

# SZCZECIN

## TYCODNIK WYBRZEŻA

ROK III

30 LIPCA — 6 SIERPNI 1948 R.

NR 32 (106)

EDWARD KMIECIK

### NIEMIECKA „GENERACJA 1950 r.”

Ostatnio ruszyły pióra polskie i wzięły za temat nowe Niemcy. Coś się w prasie polskiej przelamało... Pisały o Niemcach obzerniej tygodniki literackie, a również dzienniki przyniosły obok reportaży zagadnień codziennych kilka opracowań na tematy zasadnicze, dotyczące Niemiec, szczególnie zaś rozwoju niemieckiego życia kulturalnego po wojnie.

Czemu to przypisać i gdzie szukać przyczyn?

Obawiam się, że nie zawsze skłoniła nas do tego głębsza analiza własna, lecz nagłe odkryte „bogactwo życia kulturalnego” po tamtej stronie Odry.

Nie wierzyliśmy, rzecz jasna, jakoby dzisiejszy Berlin był pępkiem świata, jak o tym z uporem donosili niektórzy nasi korespondenci. Nie uważaliśmy za znak rozkwitu życia kulturalnego w Niemczech faktu, że w Berlinie w kilkudziesięciu kinach i tyluż teatrach można w jednym tygodniu oglądać czołowy repertuar czterech mocarstw okupacyjnych, a na dodatek przyrzec się niemieckim sztukom powojennym. Z Warszawy czy Krakowa jasniej niż z Berlina odróżnialiśmy propagandę od oryginalnych przejawów życia kulturalnego, a poza tym zdajemy sobie sprawę z tego, że na ruinach najubojniej kwitną chwasty. Tak również jest w berlińskim życiu kulturalnym.

Nie wierzyliśmy w ilość kulturalnych wystąpień. Szukamy za jakości. Musieliśmy uwierzyć, że coś nowego dzieje się w Niemczech, gdy dowiedzieliśmy się choćby o dwóch tylko faktach: o przyjęciu Niemców do PEN-Clubu i o wzięciu czołowych pisarzy nowych Niemiec w Związku Radzieckim.

#### DLACZEGO KRZYŻYS?

W związku z dyskusją, jaka powstała po przyjęciu Niemców do PEN-Clubu, najczęściej w rozmowach na temat nowej literatury niemieckiej kładziono nacisk na fakt, że literatura niemiecka znajduje się w stadium kryzysu.

I cóż w tym dziwnego? Czemu w ogóle podkreślamy, że Niemcy przeżywają kryzys na odcinku literatury? Przecież nie można się spodziewać, by w państwie i narodzie, który przeszedł przez okres hitlerowski i związaną z nim kapitulację, nie było kryzysu literatury. Nie o podkreślenie faktu kryzysu przecież chodzi, tylko o odpowiednie spojrzenie i o zimną analizę sił, które w kryzysie literatury niemieckiej ze sobą się mierzą. Wydaje mi się, że nie jest ważne kto w niewątpliwym kryzysie literatury niemieckiej posiada popularność. W chorym społeczeństwie niemieckim popularność nie jest miarą sukcesu. Należy przecież — a jest to zadanie wspólne Niemcom i wszystkim, którzy się Niemcami interesują — przejrzej jasno obecne stosunki i dosłownie wyłowić tych, w których jest prawdziwa nadzieja na przyszłość nie tylko samych Niemców, ale nadzieja godziwej współpracy i uczciwego współżycia Niemców z innymi narodami Europy. I trzeba tu od razu zaznaczyć, że „w bogactwie życia kulturalnego” dzisiejszych Niemiec mało znajdziemy takich, z którymi gotowi byłibyśmy zasiąść do wspólnego stołu. Trzeba również zaznaczyć, że będą to w swej większości talenty dopiero wschodzące, z których niejedną odpadnie w ostrej walce, jaka go czeka, Niemiecki, czy nam się to podoba czy nie, za nowymi talentami niemieckimi śledzić należy. Szukać ich trzeba i tam, gdzie jest to możliwe, ich wspierać. Leży to zarówno w interesie naszym, jak i w interesie nowych Niemiec.

