polskiego morza w głąb Europy. Zagadnienie walki z Hamburgiem jest główną rolą Szczecina. Hamburg pokonał Szczecin kiedyś, pokonał nie tylko położeniem geograficznym, ale wskutek świadomej polityki rządów niemieckich, które Hamburg postanowiły rozwinąć przed Szczecinem. W tej chwili Szczecin nie tylko nie będzie krzywdzony, ale będzie wszelkimi naszymi siłami popierany. Hamburg rozumie dobrze to niebezpieczeństwo".

JÓZEF BOROWIK

IDEOLOGIA A ŚRODOWISKO

1 Maja b.r. na tym samym miejscu ukazał się artykuł Wojewody Borkowicza p. t. „Fundamenty ideologii"*). Niemal jednocześnie ukazał się w „Odrodzeniu" artykuł Redaktora Borejszy p.t. „Ideologia na śmietniku"**). Od tego czasu zagadnienie ideologii nie schodzi ze szpalt poważnych tygodników: mamy uwagi St. Dobrowolskiego w „Nowinach Literackich", artykuł Horodyńskiego w „Dziś i Jutro", replikę Borejszy w „Odrodzeniu", wreszcie bardzo ciekawe oświetlenie zagadnienia przez Bieńkowskiego znowu w „Odrodzeniu", żeby wymienić tylko warszawski ośrodek literacki. Już dotychczasowa dyskusja wykazała, że dotknięto najbardziej żywotnych i ważnych kwestii, sięgających istoty naszego stosunku do rzeczywistości. Z tego chociażby względu artykuł Wojewody Borkowicza staje się bardzo cenną pozycją w dorobku dotychczasowym „Szczecina". Pismo literackie w Szczecinie nie dało się wyprzedzić stołecznym tygodnikom w postawieniu zagadnień w skali ogólnopaństwowej.

Ale nie chodzi mi o podkreślenie samej tylko aktualności artykułu. Określając ze stanowiska marksistowskiej ideologii fundamentalne znaczenie walki klasy robotniczej z kapitalizmem, procesów rozwoju społeczno-gospodarczego, zasad gospodarki planowej oraz roli inteligencji w szerzeniu świadomości społecznej, opartej na ścisłych zasadach wiedzy, w artykule „Fundamenty ideologii" zostały dobitnie podkreślone również tego rodzaju momenty, które posiadają znaczenie dla wszelkiego rodzaju ideologii — nie tylko marksistowskiej.

Przytoczę te zdania z artykułu, w kótrych szczególnie plastycznie zostały postawione postulaty na ogół zapoznawane przez szermierzy ideologii i to niezależnie od obozu do którego należą.

„Nowa ideologia wyrasta z działalności ludzkiej w nowych warunkach i w nowych kierunkach. Staje się ona potęgą w miarę jak opanowuje masy. Musi więc odpowiadać objektywnym warunkom i tendencjom rozwoju społecznego".

„Dopiero włączając się w dokonujące się zmiany stosunków międzyludzkich przechodzi człowiek od niemowlęcego bełkotu do myślenia i działania współczesnego człowieka".

„Dziś wiele istotnych faktów składających się na szybko zmieniającą się rzeczywistość, pozostaje niezauważonych. Najpewniej dzieje się tak właśnie z uwagi na gwałtowność i zasięg dokonujących się u nas zmian".

„Nie stworzą go (typ nowego człowieka) doktrynerzy za urzędowym stołem, bo tak powstałe nawet najpiękniejsze ideologie szybko załamują się w zetknięciu się z czynnikiem zazwyczaj przez doktrynerów nie przewidziannym: z życiową praktyką".

„Niechaj postępowa, polityczna myśl, o naukowe oparta poznanie, rozjaśnia drogę po jakiej kroczy nowe społeczeństwo w nowej Polsce".

Te pięć paragrafów wzięte razem stanowią jasny postulat i wyraźny program oparcia wszelkiej ideologii o znajomość środowiska. Nie tylko musi przyświecać cel końcowy, nie tylko musi być ważny dotychczasowy proces rozwojowy — ale wszelkim poczynaniom powinna towarzyszyć dokładna znajomość środowiska. Bez tej znajomości jakże się da urobić nowy typ człowieka? Próżny wysiłek!

Na zagadnienie środowiska mało dotąd zwracano uwagi i znajomość przemian, które zaszły i które stale zachodzą — jest zupełnie niewystarczająca. Planowe badania w tej dziedzinie są dopiero zapoczątkowane. Zetknąłem się bliżej ze środowiskiem Gdańsk — Gdynia i z tego, co ze wstępnych obserwacji wynika, można twierdzić, że oddziaływanie ideologiczne na środowisko tego typu musi nastręczać trudności czasami nie do przezwyciężenia. Jest to środowisko nie tylko ulegające stałym i znacznym przemianom, ale jest ono dopiero co stworzone ze składników przypadkowych i obcych sobie. Środowisko to nie wyrobiło w sobie samoczynnie więzi społecznej, świadome zaś oddziaływanie na przyśpieszenie tych procesów wymaga najpierw zdania dokładnie sprawy z czym się ma do czynienia.

Proces podobny był obserwowany w okresie międzywojennym w ośrodkach szybko rozrastających się, przede wszystkim w Gdyni. Do cech istotnych takiego „rozproszonego" środowiska należy przede wszystkim różnorodność sądów, rozstrzelenie opinii nawet w najbardziej nieskomplikowanych sprawach. Obok tego dają się odczuwać objawy wzajemnej nieufności, zamknięcie się w rodzinie, lub pielęgnowanie osobistych tylko interesów. Jako wtórne objawy spotykamy się z trudnością organizowania akcji społecznej, oświatowej, filantropijnej.

Naturalnie, to co mówię nie odnosi się do młodzieży szkolnej, do dużych skupień robotniczych na terenie wielkich zakładów fabrycznych. Również, rzecz zrozumiała, świadoma celów politycznych część społeczeństwa poddana oddziaływaniu partii wytwarza szybciej więź społeczną. Ale mimo to, należy stwierdzić, że tego cementu spajającego rozproszoną ludność w zwarte środowisko jest dzisiaj za mało.

Decydującym czynnikiem w aktywizacji społecznej środowiska może się stać szeroko pomyślana akcja upowszechnienia kultury i oświaty, akcja szerokiego uświadomienia społeczno-gospodarczego, ugruntowanie pojęć takich jak nowy układ geograficzny Polski, zdrowa struktura ludnościowa, korzyści uprzemysłowienia, istota procesów urbanizacji, zmiana struktury rolnej itp.

Do przeprowadzenia tego rodzaju szerokiej akcji scementowania środowiska drogą utrwalenia jednolitej świadomości potrzebne są zastępy instruktorów, nauczycieli, odczytowców, posiadających nie tylko zrozumienie swoich zadań i dostateczną wiedzę, ale też znających dobrze środowisko, w którym będą działać.

Tu się wyłania drugie zadanie: — badawczo-naukowe, zadanie studiów nad środowiskiem. I tu też trzeba zaradzić rażącym brakom, wynikającym nie tylko z przerzedzenia kadr wskutek wojny, ale też z tego, że zadania podobne nie były przedtem w ogóle stawiane w takiej rozciągłości. Zresztą, ileż nowych środowisk powstało i ileż w związku z tym jest nowych zadań!

Takie są dwa zadania zasadnicze — wynikające z bardzo trafnie postawionych przez Wojewodę Borkowicza postulatów co do poznania środowiska oraz świadomego nań oddziaływania: 1) tworzenie kadr badaczy środowiska 2) tworzenie kadr wychowawców środowiska, którzy by przyśpieszyli proces jego scalania. Jedno i drugie zadanie mogą być spełnione tylko przez szkolnictwo wyższe typu akademii nauk politycznych lub typu akademii pedagogicznej, opartych o ośrodek naukowy uniwersytecki typu humanistycznego.

Jest to jednak nowy temat, do którego wrócimy.

JÓZEF BOROWIK

*) „Szczecin" Nr 17/18 z dn. 1 maja 1948.

**) „Odrodzenie" Nr 17 z dn. 25 kwietnia 1948.

LUDWIK ZABROCKI

Podstawy historycznej wiedzy morskiej w Polsce

Społeczeństwo polskie doby współczesnej nie posiada w swej masie żadnej prawie wiedzy morskiej. Nie wie i mało interesuje się tym, co się dzieje nawet na Bałtyku a co dopiero mówić o morzach świata. Winę ponosi tu w dużej mierze prasa „lądowa", która mało daje wiadomości morskich. Powiedzmy sobie, iż gdyby ktoś pod tym kątem widzenia śledził prasę krajową, musiałby orzec, że Polska jest typowym państwem lądowym. Wprawdzie prasa codzienna Wybrzeża, która powstała po wojnie, korzystnie odbija pod tym względem od przedwojennej (np. „Dziennik Bałtycki"), lecz i tu widać, mimo godnych uznania wysiłków, cały szereg nierówności. Jeśli nawet dosyć jest „morska", to niestety ze względu na jej zasięg dociera jedynie do okręgów przymorskich. Na dalszą metę grozić musi ten stan rzeczy powstaniem głębszego zróżnicowania światopoglądu w Polsce: na morski i ...lądowy.

Uważam, że należałoby tego za wszelką cenę uniknąć. Niewątpliwie istnieje szereg dróg, które uzupełniając się prowadzić mogą do celu, jakim jest „zmorszczenie" społeczeństwa polskiego. Niektóre już Rząd nasz realizuje z podziwu godną uwagą. Tu chciałbym podnieść wielkie, moim zdaniem, znaczenie, jakie ma zapoznawanie szerokich warstw młodzieży z morzem (Centrum Wyszkolenia Morskiego, obozy harcerskie itp.). Młodzież ta jednak zapoznaje się z morzem zasadniczo pod kątem turystyczno-sportowym. Jest to jednocześnie bardzo wiele, jednak i mało. Powinna ona objąć zagadnienie morskie w całej jego wielokrotnej wymierności. W pierwszym rzędzie przyswoić musi sobie jego aspekt gospodarczo-polityczny, a dalej nie mniej ważny — kulturalny.

Wydaje mi się rzeczą niesłychanie ważną, by na tym polu wypracować ogólny program wychawawczy. Program ten zdaje się obecnie istnieje w swych początkach jedynie na odcinku praktycznego zetknięcia się z morzem. Inne działy leżą, jak, to wyżej zaznaczyliśmy jeszcze odłogiem. W pierwszym rzędzie nie pomyślano o tym w programach szkolnych. Wiedza o morzu tam nie istnieje — chyba że mają ją reprezentować wiersze morskie poetów, którzy nigdy morza nie widzieli. A cóż dopiero mówić o pismach młodzieżowych, gdzie *galeon* nazwany jest *fregatą*, a *brig* ugania się już w 16 w. po Bałtyku (czytałem gdzieś taki wiersz). Słowem kompromitacja! Nie lepiej jest z powieściami morskimi. Tam to już brigi istnieją w 12 wieku! Czytałem niektóre, nawet z talentem — pisane opowiadania morskie, cóż kiedy kompletna ignorancja historii żeglugi doprowadzić może do rozpaczy chociaż trochę zorientowanego w tych sprawach czytelnika.

Wszystko to razem świadczy o jednym: brak nam wiedzy morskiej tak współczesnej jak i historycznej. Otóż o ile chodzi o wiedzę współczesną, to tu trzeba trochę organizacji, a książki dla wszystkich zrozumiałe mogłyby się znaleźć. Mamy w Polsce dosyć ludzi, którzy się na tym znają no i piórem także nie najgorzej potrafią władać. Podobno Instytut Bałtycki przygotowuje coś takiego (mam na myśli zapowiedzianą książkę Krynickiego). Życzyć należy, żeby to wydawnictwo się jak najprędzej ukazało, no i rozeszło się odpowiednio. Warto przypomnieć, iż ostatnie wydanie „Schiffsfibel" rozeszło się w Niemczech w 43 tys. Praca tego rodzaju powinna wejść jako lektura obowiązkowa do szkół.

Gorzej, a właściwie beznadziejnie ma się sprawa historii żeglugi. Otóż nie mamy w Polsce ani jednej dosłownie poważnej książki z tego zakresu. Jedyna bowiem wydana przed wojną przez Trzaskę-Everta, a mianowicie tłumaczenie Van Loona „Dzieje zdobycia mórz" okazało się skandalem. Nie mniej, ni więcej głosi ona, że wszystko godne uwagi w ciągu dziejów na morzach dokonali Germanie. Zwracałem na to uwagę w recenzji, którą ogłosiłem w swoim czasie w „Rejsach". Jakoś przeszło to bez echa. Z historią żeglugi w Polsce jest naprawdę krucho — nie ma poprostu uczonych, którzyby się tymi rzeczami zajmowali, a co jeszcze gorzej, nie ma warsztatu pracy, nie ma w Polsce absolutnie żadnej biblioteki z tego zakresu. Nie było jej zresztą i przed wojną. Nikt się tym poprostu nie zajmował. Wprawdzie prof. Pawłowski rzucił wówczas myśl powołania Naukowego Instytutu Morskiego. Instytut ten został nawet powołany, lecz wszystkie jego prace w czasie wojny zaginęły. Dziś pod tym względem mamy właściwie pustkę.

Otóż *pierwszym zadaniem* planu szerzenia historycznej wiedzy morskiej byłoby *zorganizowanie biblioteki* z tego zakresu, a w związku z tym i ośrodka naukowej pracy. *Musi bowiem powstać własna, polska wiedza zagadnień morskich, tak w przekroju współczesnym jak i historycznym.* Jedno i drugie równie ważne. Nie można bowiem zadowolić się komplikacjami, opartymi na materiale naukowym niemieckim czy angielskim chociażby autorzy okazali nawet największą umiejętność przy układaniu tego rodzaju „wycinanek".

Z powyższego wniosek, iż musimy za wszelką cenę stworzyć własną wiedzę morską, własny punkt widzenia, przynajmniej zdobądźmy się na krytyczne ustosunkowanie się do tego, co nam obcy dają.

Dołącza się tu sprawa badań naszej niedawnej i dawniejszej przeszłości morskiej. I w tej dziedzinie nie jest dobrze. Mamy zasadniczo dwie sobie pokrewne syntezy na tym polu, a mianowicie prace Czołowskiego i Lepszego. Obie prace zajmują się głównie politycznym i gospodarczym aspektem naszych dziejów na morzu. Syntezy historii naszej żeglugi nie posiadamy. Nie mamy jej także i z okresu międzywojennego (1918—39). Tak samo prac szczegółowych ogromnie mało. A już na palcach jednej ręki można policzyć tych, którzy się w sposób naukowy zajmują względnie zajmowali naszą przeszłością morską (oprócz wyżej wymienionych: Kleczkowski, Bodniak, Zielińska, Ślaski, Labuda i Kowalenko). Z Uniwersytetów jedynie Poznań prowadzi systematyczne wykłady z żeglugi (Kowalenko). Z innych Szkół Wyższych jedynie Wyższa Szkoła Handlu Morskiego w Sopocie w programie swoim uwzględnia historię żeglugi. Jest to rzecz niezwykłej wagi. Szkoła ta posiada także specjalny zakład dla spraw historii żeglugi. Tu bodaj prowadzi się coś na wzór zaczątków wprowadzania w metodykę badań historycznych przeszłości morskiej. Zakład ten zwiedzałem osobiście i muszę stwierdzić, że tam dobrze się pracuje. Zakład ten należałoby koniecznie rozwinąć. W każdym bądź razie nie wolno go zniszczyć. W każdym bądź razie o Zakład ten powinniśmy się oprzeć przy planowaniu przyszłego ośrodka nauki historii żeglugi. Zakład ten powinien stworzyć centralną bibliotekę naukową z zakresu historii żeglugi. Nonsensem jest przecież stan obecny, że z tych niewielu bardzo dzieł naukowych z tej dziedziny, które są w ogóle w Polsce część jest w Poznaniu, część w Krakowie i reszta w Warszawie.

Druga rzecz, którą powinno się przeprowadzić, to zawiązanie Towarzystwa Przyjaciół Historii Żeglugi. Wprawdzie podpisany trudzi się tym od dosyć dawna, ale jakoś ta sprawa idzie zbyt powoli. — Sądzę jednakże, że Towarzystwo takie jeszcze w roku bieżącym uda się zmontować.

Otwarcie Muzeum Morskiego w Szczecinie będzie miało również poważne znaczenie w dziedzinie upowszechnienia wiedzy morskiej. Obawiam się jednak, że Muzeum odczuwać będzie brak specjalistów w zakresie historii żeglugi, zwłaszcza w pierwszym okresie jego istnienia.

(Dokończenie na str. 14)

GERARD LABUDA

Pomorze Zachodnie

w poglądach historycznych Jana Długosza

Tomasz Kantzow, historyk pomorski z początku XVI wieku, zapisuje w swoich kronikach ciekawą tradycję o chłopięcych latach księcia szczecińskiego, Bogusława X (1474—1523). Z dokumentami w ręku możemy stwierdzić, że w latach swej młodości nie przebywał on w ówczesnych stolicach Pomorza w Ołogoszczu lub Szczecinie, ale razem z matką swoją Zofią mieszkał w Darłowie. Powodem tego usunięcia się na wschodnie krańce Pomorza były nieustanne zamieszki wojenne między Brandenburgią a Pomorzem, spowodowane konfliktem o spadek po wygasłych w r. 1464 książętach szczecińskiej linii Gryfitów. Poza stwierdzeniem samego faktu przebywania Bogusława X w Darłowie nie znamy żadnego dalszego szczegółu z jego ówczesnego życia. Lukę tę wypełnia właśnie tradycja, ujęta przez Kantzowa najpierw w pierwszej, dolnoniemieckiej wersji jego kroniki, a potem coraz szerzej rozbudowywana w następnych redakcjach kroniki z wielu nowymi szczegółami i uzupełnieniami.

LEGENDA O BIEDNYM KSIĘCIU

Przypomnimy tu tylko wersję pierwszą. Kronikarz stwierdza, że z powodu ciągłych wojen i zamieszek nie wiele troskano się wychowaniem młodego księcia. Uczęszczał on do szkoły z synami mieszczan darłowskich, jadł to samo co oni, cierpiał niedostatek obuwia i ubrania. Matka go nie cierpiała. Gdy już podrósł nieco, zbliżył się do niego jakiś wieśniak nazwiskiem Hans Lang (późn. tradycja podała, że pochodził on z pobliskiej wsi Łącko), który przypomniał mu jego książęce pochodzenie, następnie zaopiekował się nim, kupował mu godne jego stanu ubranie, nabył konia i miecz. To wszystko atoli pod warunkiem, że gdy młody książę dojdzie do władzy, uwolni wieśniaka od dzierżawy, służb i danin na przeciąg jego życia. Wyposażywszy księcia we wszytko, wyprawił go na Pomorze Szczecińskie, by tam szukał władzy i uznania u szlachty, skoro nie mógł znaleźć poparcia u matki. Wyprawa zakończyła się pełnym powodzeniem; książę objął tron po ojcu.

HANS LANG — JAN DŁUGOSZ

Mniej nas tutaj interesuje w tej chwili legenda, skąd inąd bardzo interesująca; zaciekawia nas postać Hansa Langa. Historycy na ogół uważają ją za zmyśloną; tak samo zresztą całą legendę stawiają pod zarzutem nieprawdopodobieństwa. Krytyce ich należy w zasadzie przyznać rację, choć z drugiej strony nie ulega wątpliwości, że nawet najgorsza legenda musi mieć jakieś realne podłoże. Ostatnio na nową możliwość interpretacji powyższej legendy wskazał Józef MITKOWSKI w swej książce o Pomorzu Zachodnim w stosunku do Polski. Zastanawiając się nad zagadkową życzliwością, jaką w latach późniejszych otaczał Bogusław X swoich słowiańskich poddanych, przypuszcza, że tego zainteresowania wzgardzonymi „Wendami", nauczył go jego wychowawca Jan Długosz (Johannes Longinus = Hans Lang). Stąd powstała później legenda, głosząca, że wypędzony z domu rodzinnego młodość swą spędził książę pod opieką wieśniaka książęcego, Hansa Langa".

Według tej interpretacji Hansem Langem tradycji pomorskiej byłby w rzeczywistości nasz kronikarz i wychowawca synów Kazimierza Jagiellończyka, Jan Długosz. Na pierwszy rzut oka zestawienie to wydaje się zbyt śmiałe i nieprawdopodobne. Gdy jednak zaczniemy się zgłębiać w szczegóły, rzecz zaczyna nabierać pozorów rzeczywistości.

BOGUSŁAW NA DWORZE KAZIMIERZA JAGIELLOŃCZYKA

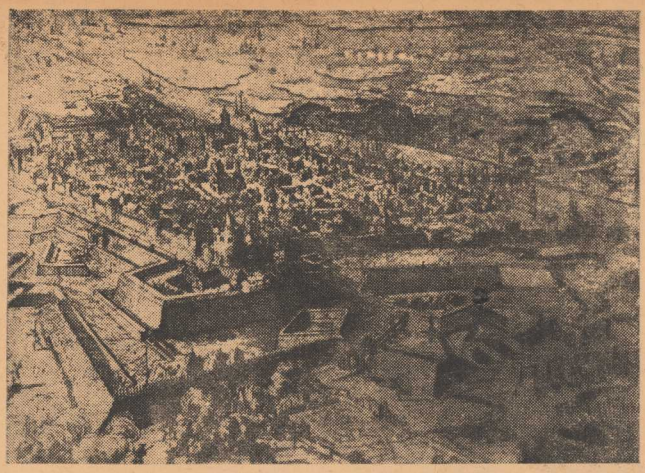
Wiadomo, że od r. 1467 Jan Długosz był wychowawcą synów królewskich. Na dworze polskim przebywał również syn Eryka II, Bogusław. Wspomina o tym sam Długosz. W kronice swej zapisuje on pod rokiem 1465, że 21 września przybyli na dwór Kazimierza Jagiellończyka posłowie pomorscy i między innymi prosili, ażeby król „synów książęcia Henryka (tzn. Eryka) przyjąć do społeczeństwa synów królewskich" raczył. Rok później książę Eryk osobiście ponowił swoje prośby, „aby król przyjął jego syna starszego do towarzystwa i usług synów królewskich". Tym razem prośba została spełniona. Młody Bogusław, wówczas zapewne liczący 12 lat życia, „został przyjęty do społeczeństwa i służby królewiczów". Jak długo w niej pozostawał nie wiemy. W dokumentach pomorskich pojawia się on wspólnie ze swym bratem Kazimierzem w październiku 1469. Może więc po trzyletnim pobycie na dworze polskim powrócił już do domu; nie wykluczone jednak jest, że przebywał tutaj do śmierci swego ojca, która nastąpiła w r. 1474.

W każdym razie w przeciągu tych kilku lat młody Bogusław, jak i nasz kronikarz, mieli możność bliższego zapoznania się ze sobą. Nie ulega wątpliwości, że zarówno u pierwszego, jak i u drugiego znajomość ta nie mogła pozostać bez wpływu na ich światopogląd polityczny. Głębokie przywiązanie, jakie Bogusław okazywał przez cały przeciąg swego panowania Polsce, datuje się od czasu jego pobytu na dworze polskim. Tak samo i Długosz przez osobę młodego księcia czuł się niewątpliwie bardziej zainteresowany sprawami pomorskimi.

ŁĄCZNOŚĆ POMORZA Z POLSKĄ

Zainteresowanie to objawiło się przede wszystkim w sposobie jego traktowania Pomorza Zachodniego, jako części ziem polskich. Wiemy zresztą, że nie tylko Pomorza. Wśród rzek polskich wymienia kronikarz Odrę; wśród miast polskich Wrocław, Kamień (pomorski), Lubusz, Nisę, Opole, Brzeg n. Odrą, Głogów, Legnicę, Racibórz, Otmuchów i Elbląg, nie mówiąc już o Gdańsku, co się w owych czasach samo przez się rozumiało. W jego opisie geograficznym ziem polskich znajdujemy także rozdział o „Rozmaitych Polaków nazwiskach od miejsc ich zamieszkania", w którym — w ślad za jednym z swych poprzedników w kronikarskim zaw. — wywodzi, że ziemie polskie sięgały ongiś aż po Łabę, albowiem Polacy „po sięgli nawet niektórych wysp morskich, rozpostarłwszy osady swoje aż do krainy Niemieckiej teraz Miśnią zwanej". Do plemion polskich zalicza — zresztą z punktu widzenia językowego całkiem słusznie — niektóre plemiona i miasta zachodniosłowiańskie, jak Drzewian siedzących za Łabą w okolicy Hanoveru, Kaszubów, Trawian (od rz. Trave-Drawa) i Serbów połabskich. Nie brak również Pomorzan, zwanych tak, ponieważ „na pobrzeżach Morza Północnego siedzieli; od nich ziemia Pomorska wzięła nazwisko". Do sprawy tej wraca raz jeszcze w rozdziale zatytułowanym: „O grodach zbudowanych przez dwudziestu synów Leszka, skąd jasno widzieć, jak daleko niegdyś rozciągały się krainy polskie, które Niemcy posiadają".

Rejestr tych grodów i ziem rozpoczyna znamiennym zdaniem: „Wspomniawszy synów Leszka z pobocznego łoża, nie mogę zamilczeć o ich księstwach, posiadłościach i miastach, które oni założyli i osadzili, aby potomni Polacy wiedzieli, *ile naród niemiecki uszczuplił krajów Polskich*, gdy wszystkie owe ziemie i powiaty Niemcy pod swoje zagarnęli panowanie, lubo po włościach i osadach wiejskich jeszcze *dotąd utrzymuje się* ród i język Słowiański". Jak już wspomniałem, te szczegóły geograficzne z Zachodniej Słowiańszczyzny zaczerpnął Długosz z tzw. Kroniki Wielkopolskiej, z połowy XIII wieku. Między obu autorami zaznacza się jednak charaktersytyczna różnica. Kronikarz XIII-wieczny wyliczał wśród ziem podległych Polsce także krainy węgierskie i czeskie. Długosz skupił się tylko na ziemiach, które „Niemcy pod swoje zagarnęli panowanie". Na pierwszym wśród nich miejscu wyliczył: *Pomorze Dolne, Kaszuby, Rugię*, a po nich dalsze prowincje aż po granicę duńską. Szczególną uwagę zwrócić tu należy na osobliwą tendencję kronikarza, usiłującego wykazać ścisłą łączność tych ziem „okolnych" z rdzeniem państwowym, którym była Polska z stolicami w Krakowie, Gnieźnie lub Kruszwicy.