#### „TABULA RASA”

O przyszłej literaturze niemieckiej obok kilku sztandarowych postaci o skryształowym dorobku ideologicznym decydować będzie grupa młodych.

Nie jest to sytuacja nowa w literaturze niemieckiej. Już pięćdziesiąt lat w przeszłości tętno literatury niemieckiej nadawali

młodzi autorzy w wieku do lat trzydziestu. Tak było przed rokiem 1775 w epoce „Sturm und Drang” (parcia i wrzenia), tak było przed rokiem 1800, gdy złączyła się grupa wczesnych romantyków niemieckich (Tieck, Novalis, Wackenroder i Schlegel). Tak było po roku 1825, gdy powstała grupa „młodych Niemiec” (Junges Deutschland — Heine, Gutzkow i Laube), tak było przed rokiem 1900, kiedy działali „naturaliści” (Hauptmann, Arno Holz i Schlaf), i tak było przed rokiem 1925, gdy najczęściej uwagi zwracali „ekspresjoniści” (Hasenclever, Toller, Kornfeld, Werfel i Brecht).

Te grupy młodych pisarzy niemieckich były nie tylko związkami młodych, lecz posiadały wspólny program, przedstawiały czytelnikowi niemieckiemu treść, budziły szacunek powagą i jakością swych dzieł. Przecistawiali im się pisarze starsi — „popularni” — widzieli w nich równoprawionych wrogów.

Dziś w Niemczech trwa jeszcze w literaturze walka o treść i obrzecz społeczno-polityczny „młodej generacji roku 1950”.

Powiedzieć można o generacji tej (której nazwiska są albo mało znane, albo w ogóle nieznanne), tylko tyle, że idzie ona w kierunku nowego „parcia i wrzenia”. Generacja ta stoi wobec „tabula rasa”, wobec absolutnej pustki w niemieckiej twórczości literackiej. Ciężkim jej zadaniem jest przetrawić kryzys niemiecki, który trwa przecież już od okresu Bismarcka i dać wyraz nowym dążeniami. Idąca grupa „generacji 1950 roku” musi stworzyć rzecz nową, stworzyć ją od podstaw i dokonać regeneracji niemieckiego życia umysłowego. Pomoc znajdzie tylko w niewielu przykładach przeszłości i w niezlicznej garstce autorów żyjących.

#### TRZY LATA WALKI O NOWY WYRAZ SPOŁECZNY

Aleksander Abusch, jeden z uznanych autorów niemieckich i działacz „Kulturbundu”, stwierdził ostatnio, że w okresie minionych trzech lat intelektualni Niemcy weszli już na drogę szukania nowego wyrazu społecznego.

Na jakich podstawach Abusch doszedł do takiego wniosku? Twierdzi on, że zmiany w literaturze niemieckiej wywodzą się (w każdym razie w radzieckiej strefie okupacyjnej) z ogólnych zmian ustrojowych, a więc bazują na fundamentach reformy rolnej, upaństwowieniu przemysłowych kluczowych, ukaraniu zbrodniarzy wojennych i na reformie szkolnej.

Mimo to faktem niewątpliwym jest, że nie wszyscy pisarze strefy radzieckiej zrozumieli w całości sens zmian ustrojowych, jakie zaszły we wschodnich Niemczech. Wielu z nich nie przeszło przez ogień walki wewnętrznej, nie przeżyło jeszcze możliwości współpracy nowej literatury niemieckiej w odbudowie demokratycznego niemieckiego państwa. Pozostał bowiem w umysłach niemieckich, nie tylko czytelników ale i twórców, balast mitów narodowo-socjalistycznych, obserwowane można jeszcze w dalszym ciągu zastój umysłowy. Sam Abusch znany działacz Kulturbundu, skarży się na to, że po trzech latach nowej twórczości nie zlikwidowano jeszcze przespaści, jaka od wieków istniała pomiędzy inteligencją niemiecką a ogółem społeczeństwa.

Ale dziś nowa literatura niemiecka nie jest w stanie zrezygnować z pomocy starszych nawet wtedy, gdy popełniali oni oczywiste błędy. Dziś jeszcze musi ona nawoływać do współpracy zdrowszych elementów starszej generacji z młodymi. Stąd pojęcie o „generacji roku 1950”.

Niemniej jednak — wskazują na to choćby antologie, które ukazały się w ubiegłym roku — w literaturze niemieckiej nastąpił zwrot. W okresie trzech lat, które minęły od kapitulacji, ustaliła się w Niemczech — używając znanej nam terminologii — linia podziału. Wiadomo dziś, kto idzie na prawo, wiadomo również, kto poszedł na lewo i kto do marszu w lewo

może się dołączyć. Do grupy literatów niemieckich, którzy już w okresie hitlerowskim obrali drogę demokratycznego odrodzenia literatury (a jest to grupa bardzo mała!) dołączyli ci, którzy przeżyli własne błędy i gotowi są do współpracy. Jak dalece ich dzisiejsze stanowisko jest szczerze, tylko przyszłość okaże. Nam trzeba zwracać uwagę przede wszystkim na młodych, którzy albo oddali się w opiekę starszych, albo najczęściej tworzą jeszcze samotni, w oparciu o własne przeżycia.

#### SPOŁECZNE ZAMÓWIENIE

W nowej literaturze niemieckiej wrze. Na tle ogólnego wrzenia rysuje się jednak dość wyraźna linia, po której zamierza pójść „generacja 1950 roku”. W ich programie znaleźliśmy wiele momentów wspólnych i liczne postulaty, które obowiązują również w literaturze polskiej.

Również i w Niemczech postępowe organizacje polityczne domagają się nowej społecznej treści w literaturze. Tak samo jak u nas, woła się po tamtej stronie Odry o głębsze związanie z ludem, o połączenie literatury z polityczną demokracją. Stwierdza się, że literaci niemieccy nie uchwylili jeszcze tych sił, które podejmują się w Niemczech odbudowy. Politycznie uświadomiony czytelnik niemiecki przeciwstawia się tym literatom, którym zdaje się, że tworzą nową literaturę, szukając za nowymi formami wyrazu. Stwierdza się, że Erich Maria Remarque, dopóty był znany i ceniony, dopóki „miał coś do powiedzenia”, natomiast, gdy zgubił się w sztucznych formach literackich, stracił kontakt z ludem i stracił wpływ na społeczeństwo.

Ciekawy będzie rozwój dyskusji na temat „zamówienia społecznego”, jaka wywiązała się już w Niemczech. Wydaje mi się, że z dyskusji tej skorzystać mogą i nasi pisarze, tak samo jak literatura niemiecka szeroko cytuje dyskusje o nowej społecznej treści literatury w Związku Radzieckim, w Polsce i w innych krajach.