Szczecin — widok na miasto z 1677 r.

W mitycznej części swych dziejów Długosz opowiada, że Polska właściwa przypadła jedynemu prawemu synowi, Popielowi. To pierwszeństwo, jakie przypadło Popielowi, jako pochodzącemu z prawego łoża, między braćmi, zrodzonymi z nałożnic, rozciągnięte zostało również na stosunki prawno-państwowe ich dzielnic wobec Polski. Wszyscy bracia „według przysięgi swojej i ojcowskiego nakazu hołd należnej uległości i posłuszeństwa" mu złożyli. Co więcej, jak pisze Długosz „ilekroć Popiel podnosił oręż dla odparcia napaści i najazdów nieprzyjacielskich albo prowadzenia wojny z postronnymi, zawżdy bracia nieśli mu osobiście swą pomoc, łączyli z nim wszystkie siły swoje i nie wprzódy powracali z wyprawy aż po zupełnej porażce nieprzyjaciela albo zakończeniu wojny chwalebnym i uczciwym sojuszem".

WIERNI BRACIA

Jeszcze wyraźniej przebija się ta tendencja z rozdziału poświęconego omówieniu śmierci Popiela: „Zasłyszawszy o słabości Popiela owi dwudziestu bracia, na pobrzeżu Morza Północnego, Kaszubach i Pomorzu Dolnym posiadający swoje dzielnice, wybrali się śpiesznie z swoich włości książęcych i zjechali do Kruszwicy dla odwiedzenia chorego brata, ale zastali go już dniem wprzódy zmarłego. Śmiercią jego zasmuceni głęboko, opłakali go rzewnymi łzami, zwłoki według zwyczaju pogrzebali w miejscu przystojnym i oddali cześć należną. Taka w nich wszystkich okazała się miłość, taka wierność i życzliwość ku jedynemu synowi, którego Popiel zostawił, że chociaż snadno im było za zgodą przedniejszych panów pod pozorem opieki nad nieletnim jeszcze bratankiem rządy państwa ogarnąć, dalecy przecież od zazdrości i chciwej panowania żądzy woleli przy nim... zostawić władzę niźli część jej choć by najmniejszą sobie przywłaszczyć. Zaczem, nie czekając lat sposobniejszych i dojrzalszej pory młodzieńca, zaraz go na stolicy królewskiej posadzili i, jak ojcu jego, zobowiązali się byli przysięgą, *złożyli mu hołd wierności i posłuszeństwa*".

Nie obchodzi nas tu w tej chwili historyczna wartość tej opowieści, która, jak wiadomo, nie jest żadna. Wystarczy, że Długosz uważał ją w pełni za historyczną, gdyż jak już wspomniałem, mógł się powołać na starsze źródło, Kronikę Wielkopolską. Więcej interesuje nas tutaj, w jaki sposób zużytkował swoje źródło. Otóż z porównania obu przekazów pokazuje się, że Długosz w wielu istotnych szczegółach odbiegł od swego wzoru i zaopatrzył swoje opowiadanie całym szeregiem uwag moralizatorskich i postulatów propagandowych.

(dokończ. nast.)

ZJAZD DZIENNIKARZY MORSKICH

W dniach od 27 — 29 czerwca br. obradował w Szczecinie pierwszy zjazd polskich dziennikarzy morskich. Dziennikarstwo polskie w pełni zdaje sobie sprawę z doniosłości zadania, które wykonać musi na swoim odcinku prasa, gdy chodzi o przestawienie psychiki naszego narodu z lądowej na morską. Wyrazem tego zrozumienia była uchwalona na zjeździe rezolucja, w której czytamy m. in.:

„Rząd Demokracji Ludowej stworzył właściwą płaszczyznę pełnego gospodarczego wykorzystania morza dla potrzeb całego Narodu. Bałtyk przestał być dla nas obiektem odświętnych zainteresowań, a staje się warsztatem codziennej realnej pracy, służąc budowie nowoczesnego, dobrze zorganizowanego państwa. Bałtyk polski, dzięki szerokiemu oparciu się Polski o system sojuszów z państwami słowiańskimi ze Związkiem Radzieckim na czele, nigdy już nie stanie się terenem penetracji wrogich nam sił".

Rezolucja podkreśla następnie konieczność dalszej pracy nad aktywizacją rejonu szczecińskiego i rozbudową zespołu portowego Gdańsk — Gdynia, jak również wciągnięcie do procesów gospodarczych małych portów; podkreślono także konieczność najszerzej pojętej współpracy gospodarczej z Czechosłowacją. W końcu rezolucja wyraża protest przeciwko wszystkim próbom podważenia naszych praw do ziem nad Odrą, Nysą i Bałtykiem.

W pierwszym dniu Zjazdu wygłosili referaty: redaktor Święcicki — omawiając zadania dziennikarstwa morskiego; Dyr. Lortsch — który mówił o podstawowych zagadnieniach morskich z punktu widzenia kształtowania opinii, oraz radca Min. Żeglugi Krynicki, który poświęcił swój referat zagadnieniu nomenklatury morskiej i konieczności jej uporządkowania.

W drugim dniu Zjazdu dyr. Bonarski dał wyczerpujący referat o porcie szczecińskim, a o aktywizacji rejonu szczecińskiego mówił dyr. inż. Szedrowicz. W obu wymienionych referatach dano dziennikarzom dokładny i przejrzysty obraz ogromu osiągnięć, które sprawiły, że dziś port szczeciński tętni już pełnym życiem i jest na najlepszej drodze do odegrania na Bałtyku swojej właściwej roli — portu słowiańszczyzny.

O pracach Ligi Morskiej mówił red. Bogusz.

Po południu na zebraniu w Klubie o zadaniach polskiej polityki morskiej mówił Minister Żeglugi Rapacki. Na innym miejscu podajemy wypowiedź Min. Rapackiego o przyszłości portu szczecińskiego. O współpracy morskiej polsko-czechosłowackiej mówił prof. dyr. Jastrzębowski.

W dyskusji poruszono szereg aktualnych a dla dziennikarstwa polskiego ważnych tematów.

Prasa kształtuje opinię, będąc jednocześnie opinii tej wyrazem. Oceniając jak najbardziej pozytywne wyniki obrad pierwszego zjazdu polskich dziennikarzy morskich, należy tu stwierdzić, że w okresie trzech lat ostatnich uczyniono ogromny krok naprzód w kierunku uporządkowania ważnej dziedziny, jaką jest systematyczne informowanie społeczeństwa o wszystkich sprawach, związanych z gospodarką morską.

Sprawie tej pismo nasze, jak i cała prasa polska służyć będzie z jak największą gorliwością.

JANUSZ STĘPOWSKI

APEL DO MARYNARZY

O materiały do historii polskiej floty handlowej

Ostatnio odwiedził mnie w Sopocie Jerzy Pertek, autor książki „Wielkie dni małej floty".

Chociaż książka Pertka, jak to zresztą jej autor w swym słowie wstępnym zaznacza, nie rości sobie pretensji do objęcia i wyczerpania całokształtu działań Polskiej Marynarki Wojennej w latach ostatniej wojny, mimo to jednak wcale dobrze spełniła swe zadanie, jako podręcznik informacyjno-sprawozdawczy, zawierający również dużo emocjonalnych wartości. Wiadomości o losach naszych okrętów, które z oddalenia, w latach niemieckiej okupacji, przedstawiały obraz jakby za mgłą, dzięki pracy J. Pertka, zebrane i podane przejrzyście, w należnej kolejności, przy wyczerpaniu sumiennie zebranych materiałów, nabrały już w 1946 roku — wtedy bowiem ukazało się pierwsze wydanie jego książki — wyostrzonego wyrazu, zaspakajając w ten sposób pierwszą, powojenną ciekawość społeczną w sprawach morskich.

Jeśli chodzi o naszą Marynarkę Wojenną, ostatnich, historycznych jej losów można się już w wielu publikacjach doczytać. I tak np. niemal że równocześnie, w 1946 r., ukazała się książka Stanisława Strumph Wojtkiewicza p. t. „Sikorski i jego żołnierze", w której dość duży rozdział (163 — 206 str.), poświęcony Polskiej Marynarce Wojennej, przedstawia jej działania z lat 1939 — 1945 w dość trafnym, syntetycznym ujęciu. Niezależnie od prób takiego ujęcia tematu, dzieje „Iskry", „Garlanda" i „Błyskawicy", przedstawione w niedawno wydanym pamiętniku Józefa Bartosika p. t. „Wierny Okręt" (nakł. Inst. Wyd. „Kolumna"), stanowią niezmiernie ciekawy i nie mniej wartościowy przyczynek do tego samego wojenno-morskiego okresu. Dużo też materiału z tej dziedziny zamieścił swojego czasu gdyński „Wiatr od Morza", a po dziś dzień efektywnie dokopać się do niego można zarówno w rocznikach „Marynarza Polskiego", sfuzjowanego obecnie z „Morzem", jak przede wszystkim w sześciu dotąd wydanych kwartalnikach Marynarki Wojennej p. n. „Przegląd Morski".

Tymczasem o bratniej broni morskiej — bo jakże nazwać uzbrojone nasze jednostki handlowe, zapracowane w konwojach i desantach inwazyjnych — GŁUCHO! Obraz naszej Marynarki Handlowej, tak batalistyczny w historii ostatniej wojny, tak ważny zarazem dla naszych tradycji morskich, składa się dotąd z dorywczych zlepków, mniej lub więcej sumiennie podanych, w dłuższych, czy krótszych artykułach lub wzmiankach. Nie wydaje mi się, aby nawet wyróżniające się fachową wnikliwością publikacje Mariana Krynickiego, czy szczerym sentymentem Józefa Modrzejewskiego, albo innych, stanowiły coś więcej, niż przyczynki do poruszonej tu sprawy. Chyba i oni sami, i każdy przyznać to musi, że malownicze, czy sprawozdawcze opisy, tyczące działań naszych statków handlowych w latach ostatniej wojny, zamieszczane dotychczas w druku, pomijając że są nieraz ze sobą sprzeczne, traktowane bywają z lekka, dorywczo, jako rzecz przypadku. Krótki ich też bywa żywot. W prasie, zwłaszcza codziennej, skazane są na szybkie wyblaknięcie w pamięci czytelników.

W istocie, rzecz osobliwa, *czemuż to dotychczas jeszcze nie ukazała się żadna książka o naszej Marynarce Handlowej z tak ciekawych dla jej historii lat ub. wojny?* Książka, będąca obrazem jej wielkich trudów i niemałych ofiar, poniesionych w walce. Książka, utrwalająca jednostkę za jednostką, w kolejnym przeglądzie statków, z których niejeden spoczywa dziś na dnie morza, uścieliwszy innym, szczęśliwszym, drogę powrotną do niepodległej, wyzwolonej ojczyzny. Książka, o jednakowo godnych upamiętnienia pracownikach morza, o tych co polegli, jak i o tych, którzy zaprzysięgli dzieła dokończyć i pomimo rzucanych im kłód pod nogi — powrócili do Polski. Wiadomo przecież, ile przeszkód musieli przewalczyć marynarze naszej Marynarki Handlowej, aby wraz z ich statkami znaleźć się w końcu u progów własnej ojczyzny, gdzie — dodajmy — od razu walny wnieśli wkład pracy w odbudowę naszych szlaków żeglugowych, tak dziś żywotnych.

Właśnie o tym rozmawialiśmy ostatnio z J. Pertkiem w Sopocie. Przypuszczam, że nie my pierwsi i nie ostatni.

Książka o Polskiej Marynarce Handlowej, podobna mniej, czy więcej, do „Wielkich dni małej floty", stanowi niewątpliwie pokusę dla niejednego pisarza. Zresztą to sprawa interesująca wszystkich, nie tylko marynistów. Czy książka taka nie zostałaby podchwycona przez ogół czytelników? To zdaje się nie ulegać wątpliwości. W ramach zapotrzebowania społecznego widzi się ją i czuje. Zachodzą tu jeszcze pewne trudności, z których nie mniej trzeba sobie zdać sprawę. Trudności przede wszystkim dla sumiennego pisarza, zanim mógłby z powodzeniem podjąć tego rodzaju pracę.

Struktury Marynarki Wojennej i Handlowej są — jak to już z ich nazw wynika — odmienne. Na innych są zbudowane zasadach. Okręt, to nie statek, Inne muszą być tu prawa służby i dyscypliny. Chociaż w latach wojny wiązały się te prawa dość ściśle i w służbie przestrzegane były surowo, odmienność charakteru marynarza z wojennej i handlowej wachty mogła ulec wtedy tylko okresowym skojarzeniom, nie zaś utożsamieniu.

O ile trudno sobie wyobrazić Marynarkę Wojenną bez jednolitego dowództwa, to Marynarkę Handlową stanowi zazwyczaj — i tak było u nas przed wojną — zespół statków, należących do kilku różnych przedsiębiorstw armatorskich. Dodajmy nawet, że przedsiębiorstwa te nieraz konkurowały ze sobą w transportach podobnego ładunku.

Dopiero z wybuchem wojny, kiedy prawie wszystkie jednostki Polskiej Floty Handlowej znalazły się na odległych, eksterytorialnych wodach, w jednolity sposób zharmonizować je musiało wspólne działanie przeciw państwom „osi". Rozstrzygnął to zresztą ówczesny rząd polski, zawarłszy porozumienie z rządem W. Brytanii. Na podstawie tego porozumienia, statki Polskiej Marynarki Handlowej, znajdujące się w chwili wybuchu wojny na obcych wodach, włączone zostały w tryby jednej, olbrzymiej machiny: — w służbę międzysojuszniczej organizacji tranzytowej.

Zbierając zatem materiały do książki o działalności Polskiej Marynarki Handlowej w latach wojny, należałoby sięgnąć do nieistniejącego dziś na miejscu źródła: — do archiwów w Londynie. Byłaby to droga prosta, gdyby nie znane trudności. Nie z takimi jednak przeszkodami umieliśmy się w naszych czasach uporać.

Spróbujmy za nitką dojść do kłębka.

Wiadomą jest rzeczą, że GAL („Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A.") eksploatuje obecnie nie tylko statki własne, ale i znajdujące się po wojnie pod jego zarządem statki dwuch najznaczniejszych naszych towarzystw okrętowych o znanych wszystkim nazwach: „Żegluga Polska S. A." i „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A." Jasne, że tak szeroko rozbudowane przedsiębiorstwo, zajęte obecnie eksploatacją około 40 statków na szlakach żeglugowych, raczej cały swój kolosalny wysiłek musi poświęcić wielce skomplikowanej machinie bieżących czynności, jak i planowej rozbudowie tonażu w latach najbliższej przyszłości, niż grzebaniu się w archiwach, zwiezionych do jego magazynu z chwilą londyńskiego exodusu.

Pracując ostatnio przez półtora roku w GAL-u, nauczyłem się m. inn. wyrozumiałości dla wybujałej supremacji, jaka charakteryzuje tam ważność spraw codziennych, dzisiejszych i jutrzejszych, ponad minionymi np. w ubiegłym roku, a cóż dopiero tak dawno, jak w latach wojennej przeszłości. Niemniej, archiwum GAL-u, jak i dwuch wspomnianych, pokrewnych mu towarzystw, istnieje i — muszę przyznać — nie traktowałem go nigdy za muzeum zapleśniałych rupieci. Znajdowałem w tym magazynie dużo ciekawych przyczynków do wojennej historii naszych statków handlowych, drzemiących tam snem sprawiedliwego, w uporządkowanych skoroszytach i segregatorach.

Dziś wiem jednak, że na tych zbiorach trudno się oprzeć, choćby wtajemniczonemu w shipping, a cóż dopiero laikowi, nieobeznanemu ze sprawami żeglugowymi. Są to zbiory z pewnością niekompletne. Brak w nich kapitańskich raportów, dzienników okrętowych, sprawozdań, a więc rzeczy w każdym bądź razie dla napisania książki o przeżyciach naszych statków w latach wojny — najważniejszych, no i najciekawszych. To też sądzę, że galowski magazyn może być kiedyś tylko pomocnym w poszukiwaniach dodatkowych materiałów dokumentarnych, prawdziwy jednak sukurs może i powinien się tu znaleźć — w pamięci ludzi żywych, w szeregach marynarzy, pośród kapitanów, oficerów i załogi statków.

Znając tych ludzi dobrze, lat już z górą dwadzieścia, przebywając z nimi i przejmując się ich powszednimi troskami, stanowczo nie zgadzam się z utartym przekonaniem, iżby cierpieli na jakiś piórowstręt. Mylne też jest mniemanie, jakoby marynarze Mar. Woj. przewyższali ich na ogół w skłonnościach pisarskich. Najlepszy dowód, to spora biblioteka książek przed wojną wydanych, jak i nie mało po dziś dzień ukazujących się w prasie publikacji, podpisanych nazwiskami ludzi, którzy pracą swoją i życiem zrośli się właśnie z banderą Marynarki Handlowej.

Czy więc nie byłoby ze wszech miar wskazane, aby oni właśnie, znawcy przedmiotu, świadkowie wojennych działań na morzu, utrwalili je swym piórem w sposób najprostszy, niewyszukany, ale autoryzowany, przeznaczając swe wspomnienia do wspólnego źródła: — do tygodnika „Szczecin"? Sądzę, że fragmenty w ten sposób skomasowane w tece redakcyjnej, autoryzowane przez ludzi, którzy w ostatniej wojnie brali bezpośredni udział w służbie na statkach handlowych, poza korzyścią z ich wydrukowania w czasopiśmie, tak bliskim życiu i sprawom naszego Wybrzeża, mogłyby się następnie w dużym stopniu przyczynić do zebrania potrzebnych materiałów i opracowania na ich podstawie monografii, książki, poświęconej poszczególnym jednostkom, czy nawet w ogólnym ujęciu całokształtowi wojenno-morskich działań naszej Floty Handlowej.

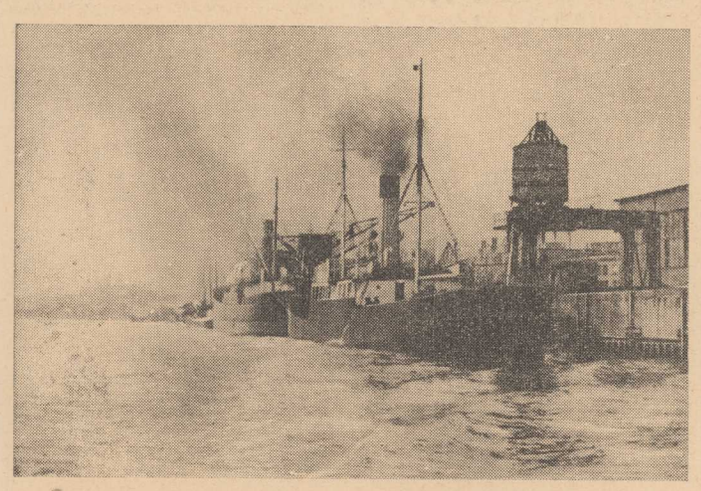
Rzucam tę myśl w dniu „Święta Morza" i ze swej strony, na początek, obiecuję „Szczecinowi" krótki szkic sprawozdawczy do jednego z następnych numerów, będący kompilacją zebranych dotąd przeze mnie wiadomości o poszczególnych naszych statkach handlowych w okresie 1939 — 1945 r. Sądzę, że ta próba zachęci po mnie następnych do uzupełnienia, względnie skorygowania szczegółów.

Żyjemy w epoce społecznego dzielenia się wspólnym dobrem, dyskutujemy wspólnie, wcielamy swój udział w dzieło wielu spraw. Czemuż więc taka próba pisarskiej pracy zbiorowej miałaby się tu nie udać? Czy w istocie miałoby w niej zabraknąć marynarzy?

Do nich, jak do pisarzy-marynistów, kieruję przede wszystkim ten apel.

A więc?

JANUSZ STĘPOWSKI



NABRZEŻE „ARSENAŁ" W PORCIE SZCZECIŃSKIM

OD REDAKCJI: Doceniając wagę apelu, rzuconego przez Janusza Stępowskiego, o konieczności skompletowania materiału pamiętnikarskiego o dziejach Polskiej Floty Handlowej w czasie wojny — zwracamy się do wszystkich marynarzy — uczestników walk o nadsyłanie nam opisów działań wojennych statku, na którym odbywali służbę.

Prosimy o nadsyłanie wspomnień w formie zwięzłej z uwzględnieniem wierności faktów i ścisłych dat.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą do całej prasy polskiej o przedrukowanie powyższego apelu, z podaniem naszego adresu: Tygodnik Wybrzeża **„Szczecin"** — Szczecin, Aleja Wojska Polskiego 41.

HENRYK WAGNER

ZAGADNIENIA ROZBUDOWY PORTU SZCZECIŃSKIEGO

Pozycja nasza jako gospodarzy portu szczecińskiego nakłada na nas te wszystkie obowiązki wynikające z właściwego rozumienia funkcji portowych, jego przeznaczenia a przede wszystkim jego przyszłości.

Postawiono nam śmiałe i daleko idące zadania w sprawie zdolności przeładunkowej portu szczecińskiego. Założenia przeładunkowe przekraczają znacznie możliwości przedwojennego Szczecina już w granicach programu sześcioletniego, nie mówiąc już o przeładunkach masowych, które mają swój program wcześniejszy. Nie jest naszym zadaniem prowadzić rozważania nad granicami założeń lub ich krytykę. Gospodarka planowa bierze na siebie odpowiedzialność za właściwość stawianych żądań i celowość prowadzonych inwestycji. Do nas, jednostek terenowych, należy właściwe realizowanie stawianych żądań i ambitny udział w wielkim programie gospodarczym.

Podstawą wyjściową do operacji technicznej jaką jest rozbudowa portu jest niewątpliwie rozpoznanie polegające na dokładnym zbadaniu historii powstania portu oraz wszelkich warunków, jakie mają wpływ na elementy, z których port się składa. Rozpoznanie takie kryje niekiedy w sobie odpowiedź na wiele pytań w kwestiach pozornie skomplikowanych lub nawet nielogicznych. Podstawą takiego rozpoznania jest zawsze historia powstania portu.

ANALIZA ZAŁOŻEŃ POWSTANIA PORTU SZCZECINA

Historia Szczecina, jako portu morskiego w przeciwieństwie do wielu innych portów nie ma, ani wielkich tradycji, ani wielkiej przeszłości. Port ten istniał niegdyś jako osiedle rybackie, wykorzystując niewątpliwie swoje korzystne położenie na szlaku komunikacji śródlądowej. Statki morskie dostawały się do Szczecina z wielkim trudem, gdyż jeszcze do połowy ubiegłego wieku głębokość toru wodnego między morzem i Szczecinem, wynosiła zaledwie 4 m. Trudności żeglugi potęgowane były z jednej strony przez niedostateczne wypracowanie toru wodnego, jego krzywizny, zmienność i brak odpowiedniego wyznaczenia, z drugiej zaś, przez niedostateczne opanowanie techniczne większych jednostek morskich, poruszających się przy pomocy wiatru, po krętych i wąskich wodach farwateru. Dlatego też, nie biorąc pod uwagę wszelkich innych okoliczności o charakterze gospodarczym i politycznym, port szczeciński mógł się dopiero wtedy rozwinąć, gdy poziom techniki zezwolił na sztuczne wytworzenie głębokości samego portu i jego dojazdów, oraz gdy zastosowanie napędu mechanicznego jednostek ruchu wodnego, dało możność panowania nad ich ruchem (kierunkiem i szybkością), niezależnie od warunków atmosferycznych. Jakkolwiek starania w kierunku rozbudowy połączeń wodnych Szczecina z morzem sięgają jeszcze wieku 18, to jednak istotne osiągnięcia, dające możność nazwać Szczecin współczesnym portem morskim nastąpiły zaledwie w ciągu ostatnich dziesiątków lat.

Z pośród trzech połączeń Zalewu Szczecińskiego z Bałtykiem, a właściwie z zatoką Pomorską, tj. przepływów Piany, Świny i Dziwnej, historia mówi o wieloletnich usiłowaniach poprawienia warunków żeglowności na Świnie. Głębokość ta wynosiła na tej trasie około roku 1760 zaledwie ca 2,5—3,0 m. Do roku 1840, uzyskano poprawę na 4 m. Dalsze prace idące w kierunku rozbudowy toru wodnego do Szczecina doprowadziły pod koniec ubiegłego wieku głębokość toru do 6 m. Ostatnie roboty pogłębiarskie wykonane w r. 1926 doprowadziły zarówno tor wodny, jak również poszczególne odcinki portu do głębokości 9,6 m.

Naturalne położenie Szczecina, jako najbardziej na południe wysuniętego portu Bałtyku, jego dogodne warunki hydrotechniczne dla zabudowania brzegów, oraz wytworzenia cech portu morskiego, dały podstawę do koniunktury gospodarczej wyrażającej się stałym wzrostem obrotów i przeładunków. Koniunktura ta uległa poważnemu zahamowaniu będącemu wynikiem pierwszej wojny światowej, lecz w ostanich latach przed końcem ostatniej wojny, liczono się bardzo z poważnym rozwojem portu, przypisując mu taką pozycję, jaka należy mu się w wyniku jego usytuowania.

POWSTANIE PORTU

Nawet w czasie swej najlepszej koniunktury port szczeciński nie został jednak rozbudowany do poziomu dającego mu możność konkurencji z innymi portami mającymi zbliżone przeładunki.

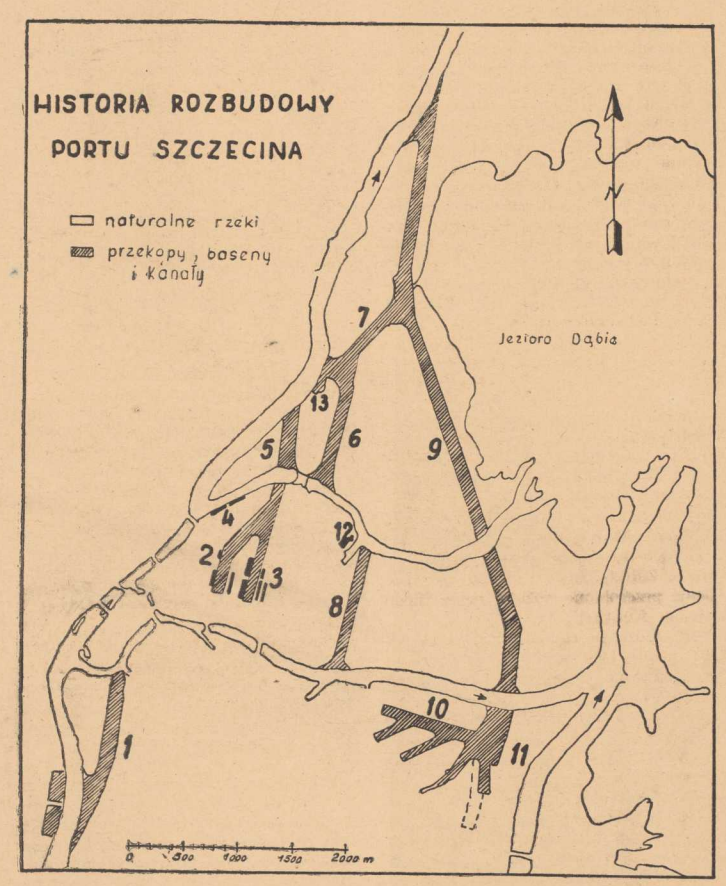
Teren dzisiejszego portu szczecińskiego, jeszcze przed 50 laty przedstawiał jedynie bagniste, podmokłe łąki zamknięte ujściem Regalicy od wschodu, a zachodnią granicą wsparte o brzegi Odry. Łąki te przecięte były dwiema odnogami Odry — Parnicą i Duńczycą — przebiegającymi równoleżnikowo z zachodu na wschód. Pierwsze urządzenia portowe, zarówno dla żeglugi morskiej jak również śródlądowej, powstały niewątpliwie na brzegu zachodnim Odry w bezpośredniej bliskości miasta usytuowanego na wysokim i nadającym się do zabudowy gruncie. Na rzece, w jej nurcie nie mogły powstać jakiekolwiek właściwe urządzenia portowe na większą skalę. Port należało budować na wspomnianych bagnach. Istniejąca jednakże sieć wodna o układzie równoleżnikowym, nie przedstawiała większej wartości poza tym, że służyła dla komunikacji śródlądowej, oraz mogła być bazą dla właściwych robót portowych.

Cała historia zatem budowy portu szczecińskiego mówi o wytwarzaniu zupełnie nowych basenów sztucznych, niezależnie od istniejącej sieci naturalnych dróg wodnych przy stałym zachowywaniu kierunku południkowego, jako najwygodniejszego dla ruchu przychodzących i wychodzących statków wszelkiego rodzaju. Zjawisko to daje się nad wyraz dokładnie zauważyć, jeżeli rzucimy okiem na szkic usytuowania elementów portowych wykonanych sztucznie i stanowiących właściwe, racjonalne rozwiązanie. Kanał Grodzki i baseny strefy wolnocłowej, kanał Dębicki, Grabowski, Parnicki i Przemysłowy, oraz przekop Mieleński. Równoleżnikowe kanały Duńczycy i Parnicy stanowią tu drugorzędną rolę. Kierunek południowy układu elementów portu szczecińskiego jest podyktowany — zatem jego naturalnymi potrzebami życia i nie może być przekreślany przy rozpatrywaniu przyszłości portu lub jego rozbudowy. W przeciwieństwie do utartej opinii o wartości i wyposażeniu portu należy stwierdzić, że niezależnie od zniszczeń wojennych, port szczeciński nie był doprowadzony do stanu w jakim znajdować się winien port nowoczesny. Inwestycje portowe powstawały w miarę doraźnych potrzeb, bez zaplanowania na większą skalę, co przy stosunkach konkurencyjności zainteresowanych kapitałów miasta, kolei i prywatnych adjacentów, dawało obraz pewnego bezładu gospodarki na krótką metę. Urządzenia nabrzeży budowane były przeważnie jak najtaniej, w wielu wypadkach unikało się budowy nabrzeży, zastępując je pomostami dochodzącymi do odpowiedniej głębokości.

STAN PORTU W 1947 R.

W chwili objęcia przez nas portu szczecińskiego do tego obrazu należy dodać te wszystkie zniszczenia jakim uległ on w czasie działań wojennych i w konsekwencjach z wojną związanych.

Opisy portu z czasów wojny wymieniają wyraźnie poszczególne jego części, rozrzucone na obszarze portowym i pracujące w bardzo dużym stopniu niezależnie od siebie, tworząc pewnego rodzaju enklawy działania mechanizmu portowego.



1) KANAŁ PARNICKI 1929 2) STREFA WOLNOCŁOWA — BASEN ZACHODNI 1910 3) STREFA WOLNOCŁOWA — BASEN WSCHODNI 1898 4) NABRZEŻE NA DUŃCZYCY 1878 5) KANAŁ GRODZKI1881 — 1897 6) KANAŁ DĘBICKI 1931 7) KANAŁ GRABOWSKI 1931 8) KANAŁ PRZEMYSŁOWY 1895 9) PRZEKOP MIELEŃSKI — NOWY PRZEKOP 1927 — 1928 10) BASEN GÓRNOŚLĄSKI — 1917 11) PORT PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH 1917 — 1927 12) BASEN MIELEŃSKI — NOWY PORT 13) PORT — ELEWATOR ZBOŻOWY 1936.

Niezależnie od tych części portowych wspomina się ogólnie o rozrzuconych urządzeniach portowych prywatnych o mniejszym znaczeniu.

Nie jest moim zamiarem dawać tu wyczerpujący obraz całego portu, niezbędne jednak jest naszkicowanie stanu portu w chwili kiedyśmy zaczęli w nim gospodarować, by zyskać punkt wyjściowy stanowiący początek naszej drogi rozwojowej, na którą pchniemy Port Szczeciński. Według dawnego podziału wymieniane są następujące jego części: Stary Port (Alte Hafen), Nabrzeże Duńczyca (Duntzigkei), Port Wolnocłowy (Freihafen), Basen Mieleński (Mölnhafen), lub Nowy Port, Port Zbożowy (Getreidehafen) i Port Przemysłowy (Industriehafen).

STARY PORT

Stary Port składa się przeważnie z zwykłych umocnień brzegowych Odry i jej odgałęzień w najbliższej od miasta odległości. Nie było tu i nie ma żadnych urządzeń przeładunkowych. Towary składowano pod okapami doszczętnie zniszczonymi w czasie działań wojennych. Użytkowany był, jak mówią opisy z roku 1940, „z konieczności" dla żeglugi przybrzeżnej z braku lepszych urządzeń. Z uwagi na swoje położenie w nurcie Odry nie może on stanowić objektu nadającego się do właściwej rozbudowy w sensie portowym.

NABRZEŻE NA DUŃCZYCY

Posiada nabrzeże starego typu o ogólnej długości ca 800 m i głębokości ca 6 m. Pochodzi jeszcze z roku 1878. Użytkowane było jako nabrzeże dla przeładunku drobnicy w ruchu krajowym i przybrzeżnym. Były tu dwa prymitywne magazyny oraz dźwigi. Obecnie nabrzeże to jest nieuzbrojone i w części środkowej na długości kilkuset metrów, drewniana obudowa części nawodnej nabrzeża jest spalona. Nabrzeże to jest doraźnie przez nas wyposażone w dźwigi odtworzone z wraków i służy dla przeładunków węgla. Fundamenty poddźwigowe są wykonane prowizorycznie z podkładów drewnianych dzięki czemu istnieje możliwość zastosowania jednocześnie kilku szyn dźwigowych dających różną rozstawę portali w zależności od różnorodności typów dźwigów. W danej chwili na nabrzeżu tym pracują dźwigi o czterech rozstawach dróg portalowych (5,20, 5,40, 6,00 i 30,00). Połączenie kolejowe z dworcem wrocławskim ma charakter nie posiadający nic wspólnego z właściwym technicznym rozwiązaniem, na co już dawno zwracano uwagę. Rozbudowa lub modernizacja tego nabrzeża, wydaje się nieopłacalna. Nabrzeże to należy przywrócić do jego poprzedniej postaci tzn. wyposażyć we właściwe dźwigi i szopy, oraz użytkować dla statków o mniejszym tonażu (żegluga przybrzeżna i bałtycka).

BASEN MIELENCKI

Nowy Port. Jest on doraźnym rozwiązaniem dla odciążenia innych nabrzeży. Robi wrażenie i jest właściwie prowizorką na większą skalę. Istnieją tu wprawdzie nabrzeża o długości ca 560 mb i głębokości 8,0 m, jednakże wyposażenie było wysoce niedostateczne. Jako magazyny służyły dwie prymitywne szopy powstałe z pierwotnie istniejących okapów przez ich obudowanie murami o konstrukcji tzw. „pruskiej". Dźwigów nie było. Połączenie kolejowe otrzymywano przez przeciąganie pojedyńczych wagonów z dworca wrocławskiego, przy pomocy koni lub ciągników. Parowóz bowiem nie mógł tu dojść. Obecnie nabrzeża te są możliwe do użytkowania, natomiast szopy częściowo zniszczone przedstawiają wiele do życzenia.

STREFA WOLNOCŁOWA

Strefa ta bodajże najmniej ucierpiała przez wojnę, nie stanowi ona jednak nowoczesnego elementu portu. Powstała stopniowo, poczynając od roku 1898. Składa się z dwuch basenów, na dzisiejsze potrzeby zbyt wąskich (100 m), wyposażona jest w magazyny i dźwigi. Głębokość basenów przy nabrzeżach 6,0 m w środku 8,7 m, co już wskazuje na usiłowania poprawienia żeglowności basenów, ograniczonej przez konstrukcję nabrzeży. Magazyny prymitywne, za wyjątkiem jednego (nr 7), mającego charakter mieszany składu długoterminowego i szopy przeładunkowej, wzdłuż tego magazynu głębokość nabrzeża jest większa i wynosi 8,38 m. Ogólna powierzchnia magazynu przeładunkowego strefy w roku 1940 podawana była w wysokości 40.000 m². Do tego dochodzi powierzchnia składowa wielkiego magazynu nr 7, którego pojemność wynosi na 65 tys. ton. Mniejwięcej połowa dźwigów jakie się tu znajdowały były to wysoce przestarzałe dźwigi hydrauliczne o małej wydajności. Strefa ta wymagała modernizacji, co też brane było poważnie pod uwagę. Z uwagi jednak na ciasnotę zabudowy nie można było się liczyć tu z poważną poprawą.

Połączenie kolejowe nastręczało bodajże jeszcze więcej trudności, aniżeli połączenie z Duńczycą. Na trudności te składały się: ciasnota, nadmierne krzywizny łuków, oraz niedostateczne długości torów, zezwalające na jednorazowe manipulowanie, jedynie połową pociągu. Służyła ona dla obrotów trampowych, linii regularnych tranzytu itp., jako właściwy rdzeń portu musiała stanowić środek ciężkości obrotów portowych. Niezależnie od drobnicy i tu również na wolnych miejscach prowadzono przeładunki węgla w miarę potrzeby.

PORT PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH

Port przeładunków masowych stanowił przed wojną właściwie rozbudowany ośrodek portowy. Stanowi on jedną z najnowszych dzielnic portowych, gdyż rozpoczęto go budować w czasie pierwszej wojny światowej.

Z pośród urządzeń, jakie tu zastaliśmy wywrotnica wagonowa była zupełnie zniszczona, na nabrzeżu Katowickim znajdowały się trzy dźwigi mostowe 5 t., z których dwa udało się dotychczas uruchomić, ponadto na nabrzeżu Chorzowskim istnieją dwa dźwigi rudowe 15 t.

Jeszcze przed wybuchem ostatniej wojny wyraźnie stwierdzono, że urządzenia kolejowe dla tej części portu, będącej zupełnie nowoczesnym elementem, nie odpowiadają potrzebom i że rozrządzanie wagonów odbywa się z bardzo poważnymi trudnościami. Nabrzeża jakie tu zastaliśmy były zupełnie nowoczesnej konstrukcji, długość ich wynosiła ca 500 m, głębokość 9 m.

PRZEMYSŁ PORTOWY

Przemysł portowy osiedlił się w dzielnicy przyległej do portu przeładunków masowych nad Parnicą i kanałami sztucznymi na południe od niej. Jest zupełnie prawie zniszczony. Pozostały tylko niektóre budynki i odcinki nabrzeży, mające w swoim czasie ściśle określone zadania. Poza elektrownią i Centralą Produktów Naftowych, nic tu zapewne nie da się uruchomić w swych dawnych funkcjach. Należy zwrócić uwagę, że tereny położone na zachodnim brzegu Odry, całkowicie za-

(Dokończenie na str. 14)

Międzyzdroje

Z dziejów wyspy i uzdrowiska

Gdy przed niespełna trzema laty zwierzyłem się z zamiaru udania się na Wołyń do znanych mi z lat dziecinnych Międzyzdrojów i szukałem towarzysza podróży, spotykałem się z mniej lub więcej ukrytym zdziwieniem z jakim spoglądano na niewczesnego poszukiwacza wielkiej przygody na nieznanej, odciętej od świata, może bezludnej wyspie. Częściowa zmiana opinii o Wołyniu nastąpiła w sezonie 1946 roku, a całkowita w 1947 r.

Dziś więc, gdy w okresie wyjazdów na wywczasy letnie Międzyzdroje stanowią stały temat rozmów i rozważań rzesz pracowniczych, przedwczesny entuzjazm mój jest w oczach otoczenia całkowicie zrehabilitowany.

Opinii entuzjasty jakiegoś zagadnienia nie nosi się jednak darmo, nakłada ona obowiązek udzielania informacji i odpowiedzi na liczne zapytania zainteresowanych.

I wśród takich to przypadkowych rozmów i gawęd na różnorodne tematy, tyczące Wołynia i Międzyzdrojów, zrodziła się myśl ujęcia słów w ramy artykułu.

TROCHĘ GEOGRAFII

Nie zdziwił mnie nagły zwrot opinii i niebywała, w tak krótkim okresie zdobyta popularność Międzyzdrojów, rozumie to bowiem każdy kto choć raz tam zawitał.

Wystarcza już krótka przejażdżka samochodem od mostu na Dziwnej w mieście Wołyniu do Międzyzdrojów by dać obraz uroku wyspy i bogactwa form jej zmiennego i pełnego terenowych niespodzianek krajobrazu.

W ciągu półgodzinnej jazdy przesuwa się w tempie godnym taśmy filmowej kolejno przed oczyma widok na Dziwnę, ciasne uliczki miasta Wołyń, pola i łąki, naprzemian równe-nizinne, bądź faliste i pagórkowate, ukazujące się niespodziewanie jeziora, rozległą zatokę, bukowe lasy, wyniosłe zalesione wzgórza, piaszczyste wydmy wreszcie na morze i samo osiedle. Bogactwo form zawdzięcza wyspa różnorodności czynników, które w kształtowaniu jej brały udział, a więc przede wszystkim morzu, lodowcom, wodom Odry i wiatrom.

Jądro wyspy jest prawą boczną moreną lodowca, którą osadził tu sunąc w końcu okresu lodowcowego ze Skandynawii na południo-zachód.

Stanowi je kilka mniej więcej równoległych pasm wzgórzy do 100 m wysokich, o naniesionej przez wiatry piaszczystej nawierzchni.

Do jądra tego „dobudowane" zostały od wschodu, południa i zachodu z żyznych namułów Odry i jałowych piasków morskich tereny nizinne.

Zachodnie pasmo tych wzgórzy, stanowiące północny brzeg środkowej części wyspy, zakręca w formie sierpa koło Międzyzdrojów i obejmując je łukiem od północo-wschodu, wschodu i południo-wschodu, dochodzi do Lubinia. Jest to najbardziej malownicza i urozmaicona część wyspy.

Wyspę dzieli na dwie części — większą wschodnią i mniejszą zachodnią wyraźne przewężenie od jeziora Wiecko v. Witnicy na południu do zachodniej plaży Międzyzdrojów — na północy.

Podział ten zaważył następnie na zasiedleniu wyspy, tereny bowiem całego przewężenia stanowiły ongi rozległe nieprzebyte bagnisko, z jedyną dostępną lądową komunikacją na samej północy poprzez piaszczyste wydmy nadmorskie.

SZKIC HISTORYCZNY

Bogaty w zdarzenia i urozmaicony jest również historyczny szkic dziejów wyspy.

Zamieszkała pierwotnie przez Wołynian - Słowian szczepu zachodnio-pomorskiego przechodzi wyspa różnorodne koleje, związane ze ścieraniem się w walce o ujście Odry, wpływów polskich i niemieckich, a na dalszym planie jeszcze duńskich i szwedzkich.

Dzieje te przewijają się przez liczne karty znanej pięknej pracy „Polska i Niemcy" — Z. Wojciechowskiego, tu ograniczymy się do kilku dat.

Wyspa wraz z Pomorzem Zachodnim włączona zostaje w orbitę wpływów polskich za Mieszka I w 967 r.

W 986 r. zagarnięta przez Duńskiego Haralda Sinozębego, w krótkim czasie odbita przez Mieszka I przy pomocy szwedzkiego Eryka Zwycięzcy.

Wołyń wraz z ujściem Odry jest celem dążeń Chrobrego. Wizje tych zmagań znane są czytelnikom „Chrobrego" —Gołubiewa.

Odłączona od Polski przez falę pogaństwa, podżeganego przez Niemców ponownie zdobyta zostaje przez Krzywoustego w 1123 r. i w następnych latach nawracana wraz z Pomorzem Zachodnim przez działającą pod polskim patronatem misję św. Ottona.

W 1135 r. uznane zostaje przez Cesarstwo władztwo Polski nad Pomorzem Zachodnim wraz z wyspami Wołyniem, Uznamem i Rugią.

Po usilnych wieloletnich staraniach Krzywoustego, stworzona zostaje w 1138 r. na wyspie diecezja w Wołyniu, przeniesiona wkrótce, bo w 1140 r. na ląd stały do pobliskiego Kamienia.

Biskupstwo wchodzi przez długi okres w skład archidiecezji Gnieźnieńskiej, co silnie podkreśla więź kraju z Polską.

Krzywousty, niestety, zmarł w trakcie realizacji swych o to zabiegów. W 1181 r. wraz z Pomorzem staje się wyspa lennem cesarskim, ale już w 1184 r. ulega wpływom duńskim, które trwają po rok 1225.

Z Polską zachowuje w okresie tym nierozerwane więzy zależności kościelnej. Dalszy okres dziejów związany jest ze zmaganiami Piastów i Jagiellonów z Krzyżactwem i Marchią Brandenburską. W zmiennych kolejach losów dostaje się Wołyń z Pomorzem Zach. pod zwierzchnictwo lenne Hohenzollernów. W czasie wojny 30-letniej przewijają się kolejno przez wyspę armie stron walczących. Stara oberża w Międzyzdrojach udziela noclegów szeregowi głów koronowanych, Wallensteinowi i innym wodzom.

W 1630 r. lądują na wyspie Szwedzi, którzy utrzymują się na niej po pokoju westfalskim (1648) do 1713 r. W roku tym wyspa przyłączona zostaje do Prus, pod których panowaniem pozostaje do zwycięskich walk 1945 r.

Międzydroże ?

Jednym z najstarszych aktów, tyczących północnego wybrzeża wyspy jest akt nadania przez księcia pomorskiego w 1186 r. biskupstwa w Kamieniu wszystkich przybrzeżnych osiedli między Świętouściem (Swantuss) a Świnią.

Nazwy Międzyzdroje akt nie wymienia, podane są natomiast sąsiednie osiedla Zalesie (Selazo) i Kępieńce (Campenz, przerobione później przez Niemców na Kapenz).

Interesująca nas nazwa pojawia się w aktach 1554 r. przy rozstrzyganiu sporu Książąt Pomorskich z biskupstwem w Kamieniu i wymieniana jest w nieujednostajnionej pisowni jako „Misdroge", „Misdroige", „Misdroie".

Nasuwa się przypuszczenie, że istotną pierwotną nazwą mogło być „Misdroge" w znaczeniu „Międzydroże"*).

Jak już wspominałem jedynym szlakiem komunikacyjnym, łączącym drogi wschodniej części wyspy z zachodem była droga wiodąca poprzez suche nadmorskie wydmy piaszczyste.

Miejsca, w którym leżą dzisiejsze Międzyzdroje podróżnik lądowy nie mógł ominąć, leżało ono jakby na straży szlaku, zresztą i w znaczeniu dosłownym. W zamierzchłych już bowiem czasach wznieśli tu władcy terenu strażnicę, pobierającą myto od przejezdnych.

W pobliżu strażnicy wzniesiona została wymieniana już odwieczna oberża. Później dopiero, po pewnym osuszeniu terenu, powstają dwie nowe drogi: jedna z południa na północ Lubin—Międzyzdroje, druga z zachodu na wschód, przeprowadzona poprzez nizinne tereny od Świni.

W 1698 r. liczy wioska „Misdroge" — Międzyzdroje, poza mieszkańcami na uboczu leżącej oberży, 21 mieszkańców. Osiedle jest skromną wioską rybacką jeszcze w początku XIX wieku.

Pierwsi, pojedyńczy kuracjusze, poszukujący zacisza po zgiełku wielkich sąsiednich kąpielisk (Świnoujście i in.) zjawiają się w Międzyzdrojach około 1830 r., większy ich napływ zaczyna się w 1845 r., kiedy to Międzyzdroje uznane zostają urzędowo za miejscowość kuracyjną.

Liczba stałych mieszkańców wynosi wówczas 176, przyjezdnych — 382.

Od tego czasu rozpoczyna się szybki rozrost osiedla i przed II wojną światową liczy już ono zaokrąglając w górę do 5000 stałych mieszkańców i 22 do 25 tysięcy przyjezdnych.

Atrakcją przyciągającą turystów do Międzyzdrojów jest niewątpliwie piękno ich położenia, o wartości kuracyjnej miejscowości decyduje jednak w pierwszym rzędzie jej klimat.

Pod tym względem wysuwają się Międzyzdroje niewątpliwie na czoło wszystkich kąpielisk nadbałtyckich.

Wspomniana już osłona górzysta od wiatrów północno-wschodnich i wschodnich, stwarza tu miejscowy wybitnie łagodny klimat, o wyjątkowo cieplej i długiej jesieni.

Przeciętna dzienna temperatura spada poniżej 0^0 C dopiero w styczniu, poza tym przeciętna poniżej 0^0 C występuje tylko w lutym.

Obliczona z szeregu lat przeciętna dzienna miesięcy letnich wynosi: maj — 12,2, czerwiec — 14,8, lipiec — 18,3, sierpień — 17,4, wrzesień — 13,9, październik 9,4, listopad — $4,9^0$ C. To też w listopadzie spotyka się jeszcze róże kwitnące na wolnym powietrzu.

Największe przeciętne dzienne nasłonecznienie wykazują maj i czerwiec — 7,5 godzin, lipiec — 7 godzin, sierpień — 7,4 godz, nasłonecznienie w kwietniu wynosi 5,7 godz., we wrześniu — 5,4 godz.

Wyjątkowo piękne i o małej ilości opadów są miesiące wiosenne i jesienne. W warunkach tych sezon kuracyjny mógłby być znacznie przedłużony. Przed wojną posiadało Międzyzdroje i w zimie gości, wykorzystujących narciarskie tereny.

Zbudowane szablonowo, nie posiadają Międzyzdroje żadnych zabytków architektonicznych, ani nawet nowoczesnych bardziej interesujących budowli. Napotykamy szereg dość porządnych gmachów hotelowych, pensjonatów i willi, przeważa jednak brzydki styl; a raczej brak stylu, właściwy budownictwu niemieckiemu drugiej połowy XIX wieku.

Silne zadrzewienie i duża ilość zieleni, pokrywają jednak wiele niedociągnięć architektonicznych.

Milej dla oka zabudowane są nowsze dzielnice, powstałe w ostatnich latach przed wojną, ze skromnymi ale bezpretensjonalnymi mniejszymi willami. Oczywiście największą atrakcją jest rozległa i szeroka plaża, ciągnąca się wielokilometrowym pasem.

W godzinach popołudniowych przerzadzają się plaże, zwiększa się za to ruch na molo.

Molo to, dziś jeszcze dość długie, sięgało kiedyś daleko w głąb morza i dostępne było dla większych statków wycieczkowych kursujących po Bałtyku. W czasie I wojny światowej uległo skróceniu — przyczyną były słabe nerwy pruskiego komendanta ówczesnego miejscowego garnizonu.

Żył on w ciągłej obawie urojonego desantu wojsk rosyjskich i pewnego mglistego dnia, biorąc jakieś zarysy — zdaje się łodzi rybackiej — za wrogą flotę wojenną wysadził część mola w powietrze. Dalszego skrócenia mola dokonały zwały kry pamiętnej ostrej zimy 1928/29 roku.

WYCIECZKI

Zwolennicy turystyki udają się nie na molo, a na dalsze leśne i górskie wycieczki.

Ulubionym miejscem najbliższej przechadzki jest graniczące od wschodu z Międzyzdrojami wzgórze, wznoszące się stromo nad brzegiem morza. Droga wije się przez las, otwierający na różnych poziomach okna na morze, o coraz szerszym horyzoncie. Rozległy widok ze szczytu wzgórza obejmuje Świnoujście i długie przybrzeża wyspy Uznam.

Szczyt góry porośnięty jest starodrzewem bukowym, między najpiękniejsze okazy wtłoczono, psując powagę zacisza, obszerny gmach kawiarni. Wielokrotnie powtarzałem już w gawędzie słowo buk: drzewo-, las-, starodrzew bukowy, buk bowiem, jak morze, jest nieodłączną częścią krajobrazu Pomorza w ogóle, a już Wołynia i pobliskiej Rugii w szczególności. Każdy z wiekowych buków uderza swoistą zadumą, dostojnością i mocą.

Nawet w większym skupieniu starodrzewu nie zatracają poszczególne buki swej indywidualnej odrębności. Grupa starodrzewu bukowego to nie standaryzowany drzewostan, zbiorowisko pni możliwie ujednostajnionych — a wielkie zgromadzenie najstarszych autochtonów kraju — wiec dawnych władców wyspy — radzących w dostojnym skupieniu.

Nad czym — nie wiem. Może, o ile tak zniżyć się potrafią, mówią między innymi i o kręcących się u stóp ich natrętnych dwunogich pędrakach, równie małych, jak hałaśliwych i szkodnych.

Bardziej zamiłowani piechurzy idąc parę kilometrów dalej docierają poprzez lesiste wzgórza do prawdziwej niespodzianki terenowej — jeziora Jordana.

Wyłania się ono nagle spośród drzew i ciemna jego tafla błyszczy wysoko wzniesiona nad poziomem tuż niemal obok widocznego morza.

Idąc dalej nieco dochodzimy do małej uroczej i zacisznej plaży kąpieliska Nowa Wieś.