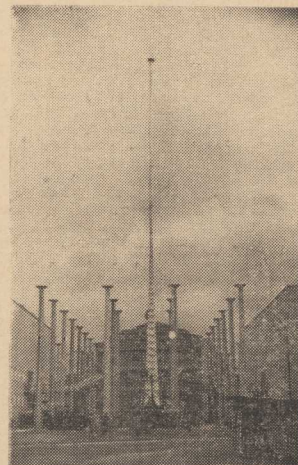
#### PARCIE NA ZAGRANICĘ

Jest jednak jeszcze jeden moment, o którym wartoby wiedzieć u nas. Ilekroć w Niemczech mowa jest o odrodzeniu literatury niemieckiej, tylekroć zwraca się uwagę na fakt, że reakcyjni pisarze niemieccy posiadają dobrze rozbudowaną sieć kontaktów ze swoim zapleczem zagranicznym. Postępowi zaś pisarze niemieccy nawiązali dotychczas ścisły kontakt jedynie ze Związkiem Radzieckim. Domagają się oni — pomni trudności, przed którymi stoi generacja 1950 roku — nie tylko rozbudowy kontaktów pisarskich z wszystkimi krajami postępowymi, lecz wręcz stworzenia międzynarodowego związku pisarzy postępowych. Niemcy gotowi są do dyskusji z każdym, i do współpracy. Postępowi pisarze niemieccy — a wynika to z licznych ich wypowiedzi i publikacji — wiedzą o trudnościach i wiedzą o hamulcach psychicznych, które stoją na drodze tej współpracy. Niemniej jednak pragną oni poznać zagranicę, gotowi są usłyszeć słowa krytyki, gotowi są służyć własnym zdaniem.

Wydaje mi się, że jeżeli „stawiamy” w Niemczech na nowe siły, powinniśmy się, mimo zrozumiałych hamulców psychicznych, zdobyć na wysłuchanie ich u nas w kraju, na lepsze poznanie ich, a potem na współpracę. Jest to na odcinku literatury bodaj jedyna forma pomocy, którą możemy służyć nowym siłom w Niemczech.

Prawo selekcji i anclizy do nas należy. Po selekcji obowiązuje jednak szczerota współpracy.

EDWARD KMIECIK



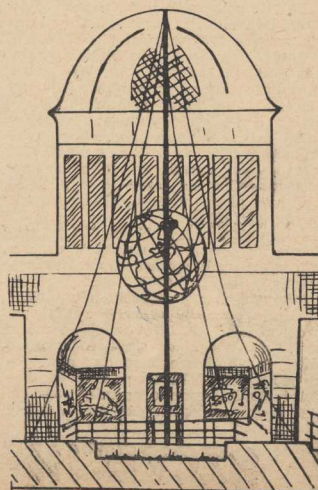
IGLICA NA W. Z. O.

znak wielkości naszego trzyletniego wysiłku na Ziemiach Zachodnich



PAWILON SZCZECINA

W „Pawilonie Czterech Kopuł” na W. Z. O. mieści się stoisko portu szczecińskiego (patrz przekrój poniżej). Z nad panoramy miasta strzela wysoka os, unosząca globus. W niszach zobrażowana jest odbudowa i przebudowa portu



# „CZYM JEST GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE”?

W ostatnich czasach na łamach tygodnika „Szczecin” zaczęły się ukazywać ciekawe opowiadania - statystyczne opracowania pióra p. Wojciecha Ilczyńskiego, obejmujące zagadnienia tonażu floty handlowej świata, pracy obrotów portów itp., jak również omawiające osiągnięcia poszczególnych naszych portów i polskiej bandery. Trzeba przyznać z satysfakcją, że podjęcie przez autora takiej pionierskiej tematyki stanowi bardzo pozytywną stronę działalności na niwie publicystyki gospodarczo-morskiej, nie tylko w ośrodku Szczecińskim, ale też w skali szerszej ogólnopolskiej, gdyż tygodnik „Szczecin” jest czytany z równym zainteresowaniem na Wybrzeżu Nadwiślańskim, jak w Poznaniu, Wrocławiu, Katowicach czy w Warszawie. Są jednak pewne niedomówienia, które należałoby — jak się zdaje — nasświetlić szczegółowo.

W artykule p. Ilczyńskiego, umieszczonym w nr 22 tygodnika „Szczecin” p. t. „Przebieg światowej floty handlowej” autor podaje, że tonaż floty handlowej Japonii w r. 1947 wyniósł 5.808 tys. ton. Nie jest to jednak zgodne z rzeczywistością, gdyż japońska marynarka handlowa w toku ostatniej wojny na morzu, która przecież sprawowała się z obu stron w dużym stopniu do strategii niszczenia tonażu handlowego, poniosła bardzo poważne straty. W statystycznych tablicach Lloyds Register of Shipping za r. 1947 figuruje jeszcze wprawdzie Japonia tonażem ogólnym 5.808.832 BRT, jednakże w uwagach ogólnych tego rejestru jest wspomniane, że Japonia straciła ponad 4 mil. ton brutto swego tonażu i, że o taką ilość należy wykazać liczbę zmniejszyć. Według amerykańskiego czasopisma „Journal of Commerce” tonaż japoński na 1. 12. 1947 r. wyniósł 1.240.500 BRT.