Piękną wycieczką jest wypad na wzgórza w Lubiniu, z których rozciąga się zupełnie odrębny rozległy widok na nizinną część wyspy, jezioro i zatokę szczecińską.

Kierunków i celów wycieczkowych jest na wyspie wiele, przyczynia się to m. in. do tego, że nigdzie nie ma natłoku, tak nużącego w wielu innych miejscowościach, spragnionego wypoczynku przybysza.

Jednocześnie zaś osoby spragnione rozrywek towarzyskich mogą je znaleźć na codziennych koncertach w sali koncertowej, lub koło domu zdrojowego i w szeregu kawiarni i restauracji dancingowych.

Dla uzupełnienia dodatnich wrażeń z kąpieliska, podkreślić bym pragnął wielki wysiłek Zarządu, którego energia umożliwiła w tak krótkim czasie zatarcie olbrzymiej części śladów zniszczeń wojennych i uruchomienie domu zdrojowego oraz pokaźnej ilości domów wypoczynkowych.

M. B.

*) Nie podaję tego bynajmniej w zamiarze spowodowania zmiany ogólnie już przyjętej nazwy uzdrowiska, również nie wdaję się w dyskusję „Wołyń" czy „Wolin".

MIECZYSŁAW JAROSŁAWSKI

BUDACJA

Wiatr wieje jak djachel — to morze idzie na strond, a po strondzie idzie bezrobotny Tona. Skorznie zdałyby mu się nowe a i buksy też. Bo w skorzniach chlupie woda i piosk pcha w nogi a w buksach ten wiatr — to je zemno. Jakby miał ta praca — tedyby szło, ale bez pracy — zemno.

Jo, ostał tedy Tona bez pracy, a uszporowane nie miał nick na ten lichy czas i od chorej kasy nie dostałby nick, bo go stary Konkol nie wpisał, że to niby swój beł. Dzesec lat beł swój kole tej pracy rybackiej u Konkola. To by szło jakby dostał te Trude jego a ta łódź i seci. Tedy by rybaczył na swojem Niechajby ten Konkol z tema letnikami sam ostał.

Westchnął Tona, czapkę chwytem prawej dłoni zsunął na czoło i podrapał się wyżej ucha. Stanął. Dokądka miał tedy isc. Dzesec lat nie wychodził z Jastarni inakszy jak w morze. A terazka miał isc. Albo na ten Hel albo na ląd — gdzeby zas ta praca dla niego beła.

Stoi na strondze, a to morze do niego idze. Jakez to by dało dzisiaj ryby — a najwicej tych storni, bo z wodą na strond najmilej idą. Wangorze — ni. Te zas na wiatr nie mają głodu. Stoi Tona akuratnie kole łodzi Konkolowej, bo nie odszedł jeszcze daleko od jego checzy. W zawiniątku ma chleb krajany ze szmalcem a tę budle z kawa, co mu Truda na droge dała, jakby szedł do roboty jakiej. Głodny nie bandzie, ale dokąd ma z tem isc — nie wie. Dzesec lat kole tego rybactwa Konkolowego w Jastarni, to i skądka ma dorazu wiedzeć?

Oparł się o burtę, łódź je fajna. Sam ją budował z Konkolem. Z butna pomalowana je na modro, a besc wylepiona smołą. Fajna łódź — i gang ma rychtyk. Bimzy dali mocne, zdrowe, a deski bez sanków ,a na maszt sam wybrał w lesie danke jak swieca. Strzymie ta łódź jeszcze dzesec lat. Mógłby Konkol rybaczyc z Toną czyby chciał. Ale on — ni. Wiedno myśli o tej budacji dla letników. Nasamprzód checzy dwie izby dosadził, na modro wymalował a te okna dał białe, a kwiatków pod oknami nasadził — akuratnie kole kuli od gnoju — te zaś fajn rosły, a to zaczem wyglądało. Ob całe lato miał letników w tych dwóch izbach, a Truda kole ich wiedno się kręciła, to i na ostatku dydków wiele dało a te buty a te sukienki a co jeszcze. Te zaś na drugi rok Konkol przebudował chlew, cztery izby z tego dało. Zaś dla swini a tych prościow tak byle co z dylów urychtował i papom przykrył. To szło. Na ryby jezdzili, a gośce ryby jedli, a co zbiegło oddawali prościom. Fajn tego roku beły te prośce, krągłe jak meszy.

Tona kopnął nogą pokład, na którym leżała łódź. Tankowy beł — a strupiał. Tak to musiało bec. Łódz całką zimę leżała na tych podkładach te i ode dna mogła strupieć. Kiedyż to miał czas do tej łodzi? Wedno było do czynienia z tą budacją. Dydków Konkol dopożyczył, gdzie mógł, a najwięcej zasie od tego Halmana — wędzarza, a budował już od jesieni a bez całką zimę aż teraz jeszcze na ozimku. To mówił: Na sezon pension musi bec. Dwa piantra wysadził — osiem izb od wielkiego morza a te kuchnia, a te miał dosadzić jeszcze ta jadalka oszklona od podwórza, dycht kole tej zagrody dla swinców, bo na przodku nie dało miejsca. Te zaś z tema swincami rozmyślał co ma uczynić, bo precz ich wziąć nie chciał. To beło za szkoda. To dało w lecie wiele fudru od tych gości — to miały co zgrzeć.

Obejrzał się Tona na lasek nad strondem. Dycht za tym laskiem stała chacza Konkolowa po nej stronie banu, jakby się przyżżał, toby może zobaczył, jak Bork z Kassem ustawiają te kozły pod dach. Ciężko beło Tonie stąd odejść, a i nie wiada dokądka miał iść po tych dziesięciu latach rybactwa Konkolowego. Położył zawiniątko na rufie obok postawił ostrożnie budlę z kawą i wspiął sie na burtę. Hen poza białą wydmą po przez pnie sosen bielił się szczyt Konkolowego pensionu. Ob cała jesień a i zimą. Tona wyładowywał cegłę z wagonu a na karze ją zwoził. A budacja rosła, rosła, jak ta łódź, co idzie z dalekiego morza na strond. Te zaś na ozimku mieli ją Bork a ten Kass dokońca. Blos coby jeszcze te kozły pod dach urychtował a te przykrył dachówką a wypucował bene. Te by zaś te letniki mogły przyjść. A ten pension a te dydki Konkol by miał. Jo. — Na to beł Konkol chcywy.

Tona plunął w morze z rezygnacją i zeskoczył z burty. Akuratnie w ten czas z wydmy zbiegła Truda niosąca dwa węborki wa wodę. Nie widziało się Tonie, żeby dzieucha miała wodę z tego morza wynaszać. Sam dotychczas zawdy ful beczkę nanaszał, bo w Jastarni wody żudnej nie dało, to musiał brać z morza ile brekowały te gospodynie. A dziś, że to go stary zaraz poreno odprawił, to już o tej wodzie miał czyste zapomnienie.

Nick też nie mówiący, wziął z rąk dzieuchy węborki, a choć wzdrygała się, wody sam zaczerpnął i poniósł do checzy. Truda wzięła zawiniątko z chlebem i kawą, żeby zaś kto strondem idący nie zabrał.

Te zaś Tona myśli: — Niosę te węborki, nie żeby szukać okazji do jakiejś zgody. Tak co — ni. Z własnej woli pomagam, bo nie paseje, żeby dzieucha szła z temi ciżkimi węborkami.

Szli tedy kole boku, nick do siebie nie mówiący. Teraz dopiero Tona dorazu zrozumiał czemu to nie wiedział dokądka ma iść, — na Hel czy na ląd z tej Jastarni, gdzie dzesięć lat z Konkolem rybaczył.

Truda opuściła głowę i klapała po piętach korkami, a dziurawe skorznie chrzęściły w piasku, a na starem charszczu. Słuchali tej muzyki co jakby w nich grała sama ze siebie. Taka swojska muzyka, co wraz z wiatrem i szumem morza idzie przez życie rybackie — od kolebki na mierzeji aż do grobu na dnie morza

Tedy szli tak, nick do siebie nie mówiący, z tego strondu aż do checzy Konkolowej. Bo i co mieli rzec? Szetko beło już rzekło: Tona nie miał tu pracy, bo Konkolowi rybactwo już się nie widziało. Bandze miał pension to wynajmie, a sam bandzie te dydki brał, a Truda bandzie chodziła kole świnców, a kole tych gości, co te dydki do dotadka zwieżą. Tedy zaś dla Tony roboty w tem szetkiem nie ma żudnej, bo do pensionu nie jest uczony. A ten Halman wprost rzekł: — Te on za gupi do pensionu. Tak coś on nie spotrafi. Czy kto całkie życie ryby łowił, te on je do rybów.

A rybów wicej Konkol nie chciał łowić. To mu się teraz nie opłacało. Te to musiał Tona iść precz. Był tereska la nich za gupi. I dopiero teraz kiedy znów widzał modro malowaną checzę Konkola a te białe okna co wprawione były w dawnym chlewie, a te kulę na gnój, co go sam karował rok w rok pod bulwy, w te stare pół botu dla kur, co go sam ustawił pod modrą ścianą checzy — tedy zrozumiał raz jeszcze a lepiej, czemu to nie wiedział dokądka ma stąd iść po dziesięciu latach rybaczenia z Konkolem a po tem jeścu, co mu zawdy szmakowało, coby nie uważyła Truda la nich.

Szli, nick do siebie nie mówiący, a Truda ze spuszczoną głową, klekocząca korkami, a Tona chrzęszczący dziurawemi skorzniami. Szli po przez czarne rozmazane błoto drogi, stąpając po ościach i łbach rybich, których nie dojadły świnie i kozy, szli, mijając dzieci chyłkiem obsiadające opłotki o tej wczesnej godzinie. Spoglądały na nich kontrolująco, chude, kościste rybaczki, wywieszające sieci i wybierające z dołów nawpół zgniłe bulwy. Szli klekocząc i chrzęszcząc, ścieżkami po przez wertepy pagórków i wądołów zasypanych śmieciami. Szli pomiędzy rozwalającymi się opłotkami, tuż pod oknami zdziadziałych, przysiadzistych checz, przybudówek, murowanek i murowańców nowoczesnych, chlewków i obórek, bylejak skleconych kurników i zamkniętych jeszcze budek ze słodyczami, lemoniadą i pamiątkami z nad morza. Szli cisi, zamknięci w sobie, wybierając przejście, niby wśród rumowiska zwalonych na prędce pak wszelkiego rodzaju znaczonych chaosem krzykliwych napisów.

Tak weszli do Konkolowej checzy. Tona postawił węborki. Wody z nich nie było gdzie wylać, bo beczka stała jeszcze pełna. Te to znów zrozumiał, że ta Truda wyszła z węborkami na strond nie po tę wodę, ale do niego, co został stojący kole oćcowej łodzi od samego rana. Tedy Tona spytał, choć i wiedział:

— Oćc nie je doma?

— A ni.

— A dokądka jest pojechany?

— Jo ta wim? To pewnie do miasta.

— Wel czego?

— To mi powie, wele czego jadzie?

A chociażby Truda wiedziała, to czyż miała mu powiedzieć, temu Tonie, kiedy już nie beł jejch, ale ten obcy? To i nie rzekła nick więcej. Stali naprzeciwko siebie zażenowani, nie wiedzący co już rzec teraz i co robić, kiedy zerwało się dziś poreno to ich współżycie dziesięcioletnie — od dzieciństwa już pełne trosk wspólnych a zabiegów, a obowiązków charłaczących co drugie dziecko, zrodzone na to, by pracowało na swych rodzicieli. Tona patrzył martwo przez okno, które nawpół zasłaniał wysoki, szary mur, kąpiący się niemal cementową stopą w gnojówce wezbranej od wiosennego deszczu a wymalowanej już tęczowemi barwami przez słońce. Hen wysoko pod stropem zmagali się z krokwiami dwaj majstrowie Bork i Kass, a kole nich pracował chłop za hantlagera.

„To mają z tem do czynienia" — myślał ociężale Tona. Tak właśnie myślał bezpośrednio pod wrażeniem tego, co widział tuż przed sobą, owładnięty tępym bezwładem. Czuł, że jest wciąż w tej izbie, która przez tyle lat była jego domem i nie mógł myśleć o tem, co istniało gdzieś daleko, obce mu i nieznane.

„A choćby ostał kole tej budacji" — nieśmiało medytowała Truda i zastrzegła się zaraz: — „ale doch ten oćc nie chciał." Spłonęła. „To zapewne, że nie zechciałby. Po o go dziś odprawił tego Tonę, żeby kłopotu jakiego z nim nie miał". Zawstydziła się następnej myśli, przelękła się tej swojej śmiałości, a podając chłopcu zawiniątko z chlebem i budlę z kawą, rzekła, jakby chciała zagłuszyć te natarczywe, grzeszne myśli poprzednie:

— Dokądka to chcesz iść, Tona?

Chłop jakby się zbudził, wzrok oderwał od murowanej ściany i odparł:

— To je zarówno. Czy jo tu nie mam pracy, te doch muszę dokąd iść. Nie?

To była prawda. Ten Tona musiał stąd iść. Więc Truda rzuciła z lękiem:

— Joby też najmilej szła stądka precz.

Chłop uśmiechnął się dziwnie. Wydało mu się to takie niedorzeczne.

Dokądka ona miała iść ta Truda od oćcowego domu, od tej budacji i od pensionu? To doch nie je prawda. Nijak w to nie uwierzył. Mimowoli spojrzał w nurt izby i zobaczył pod wysoko zaścielonym łóżkiem, białe, skórkowe na wysokich obcasach pantofle. Nie miał już żadnej wątpliwości. Poprawił czapkę, zawiniątko wcisnął pod pachę i rzekł wychodząc:

— Te dowidzenia, Truda.

Manchnęła za nim ręką jakby go chciała zatrzymać, poruszyły się usta, jakby chciała coś rzec, zawołać; zachwiała się, jakby się chciała bronić przed czemś i schwyciła oburącz starą sieć wiszącą na kołku. W niej ukryła twarz. A Tona, przestępując próg checzy powtarzał:

— A komużby te goście musieli oddawać to szetko, co im nie potrzebne, jakby ta Truda stąd poszła precz?..

Przeszdł kilka kroków i zatrzymał się pod białym murem. Chłopi wciągali do góry belkę na linach. Nie mógł przejść. Spojrzał więc w górę i patrzył martwo na wysiłek ramion ludzkich, ciągnących kloc do góry.

Był ciężki.

„A gdyby się urwał — pomyślał — tedyby z tego chłopa na dole nie zostało nic.

— A czegoż te tak stoisz, Tona? — krzyknął nagle Bork.

— A cóż jo mom nie stoić? To doch nie przejdzie tędy.

— Te zaś mógłbyś nama coś pomóc. Same my doch nie zradzimy tych ciężkich kloców.

Właśnie, Tona był tym, który zawsze wszystkim tylko pomagał, był człowiekiem do pomocy. Nigdy nie pracował samodzielnie — tego nie wymagano. Pomagał Konkolowi, pomagał rybakom, pomagał Trudzie. Zawsze był za drugiego, lub trzeciego. Pierwszym w pracy nie był nigdy. Tak więc i teraz położył pod chlewem na kamieniu chleb, postawił budlę

JULIAN BORZYM

OJCIEC

(Dokończenie)

Na nadbrzeżnym bulwarze, nie daleko od majestatycznych, kamiennych schodów, stoi zapomniana, zmurszała ławeczka. Widać stąd portowe kanały, wysmukłe dźwigi, kominy statków i krwisty pożar zachodzącego słońca, w oknach nadbrzeżnych magazynów .

Porowski obraca w palcach podłużne blaszane pudełko z tytoniem i zaciąga się głęboko dymem. Pies przywarował obok i spod oka śledzi nieufnie pocieszne kudłate stworzonko, prowadzone na ozdobnym rzemieniu, takie nieporadne w swej nieruchawej pokraczności.

Porowski przesuwa oczy po pękatych kadłubach holowników i wysmukłych liniach motorówek, przycumowanych w pasażerskiej przystani. Buchalter wyjmuje z kieszeni zegarek, patrzy na godzinę i z westchnieniem zawodu porusza się niespokojnie na ławce. Nagle z przeciwległego kanału, z zajadłym perkotaniem motoru, w grzywie roztrącanej ostrym dziobem wody, na środek rzeki wypada motorówka. Buchalter mruży oczy. — „Słońce — psiakość"... Ale za chwilę motorówka przeskoczyła pasmo skrzącego blasku i widać już dokładnie dwóch marynarzy: jednego przy kole sterowym i drugiego stojącego niedbale na rufie, balansującego w takt chybotu na szeroko rozstawionych nogach. Kiedy sternik marudził jeszcze coś przy cumie — drugi, obliczonym co do centymetra skokiem, wylądował na nabrzeżu. Bezwiednym ruchem obciągnął przesadnie dopasowany mundur, musnął daszka czapki, jeszcze bardziej zsuwając ją na tył głowy i idąc w kieurnku ławeczki, śmiał się całą twarzą, śmiechem jedynym, będącym obrazem kipiącej radości wewnętrznej.

Buchalter aż przymknął oczy z wrażenia. — „Zachować ten obraz pod powiekami... Zachować najdłużej, za wszelką cenę..."

....„Jak ty śmiesznie nosisz tą czapkę, tak zawadiacko przesuniętą na prawe ucho... Wiem, wiem... Mówisz, że taki wasz marynarski fason"...

Porowski skupił się w sobie, coś tam zdusił w zakamarkach podświadomości i wstając patrzył jak pies w kilku susach dopadł marynarza, witając go z niezwykłą wylewną radością.

— „A teraz zacznie go pieścić za uszy... Teraz go podrapie pod gardłem... Tak samo, tak samo"... — szeptał do siebie, zbliżając się do baraszkujących: człowieka i przymilnie powarkującego psa.

Ten śmiech, to bodaj było najgorsze. Bo mając szeroko otwarte oczy, widziało się, że może i wzrost nie zupełnie identyczny, a i kolor włosów w odcieniu różnił się od tej pszenicznej złocistości, zapamiętanej w każdym odcieniu w zależności od światła. Ale śmiech? Właśnie kiedy przymykało się oczy — śmiech stawał się czymś ponad ludzką wytrzymałość. Bo nie był podobny, czy taki sam — śmiech był ten sam.

— Przepraszam, przepraszam najmocniej za spóźnienie... Wszystko opowiem... Wielkie nowiny — mówił Widawski, ściskając zamaszyście dłoń buchaltera. — Idziemy, co?

Właśnie kolega Widawskiego uporał się z łodzią i zbliżył się do rozmawiających.

— Niech pan powinszuje Tomali awansu. Od jutra jest starszym pilotem Tak, to dziś specjalna okazja złożyła się do popicia — powiedział Widawski.

— Starszym pilotem? — zdziwił się Porowski.

— E... tam — zlekceważył Tomala — to jeszcze nie największa nowina, mamy dziś lepszą okazję... — Nie dokończył jednak, bo zgromił go i powstrzymał wzrok Widawskiego.

Stary spojrzał niespokojnie na porucznika ,ale nie dali mu nawet przyjść do słowa. Uchwycili go między siebie pod ręce i zamaszystym, z lekka kołyszącym krokiem ruszyli wzdłuż nadbrzeżnej ulicy.

W Barze „Pod Bryzą" powitał ich sam gospodarz — z wylaniem i szacunkiem.

— Stolik dla prezesa gotowy. A i na ząbek przygotowało się coś... palce lizać... specjał... — Ostatnie słowo rozciągnął jak harmonię, cmokając jednocześnie pulchnymi wargami i wznosząc do góry w zachwycie zaślimaczone oczy. — Pan prezes rozkaże... wódzia na lodzie już szronikiem porosła. Tylko na upał... pan porucznik... tssst... już wiem... Karolak zna swoich gości... Karolak pamięta... Najpierw piwko, nalane naraz — sznit...

Buchalter rozparł się szeroko w krzeselku, wyciągnął daleko przed siebie nogi i jakby nagle odmieniony, mocnym głosem przerwał potok wymowy knajpiarza, z nie oczekiwaną swobodą dysponując:

— Że wódka zimna to dobrze. Dawaj ją — panie Karolak, aby prędzej. Kieliszki nie za duże i nie za małe — w miarę Na ząbek, najpierw nie żaden specjał, ale po pomidorku. Pieprz i sól.... Ja sam pokroję. wyciągnął z kieszeni paczkę „Chesterfild'ów" i częstował kolejno kompanów — później gospodarza. Sam wziął papierosa ostatni, zgniótł go leciutko w palcach i otaczając się obłokiem dymu dalej rozkazywał:

— W zeszłym tygodniu, panie Karolak— wpuścił pan tu jakichś Dunów, a mówiłem, żeby do pokoiku jak jesteśmy nikt nie wlaził i nie przeszkadzał.

— Panie prezesie, klnę się Bogiem, to ta głupia Stefka... Ja gdzie tam... przecież wiem.

— Nie mówię — przerwał Porowski — żeby nie zajrzał który z moich znajomych. Sam pan wiesz, że mam tu paru, z którymi lubię się trącić, ale nie chcę żeby obcych mi wpuszczać. Nasze chłopaki co innego...

i podsadził się pod belkę. Bary miał tęgie — właśnie takie, jakie winien mieć człowiek do pomocy.

Majstrom pomocnik przydał się — zluźnił ich mięśnie, że to stary człowiek rad się wyręcza młodym, sposobniejszym. Krokwie na linie podnosiły się z ziemi i stawały oparte o mur. Z kolei Tona wlazł po rusztowaniu do góry i tu zaczął windować belki. Majstrowie układali je przy pomocy, rychtowali, gdzie i jak miały leżeć, wyciosywali karby, przybijali gwoździmi. Praca szła wolno, ale sprawnie aż do pełdnia.

— Te to byś mógł, Tona pracować kole budacji — zauważył Bork — na swój chleb zarobisz. A budacji to latoś tutaj dość.

— Jo — godził się Tona. Mógłby pracować. Czemu nie miałby pracować kole budacji. Zgniły do roboty nie jest.

— Ten Konkol jest czysto gupi — oświadczył Kass — on by doch nie miał ciebie puścić od się precz. Te on bynajmniej musi dać pomocnikowi ob dzień pięć złotych. A ty doch, Tona, tyle u niego nie miał. To pewne, że Tona nie miał nawet złotego dziennie. A jednak ten Konkol puścił go precz.

Bor kiwnął niedowierzająco głową.

— Ma on w tem coś..

Kass uśmiechnął się pod wąsem do siebie, cechując wycięcie na krokwi.

— Te to je tak zawdy — rzekł z mądrą pewną siebie intonacją głosu i wsadzając wielki ołówek w zęby, dodał: — czy to jeden je kole dzieuchy w izbie zawiele.

Tona, trzymający belkę nad okapem, patrzył na majstra z rozdziawioną gębą. Wzrok jego gdzieś błądził po podwórku, jakby w ślad za Trudą, która wychodziła z izby — raz do prośców, a te znów kurom jęczmienia posypać. Te zaś kaczki przyszły z małego morza, to musiała im otrębami bulwy zaprawić. Jak tych gości da, te kaczki muszą mieć doch swoją wagę. Tona każdy ten ruch Trudy znał dobrze i, kędy szła i co robiła, nigdy się nie pomylił. Dzesęc lat robiła to samo, a on jej pomagał. Tedy myślał, że jakby ryby beły, jak przódzi, nie brakowałby stary ospy kupować. Kaczki doch ryby lubią a fajn na nich przybierają. A te z góry teraz partzący na to gospodarstwo widział je dorazu całe i rozumem swoim własnym urychtowane całkiem inaczej, niż przódzi. Te niech by tam Konkol miał pension ob lato. Profit z tego je. Ale jakby on, Tona, łodzią w morze wychodził, te to by ryby swoje mieli i dla tego pensionu i dla kaczek i la tego cygana, Halmana, do wędzarni. A jakby motorek jaki dorobił, to i wozićby mógł tych gości z Jastarni do Gdyni i na Hel przez całkie lato, a zasie Truda chodziłaby kole nich, a ten stary mógłby całkiem się położyć a te dydki rachować a rachować.

Tedy tak z tego dachu pensionu nadół patrzący widzi to Kąkolowe gospodarstwo, jakby swoje — a to zrobiłby a tamto a to sam ze siebie nie czekający aż go do pomocy jakiejś wezmą. I tak myśli Tona, że aby wywierszył ten dach, to ten pension jużby beł gotów. Tedy w górę spojrzawszy już myśli a obmyśla, jak to wielką belkę uloży, gdzie trzeba, a przyheftnie blos gozdziem a tedy urychtuje za wagą a te zaś na ostatku przybije, jak to ma bec. Zasie już nic nie stoi o to, że te śwince z chlewa wyszły a chleb jego rozbabrały i pożarły, zaś te budlę z kawą turlają po podwórku. Wie, że Truda, to widzący, da mu rychtyk pełdnie, jak zawdy, a choćby te prośce miały ten chleb całkiem zeżarte. A ten Kass, nick nie mówiący dorazu rzecze:

— Jo, jo, bandzie ten Halman miał fajn pension, a kole Trudy pod pierzyną nienajgorzej.

A ta Truda akuratnie te bety z izby wynasza na płot, a śwince z krzykiem do chlewa zapędza. Tego szetkiego Tona nie widzi. Tamto, co rzekł Kass pchnęło go pod żebro, a w głowie mu się męt zrobił, że już nic nie widzi — ani tej checzy Konkolowej, ani podwórka z gnojówką, ani chlewa, ni tej budacji, na której siedzi, jeno gdzieś to dalekie morze, a ten

PRZYSTAŃ „GRYFU" NA WAŁACH CHROBREGO W SZCZECINIE

Z Wałów Chrobrego przed gmachem Urzędu Wojewódzkiego odjeżdżają statki pasażerskie do Świnoujścia i Międzyzdrojów.

strond biały, obsypany pianą, niby placek z cukrem a gadający wiedno to samo... „Bandzie ten Halman miał fajn pension a kole tej Trudy pod pierzyną nienajgorzej."

Eno, eno... Na strondzie ten Halman z Konkolem. Kole tej łodzi coś mają robione, a kole nich ledzie cudze. Te zasie obzierają a ten żagiel naciągają na bomy, a te do góry ciągną i na dół znów spuszczają. Jakby la zabawy, albo i wedle próby. Czyby wypłynąć kto chciał w morze? I na co? — myśli dorazu Tona a ta łódź jest doch tereska niedychtowna, to musiałby nasamprzód urychtować...

A ten Bork znów rzecze:

— Jo, ten stary długo nie pociągnie. To starość na niego idzie. A i co ma taki stary kole tego? Niechle ten Halman szetko w garść wezmie.... Ten ma głowę dobrą, jak szwab.

A te widzi Tona tech dwóch do checzy idący — przez wydmę a te przez ten lasek i sznyk i opłotki kole checz rybackich a tych letniaków.

— Jo, Tona, terazka zaś chcemy tego wielkiego djabła urychtować — rzecze Bork — to wleziesz na szczyt a uchwycisz go na ta linka a przyciągniesz do się a przytrzymiesz... A my go to z Kassem od spodku urychtujema...

Tedy Toma, nick nie mówiący, lezie po koźle na sam wierzch, a te obziera się a widzi to całe morze a ten strond, a te łódź Konkolową już na wpół w wodzie leżąca a tech dwóch do checzy idących. A Truda zasie stanęła podle muru, dycht nad samą kulą gnoju a rękę do oczu przyłożywszy patrzy, jak ten Tona tam na samym wierzchu budacji. Aż strach go chwyta, że tak blisko tam w dole stoi kole samej budacji, bo niechby się ten kloc urwał — tedy na samą Trudę poleci... Nie, nie. Tona go nie puści... Te ona może bec pewna, ta Truda. Jo, trzymie się ten Tona mocno, nogami jeden kozioł obłapiwszy, a te powrozik ciągnie z tym wielkim djachlem wolniutko do góry. Tedy go majstry od spodku zrychtują, ten zaś drugi kuńc ten hantlager podciągnie a te przybije fest. Te zaś robota z tym dachem wnet bandzie do końca. Truda stoi w dole nieruchomo, maluśka, a do góry spoziera a ten Konkol z Halmanem weszli już na podwórze. Te zaś ten Halman jak wezmie dorazu tego ońca pod ramię a coś mu rzecze, pokazujący na Tonę. A ten stary przyziera się, sobie nie wierzący.

A ten wielki bom je już u góry.

— Kantholc — krzyczy Bork rychtujący

— Kantholc — powtarza Tona, fest trzymający ten kloc a powrozkiem przyciąga go a przykręca.

Tedy zaś Konkol, jak nie wrzaśnie w te chwile ze złości.

— A co ten chłop tam robi na dachu?

Zaś ten Kass czasu nie mający, aby tak do się rzecze:

— Te doch widzicie sami, że do wronów on tu nie wlazł, zaś pomaga nam za hantlagera...

— Jo doch go nie umawiałem za hantlagera do was.

A ta Truda słyszący to dorazu pod chlew i za nurt się chowa, ale na Tonę spoziera wiedno, jaki jest do tej budacji sposobny.

— Wy go nie umawiali — rzecze chytrze Bork, ale doch bez hantlagera z tym wielkim djachlem nie szło.

— Jo mu doch płacić nie bandę — zawzina się Konkol.

Te, zaś Tonie aż strupiały te rence. On doch nie za pieniądze szedł tu na górę, ale tak wedle tego urychtowania, jak człowiek do pomocy nawykły — żeby ten pension rychlej beł do końca... A ten Halman tam na dole wiedno do atego starego doskakuje a coś pocichu szkaleje a szarpie go za kabat.

— Jo najmilej widziałbym tego chłopa stądka precz — dopomina się Konkol i jakby tą ręką chciał sięgnąć a dostać Tonę a precz od swej checzy a tej budacji odnykać. Zasie ten Bork śmieje się ze złości tech a rzecze:

— Jo wierzę, że ten wasz Halman tu dotąd nie wlezie, żeby nama pomagać.

A Kass po swojemu, pod wąsem mówiący, dosadza:

— Te mu szkoda tego fajn ancuga, co w nim z wama do księdza chodził dawać na zapowiedzi.

Tedy już ten sam Halman w złości ruszony doskoczy, pięścią w górę sięgający:

— To wiedzcie Kass, żeśmy na zapowiedzi dali. A tego chłopa ja tu nie chcę terazka mieć kole mojej brudki. Nie?

— A któż wama bandzie te ryby łowił na wesele? — zakpił znów Kass.

Te się wzięła ta złość wielga pomiędzy temi chłopami gotować, jak woda w sztorm, a łby im zalewać pianą a hukać a grzmotać, żeś już nie wiedział, kto a co mówi. Blos ten Tona, tam wysoko na koźle siedzący, ani tej pary z gęby nie puści. Tak go zatknęło — nie wiada co a nie wiada skąd. To jedno zrozumiał jeszcze.

— Żudnych ryb jo nie brakuje wicej, a ta łódź mom w ta chwila sprzedana. To je dość tego rybactwa, a tego chłopa.

Słyszy teraz Tona jak Truda kole chlewa za nurtem stojąca, knycha a knycha, a rękawem twarz ociera. Te zaś kaczki tak wezmą do razu krzyczeć, że to nie lubią głośnego gadania ludzkiego, zasie Truda z krzykiem do nich leci, aby je uciszyć. Tedy ten Halman ujrzał swoją brudkę a do niej skoczy.

— Cóż to płaczesz, gupia? Bi do izby a hutko. Jo tu terazka z tym chłopem porządek zrobię, czy wy to nie potraficie.

Szarpnął dziewuchą i zepchnął ją do checzy, a sam ręce w ten czarny ancug włożywszy, znów do budacji — akuratnie w to miejsce, gdzie stała przódzi Truda. A to ten łep twardy do góry zadziera, jakby zębami tego chłopa na dachu chciał chwycić.

— Ej, te Tona, ni mosz te co zgrzeć, żeś tu wrócił, skądka cię wynykali? Jo mom sole moich świnców fudru dość. Signie i la ciebie. Te zaś ten ten Bork, już nie zważający na te gupie gadanie, woła do Tony:

— Trzymasz te fest, Tona?

A ten Kass chwyta już siekierę a chce hutko zrychtować tego wielkiego kloca.

— Trzymle fest! — kpi znów Halman — to je la mnie.

To się w Tonie szetko zarwało, jakby mu te wnętrzności dorazu w buksy spadły — ani już siły żadnej, ani rozumu ni mo. Widzi jeno hen to morze a ta łódź sprzedana, a ta dziewcze płaczące znów na progu checzy, a tego Halmana cygana, co do niego szetko tutaj słucha. Obziera się wolno Tona, oczy mu czerwona krew zasłania, ręce zasie mdleją w kurczu.

— Te djachel... żeby jo mioł co tu pod ręką na tego Halmana... Te zaś ten kloc z rąk mu powolutku leci... I tak leciutko, leciutko huknie w szczyt a te dorazu w dół...

— Maryja, Jozef — zerwał się krzyk Trudy i zamilkł za nią w izbie.

Te dorazu ten Halman pod tym klocem leży, a ten kurz z wapna i cegły, co spadł w dół, wolniutko teraz kłębami idzie... Głucho Cisza, jakby tego morza tam nie beło wcale, jakby nie było nick wokoło, jeno ten kurz biały wolno do góry idący... Zamarli wszyscy. Przerażenie. Lęk dopadł i ścisnął gardła wszystkich oburącz. Bork czapkę zdjął — żegna się. W oczach Tony świat cały przewala się morzem...

Zanim się ruszyli, chłop szunął się po rusztowaniu w dół. I przez te opłotki, przez ten lasek chudziutki — na strond, do łodzi. Zepchnął ją w morze. Żagiel podniósł Wiatr poniósł go hen po kolebiącej się zimnej wodzie wiosennej.

Niesie wiatr i ciska i pluje i gwiżdże i wyje, wyje... A ten człowiek coraz dalej w morzu... Tona — sam dziś sternik sobie, sam żeglarz i rybak na wielkiej wodzie.

Jeno słyszy, słyszy wiedno to dzwonienie z mierzei idące, to kościelne dzwonienie śmierci Halmanowej za nim w dalekie morze pędzące, dopędzające...

* * *

Przez całą noc szalał sztorm, zaś poreno zmącone fale wyrzuciły na strond wraz z zielskiem strzaskaną łódź Konkolową.

MIECZYSŁAW JAROSŁAWSKI

— Święte słowa pana prezesa... Stefka, Stefka— rozdarł się na cały lokal. — Migiem podawaj.

Karolak z nieoczekiwaną lekkością wyfrunął do sąsiedniej sali bufetowej i stamtąd już grzmiał na wszystkie strony, pędzając cały personel.

Widawski siedział milczący i mocno zafrasowany.

— Jak ja mu powiem? Jak to powiedzieć — kłopotał się szczerze, patrząc na odmienioną i ożywioną twarz buchaltera.

— Dużo miał pan kłopotu, panie Tadeuszu z naszą „Frydą"? — zapytał Porowski.

— Eee, tak... normalnie. Trochę uważałem, bo to przecież typ „Liberty", a są to woły ,głębokie... Ale szczęśliwie poszło...

Poprzedzany przez dwie fertyczne i mocno umalowane kelnerki, przyżeglował Karolak, z wprawą żonglera, ustawiając półmiseczki z przekąskami. Wódka rzeczywiście była lodowata, a sok z wyciśniętej cytryny, orzeźwiał przyjemnie spieczone upałem gardło.

Buchalter łyknął zamaszyście trunek i zwrócił się do gospodarza:

— No, panie Karolak, rób pan noc!

Knajpiarz skoczył do okna i z trzaskiem zamknął okiennicę, umocnił ją żelazną, masywną antabą i przekręcił wyłącznik. Z mlecznej, baniastej kuli, zawieszonej u sufitu, spłynęło na pokój ostre, drażniące światło.

Porowski zmrużył oczy. Zaczynała się „jego" noc.

Później zmieniono talerze, wnoszono nowe oszronione butelki, przychodzili też jacyś ludzie, siadali jak przy swoim stole, klepali buchaltera po plecach i mówili — „nasz prezes". Jeden z nich siedział dłużej niż inni i z pijackim uporem zaczynał nigdy niedokończoną opowieść:

— ...„Szli my w konwoju przez Biskaj, kursem na Messynę..."

Porowski nachylił się aż do twarzy mówiącego i nalewając mu nową szklaneczkę uporczywie pytał:

— No i co panie Lisek, no i co?

Tomala kiwał się nad stołem, co jakiś czas budził się, podsuwał Porowskiemu kieliszek, wychylał go i dalej zapadał w drzemkę. Tylko jeden Widawski trzymał się mocno, uważając cały czas na Porowskiego i odsuwając cichaczem pełne kieliszki. Teraz porucznik ułowił chwilę, że byli wreszcie sami, bo Tomala spał na dobre, a knajpę zamknięto już dawno. Popatrzył na buchaltera i zaczął mówić. Mówił głosem łagodnym, tłumaczącym, dobierając słów jak dla dziecka.

— Panie Porowski — zaczął, ale umyślnie urwał, wyczekując chwilę dla zwrócenia uwagi starego.

Buchalter podniósł na porucznika wyblakłe oczy, które zapaliły się na chwilę jakimś niezdrowym błyskiem i wyszeptał:

— Jasiu...

Widawski położył delikatnie rękę na dłoni buchaltera i powtórzył:

— Panie Porowski...

Buchalter przetarł ręką czoło, uśmiechnął się nijako i próbował nieśmiało się usprawiedliwiać:

— Przepraszam panie Tadeuszu... Wypiłem trochę... Słucham.

— Widzi pan. — zaczął porucznik, sącząc wolniuteńko słowa — kto raz był na morzu — zawsze go będzie już morze ciągnęło. Wie pan, źle się nawojowałem z tą komisją w Gdyni. Zrobili ze mnie inwalidę, a to przecież najzwyklejszy postrzal, z którego dawno mnie wykurowali. Że tam trochę kaszlałem? Głupstwo! Jestem zdrów jak każdy z marynarzy. A oni — nie i nie i kazali mi — jak jakiemu emerytowi — pilotować na tej zatoce i rzece. Nie dla mnie taka służba. No i właśnie radość, bo wczoraj przyszło ostatnie rozstrzygnięcie mego odwołania... Wracam na morze. Mam już przydział. Na „Oksywie". Pan wie co to jest dla mnie... Ja się tu dusiłem. Koledzy wszyscy na morzu, a ja wciąż na tej strudze... „Oksywie"!... Pan wie — „Oksywie", to bliźniak „Rozewia"... — Porucznik urwał nagle i spojrzał niespokojnie na starego. Ale gdzie tam — było już za późno. Oczy buchaltera momentalnie zasnuła mgła, na twarzy pojawił się najtkliwszy, ale i przesmutny uśmiech, a wargi zaczęły poruszać się gwałtownie, wyrzucając gmatwaninę słów.

— „Rozewie"... Hi, hi... Jasiu.:: Ja nie wiem, co to „Rozewie"? Powiedziałeś „Oksywie"... Dlaczego Jasiu?... Twój statek to „Rozewie"... Idziesz w rejs... Będę czekał... Tak jak teraz czekałem... Tak długo, tyle lat... Jasiu! Ale idź... Trzeba::: Wrócisz Jasiu... Wrócisz...

W progu stanął Karolak. Obrzucił taksującym okiem stolik i zerkając porozumiewaczo do Widawskiego, pokazał z uśmiechem na siwą, opartą o krawędź stołu głowę buchaltera.

— Lepszy facet on musi być — stara pijanica... Schleje się...

Ale nie dokończył osadził go wzrok porucznika. Knajpiarz jak kundys skulił się w sobie i przylgnął do framugi drzwi. Był praktyk. Wiedział, że po takim spojrzeniu następuje czyn — często śmierć. Z pokoiku wymiótł go głos prucznika:

— Won! Won kanalio!

* * *

Tam gdzie ulica stromo wspina się ku miastu, między ruinami, jest zakręt, z którego widać cały port.

Samotny człowiek, idący środkiem — między szynami tramwajowymi, zatrzymał się i popatrzył na port. Do jego nóg tulił się pies.

Na środku rzeki perkotała motorówka, sunąc w stronę kanału, gdzie drzemały długie cielska statków, nieruchomych i jakby sennych o tej wczesnej godzinie. Na rufie motorówki stał na szeroko rozstawionych nogach marynarz, balansując w takt chybotu statku. Nawet stąd — z oddalenia ulicy — widać było jak poruszane wiatrem powiewały poły rozpiętego munduru, jak marynarz zdjął czapkę, zwracając twarz ku wstającemu słońcu..

Samotny człowiek odwrócił się i powlókł ciężko pod górę. Obok szedł pies.

Od strony portu, syreny okrętowe zaczynały nawoływać długo — przeciągle.

JULIAN BORZYM

KAZIMIERZ BRONIK

Nowa konstytucja spółdzielcza

Twierdzenie, że spółdzielczość polska wchodzi w nowy okres, mieści w sobie głęboką treść, uwarunkowaną faktami, które później czy wcześniej odczuje każdy konsument. Taka jest bowiem treść przemian w naszej spółdzielczości, że dotkną one każdego kto kupuje w sklepie spółdzielczym na razie może dlatego, że otrzymuje towar lepszy, tańszy i otrzymuje go w gwarantowanej jakości.

Na tym nie kończy się jednak zadanie sieci sklepów spółdzielczych, na tym nie kończy się istota spółdzielczości. Obecnie, po zmianach w strukturze spółdzielczości, czyni ona skok naprzód w swoim rozwoju, nadchodzi okres nieznanego dotąd tempa w jej rozbudowie.

Chodzi poprostu o rozszerzenie, pogłębienie i usprawnienie spółdzielczości polskiej.

Na czym polegają zmiany?

Dostosowują one strukturę organizacyjną central spółdzielczych do typów i rodzajów spółdzielni; łącząc się spółdzielnie tego samego typu ,często ze sobą konkurujące, tworzy się jednolity schemat organizacyjny, znika dysproporcja między nadmierną centralizacją działalności gospodarczej „Społem" a wegetującymi innymi centralami spółdzielczymi, które przecież też mają wielkie zadania do spełnienia. Wreszcie ustala się odpowiedni stosunek między centralami a spółdzielniami.

Te zmiany przynoszą nie tylko rozwój nowych działów i nowych gałęzi spółdzielczych, ale — chociażby przez wyłączenie konkurencji — olbrzymie oszczędności.

Zbudowano nowy typ powszechnej spółdzielni gminnej, utworzono jednolitą sieć powiatowych związków spółdzielni gminnych, co daje realne warunki dla rozwoju spółdzielczości wiejskiej. Rozwój ten ma uwzględniać nie tylko czynności handlowe, ma on przede wszystkim oprzeć się na założeniach społecznych, jest on walką o podniesienie chłopskiej gospodarki mało i średnio rolnej. Celem jest powiązanie gospodarki drobnotowarowej z gospodarką uspołecznioną i z planem państwowym. Zacieśnienie zaś więzów spółdzielczości z organami planowania doprowadzi do pogłębienia socjalistycznych elementów spółdzielczości.

Oznacza to w innych słowach walkę z parodiami spółdzielczości i takimi formami „gospodarki spółdzielczej" które w rzeczywistości nie są niczym innym jak gromadzeniem zysków na rzecz elementów kapitalistycznych i idącymi z nimi w parze elementów spekulacyjnych, które korzystają z uprawnień spółdzielczych, (między innymi z niskiej stopy podatkowej) a w istocie rzeczy stanowią nie spółdzielnię, a spółkę kapitalistyczną, zamaskowaną w formach spółdzielczych. Te objawy zlikwiduje planowa gospodarka na odcinku spółdzielczym. Tu obowiązuje teza o „uspołecznieniu spółdzielczości".

Wielkie znaczenie posiada w ramach „nowej konstytucji spółdzielczości" połączenie w centralach działalności rewizyjno-instruktorskiej z działalnością gospodarczą. Jeżeli dotychczas tak bywało że głównie dbano w niektórych działach o handlowe zyski danej centrali, to obecnie, po zmianach w strukturze, nacisk kładzie się na poziom ideowy central i na rozwój spółdzielni dolowych. Jesteśmy świadkami tworzenia olbrzymich central i powstawania setek nowych spółdzielni, jesteśmy świadkami szybkiego narastania obrotów spółdzielczych.

W nowym etapie walki o powiązanie gospodarki drobnotowarowej z gospodarką unarodowioną problem właśnie spółdzielczości wiejskiej staje się centralnym problemem rozwoju gospodarczego Polski Ludowej. Rozwiązanie tego problemu, obok rozwoju unarodowionego przemysłu, jest warunkiem naszego marszu naprzód ku socjalizmowi. Przewidziane zaś w przyszłości zniesienie systemu kartkowego zmusza i organizację handlu państwowego jak i handel spółdzielczy do wielkich i wzrastających wysiłków.

Najważniejsze zadania w skali ogólnopaństwowej stoją niewątpliwie przed centralami rolniczej Samopomocy Chłopskiej. I na terenie naszego województwa w tej dziedzinie specjalną poświęcać będziemy uwagę. Do naszych szczególnych zadań dochodzi jednak dalsze: rozwój instytucji spółdzielczych w obsłudze portu i jego żeglugi.

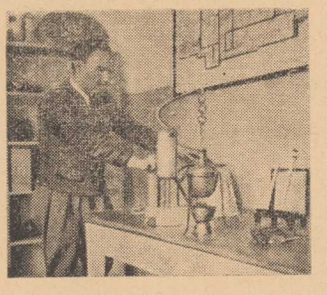
Współdziałanie sektora spółdzielczego w rozwoju Szczecina jako portu Słowiańszczyzny jest niewątpliwie zadaniem nie tylko szczytnym, ale odpowiedzialnym. Temu zadaniu spółdzielczość szczecińska, obok rozwoju spółdzielczości gminnej, winna poświęcać swe najlepsze siły.

CZESŁAW SOBCZYK

Trzy lata pracy spółdzielni szczecińskich

Spółdzielczość szczecińska w ciągu trzech lat w życiu gospodarczym i społecznym odegrała niewątpliwie poważną rolę. Stworzyła aparat, który swoim zasięgiem objął teren całego województwa i nie od rzeczy będzie przeanalizować jego działalność. Wprawdzie miniony okres jest bardzo krótkim i niezakończona została zasadniczo jeszcze sama wewnętrzna budowa organizacyjna, zwłaszcza placówek dołowych.

Okres miniony był na ogół trudnym i placówki spółdzielcze w ogromie zadań nie zawsze mogły pracować z pełnym rozmachem, ale na ogół osiągnięcia są zadawalające. Przecież tu nie było prawie żadnego życia, powszechny brak żywności i t. d. Bardzo często placówki spółdzielcze były pierwszymi zwiastunami odbudowującego się z gruzów życia gospodarczego. Samo zorganizowanie na przestrzeni minionego okresu ponad 700 różnych spółdzielni, uruchomienie przeszło 1.200 sklepów, skupienie blisko 80 tys. członków, świadczy o dużej żywotności. Obrót detalicznych placówek spółdzielczych za r.. 1946 wynosił 1.793 milionów złotych, a już za 1947 r. 6.308 milionów zł., więc wzrósł prawie czterokrotnie. Podobne osiągnięcia możemy zaobserwować i na innych odcinkach pracy .



„PRACA" w SŁUPSKU
Badanie piwa w Browarniczej Spółdzielni „Praca" w Słupsku

Pomorze Zachodnie jest na ogół terenem rolniczym. Dorobek spółdzielczości rolniczej jest znaczny. Pomorze Szczecińskie jedno z pierwszych zakończyło organizację Powiatowych Związków Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska" i obecnie czynnych jest 250 gminnych spółdzielni Samopomocy. Skupiają one obecnie 40 tys. członków, prowadzą 455 sklepów i przeszło 100 różnych zakładów wytwórczych. Obroty tych spółdzielni za cały ub. rok wynosiły 1.960 mil. zł., a za pierwsze 4 miesiące roku bież. wyrażają się już cyfrą 1.320 mil.

Sama sieć spółdzielni gminnych jest już prawie dostateczna, gdyż na terenie województwa posiadamy 302 gmin, z czego 228 gmin zbiorowych, a czynnych spółdzielni jest 250. Gorzej wygląda sprawa z filiami. Województwo posiada ponad 2.300 gromad, a czynnych sklepów spółdzielni gminnych jest dopiero 400. Wprawdzie sytuacja gospodarcza i ludnościowa nie wymaga jeszcze aby w każdej gromadzie była filia spółdzielni gminnej, ale możemy przyjąć, że ilość filii spółdzielni gminnych winna być conajmniej trzykrotnie wyższa. To samo dotyczyć będzie stanu członków jak i funduszy udziałowych. Nie może być np. takiej sytuacji, że gmina liczy 2 tys. mieszkańców, a spółdzielnia gminna posiada tylko 100 członków. Każdy rolnik powinien być członkiem spółdzielni gminnej.

Osobnego rozpracowania wymaga zagadnienie sprawnej działalności ze strony rad nadzorczych, zarządów i pracowników. Na odcinku szkolenia fachowego i organizacyjnego zrobiono w ub. okresie dużo, ale jakże mało w stosunku do potrzeb. Spółdzielnie Gminne muszą być poddane częstej działalności rewizyjnej i instrukcyjnej. Trzeba w dalszym ciągu konsekwentnie walczyć z niedołęstwem, nadużyciami i marnotrawstwem.

Działalność Powiatowych Związków, którym podstawę stworzyły dotychczasowe spółdzielnie rolniczo-handlowe, musi być corychlej powiązana z działalnością spółdzielni gminnych.

Drugim trzonem spółdzielczości rolniczej, który na Pomorzu Szczecińskim ma szczególne znaczenie, to spółdzielczość mleczarsko - jajczarska. W r. 1945 spółdzielczość mleczarska rozpoczęła pracę dosłownie od zera. Krów poniemieckich było zaledwie kilka tysięcy a olbrzymia większość zakładów mleczarskich przeważnie zniszczonych. Dziś spółdzielczość mleczarska osiągnęła już bardzo dobre wyniki i okręg, który doniedawna pod względem nabiału był wybitnie deficytowym, staje się nie tylko samowystarczalnym, ale nawet daje nadwyżki, które można eksportować.

Stosunkowo słabe na ogół osiągnięcia notujemy na odcinku spółdzielni ogrodniczych i rybackich. Na dzień 31 grudnia 1947 r. czynnych było ogółem 12 spółdzielni ogrodniczych i 10 rybackich. Spółdzielnie te osiągnęły obrót w sumie 91 milionów złotych i skupiają 1.170 członków.

Spółdzielnie rybackie ze względu na tereny mają szczególne znaczenie i winny być jak najszybciej postawione na odpowiednim poziomie.

Znacznymi osiągnięciami natomiast może się poszczycić spółdzielczość spożywców. Zanim powstały inne typy spółdzielni — spółdzielnie spożywców brały już udział w pracy aprowizacyjnej dla osadników. Samo środowisko miejskie, w którym najczęściej powstawały spółdzielnie spożywców miało lepsze warunki. Najczęściej w miastach powstawały już hurtownie w postaci oddziałów „Społem".

Spółdzielnie spożywców jednak ograniczały się tylko do środowisk miejskich, wiele spółdzielni spożywców poczęło powstawać również we wsiach. Tempo powstawania spódzielni w r. 1945 i 1946 było bardzo silne. Na dzień 31 grudnia 1945r. było na Pomorzu Zachodnim już 138 spółdzielni, z czego spółdzielni spożywców 74.

W ciągu roku liczba spółdzielni wzrosła do 535, a spółdzielni spożywców do 93.

Ubiegły rok 1947 był dla spółdzielczości spożyców rokiem przełomowym. W tym roku zaczęła się unifikacja spółdzielni i porządkowanie struktury na wsi. Wiele dotychczasowych spółdzielni spożywców połączonych zostało z gminnymi spółdzielniami „Samopomoc Chłopska", co stworzyło dla nich silniejsze podstawy gospodarcze i społeczne.

Wyniki gospodarczej działalności spółdzielni spożywców na przestrzeni ubiegłych 3 lat są zupełnie zadawalające. W ub. roku obroty tych spółdzielni, które wynosiły prawie 2,5 miliarda złotych wzrosły w stosunku do roku poprzedniego o 140%. Dalszy wzrost obserwujemy również w roku bieżącym. Na dzień 1.6. 1948 r. mieliśmy ogółem czynnych 113 spółdzielni spożywców, z czego powszechnych 65, zakładowych 27 i wojskowych 21. Obecnie spółdzielnie te skupiają ponad 20 tysięcy członków, prowadzą 347 sklepów i 48 różnych zakładów wytwórczych. Obroty za pierwsze 4 miesiące b. r. wynoszą przeszło półtora miliarda złotych.