Ze stanu marynarki handlowej Stanów Zjednoczonych należałoby wyodrębnić tonaż Wielkich Jezior, stanowiący 2.311.956 BRT, co zmniejszy tonaż morski do 30.578.789 BRT.

W następnym artykule p. Ilczyńskiego z nr 23 tygodnika „Szczecin”, zatytułowanym „Rywalizacja 16 portów europejskich” dostrzegamy również pewne informacje wymagające korekty. Tak więc ruch statków w Kopenhadze na wejściu przedstawiał się, wg duńskiego pisma „Scandinavian Shipping Gazette” z dn. 19. 5. 48 r. następująco:

rok 1938 liczby statków 23.980 o tonażu 8.116.662 NRT  
rok 1947 liczby statków 17.149 o tonażu 6.370.517 NRT

czyli, że w stosunku do roku 1938 stanowi to spadek ruchu okrętowego o 78,5%, a nie jak zostało podane wzrost do 111,7%. Pisząc o obrotach towarowych portów skandynawskich autor ilustruje ten obrót towarowy w Oslo, ruchem statków na wejściu. Ta metoda byłaby o tyle tylko możliwa, gdyby porównawczo obrót towarowy innych portów również był wykazany pośrednio za pomocą ruchu okrętowego, co by liczbę sprawdziło do wspólnego mianownika i dалоby pewną skalę porównawczą. Jednakże w zasadzie obrót towarowy może być ilustrowany wyłącznie przeładunkiem towarów, gdyż ruch statków jest miarodajny dla wykazania ogólnego ruchu okrętowego w porcie, a nie dla jego obrotu towarowego (mogą przecież być wypadki, że statki przychodziły lub wychodziły z portu i do portu bez większych przeładunków lub zgoła pod balastem; wpływa to oczywiście na ruch okrętowy w dużym stopniu, a na obrót towarowy w małym).

Obroty towarowe Goteborga i Kopenhagi kształtowały się następująco:

rok tonaż	rok tonaż
Goteborg 1938 3.579.988	1947 4.543.206
Kopenhaga 1938 6.217.773	1948 6.299.186

A zatem Goteborg wykazuje wzrost obrotu o 27%, a Kopenhaga o 1%. Co do Oslo brak mi niestety danych.

Obrót towarowy portu londyńskiego został błędnie podany. Według danych „Port of London Authority” przeładunek w Londynie w roku 1938 wyniósł 42.078.000 ton, a w r. 1947 (wg „Syren and Shipping” z dn. 21. 4. 1948) ca 35.285.000 ton. Wprawdzie jest to liczba za rok obrotowy, obliczany od 1. 4. 1947 do 31. 3. 1948, daje jednak poważne przybliżenie wolumenu obrotów roku 1947. Przyjmując tę poprawkę otrzymamy 83,9% obrotu z 1938 r., a nie 52,6%.

Zresztą i w innych czasopiśmie (np. „Rzeczpospolita” nr 164 z 18. 6. 1948 r.) znajdujemy pewne nieścisłości, zresztą nie o to przecież chodzi.

Najważniejszym jest bowiem fakt narażania na poważne trudności w uzyskiwaniu właściwych, sprawdzonych i zweryfikowanych danych, dotyczących obrotów zagranicznych portów i ruchu okrętowego w skali nie tylko ogólno-swiatowej, ale na wet europejskiej. A takie źródłowe materiały są niezbędne w życiu codziennym zarówno publicyście ekonomiczno-morskiemu, publicyście politycznemu, dziennikarzowi i studującemu ekonomikę morską. Jest rzeczą oczywistą, że nie wszędzie