Oczywiście że i spółdzielnie spożywców wykazują szereg braków. W pierwszym rzędzie spółdzielnie spożywców liczą za mało członków i posiadają za słabe podstawy finansowe. W wielu miastach jak np. w Szczecinie jest stanowczo za mało sklepów i są one zbyt skromnie wyposażone pod względem asortymentu. Do słabych punktów zaliczyć należy także małą więź społeczną pomiędzy spółdzielnią a członkami. Za wielkie jest również rozdrobnienie spółdzielni spożywców. Wszelkiego rodzaju spółdzielnie zakładowe spełniły zasadniczo swoje zadania i w nowej strukturze spółdzielczej winny być corychlej zunifikowane na rzecz spółdzielni powszechnych.

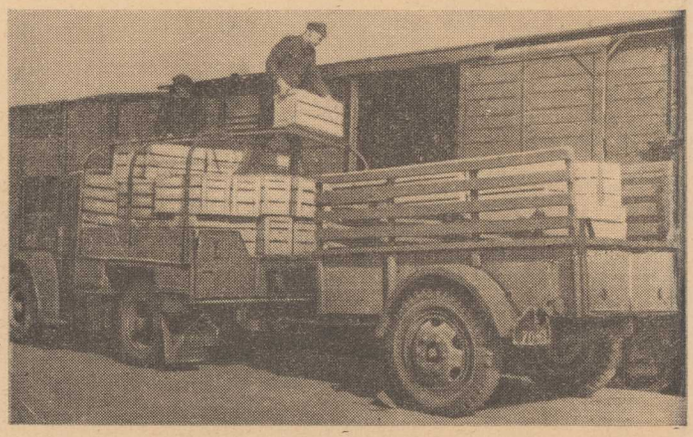
Stały i coraz większy rozwój obserwujemy również w pracy spółdzielni księgarskich. Znacznymi osiągnięciami poszczycić się mogą także takie spółdzielnie jak; pracy, usług i inne.

Analizując działalność spółdzielni, niesposób pominąć poważny wysiłek i dorobek central spółdzielczych jak: „Społem" Związku Rewizyjnego Spółdzielni i B.G.S. Praca tych central stworzyła pierwszą podstawę rozwoju spółdzielni. W wielu wypadkach oddział „Społem" był pierwszą placówką spółdzielczą w powiecie. Zorganizowany aparat central spółdzielczych stworzył podstawę do nowych zadań w obecnej strukturze. Mając zasadniczo zorganizowaną sieć placówek, wyszkolony zespół pracowniczy, łatwiej jest pokonać pierwsze trudności reorganizacyjne.

Spółdzielczość mleczarska przyczynia się do dobrobytu rolników

Hodowla bydła i produkcja mleka, to jeden z najpoważniejszych przyszłych elementów gospodarki rolniczej na Pomorzu Szczecińskim. Specyficzność warunków terenowych, duża ilość pasz, rozległość pastwisk, czynią Pomorze Zachodnie terenem szczególnie podatnym do rozwinięcia tej gałęzi gospodarki rolniczej.

Przez ujęcie produkcji, przerobu i zbytu mleka, po przez zorganizowany system spółdzielczej gospodarki opartej na wytyczonym planie działania, uwidacznia się szybki wzrost tego odcinka.



PIERWSZY EKSPORT JAJ
Ładowanie skrzyń z jajami na dworcu towarowym w Szczecinie

Postęp ten uwypukla się nie tylko stale zwiększającą się z roku na rok produkcją mleka, ale również ilością zorganizowanych i uruchomionych nowoczesnych zakładów przemysłu mleczarskiego, oraz stale zwiększającym się zainteresowaniem rolników w zbywaniu wyprodukowanego mleka po przez spółdzielnie mleczarskie. To ostatnie zjawisko dowodzi, że rolnicy unowocześniają się w poglądach na swą gospodarkę i ta forma zbytu najbardziej im odpowiada.

Tak jak znikły z chat wiejskich prawie zupełnie kołowrotki owiane pieśnią, legendą i baśnią, jako przyczynki wieczorów zimowych na wsi, tak jak znikły sochy drewniane, — tak samo drewniana kierzynka do wyrobu masła staje się już sprzętem antycznym i jej istnienie w tej lub owej chacie dowodzi raczej zacofania posiadacza.

Na arenę gospodarki wysuwa się coraz bliżej Spółdzielczy Zakład Mleczarski, własność wszystkich rolników znajdujących się w obwodzie jego działania, — zakład mający już znamiona fabryki wyposażonej w liczne i skomplikowane maszyny, umożliwiające przerób olbrzymich nieraz ilości mleka. W Białogardzie przerabia się dziennie obecnie 12 tys. litrów mleka, — w Słupsku (20 tys. litrów), w Szczecińskich Zakładach Mleczarskich, które dziennie przerabiają oraz dostarczają po przez swe sklepy mleczarskie prawie 20 tys. litrów mleka do rąk konsumentów, w Nowogardzie 10 tys. litrów mleka i wiele innych zakładów, które zespolone w jednej Centrali Spółdzielni Mleczarsko-Jajczarskich w Szczecinie, tworzą coraz bardziej potężniejący przemysł mleczarski Pomorza Zachodniego.

Każdy dym z komina nowouruchomionej mleczarni zmniejsza poważnie ilość kierzynek maślanych w chatach wiejskich i przenosi je do lamusa.

Zwiększa się postęp, krzepnie gospodarka, dobrobyt wchodzi do chaty rolnika, a zadowolenie na twarz człowieka pracy, konsumenta.

Spółdzielczość Mleczarska przyjęła do siebie i przerobiła:

w roku 1946 —	9.507 777	litrów mleka, wyprodukowała masła 251 ton
w roku 1947 —	15.317.938	litrów mleka, wyprodukowała masła 299 ton
w roku 1948 —	25.000.000	litrów winna przerobić wg planu.

Święto Spółdzielczości w tym roku zamyka pewien okres, który jest miernikiem wykonywania planu na ten

rok. Miernik ten przyłożony do skali planu wykazuje nadwyżkowe wyniki, które napawają nadzieją wykonania, a nawet przekroczenia całego planu rocznego.

Patrząc z perspektywy lat poprzednich na postępy spółdzielczego przemysłu mleczarskiego nie można zaprzeczyć że są one wielkie. Wystarczy przypomnieć sobie jak w latach poprzednich dziesiątki rąk wyciągało się po każdy litr mleka i każdy kg wyprodukowanego masła wzajemnie się licytując, aby tylko osiągnąć upragniony cel posiadania tego odżywczego środka. Pamiętamy jak za litr mleka płacić trzeba było przeszło 60 zł. Wszystkie te przykre momenty są poza nami. Konsument obecnie otrzymuje te artykuły po cenie godziwej, w wystarczającej ilości i w dobrym gatunku. Następuje zmierzch masła wiejskiego jako mniej wartościowego, na rzecz gwarantowanego masła mleczarskiego.

Setki tysięcy litrów mleka miesięcznie rozprowadzają mleczarnie posiadaczom kartek — dzieciom i matkom i to mleka zdrowego, wolnego od zarazków, pełnowartościowego. W samym tylko miesiącu czerwcu br. Centrala Spółdzielni Mleczarsko-Jajczarskich w Szczecinie przyjęła z mleczarń i rozprowadziła przeszło 100 ton masła z czego sam Szczecin miesięcznie spożywa około 30 ton.

Również na odcinku produkcji jaj postęp jest wielki. Całoroczny plan dostaw jaj po przez Spółdzielnie Mleczarskie wykonany już został w pierwszym półroczu br. Kilka wagonów jaj oddało Pomorze Zachodnie na eksport przyczyniając się do wzrostu znaczenia Polski na rynkach zagranicznych. W samym mieście Szczecinie Spółdzielnie rozprowadzają miesięcznie ponad milion jaj uniemożliwiając tym samym jakąkolwiek spekulację czwartemu sektorowi — elementowi bez skrupułów. Z wzrostem środków organizacyjnych i postępu Spółdzielczości Mleczarskiej zanika działalność spekulantów.

Stabilizacja tego odcinka jest niewątpliwa i osiągnęła poziom stały i niezmienny.

Centrala Spółdzielni Mleczarsko-Jajczarskich w Szczecinie przyjęła obecnie agendy byłego Okręgowego Oddziału Mleczarskiego „Społem". Ale nie tylko agendy, bo również całą inercję jaką poprzednia instytucja nadała przemysłowi mleczarskiemu, jak i cały fachowy aparat, ludzi, organizatorów i cały dorobek dotychczasowy, który napewno będzie konsekwentnie zwiększany dla dobra kraju, rolnika i spożywcy, człowieka pracy.

STEFAN SUJAK

Mieszkania dla pracujących

Powołana przez grono działaczy spółdzielczych, Szczecińska Spółdzielnia Mieszkaniowa, faktyczną działalność rozpoczęła w grudniu 1946 r. Pierwszą pracą było wytypowanie odpowiednich domów na przyszłe, zwarte osiedle spółdzielcze. Wybór padł na teren dzielnicy Pogodno.

Działalność Spółdzielni rozpoczęła się po opracowaniu planu inwestycyjnego na rok 1947. Wiele trudu kosztowało zdobycie pierwszych kredytów w roku 1947. Pomimo trudności efekt pracy w r. 1947 wyraził się ilością 411 oddanych mieszkań.

Rok 1948 zapowiada się dużo lepiej. W związku z aktywizacją Szczecina kredyty dla Szczecińskiej Spółdzielni mieszkaniowej zostały przyznane w kwocie ponad 200 mil. zł. Prace w 1948 r. układają się składniej, gdyż na terenie Szczecina „Szczecińska Spółdzielnia Mieszkaniowa" obecnie jest jedyną powszechną w zakresie mieszkaniowym, po przejęciu działu budowlanego Spółdzielni Mieszkaniowej „Piast". W zamierzeniach na r. 1948 jest oddanie 511 mieszkań o 2.000 izb.

Na rok 1949 zostało wydysponowane nowe osiedle na którym, Spółdzielnia może oddać ponad 600 mieszkań dla ludności pracującej.

Po pierwszym etapie najważniejszym tj. dostarczaniu mieszkań, władze Spółdzielni z całą energią przystąpiły do organizacji życia społecznego i kulturalnego na osiedlach. Prace te są prowadzone poprzez komisje lokatorskie.

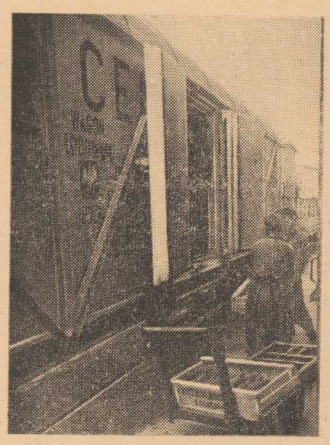
Opłaty, związane z uzyskaniem mieszkania w Spółdzielni dla ludności pracującej, są przystępne na dogodnych warunkach oraz zwrotne z chwilą wypowiedzenia udziału i zwolnienia przydzielonego mieszkania. Udział członkowski wynosi zł. 1.000,— Wkład mieszkaniowy—zł 15.000,—

Drugie Osiedle Szczecińskiej Spółdzielni Mieszkaniowej

Pierwszy transport ryb ze Szczecina do Czechosłowacji

Znów zanotować wypada wydarzenie o dużej doniosłości dla gospodarki szczecińskiego rejonu. Przed kilku zaledwie dniami Oddział morski Centrali Rybnej w Szczecinie rozpoczął eksport ryb, przyczym pierwszy zestaw kolejowy, składający się z czterech wagonów — lodowni i specjalnego agregatu, a zawierający 40.000 kg ryb mrożonych w 666 skrzyniach, przeznaczony został do Czechosłowacji. Transport ten odszedł z bocznicy kolejowej na Łasztowni.

Eksport mrożonej ryby słodko-wodnej kierowany będzie nadal do Czechosłowacji i Austrii, w trakcie zaś przygotowań znajduje się eksport mrożonej ryby morskiej (dorsza) ze Świnoujścia i Kołobrzegu, który kierowany będzie do Czechosłowacji, Austrii i strefy radzieckiej w Niemczech. Czterowagonowy chłodzący zespół kolejowy budowany został przez centralę rybną w stoczni Nr 3 w Gdańsku, który łącznie z agregatem, zakupionym w ramach dostaw UNRRA przedstawia wartość blisko 40 milionów złotych. W budowie znajduje się szereg dalszych zespołów kolejowych chłodzących, składających się z czterech lub sześciu 12-tonowych wagonów. Wkrótce centrala ryb, oddział morski w Szczecinie uruchamia w Wolinie chłodnię i zamrażalnię, co pozwoli na przygotowanie do eksportu znacznej ilości ryb.



SZCZECIŃSKIE RYBY DLA CZECHOSŁOWACJI
Ładowanie transportu do wagonu chłodni

DZIAŁ PRAWNY

Najważniejsze pojęcia prawa morskiego

Pojęcie armatora

Nazwa armator jest bardzo rozpowszechniona w języku fachowym, z trudnością byśmy ją jednak znaleźli w słownictwie polskich ustaw morskich. Pojęcie to zastąpione jest naogół zwrotem „właściciel statku czy właściciel okrętu (bo pomieszanie pojęć tych przeniknęło również do wyrażeń ustawowych), a dopiero w rozporządzeniu Prezydenta Rzplitej z 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich po raz pierwszy stykamy się z nazwą armatora. Tłumaczenie ustaw niemieckich przyjęło dla oznaczenia niemieckiego pojęcia „Reeder" — zwrotu „przedsiębiorca okrętowy", co nie zupełnie odpowiada omawianemu przez nas pojęciu.

Według powszechnego mniemania — armatorem jest każdy właściciel statku morskiego. Określenie to zbyt może upraszcza pojęcie armatora. Armatorem jest właściciel statku morskiego służącego jemu do zarobkowania za pomocą żeglugi morskiej. Nie każdy właściciel statku morskiego jest jego armatorem. Nie jest armatorem właściciel statku służącego innej osobie — a więc statku wynajętego innej osobie, ani właściciel statku nie służącego do zarobkowej żeglugi morskiej.

Jeszcze nie jest armatorem właściciel nowowybudowanego statku przeznaczonego do zarobkowania żeglugą dopóki nie urzeczywistni się to jego przeznaczenie, póki zatem statek nie rozpocznie żeglugi zarobkowej. Wpis do rejestru okrętowego ma znaczenie tylko publiczno - prawne przez stwierdzenie prawa statku do bandery i przez ujawnienie właściciela statku, natomiast nie stwierdza faktycznego użytkowania statku.

Już nie jest armatorem, zatem przestaje nim być właściciel statku morskiego używanego do żeglugi morskiej — jeżeli statek zmieni przeznaczenie i obecnie służy żegludze śródlądowej.

Właściwości armatora uzyskuje się przez nabycie własności konkretnego statku. Kto ma więcej statków jest armatorem wielokrotnym. Takim armatorem jest każde przedsiębiorstwo rozporządzające większą ilością statków, jak np. znane u nas G.A.L.

Prosimy odnowić prenumeratę!

Rocznie zł 860.— Półrocznie zł 440,— Kwartalnie zł 225.—
Konto: B. G. S. 656 — PKO. X-892
Administracja Tygodnika Wybrzeża „Szczecin"
SZCZECIN, Al. Wojska Polskiego 41 — Tel. 21 90

DLA KAŻDEGO DOSTĘPNA
przyjemna — zdrowa — tania
podróż statkami przybrzeżnymi „Gryfu"
PASAŻEROWIE — TOWARY Szczecin — Świnoujście — Ustka Darłów-Kołobrzeg-Gdynia-Gdańsk
INFORMACJE: „Gryf" — Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku — Szczecin, Zygmunta Starego 5 Telefon 29-09, 31-75

DZIAŁ HANDLOWY

SPÓŁDZIELNI WYDAWNICZEJ
„POLSKIE PISMO i KSIĄŻKA"
SZCZECIN, AL. WOJSKA POLSKIEGO 41
ZAOPATRUJE INSTYTUCJE, URZĘDY i BIURA
w MATERIAŁY PIŚMIENNE
TELEFON 25-06

SPÓŁDZIELNIA PRACY
„SARMA"
Szczecin, ul. M. Buczka 19, tel. 34-32, 24-38
poleca własnej produkcji:
mydło, proszki do prania, pasty do podłóg, pokosty, pasty szlifierskie, izolacje budowlane i t. p.

S. P. B.
Społeczne przedsiębiorstwa Budowlane —
Pionierem Uspołecznionego Budownictwa

ŚLEDZIE
Szkockie Matties, względnie Matfulls beczki 115 kg netto po 20.200 zł łącznie z beczką loco Szczecin
dostarcza
„REKIN" Szczeciński Handel Rybny sp. z o. o.
Szczecin, Kolumba 4 tel. 30-94

Przetarg nieograniczony

Zarząd Miejski w Szczecinie ogłasza przetarg nieograniczony na założenie podłogi parkietowej w sali posiedzeń M. R. N. w Szczecinie przy pl. Niezłomnych 1.

Oferty w zalakowanych kopertach bezfirmowych z napisem „oferta na założenie podłogi w sali MRN", należy składać do skrzynki ofert w gmachu Zarządu Miejskiego, pl. Niezłomnych 1, — prawe skrzydło — parter, w terminie do dnia 10 lipca 1948 r.

Szczegółowe objaśnienia otrzymać można w Oddziale Gospodarczym Z. M. pokój 125.

Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacone wadium w wysokości 2 proc. oferowanej sumy. Wadium należy wpłacać w Głównej Kasie Miejskiej.

Zarząd Miejski zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta bez względu na oferowaną sumę, oraz unieważnienia przetargu bez podania powodu.

NASI KLIENCI SĄ ZADOWOLENI!

ZLECENIA WYKONUJEMY

SZYBKO I DOBRZE

DRUKARNIA I INTROLIGATORNIA
Spółdzielni Wydawniczej
„POLSKIE PISMO I KSIĄŻKA"
SZCZECIN, Al. Wojska Polskiego 39

TELEFON 25-06

Od producenta — do konsumenta!

wszystko

dla Pani, Pana i Dziecka

zakupisz wkrótce

w reprezentacyjnym

SPÓŁDZIELCZYM DOMU TOWAROWYM

Centrali Spółdzielni Pracy

przy Placu Stalina

Otwarcie w dniu 10 lipca 1948 r.

CENTRALA SPÓŁDZIELNI MLECZARSKO-JAJCZARSKICH

Okręgowy Oddział w Szczecinie

Al. Wojska Polskiego 117, tel. 26-93

ZAWIADAMIA

o przejęciu z dniem 1-go lipca b. r. agend byłego Okręgowego Oddziału Mleczarsko - Jajczarskiego „SPOŁEM" Związku Gospodarczego Spółdzielni R.P.

Oddział dostarcza hurtowo:

masło
jaja
sery
i kazeinę

NOWOŚĆ W DRUKU

NAKŁADEM SPÓŁDZIELNI WYDAWNICZEJ „PPK"
w Szczecinie Al. Wojska Polskiego 39-41

ukaże się w najbliższych dniach bogato ilustrowana monografia naszego województwa p. n.:

ROCZNIK POMORZA ZACHODNIEGO

260 STRON — FORMAT A 4 — 85 AUTORÓW — 200 ILUSTRACJI

REDAKTOR: *Wł. Goszczyński*, WSPÓŁREDAKTORZY: *W. Lachmit, Cz. Piskorski, Cz. Sobczyk*

Książka — informator niezbędna dla każdego

Zamawiać można w księgarniach PPK oraz u akwizytorów
Telefon 21-45, 25-06

SZCZECIŃSKA SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA

Z O. U.

Szczecin, Al. Jedności Narodowej 30

Telefon 36 - 17

odbudowuje i oddaje

wszystkim pracującym dla aktywizacji Szczecina

nowoczesne mieszkania

Przetarg nieograniczony

Zarząd Miejski w Szczecinie, pl. Niezłomnych 1 ogłasza przetarg na wykonanie:

100 ławek szkolnych 2 siedz. Nr 2
100 ławek szkolnych 2 siedz. Nr 3
100 ławek szkolnych 2 siedz. Nr 4
100 ławek szkolnych 2 siedz. Nr 5
100 szaf szkolnych
100 ław bez oparcia do stołówki
50 stołów klasowych.

Ślepe kosztorysy i blankiety ofert w cenie kosztów własnych można otrzymać w Wydziale Oświaty, Kultury i Sztuki, pokój Nr 206 gmach Zarządu Miejskiego, pl. Niezłomnych w Szczecinie, gdzie również można otrzymać bliższe informacje odnośnie przetargu.

Przetarg odbędzie się dnia 15 lipca 1948 r. o godz. 10-tej i do tego terminu należy składać oferty zalakowane bez uwidocznienia firm i nazwisk, w skrzynkę ofertową Zarządu Miejskiego parter, przy portierni.

Do oferty winien być załączony kwit na wpłacone wadium, w wysokości 2 proc. oferowanej sumy, oraz licencja.

Wadium można wpłacać do KKO lub też do Głównej Kasy Miejskiej.

Zarząd Miejski zastrzega sobie prawo wyboru oferenta, unieważnienia przetargu bez podania powodu.

Przetarg nieograniczony

Zarząd Miejski w Szczecinie ogłasza przetarg nieograniczony na:

1) Malowanie pokoi i karytarzy w gmachu Zarządu Miejskiego, pl. Niezłomnych 1.
2) Zwiezienie 500 ton koksu z Gazowni Miejskiej do piwnic w gmachu Zarządu Miejskiego.

Podkładki kosztorysowe oraz wszelkich informacji udziela Oddział Gospodarczy Z. M. pl. Niezłomnych 1. pok. 125.

Oferty z załączonym kwitem na wpłacone wadium w ysokości 2% od oferowanej sumy, w zalakowanych kopertach z napisem „Oferta na . . . . ." należy składać w skrzynce ofert Zarządu Miejskiego — przy portierni, w terminie do dnia 15 lipca br.

Wadium należy wpłacać w K. K. O. lub w głównej Kasie Miejskiej. Zarząd Miejski zastrzega sobie prawo wolnego wyboru oferenta, bez względu na wysokość oferowanej sumy oraz prawo częściowego lub całkowitego unieważnienia przetargu bez podania przyczyn i odszkodowania.

POMORSKA SKŁADNICA STRAŻACKA
Szczecin Boh. Warszawy 22, Tel. 27 - 03
poleca wszelkie gaśnice — sprzęt przeciwpożarowy

BANK SPÓŁDZIELCZY
DLA PRODUKTYWIZACJI ŻYDÓW
z odpow. udziałami w Warszawie
Oddział w Szczecinie ul. Słowackiego 13, tel. 21-88

CENTRALA ROLNICZA SPÓŁDZIELNI
„SAMOPOMOC CHŁOPSKA"
Sp. Z. O. U.
Oddział Wojewódzki Szczecin
ul. Niedziałkowskiego 22/23 Tel. 3010, 3011 i 2285
prowadzi działy:
Produktów rolnych, towarów przemysłowych, produkcji i przemysłu rolnego i rozdziału ośrodków maszynowych.

31 sklepów
SPÓŁDZIELNI SPOŻYWCÓW
»ROBOTNIK«
w Szczecinie
stoi na straży potrzeb Świata Pracy

Morska Centrala Zaopatrzenia
PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE

zaopatruje urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa podległe Ministerstwu Żeglugi w artykuły reglamentowane i niereglamentowane następujących branż:

włókienniczej
skórzanej
chemicznej
papierniczej
elektrotechnicznej
maszyn i urządzeń biurowych
materiałów kancelaryjnych
metalowej i innych

Poszukujemy dostawców wyżej wymienionych artykułów.

ADRESY:

Dyrekcja	Warszawa, Filtrowa 57, tel. 8-29-15
Biuro Zaopatrzenia Reglamentowanego	Warszawa, Filtrowa 57, tel. 8-29-15
Biuro Zaopatrzenia Niereglamentowanego	Gdańsk, Gdyńskich Kosynierów 5 tel. 316-06

ODDZIAŁY:

Gdańsk	Gdańsk, Gdyńskich Kosynierów 5 tel. 317-67, 316-05
Gdynia	w organizacji
Szczecin	Szczecin, Małopolska 58, tel. 31-85
Magazyny Centralne	Gdynia-Port, Polska 17, mag. nr. V tel. 31-31
Delegatura	Katowice, Mikołowska 19, tel. 3-32-16

SKRÓT TELEGRAFICZNY dla wszystkich Biur i Oddziałów:
„CENTROMOR"
dla Delegatury w Katowicach - „STOCZNIE"

BANKI: P. K. O.—Warszawa, konto Nr. I-5861
Państwowy Bank Rolny, Gdańsk - konto 199
Bank Gospod. Kraj., Szczecin - konto 178

Zagadnienia rozbudowy portu szczecińskiego

(Dokończenie ze str. 6)

budowane przez warsztaty przemysłowe, w zasadzie nie są uważane jako tereny należące do organizmu portowego. Powodem tego była zapewne, wielka ilość warsztatów pracy nie mających żadnego związku z życiem portu jako organizmu morskiego. Warsztaty te korzystały doraźnie z transportów wodnych, w pierwszym rzędzie śródlądowych i dla tych celów posiadały w większości wypadków bardzo prymitywne urządzenia przeładunkowe.

PORT ZBOŻOWY

Na tzw. port zbożowy, składał się jeden śpichlerz zbożowy z odpowiednim wyposażeniem w nabrzeże i urządzenia mechaniczne. Śpichlerz ten o poj. 43 ton zbudowany był w roku 1935 i stanowił ostatni wyraz techniki tego rodzaju. Jakkolwiek budynek istnieje w stosunkowo dobrym stanie to jednak urządzenia są zdewastowane i wymagają poważnego wkładu dla ich uruchomienia.

Poza wymienionymi tu ośrodkami portu były jeszcze doraźnie porozrzucane prywatne instytucje portowe posiadające nabrzeża i urządzenia przeładunkowe. Pozostały po nich jedynie odcinki nabrzeży włączające się ogólnie do portu nie stanowiąc żadnego istotnego akcentu.

Port śródlądowy nie posiadał żadnych określonych granic. Barki przystawały wszędzie tam, gdzie mogły wykonać odpowiednie czynności. Źródła z roku 1940 stwierdzają, że ten odcinek portu jest zaniedbany i wymaga odpowiedniej rozbudowy.

LEWY BRZEG ODRY

Lewy brzeg Odry był bardzo intensywnie wykorzystany na znacznej długości zwłaszcza w dół Odry, dla celów przemysłowych. Przemysł, który się tu znajdował, nie był przemysłem portowym w ścisłym tego słowa znaczeniu. Większość zakładów korzystała z Odry, przede wszystkim jako drogi transportu wodnego - śródlądowego. Poza nielicznymi wyjątkami — (Huta Stołczyn, Cementownia, Stocznia „Odra" i Warsztaty S. U. M. i Gazowni itp.) — dotychczas nie uruchomiono jeszcze innych zakładów pracy, przyczym większość z nich nie nadaje się w ogóle do odbudowy. Jakkolwiek połączenia wodne są tu istotnie bardzo dogodne, to połączenia kolejowe uzyskane przez linię obwodową, opasującą miasto pozostawiają wiele do życzenia. Tory dochodzą fragmentarycznie i nie mają swobodnej możliwości rozbudowy pomocniczych (ciasnota zabudowy i warunki terenowe). Niemcy rozwiązywali tą sprawę przez podstawienie poszczególnych wagonów przy pomocy promu, który zabierając je z dworca Wrocławskiego z przystani u nasady „Ewy" oddawał je w odpowiednich punktach wyposażonych w urządzenia przystaniowe.

Z przytoczonych opisów wyłania się obraz portu szczecińskiego, nie tylko tego portu, do którego weszliśmy jako gospodarze po wojnie, ale również tego portu, jakim on był jeszcze w czasie wojny tj. w czasie pełni działania bez uszkodzeń wojennych.

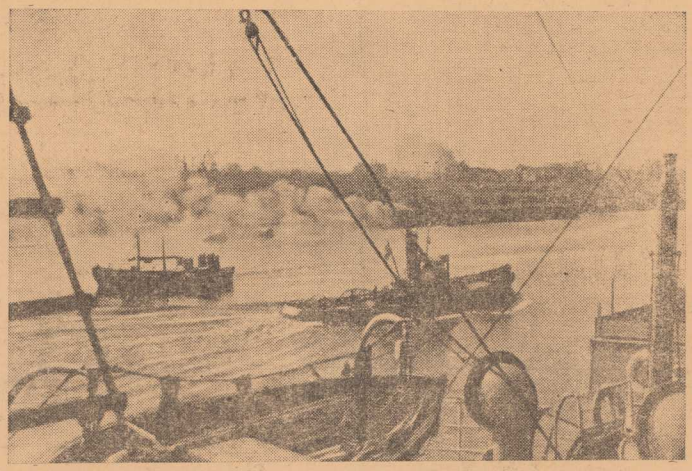
Widać tu wyraźnie, że stanowił on stosunkowo dość bezładny organizm powstały wskutek normalnego nawarstwienia historycznego, podyktowanego potrzebami chwili, konjunkturami lub inicjatywą jednostek. Rzut okiem na szkic basenów i dróg wodnych, nie daje wrażenia obserwacji czegoś zorganizowanego i celowego. Dopiero ściślejsze badania historii dają odpowiedź uzasadniającą ukształtowanie poszczególnych elementów portu. W wielu wypadkach znajdujemy usprawiedliwienie pewnych rozwiązań, lecz nie jest to równoznaczne z uzyskaniem przekonania co do logiki rozwiązania, zwłaszcza jeżeli chodzi o pewną perspektywę rozwojową. Ten stan rzeczy daje nam możliwości podejścia do zagadnienia jako do sprawy surowej. Istniejące tu urządzenia portowe w większości wypadków nie powinny stanowić dla nas krępujących ram.

DAWNE ZAŁOŻENIA ROZBUDOWY

Niezależnie od tego wrażenia bezpośredniego, którym ulec musi każdy laik, trzeba stwierdzić, że jednakże w ostatnich czasach, gospodarze portu szczecińskiego kierowali się pewnym planem długofalowym i że najnowsze elementy portowe jak Port Zbożowy, Port Przeładunków Masowych usytuowane zostały zgodnie z pewnymi ogólnymi założeniami. Założenia te przewidywały budowę szeregu basenów opartych o Kanał Mieleński jako o właściwą oś portu. Myśl ta przewija się od kilku lat w publikacjach technicznych odnośnie planów przyszłości Szczecina. Myśl ta była konsekwentnie realizowana przez wspomniane już usytuowanie zboża (1935) i masówki (1915) jak również przez wykonanie przekopu Mieleńskiego (1927).

W następnym numerze omówię założenia rozwojowe portu i plan jego rozbudowy oraz dzielnice przeładunków drobnicy, przeładunków masowych, żeglugi przybrzeżnej i bałtyckiej, port żeglugi śródlądowej, tereny przemysłu portowego, komunikację i ruch pasażerski

INŻ. HENRYK WAGNER



ODRĄ DO ŚLĄSKA

Widok na jeden z kanałów portu szczecińskiego, z którego holowniki zabierają pociągi barek do Śląska.

KIEDY ELBLĄG OTRZYMA POŁĄCZENIE Z MORZEM

Projekt przekopania kanału poprzez Mierzeję Wiślaną, który ma połączyć port w Elblągu z Bałtykiem, znajduje się obecnie na warsztacie pracowni naukowej wydziału inżynierii Politechniki Gdańskiej, gdzie jest przedyskutowywany. Fachowcy stwierdzają, że masa ziemi, uzyskana z przekopu, wyrzucona na jeden brzeg w Zalewie, utworzy wielki wał, który odgrodzi część pasma wodnego. Tą część będzie można później osuszyć i uzyskać 20.000 ha ziemi ornej. (-ekm-)

MNIEJ WRAKÓW NA ODRZE

Wrocławska Dyrekcja Dróg Wodnych wydobyła dotychczas z dna Odry na swoim odcinku 82 holowników o łącznej mocy 15.000 KM, 448 barek o łącznym tonażu ponad 194.000 ton oraz 151 innych jednostek rzecznych. Znaczna część wydobytych jednostek została już wyremontowana, tylko pewien procent wydobytych jednostek przeznaczono na rozbiórkę. Obecnie pływa już, ze statków wydobytych przez wrocławską dyrekcję dróg wodnych, 175 barek i 50 holowników. Remonty trwają. Na Odrze ubywa wraków, natomiast tabor polski powiększa się. (-ekm-)

PODSTAWY HISTORYCZNEJ WIEDZY MORSKIEJ W POLSCE

(Dokończenie ze str. 3)

Dochodzę do końca moich rozważań na temat podstaw historycznej wiedzy morskiej w Polsce. Otóż podstawami tymi powinny być: 1) Biblioteka Morska w najogólniejszym tego słowa znaczeniu, 2) Zakład naukowy i katedra przy którejś wyższej uczelni, 3) Towarzystwo Przyjaciół Historii Żeglugi, 4) Muzeum Morskie. Bez zrealizowania tych postulatów nie ma mowy o jakiejkolwiek historycznej wiedzy morskiej w Polsce. Nawiasem można dodać, że tejże wiedzy nie posiadają także absolwenci polskich szkół morskich, gdyż tam program historii jest tak ułożony, że uczniowie uczyli i uczą się jeszcze np. dużo o tym, co działo się w czasie wojny stuletniej na lądzie a bardzo niewiele o tym, co działo się wówczas na morzu!

Jednocześnie z montowaniem ośrodka historycznej wiedzy morskiej powinno się uwzględnić w jak najszerszym stopniu historię żeglugi i wiedzę morską w progarmach wszystkich typów szkół średnich a także w odpowiednim stopniu i w szkole podstawowej.

LUDWIK ZABROCKI

REPORTAŻE MARYNISTYCZNE

CZYLI O KRANACH I DŹWIGACH WSTĘPUJĄCYCH W NIEBO, O JEŹDZIE W POPRZEK SŁOŃCA Z ORŁEM PIANY ZA BURTĄ W NATARCIU, O PALACH DREWNIANYCH JAK W ŚREDNIOWIECZU

W „Dzienniku Literackim" (nr 23) ukazał się duży reportaż Jalu Kurka p. t. „Szczecin pracuje. A żaby kumkają. Pod Tatrami i nad morzem".

Gdyby Jalu Kurek ograniczył tematycznie swój reportaż do kumkania żab, Tatr i morza, prawdopodobnie nie mielibyśmy do niego pretensji. Wiadomo, że autor „Janosika" zna Tatry, o żabach pisze na ogół z polotem i posiada w swoim dorobku poetyckim ładne wiersze o morzu. Pisząc jednak o Szczecinie, okazał dużą nieznajomość tematu.

Dowody tej nieznajomości okazał przy pierwszym zetknięciu się z Odrą, którą obserwował z okna pociągu:

„Oto i szeroka wstęga Odry — pisze w swoim reportażu — przewijająca się kilku ramionami pod przęsłami prowizoryczych mostów".

Prawda, że wstęga szeroka i przewijająca się, ale nieprawda, że przewijająca się kilku ramionami. Odra pod Szczecinem, widziana z okna pociągu, posiada tylko dwa „ramiona": jedno nazywa się Odra, a drugie Reglica. Nieprawda również, że nad tymi „ramionami" są prowizoryczne mosty: już w lutym zostały uroczyście otwarte dwa wybudowane solidne nowe mosty.

W opisie urządzeń portowych autor też nie wykazał głębszej znajomości przedmiotu:

„Oto rysują się na północy krany i dźwigi wstępujące w niebo, zwiastuny portowego Szczecina".

Kto wie, jaka jest różnica między wstępującym w niebo kranem i wstępującym w niebo dźwigiem? Ja nie wiem. Tylko kran przypomina mi wodę: „Wodę wyżej", której niezapomnianym autorem jest Jalu Kurek.

Szczecin z reportażu Jalu Kurka nieodparcie kojarzy się z ruinami Pompei:

„Miasto pod względem powierzchni najrozleglejsze w Polsce. Spalone i powalone w gruzy".

Kropka. Koniec. Nie ma Szczecina. Dopiero kilkadziesąt wierszy dalej okazuje się jednak, że jest Szczecin:

„Gdyby szło o analogię w skali znanych mi miast — pisze autor reportażu — mógłbym porównać Szczecin w jego klimacie wewnętrznym z Genuą (Genova superba) — tyle w nim wyniosłości, dumy, kolosalności, bogactwa, masywności i buty".

Jak to dobrze, że chociaż my, mieszkańcy Szczecina, wiemy, jaki jest naprawdę Szczecin. Że nie jest ani tak tragicznie spalony i powalony w gruzy, ani tak dumny, kolosalny, bogaty, masywny i butny, jak to wynika z reportażu.

O dziwnych rzeczach dowiedzieliśmy się z reportażu pt. „W szczecińskim porcie", którego autorką jest ob. Zofia Wojtowicz (Trybuna Wolności nr 24):

„Miło jest, u stóp Wałów Chrobrego, w miejscu, gdzie miasto najpiękniej łączy się z wodą, wsiąść na motorówkę i, jadąc w poprzek słońca, z orłem piany za burtą w natarciu — wchodzić w rytm naszego portu".

Zdanie to, przeredagowane zgodnie z zasadami logiki, powinno być napisane w ten sposób: „Miło jest, u stóp Wałów Chrobrego usiąść w poprzek orła i, jadąc w natarciu wzdłuż słońca, wylecieć z motorówki w miejscu, gdzie rytm wody najpiękniej łączy się z pianą bombastycznego stylu".

Ob. Wojtowicz ustosunkowała się w swoim reportażu zdecydowanie poprzecznie, twierdząc że „środkowy odcinek Odry zaniedbany został wskutek wykorzystywania przez Niemców rzeki w kierunku poprzecznym". Oczywiście, byłaby zupełnie inna sytuacja, gdyby Niemcy wykorzystywali rzekę w innym kierunku. Ale, że wykorzystywali ją w kierunku poprzecznym — hańba im!

Straszna historia, jak wynika z reportażu, stała się w Gdyni:

„Współzawodnictwo „węglowe" rozpoczęło się między Gdynią a Gdańskiem, a pierwszy kwartał przyniósł rewelacyjny po prostu wynik dla Gdyni: Nr 16432 przeładowanych wagonów uszkodzonych zanotowano 32".

O Gdynio! Za co wlepiono ci taki wysoki numer przeładowanych wagonów?! I, w ogóle za co cię zdegradowano? Bo z komentarza pod jedną z ilustracji, zamieszczonych w reportażu ob. Wojtowicz dowiadujemy się *nagle*, że byłaś „dawniej najnowocześniejszym portem Bałtyku".

A nam się zdaje, że dziś jeszcze jesteś nad Bałtykiem portem najnowocześniejszym.

Problematycznie przedstawia się los Szczecina, jako „miasta przyszłości" w artykule ob. W. Falkowskiej (Rzeczpospolita nr 163).

„Jednym z zasadniczych celów tegorocznego planu inwestycyjnego — czytamy w artykule — jest odbudowa i aktywizacja Szczecina. Kredyty na rzecz tego miasta wyrażają się w rb. poważną sumą 986 571 zł, przy czym największe sumy przeznaczono na cele budownictwa mieszkaniowego".

Po ukazaniu się „Rzeczpospolitej" z tą informacją w Szczecinie wybuchła panika. Inwestorzy zagrozili strajkiem generalnym. To skandal — powiedzieli. — Na odbudowę i aktywizację całego Szczecina nie dają nawet miliona złotych i jeszcze nazywają to poważną sumą. Zaczęli gwałtownie sprawdzać kredyty. Na szczęście okazało się, że nie jest tak tragicznie. W rzeczywistości, zamiast „poważnej sumy 986 571 zł", przeznaczono w tym roku na Szczecin i jego region piętnaście i pół miliarda złotych, z czego osiem i pół miliarda na aktywizację portu. Od razu nastąpiło uspokojenie, a niektórzy inwestorzy zaczęli wpisywać na artykule ob. Falkowskiej energiczne znaki zapytania.

Tylko kierownicy budowy basenu węglowego przeżywają w dalszym ciągu głęboki niepokój. Roboty rozpoczęli jeszcze w październiku ub. roku, a tymczasem ob. Falkowska pisze, że dopiero „w roku bieżącym rozpocznie się budowę nawego olbrzymiego nabrzeża dla przeładunków masowych". Dlaczego napisała, że dopiero się rozpocznie i że tylko jednego nabrzeża? Przecież buduje się cały basen, który „obowiązkowo" musi mieć trzy nabrzeża.

Ob. Falkowska okazała szczególny talent do pisania o zrobieniu tego, czego nie zrobiono i o nie zrobieniu tego, co zrobiono. Pisze np., że „w porcie podjęto budowę ogromnych magazynów towarowych i chłodni", przy czym „zmusza to architektów do wznoszenia budynków na drewnianych palach, podobnie, jak to miało miejsce w średniowieczu".

Nie wiemy, czy istotnie zmusza coś architektów do stosowania w nowoczesnym budownictwie portowym średniowiecznych metod technicznych, ale wiemy napewno, że nikt nie zmuszał autorki artykułu do wypisywania niedorzeczności. Wszystko to napisała z własnej, nie przymuszonej woli.

ADALBERTUS

NOTATNIK WYBRZEŻA

„WESELE" WYSPIAŃSKIEGO W GDYNI

„Wesele" Wyspiańskiego, którego premiera odbyła się w dniu 12-go czerwca w Teatrze Miejskim „Wybrzeże" w Gdyni, grane jest obecnie w dalszym ciągu przy wypełnionej po brzegi widowni. Wobec tak niesłabnącej frekwencji, jak i przy zakupywanych z góry przedstawieniach, będzie ono grane prawdopodobnie do dnia 10-go lipca br.

Przyznać tu trzeba, że wystawione w czterdziestą rocznicę śmierci Wyspiańskiego „Wesele" chociaż pozbawione sugestii dawnej, „krakowskiej plotki", nawet całkiem już zdeaktualizowane wobec tylu zmian, jakie zaszły w ustroju naszego życia, zwyciężyło jednak po raz wtóry, wytrzymując próbę czasu. Pozostało w jego walorach scenicznych dzisiaj to, co nieśmiertelne: czyste tchnienie poezji, głęboki czar słowa, a zarazem cudowne w tym utworze zespolenie rytmu, melodii, koloru i myśli, na wskroś polskiej, o wysokiej klasie artyzmu.

Obecny sukces „Wesela" w Gdyni jest też niewątpliwie zasługą Iwo Galla, jako jego inscenizatora i reżysera. Zwłaszcza inscenizacja epilogu (taniec chocholi) przez oddalania się za scenę poszczególnych par tańczących na tle potężnych dźwięków orkiestry, wywarło w istocie wstrząsające wrażenie na widzach. Nowy ów, po raz pierwszy przez Iwo Galla wprowadzony na scenę polską eksperyment, doskonale w tej inscenizacji unaocznił przeszłość minionych czasów, tak odległych od współczesności.

Osobno, nadmienić tu trzeba o aktorach. Wśród nich, wyróżnili się: Maciej Maciejewski (w roli Gospodarza), Aniela Świderska (Panna młoda), Witold Kałuski (Czepiec), Konrad Łaszewski (Poeta), Maria Bogurska (świetna, jako Rachela). Zresztą poziom gry aktorów był w ogólności „wyrównany". Jeśli weźmiemy pod uwagę, że prócz kilku zaawansowanych, zespół teatru Galla składa się wyłącznie z aktorów młodych, początkujących, nawet z t. zw. słuchaczy studia, to ich poziom gry w „Weselu" należy uznać jako egzamin, zdany przez nich z chlubnym wynikiem.

JANUSZ STĘPOWSKI

IWO GALL POZOSTAJE NA WYBRZEŻU

Horyzont teatralny na gdańsko-gdyńskim Wybrzeżu przejaśnił się. W każdym razie to pewne, że wbrew ostatnim pogłoskom — Iwo Gall pozostaje na przyszły sezon nadal, jako naczelny dyrektor teatru „Wybrzeże" w Gdyni. W ustroju tego teatru zajdą jednak pewne zmiany.

W Gdyni, pod dyrekcją Galla, wystawiane będą sztuki wielkiego repertuaru. Teatr we Wrzeszczu, o charakterze rozrywkowo-muzycznym, również pod naczelną dyrekcją Galla, prowadzić będzie, jako kierownik sceny, Tadeusz Byrski, dawny „redutowiec", ostatnio reżyser słuchowisk w warszawskiej rozgłośni Polskiego Radia. Kierownikiem sceny w teatrze w Sopocie, o charakterze kameralnym, pozostającym również pod naczelną dyrekcją Galla, będzie S. Orzechowski, dotychczasowy reżyser w teatrze TUR-u w Krakowie.

Kierownictwo literackie trzech tych teatrów powierzono: Kazimierzowi Barnasiowi, który spełniał je dotąd w Gdyni i w Sopocie, oraz Malwinie Szczepkowskiej, która w ciągu trzech lat ostatnich położyła duże zasługi w rozwoju życia teatralnego w Gdańsku, jako kierowniczka amatorskiego teatru. Jej też będzie powierzone w szczególności kierownictwo literackie teatru Galla we Wrzeszczu.

Dyrektorem administracji trzech wspomnianych teatrów został Jan Marber, były wicedyrektor ZAIKS-u w Warszawie.

Niemniej i w samym zespole teatru „Wybrzeże" trzeba zanotować duże zmiany. Z dotychczasowych aktorów, opuszczają ten teatr m .in. Maciej Maciejewski, zaangażowany obecnie do Teatru Wojska Polskiego w Łodzi, Witold Kałuski — do Teatru Państwowego w Poznaniu i Ludwik Benoit — do Państwowego Teatru w Katowicach.

Z dawnego zespołu pozostają m. in. doskonała aktorka Halina Gallowa, czynna również jako reżyser, Maria Bogurska, Halina Romanowska, Zofia Perczyńska, Jerzy Ćwikliński i podobno Ewa Krasiejko oraz Józef Niewęglowski.

Prowadzenie trzech teatrów wymaga oczywiście znaczniejszego zespołu. Na szczęście, na gdańsko-gdyńskim Wybrzeżu mieszka dotąd pokaźna gromadka aktorów z dawnych teatrów Hałacińskiej i Gąsowskiego, których będzie mógł obecnie dyr. Iwo Gall doangażować do swego uszczuplonego, aktorskiego grona. Od dawna zresztą dopominała się o to prasa miejscowa, wymieniając m. in. takich ulubieńców miejscowej publiczności, jak Wanda Bartówna (znana również z filmu „Ostatni etap — Oświęcim") i Kira Peplowska (obecnie na występach w Poznaniu), jak Maurycy Janowski, Hermanowski, Tadeusz Gwiazdowski, z charakterystycznych zaś, Maria Wnorowska. Byłoby rzeczą niezrozumiałą i najzupełniej niewskazaną, aby wobec ostatniej reorganizacji teatru „Wybrzeże", mieli tak dobrzy aktorzy pozostać w dalszym ciągu bez engagement.

ZET. I.

WANDA GÓRKOWA

NAUKA W SŁUŻBIE MORZA

„Sprawa morska" w tak żałosny sposób na przestrzeni wieków była w Polsce przegrywana, nie wyłącznie na płaszczyźnie politycznej lecz również w dziedzinie inicjatywy narodowej, której brak tradycji w uprawie morza tak dotkliwie odczuło pokolenie powracające po pierwszej wojnie światowej nad Bałtyk.

Już wtedy, w związku z koniecznością obrony przeciwko rewizjonistycznym poczynaniom niemieckim oraz z potrzebą stworzenia podstawy wiedzy o morzu wśród społeczeństwa, stanęły nowe zadania przed nauką polską i Instytut Bałtycki stał się właśnie ośrodkiem prac badawczych, prostujących kręte ścieżki pseudonaukowej propagandy niemieckiej z jednej strony, oraz zaszczepiających w świadomości społeczeństwa ideę znaczenia naszej pozycji nad Bałtykiem i ciężaru gatunkowego Pomorza dla ogółu spraw państwowych.

Dopiero jednak po ostatniej wojnie, zostały stworzone warunki ideologiczne i praktyczne, dające badaniom naukowym wszechstronną możność wykuwania najwłaściwszych prawd — drogowskazów na szlaku realizacji polskiej racji stanu.

Wraz z rozszerzoną płaszczyzną dla tych prac, rozszerzyły się też i pogłębiły zadania i cele Instytutu Bałtyckiego zmierzające do zmobilizowania wszelkich środków intelektualnych w służbie zdobywania i szerzenia wiedzy o „sprawie morskiej", w najbardziej zróżniczkowanym i obszernym znaczeniu tego pojęcia.

Wiernym zwierciadłem prac tych oraz ich linii wytycznych są wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego.

W powojennych osiągnięciach Instytutu na pierwszy plan wysuwają się syntezy naukowe prac historycznych, jako wskazania nauki na dzień dzisiejszy, oraz prace wzbogacające dorobek naukowo-dydaktyczny nowymi dla myśli polskiej kategoriami pojęć morskich ,związanych z problemami światowej żeglugi morskiego prawa międzynarodowego, zagadnieniami ekonomiki portowej itd.

Wyrazem badań historycznych w działalności wydawniczej Instytutu są dwie prace znakomitych historyków polskich: jedna prof. K. Górskiego: *Polska w Zlewisku Bałtyku* i druga prof. W. Konopczyńskiego: *Kwestia bałtycka do XX wieku.*

Pierwsza z nich opisuje dzieje *„Balticum"*. Wychodząc z założeń geograficznych, z szczególnym naciskiem na problematykę gospodarczą, naświetla historię polityczną z punktu widzenia nie jednego kraju, lecz zespołu ludów związanych przez Morze Bałtyckie.

Druga praca w opracowaniu *„Kwestii bałtyckiej"* od średniowiecza do obecnej epoki, daje całokształt politycznej przeszłości regionu bałtyckiego.

Obie te prace łączy wspólna teza: przekazana przez Mieszka I i Bolesława Krzywoustego struktura państwa polskiego, oparta o południowo-zachodni brzeg Bałtyku, obejmujący Pomorze Zachodnie ze Szczecinem i Prusy, jest jedyną, która daje szanse pomyślnego rozwoju Państwa Polskiego, stwarzając bazę wyjściową dla polityki morskiej. Utrata tego oparcia, lub szukanie go o południowo-wschodni brzeg Bałtyku, jakim było wcielenie Inflant do Polski przez Zygmunta Augusta, były w historii Polski przyczyną jej upadku, a w końcu jednym z powodów ostatecznej klęski Rzeczypospolitej Polskiej.

Prawda ta wprowadza sprzyjającą dla pracy naukowej stabilizację pojęcia dzisiejszej rzeczywistości, jako najbardziej odpowiadającej polskiemu interesowi państwowemu. W myśl tej prawdy, badanie dróg i środków sprawowania polityki morskiej w ramach dzisiejszego stanu rzeczy, ma wszelkie podstawy harmonijnego rozwoju.

Poszczególne zręby zagadnień morskich reprezentowane są w innych pracach, jak prof. T. Ocioszyńskiego: *„Przemiany w światowej żegludze morskiej"*, rozstaczającą obraz sytuacji poszczególnych tonażów światowych przed, podczas i po wojnie. Praca ta wprowadza czytelnika w problemy polityki shippingowej w skali międzynarodowej, i na tym tle przedstawia polskie perspektywy eksploatacyjne w związku ze zmianami strukturalno-gospodarczymi.

Wspomnieć należy o dydaktycznych publikacjach Instytutu, dotyczących tegoż samego tematu jak B. Żórawskiego *„Składniki transportu morskiego"* informujące czytelnika o najważniejszych formach i współczynnikach wykonywania przewozów morskich. Broszura zaopatrzona jest we wzory wszelkich rodzajów dokumentów transportowych jak czarterów, konosamentów, kwitów sternika itd.

M.Krynickiego: *„Statek morski"*, podręcznik zawierający wszelkie wiadomości dotyczące statku, jego dzieje od żaglowca do motorowca, jego budowa i rola w komunikacji i transporcie.

By uzupełnić obraz opracowań związanych z flotą należy wspomnieć o monografii K. Lepszego, poświęconej *„Dziejom Floty Polskiej"*. Książka ma charakter naukowy, lecz pisana jest w ten sposób i w tym celu, by wzbudzić zainteresowanie przeszłością dawnej floty polskiej wśród licznej rzeszy ludzi związanych z zagadnieniami morskimi i dla morza pracującymi.

Badania w zakresie prawa morskiego znalazły swe odbicia w pracach W. Sowińskiego: *„Zarys morskiego prawa handlowego"*, dający poza przepisami handlowego prawa morskiego, którego znajomość niezbędna jest dla bezpieczeństwa prawnego handlu morskiego, historię i zakres prawa morskiego, omówienie niektórych zagadnień prawnych, posiadających większe znaczenie z punktu widzenia nauki prawa i obrotu morskiego.

Wydano również zbiór przepisów prawnych, dot. *Floty Handlowej, Żeglugi, Rybołówstwa Morskiego* opracowany przez zbiorowy komitet redakcyjny.

Problematyka aparatu przeładunkowego w portach, oraz konkretne i aktualne zagadnienia podziału przeładunków pomiędzy porty Rzplitej Gdańsk, Gdynia, Szczecin jest przedmiotem publikacji p.t. *„Specjalizacja polskich portów morskich"*. Jest to zbiór referatów oraz protokół dyskusji Konferencji Naukowej Instytutu Bałtyckiego, która odbyła się w połowie 1946 r. w Bydgoszczy.

Niezmiernie bogata treść tej pracy zbiorowej, na którą złożyły się wysiłki zarówno reprezentantów świata nauki, jak rządu i fachowców, dała oparty na materiale przedwojennym obraz możliwości eksploatacyjnych portu, ich połączeń komunikacyjnych z zapleczem. Zagadnienia żeglugowo - morskie na tle problemów specjalizacji polskich portów morskich, zagadnienia najważniejszych produktów polskiego eksportu i importu jak węgla, rudy, produktów płynnych, również zagadnienia polskiego potencjału przemysłowego oraz rolniczego znajdują miejsce w tym opracowaniu. Wyniki tej pracy, przeprowadzonej jeszcze zanim był opracowany plan gospodarczy, spełniły niewątpliwie swą rolę wytycznych w pierwszym okresie pracy portów.

Ośrodkiem skupiającym studia nad wszystkimi problemami morskimi, jest organ Instytutu Bałtyckiego *„Gospodarka Morska"*.

„Gospodarka Morska", której pierwszy numer ukazał się w kwietniu ma być, wedle słów Dyrektora Instytutu, dr. J. Borowika, organem stałej obserwacji problemów morskich, przeprowadzanej przez zespół specjalistów w Biurze Studiów, I. B., organem różnicującym i zcalającym wyniki tej obserwacji.

W numerze pierwszym umieszczone zostały ciekawe prace prof. Ocioszyńskiego: *U podstaw zagadnień morskich w Polsce*, na podstawie cyfrowego materiału budującego perspektywy przyszłej struktury floty handlowej polskiej: prof. B. Kasprowicza: *Podział ładunków między polskie porty morskie*, zawierający przyczynki do sprawy specjalizacji portów; S. Walewskiego: *Zadania polskich portów morkich w świetle Narodowego Planu Gospodarczego*, dają wnikliwą analizę wymagań w zakresie przepustowości portowej, narzuconych potrzebami polskiej wymiany zagranicznej.

Poza tym wymienić jeszcze należy R. Zaorskiego: *Gospodarcze znaczenie Kanału Kilońskiego*, J. Kulikowskiego *Rybołówstwo jako element specjalizacji polskich portów morskich.*

Pondto numer omawiany zawiera cały szereg materiałów informacyjnych dotyczących polsko-czechosłowackiej współpracy gospodarczej, żeglugi zagranicznej, spraw rybackich, trampingu lotniczego. Na koniec szereg recenzyj książek polskich i zagranicznych.

Poza problemami ekonomiczno-morskimi, w dorobku wydawniczym Instytutu Bałtyckiego ubiegłego roku zanotować należy pracę przyrodniczą, z zakresu oceanografii biologicznej pióra K. Demela p. t. *Życie morza.*

Jeszcze w 1937 r. w jednym z numerów *„Nauka Polska"* śp. prof. Siedlecki w artykule o potrzebach nauki polskiej w zakresie badań morza, napisał: „Przystępne dzieło o morzu wydaje mi się koniecznym warunkiem do rozbudzenia zamiłowania do badań morza".

Instytut Bałtycki ten słuszny dezyderat spełnił obecnie, wydając *monografię morza* zawierającą zwłaszcza produkcje życia oraz rozsiedlenia organizmów, dane odnośnie fizjologii i ekologii zwierząt morskich, typów biologicznych i metodyki badań. Książka opatrzona jest starannie wykonanymi rysunkami oraz reprodukcjami fotograficznymi.

Wanda Górkowa

RECENZJE

KSIĄŻKI LITERATÓW WYBRZEŻA

Ostatnio ukazała się powieść dla młodzieży Eugenii Kobylińskiej pt. „Jak I B odkryła nowy Ląd". Jest to w kolejności piąta książka, wydana po wojnie, z dorobku pisarzy, zgrupowanych na Wybrzeżu w Gdańskim Oddziale ZZLP. Cztery uprzednie to: Stanisławy Fleszarowej poemat z czasów Władysława IV pt. „Sen o morskiej potędze", nakładem sopockiego wydawnictwa „Fregata" w bież. roku; Marii Szpyrkówny utwory dla dzieci pt. „Mikołajki i samograjki" — również wydawnictwo „Fregaty"; Włodzimierza Wnuka „Walka podziemna na szczytach", obrazująca udział górali w walce z niemieckim okupantem w latach ostatniej wojny — nakł. poznańskiego „Wydawnictwa Zachodniego" — oraz — Mieczysława Zydlera zbiór opowiadań z życia Kaszubów, ostatnio wydany przez „Panteon" w Warszawie.

Można by tu jeszcze osobno wymienić zbiór „Piosenek marynarskich", wydany przez Sp. Wyd. „Żeglarz" w Gdyni w roku ub. W zbiorze tych piosenek, kompozycji Bolesława Lewandowskiego, autorami tekstów są: Jerzy Fleszar, Janusz Stępowski, Tadeusz Dębicki, zamieszkujący stale na gdańsko-gdyńskim Wybrzeżu

Jak z tego widać dotychczasowy dorobek pisarzy Wybrzeża jest niewielki. Odnosi się jednak to wrażenie tylko na podstawie dotychczas wydanych książek. W istocie, jest to wrażenie mylne, należy bowiem dodać, że literaci Wybrzeża przygotowują obecnie szereg swoich prac. M. in. Janusz Stępowski — opowieści marynistyczne z czasów X—XII wieku. W najbliższym czasie nakładem sopockiej „Fregaty" ukaże się dwutomowa powieść Mieczysława Jarosławskiego pt. „Szpital", osnuta na tle życia warzsawskich lekarzy oraz „Gdy Bałtyk szumi" Mieczysława Zydlera, zbiór opowiadań, poświęconych pięknemu krajobrazowi Wybrzeża i ciężkiej pracy kaszubskich rybaków.

Z. I.

„O okrętach i dalekich podróżach" — Antoni Sylwester — Wydawnictwo Zachodnie — Poznań.

Wydawnictwo Zachodnie — Poznań 13 opowieści dla młodzieży o żegludze z przed pięciu tysięcy lat, o podróżach „Daru Pomorza", i o tym, jak generał Zaruski osobiście prowadził „Zawiszę Czarnego". Książek takich ,dobrze pisanych, ładnie ilustrowanych i przystępnych w cenie ukazuje się u nas niestety o wiele za mało. Jeżeli Wasz chłopak wysiaduje na Wałach Chrobrego i patrzy się na port, dajcie mu do ręki takie właśnie książki, w których znajdzie nieco przygód i kilka przydatnych danych cyfrowych, schowanych umiejętnie w tekscie, a dlatego właśnie ciekawych.

„Prawda o żołnierzach Batalionów Chłopskich" — Nakładem N. K. W. Stronnictwa Ludowego — Poznań.

Praca zbiorowa składająca się z trzech części: *„Podstawy ideowe"* — artykuły Marszałka Sejmu Kowalskiego, Ożgi-Michalskiego i innych, *„W ogniu walki"* — reportaże — pamiętniki o zakresie i charakterze walk Batalionów Chłopskich na terenie całego Kraju, oraz część trzecią: *„W Polsce Ludowej* — żołnierze Batalionów Chłopskich przy budowie nowego państwa.

Całość jest cennym przyczynkiem do poznania dziejów Batalionów Chłopskich.

„Radzieckie nowele" — Wydawn. Lit. w językach obcych — Moskwa 1948.

Przekłady polskie nowel radzieckich, pisanych w ostatnim dziesięcioleciu, uzupełnione nowelami Maksyma Gorkie-go z okresu przedrewolucyjnego. Książka, starannie wydana, obejmuje 485 stron i następujące pozycje:

Maksym Gorki, Aleksy Tołstoj, Michał Szołochow, Aleksander Fadiejew, Sergiusz Sergiejew-Censki, Borys Gorbatow, Konstanty Simonow, Ilja Erenburg, Wasyl Grossman, Walenty Katajew, Wadim Koženikow, Leonidas Sobolew, Wasyl Iljeńkow, Sergiusz Dikowski, Konstatny Paustowski, Ilja Ilf i Eugeniusz Pietrow oraz Arkadiusz Gadiar.

Bogactwo tematów i staranne wydanie czynią z książki cenny nabytek dla każdej biblioteki, szczególnie dla tych, którym niedostępny jest jeszcze język rosyjski. Wydawnictwa lit. obcej w Moskwie cechuje poza tym przystępna cena, to też w kilka tygodni po ukazaniu się na półkach księgarni polskich zazwyczaj są rozchwytywane.

ROD.

„SPRAWA MONIKI" w Teatrze Polskim

Ileż to krzyku i hałasu było kiedyś o prawa „samostanowienia" o sobie kobiet! Sufrażystki, emancypantki, entuzjastki, kobiety-społecznice, kobiety pisarki potępiały męskiego Ahaswera. Ba, czasem nawet mężczyźni, jak np. Boy, stawali pod wyzwoleńczym sztandarem kobiet, walczących o „zwycięską samotność". Dopiero na tym tle i w konfrontacji z rzeczywistością dzisiejszą widzi się jak dalece odbiegł od aktualności, poszarzał i zwietrzał problem dramatu Morozowicz-Szczepkowskiej. Natomiast ostrzej niż przed piętnastu laty rysuje się problem hegemonii kobiet nad mężczyznami, a już najwięcej uwagi skupia na sobie postać Antosi. Kiedyś — w czasach wykształconych na Zapolskiej — Antosię określano jako „wspaniały typ" dziewczyny z ludu. Dziś razi nas jednobarwny ton rysunku tej postaci, jej „moral insanity".

Dwie cechy dramatu Szczepkowskiej zachowały do dziś swe znaczenie: dobra konstrukcja sceniczna i duży ładunek optymozmu, tężyzny, kultu pracy, wiary w człowieka, którego wartość mierzy się tym, czego dokonał. „Sprawa Moniki" zawsze nęcić będzie szczupłe zespoły teatralne, zawsze pociągać będzie artystki wyrazistością postaci scenicznych, i długo jeszcze stanowić będzie żelazną pozycję w repertuarze trup objazdowych. Dla tych właśnie walorów „Sprawę Moniki" wystawił Teatr Polski. Już z układu dekoracji, ujmujących scenę w trójkąt, można było być pewnym, że sztukę przeznaczono „na objazd".

Wszystkie trzy postacie dramatu znalazły doskonałe wykonawczynie. Monikę wspaniale mówiła Malicka. Zwracam uwagę na rozmowę telefoniczną w której nie było jednego powtórzenia intonacji głosu. Przekonywującą rezonerką sztuki — Anną — była artystka teatrów poznańskich p. Podborówna. Dobrze uwypukliła męski charakter Anny, której życie nie oszczędziło doświadczeń, otwierając zarazem przed nią nowe światy — zadowolenia w pracy. Niebezpieczny dla artystki moment wzruszenia w trzecim akcie zagrała Podborówna doskonale. Karniewska, jako Antosia, dzielnie dorównywała lekarce i architektowi. Raz jeden może tylko — mówiąc o swej żądzy podróży — nadużyła głosu. Dekoracje — skrępowane, przeznaczone na objazd, skonstruowane na zasadzie nie teatralności a praktyczności — dał Rajkowski. Reżyseria Nuny Młodziejowskiej - Szczurkiewiczowej przy tak dobranej trójce wykonawczyń nie nastręczała większych trudności.

W. L.

„Dom pod Oświęcimem" na Scenie Oświatowej

Kiedy p. Walickiej reżyserce Szczecińskiej Sceny Oświatowej doradzałem żartem wystawienie „Domu pod Oświęcimem" Hołuja, nie przypuszczałem, że „radę" moją weźmie „na serio". Potem dochodziły mnie słuchy o licznych, długotrwałych i wyczerpujących próbach, wreszcie znalazłem się na sali. Odbywało się przedstawienie zamknięte, dla młodzieży. Szczecińska Scena jest wprawdzie pod opieką Kuratorium, jest przeznaczona w pierwszym rzędzie dla szkół, którym ma dawać przedstawienia uzupełniające lekturę obowiązkową, ale wiek młodzieży, obecnej na oglądanym przeze mnie spektaklu, nasuwał mi pewne wątpliwości, czy problematyka „Domu pod Oświęcimem", czwórka — Maria, Jerzy, Marta i Aloiz — pokazana dzieciom nie są jakimś nieporozumieniem. W toku przedstawienia okazało się, że częściowo obawy moje były słuszne. Młodzi widzowie w Aloizym widzieli tylko pijaka, a w sztuce tylko jej nurt konspiracyjny. Miałem natomiast relacje od innych widzów tego ciekawego przedstawienia i na tej podstawie opieram swe zdanie: S. S. O. dobrze zasłużyła się szczecińskim miłośnikom teatru, wystawiając dla nich głośną już sztukę, jedną z najlepszych, jeśli nie najlepszą, jakie ukazały się po wojnie.

Nie będę tu powtarzał dyskusji jaka wokół założeń ideowych sztuki toczy się na łamach prasy i na licznych już wieczorach dyskusyjnych. Wydaje mi się, że rację mają obie strony — i np. Borejsza i sam autor po sartrowsku interpretujący postacie swego dramatu. Jego sceniczna wartość polega zdaje mi się na tym, że pozostawia on reżyserowi sporo miejsca do okazania zdolności wydobywania treści z tekstu. Możliwości interpretacyjne — nie mówiąc o niuansach — są zasadniczo dwie. W pierwszej, dla której punktem wyjścia jest Jan, postać ta wymaga doskonałego aktora, którego trudno by dziś znaleźć na scenach zawodowych, cóż więc wymagać od amatorskiej S. S. O. Tylko wtedy, gdy aktor da tej postaci swoją własną prawdę żywego człowieka, straci ona swą papierowość. Jeśli przyjmiemy, że autor nie zupełnie potępia postawę życiową Marii i Jerzego, również subtelnie wygrane być muszą wszystkie te momenty, które z kamiennego Jana, kuzyna doktora Judyma, czynią przeciwwagę sartrowskiego spojrzenia na sprawy etyczne. Wydaje mi się, że amatorom niedość zbliżono problematykę utworu tak, że cały jej wydźwięk opierał się nie na stałej konfrontacji postaci (nawet wtedy, gdy się tylko o nich mówi) a ledwie na ironicznie wypowiedzianej kwestii Jana o Jerzym „On ma czyste sumienie". Skoro jestem przy wykonawcach, chciałbym podkreślić rozmiary trudu, ambicji i zapału włożone w wystawienie dramatu Hołuja. Ludzie ci, ledwie drugi raz w życiu występujący na scenie, poświęcający swój czas, nie zrażający się trudnościami technicznymi, brakami fizycznymi i głosowymi, nie mogący liczyć już nie tylko na wynagrodzenie, ale nawet na wzmiankę w prasie, mogliby służyć za wzór niejednemu artyście tak nieraz merkantylnie podchodzącemu do swego zawodu. Krzywdą dla wszystkich byłoby robienie im uwag krytycznych w tonie wyrzutów czy nagan. Jeśli więc najlepiej z grających wypadli amatorzy wykonujący postacie Franciszki, Ambasadora, więźnia Francuza, to przecież najbardziej godnym wzmianki jest grający Księdza. Kiedy bowiem po spektaklu każdy starał się o sobie usłyszeć on nie miał odwagi pytać, czy też może uważał słusznie, że grał przecież dla zaspokojenia własnego głodu teatru, a nie rywalizowania z zawodowymi aktorami. To nastawienie dzielili z nim i inni, stąd rezultat taki, że zawodowi aktorzy o ambitnym przedstawieniu S. S. O. wyrażali się z pełnym uznaniem.

Wieczór autorski M. PIECHALA - Imprezy w Dni Morza

Klub „Trzynastu Móz" zainaugurował stałe swe „czwartki literackie" wieczorem dyskusyjnym, którego „zagajaczem" był zaproszony przez Klub Literacko-Artystyczny, Marian Piechal. W sezonie letnim trudno już zorganizować wieczór literacki, a zwłaszcza w Szczecinie. To też nic dziwnego, że na wieczorze publicznym Piechala, w Małej Sali Teatru Polskiego zebrało się ledwie kilkanaście osób, jakby nie było w naszym mieście, ani plastyków, ani dziennikarzy, ani wolnych tego wieczoru aktorów, ani w ogóle nikogo, kto przynajmniej dla dobrego imienia naszego miasta powinien interesować się „kulturą". W Klubie Trzynastu Móz było już ludniej, tam za to dyskusja potoczyła się na manowce i zamiast o poezji współczesnej rozprawiano na niemniej zresztą interesujący temat — literatury współczesnej i pochodzenia socjalnego pisarza. Gość Szczecina we wstępie rzucił kilka ciekawych sformułowań na temat sytuacji literackiej uwarunkowanej nurtem życia współczesnego. Bezpośredniość, miłe gawędziarstwo Piechala, oryginalność sądów i poglądów na słowo pisane, czyniły z jego zagajenia interesujący odczyt. Nie wiem tylko czy bardzo dla prelegenta budujące były zakłócenia, jakim ulegał pierwszy wieczór w „Trzynastu Muzach". Wiem natomiast jedno, że Piechal wyjechał tak samo oczarowany Szczecinem, jak wielu przed nim. Może dotrzyma przyrzeczenia i zamieszka tu na stałe?

Tegoroczne Święto Morza minęło pod znakiem imprez i zabaw. Wystąpienia oficjalne — co zasługuje na szczególne podkreślenie — ograniczono do minimum. Wysłuchaliśmy za to dwóch koncertów, z których jeden o stanowczo zbyt przeładowanym programie. Na obu Hala Sportowa była wypełniona. Pokaz tańców uczennic Szkoły Baletowej J. Wirskiej raz jeszcze zwrócił uwagę na piękne i artystyczne osiągnięcia tej dość zapoznanej uczelni.

W. L.

Dyrektor Iwo Gall w Szczecinie

Dyr. Iwo Gall został zaproszony na eksperta w związku z budową gmachu Państwowego Teatru w Szczecinie. Budowa tego teatru ma być rozpoczęta podobno już w ciągu najbliższej jesieni. Dyr. Gall, w ostatnich dniach bawił w Szczecinie, zaznajamiając się na miejscu z projektami organizacyjnymi i budowlanymi przyszłej reprezentacyjnej Sceny Szczecina.

PROGRAM TEATRALNY „WYBRZEŻA"

O pietyźmie, z jakim wystawiono ostatnio w Gdyni „Wesele" świadczy m. in. wydany przez dyrekcję teatru specjalny program teatralny, wypełniony prawie w całości utworami pisarzy Wybrzeża. Pięknie wydany ten program inicjuje wiersz Janusza Stępowskiego p. t. „Wyspiański", kolejno, zamieścili w nim swe prace Edmund Misiołek („Młoda Polska"), dr Marian des Loges („Twórczość Wyspiańskiego na tle epoki"), Edward Fiszer („Tańczy cała szopka") i Kazimierz Barnaś („Wesele" dzisiaj"). W programie przedrukowano również ciekawe wypowiedzi Boyażeleńskiego na temat „Plotki o Weselu".

„ZNAK" SZTUKA KAZIMIERZA BARNASIA W TEATRZE „WYBRZEŻE"

Druga — po „Trasie" — sztuka K. Barnasia pt. „Znak", której akcja rozgrywa się w środowisku osadników na Ziemiach Odzyskanych, ma być wystawiona w sopockim teatrze w pierwszej połowie lipca br. W druku, ukaże się ona wkrótce nakładem Sp. Wyd. „Sztuka" w Warszawie.

JEDNODNIÓWKA GDAŃSKIEGO ODDZIAŁU ZZLP

Ostatnio wybrany zarząd Gdańskiego Oddziału Związku Zawodowego Literatów Polskich z prezesem dr Mieczysławem Jarosławskim na czele (członkowie zarządu: Malwina Szczepkowska, Kazimierz Barnaś, Edmund Misiołek i Włodzimierz Wnuk) przyczynił się do znacznego ożywienia Oddziału tego Związku, o czym świadczy szereg zebrań dyskusyjnych i powziętych uchwał. M. in. zarząd Oddziału Gdańskiego ZZLP przygotowuje obecnie specjalne wydawnictwo, rodzaj jednodniówki, na tematy polemiczne, aktualne itp. W jednodniówce tej zamieszczone również będą utwory literackie członków Gdańskiego Oddziału ZZLP.

ZET. I.

SZCZECIŃSKA SPOŁECZNA NAGRODA ARTYSTYCZNA

W OSTATNIEJ CHWILI DOWIADUJEMY SIĘ, ŻE JURY POD PRZEWODNICTWEM OB. WOJEWODY LEONARDA BORKÓWICZA, NA POSIEDZENIU ODBYTYM W DNIU 2 LIPCA 1948 r. POSTANOWIŁO PRZYZNAĆ NAGRODĘ W DZIALE LITERACKIM, W WYSOKOŚCI 100.000 zł — STANISŁAWOWI HELSZTYŃSKIEMU, ZA PRACĘ P. T. „W PIASTOWSKICH GRODACH POMORZA ZACHODNIEGO", ORAZ W DZIALE PLASTYKI — DWIE RÓWNORZĘDNE NAGRODY PO 50.000 zł — ARTYSTOM MALARZOM TOMASZEWSKIEMU I POWIDZKIEMU

W NAJBLIŻSZYM CZASIE, NA ŁAMACH NASZEGO TYGODNIKA ZAMIEŚCIMY OBSZERNE OMÓWIENIE TWÓRCZOŚCI LAUREATÓW.

ZAGADNIENIA-TYGODNIA

Zaledwie przed dwoma tygodniami omawialiśmy na tym miejscu sprawę Szczecińskiej Społecznej Nagrody Artystycznej, popełniając zresztą gafę — przez podanie mylnej daty jej przyznania. Dziś przyznanie nagrody jest już faktem dokonanym, a termin rozstrzygnięcia zbiega się z trzecią rocznicą ostatecznego przejęcia władzy nad miastem przez władze polskie.

Ten fakt ma swoją specjalną wymowę. Który z nielicznych ówczesnych pionierów-ryzykantów mógł przypuszczać, że „klimat" tego miasta zniszczeń, w przeciągu lat trzech ulegnie takim przobrażeniom, że odbudowie ulegnie nie tylko życie materialne, ale i kulturalne?

I to jest najważniejsze. Właśnie ta równoległość osiągnięć. Dziś, zaledwie po trzech latach nie tylko dymią tu kominy fabryk, biegną pociągi po odbudowanych torach, tętni pracą port, pracuje bezpiecznie dla lepszego jutra człowiek, ale tu w Szczecinie, wypełniono próżnię kilkuset lat nieobecności. Znaleziono łączność duchową z dawno wydawałoby się po-[illegible]bnymi w pamięci — gospodarzami [illegible]mi — budowniczymi katedry w Ka-[illegible]zamku piastowskiego w Szczeci-[illegible]łymi żeglarzami z Wołynia.

[illegible]cję materialną, można mate-[illegible]odkami zbudować w kilka-[illegible] na Alasce i w wykarczowanych puszczach Konga, ale to co nazywamy Kulturą — tworzy się tysiące lat. Trwałość i wielkość osiąga się jedynie przez organiczne zespolenie tych dwu kapitalnych czynników: kultury duchowej i cywilizacji materialnej. Dlatego też na te ziemie jednocześnie z robotnikiem, rolnikiem i inżynierem, musiał przyjść nauczyciel, literat, humanista. Musiał przyjść po to, aby utwierdzić robotnika i inżyniera w najgłębszym przekonaniu, że on, budując dom — buduje go na odwiecznie swoim gruncie.

Przyznanie nagrody, w dziale literackim Stanisławowi Helsztyńskiemu, jest uczczeniem zasługi świetnego humanisty, który pracę tę dokonał. Helsztyński nie przyszedł do Szczecina „na niewiadome", „na ślepo". Wiedział czego szukać należy. Umocniony niewzruszonym fundamentem solidnej podbudowy wiedzy teoretycznej, przyszedł tu szukać, jako jeden z pierwszych, śladów polskości, odgrzebać ją z rumowisk kościołów, odczytać z tablic i nagrobków i usłyszeć w pokrewnych dźwiękach mowy nadlebskich Słowińców.

Przyznanie nagrody w dziele plastyki, malarzom Tomaszewskiemu i Powidzkiemu jest zaszczytnym wyróżnieniem ludzi, którzy w ciężkich warunkach na swoim odcinku sztuki, dla tej kultury nadal pracują.

Tak oto wyszliśmy z impasu. Wbrew proroctwom wszystkich zawodowych pesymistów, w Szczecinie powolutku robi się „atmosferę". Nagroda artystyczna to więcej niż ważna rzecz. Skromniutka nagroda tygodnika „Szczecin" też ma swoją wymowę. Muzeum Pomorskie, Muzeum Morskie ,to pozycje nie byle jakie. Nie ma tygodnia, aby ktoś nie zajrzał nie zawitał... Ostatnio był Piechal, obecnie bawi Rymkiewicz, dziś przyjeżdża Paweł Hertz. Jest już lokal — „Klub 13-tu Muz" — jest gdzie pogadać, wykłócić się... Coś się dzieje rusza się... Na jesieni ruszy się na dobre.

Sygnalizujemy ewenement o pierwszorzędnym znaczeniu: Walny Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Literatów. Odbędzie się on w Szczecinie w dniu 10-go października, a więc dzieli nas od tej daty pełne trzy miesiące. Trzeba się przygotować dobrze, bo obrady sejmu intelektualistów polskich są corocznym wydarzeniem w skali ogólnokrajowej.

Nie trzeba tłumaczyć czym zjazd ten stać się powinien dla rozwoju życia kulturalnego regionu szczecińskiego.

H. A. Rap.

SZCZECIN
TYGODNIK WYBRZEŻA

REDAGUJE KOMITET — Redaktor naczelny przyjmuje od 10 — 12. Adres Redakcji i Administracji: SZCZECIN Al. Wojska Polskiego 41 — Redakcja i administracja czynne od godz. 8 — 15. Telefon 21-90. Nadesłanych rękopisów nie zwraca się. Oddział: Józef Lipski, GDYNIA, Portowa 8, Tel. 16-185. — 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, ½ str. 40.000 zł, ¼ str. 25.000 zł.

KONTA: BGS: 656, PKO: X-892.

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-09079