publicysta gospodarczo-morski ma pod ręką takie właściwe materiały źródłowe. W tym względzie rozumiemy, że p. Ilczyński właśnie nie mógł dotrzeć bezpośrednio do źródeł „pierwszej ręki” gdyż w istocie takich zbiorów nie posiadamy w nadmiarze. Jedną ze szczęśliwych instytucji, która otrzymuje, gromadzi i klasyfikuje materiały krajowe i zagraniczne z zakresu pracy portów i żeglugi, wymiany towarowej drogą morską itp. zagadnień polityki ekonomiczno-morskiej w skali krajowej i zagranicznej, jest Gospodarcze Archiwum Morskie Instytutu Bałtyckiego w Gdyni (ul. Świętojańska 23).

GAM dysponuje w chwili obecnej około 30 zagranicznymi czasopiśmami gospodarczo - morskimi i morskimi, nie licząc pozostałych dziedzin handlu, ekonomii itp. W ich liczbie są: Shipping World, Fairplay, Scandinavian Shipping Gazette, Dock and Harbour Authority, Motorship, Verkeer, Daily Freight Register, La Revue Maritime, Syren and Shipping.

Ponadto GAM posiada źródłowe materiały portowe dotyczące 25 portów światowych (sprawozdania zarządów, statystyki, opłaty portowe, administracja, prospekty, plany itd.) zgromadzone za pośrednictwem zarządów portowych i placówek konsularnych R. P. Poza tym znajdują się raporty konsularne, obejmujące również zagadnienia morskie i Belgia, Francja, Stany Zjednoczone, Węgry, Turcja, Holandia, Anglia itd., materiały dotyczące sytuacji prawnej maklerów i rzeczoznawców, cyrkularze Konferencji Bałtyckiej.

W podręcznej bibliotece GAM-u znajduje się także szereg książek z zakresu zagadnień żeglugi, portów, a między innymi:

- 1) sprawozdania angielskiej Izby Żeglugowej (Chamber of Shipping of the United Kingdom);
  - 2) Dues and port charges throughout the world — opłaty portów całego świata;
  - 3) Lloyds Register Books i statystyki L. R.
  - 4) Annual Summary of British Shipping Finance — finanse żeglugi brytyjskiej.
  - 5) Modern Harbours Conservancy and Operations — technika ruchu statków w nowoczesnych portach;
  - 6) Informatory i roczniki krajowe i zagraniczne;
  - 7) Stowage — technika sztauerska i t.d.
- Główny Urząd Statystyczny wydał w roku 1947, wzorem lat przedwojennych, „Rocznik statystyczny 1947”. W dziale X

W komentarzu do uwag p. mgr Krzywica o publikowanych przez mnie materiałach w „Szczecinie” muszę przede wszystkim podziękować za zwrócenie nieco uwagi na użycia dla mojej „pionierskiej tematyki”. Sprawiły mi one przyjemność. Nie tylko dlatego, że jest to opinia człowieka, znającego przedmiot polemiki, ale głównie z tego powodu, że w uwagi p. mgr Krzywica są dowodem zainteresowania zamieszczanymi w naszym tygodniku relacjami z życia portów.

Trudno mi, oczywiście, polemizować z p. mgr Krzywcem. Dysponuje on potężnym arsenalem Gospodarczego Archiwum Morskiego, czego w Szczecinie nie posiadamy. Sądzę jednak, że w Archiwum tym brak jest „Morskiego Biuletynu Statystycznego”, wydawanego przez Departament Polityki Morskiej Ministerstwa Żeglugi. Właśnie na podstawie tego Biuletynu (nr 2, kwiecień 1948) opracowałem „Przebieg światowej floty handlowej” i, częściowo, „Rywalizację 16 portów europejskich”. O źródle tych informacji zamieściłem wzmiankę w 24 nr „Szczecina” w formie sprostowania, gdyż — wskutek przeoczenia korektorskiego — opuszczono przypisek w zakończeniu jednego z omawianych artykułów.

Mam wrażenie, że p. mgr Krzywiec, mimo, że rozporządza bogatym materiałem informacyjnym, nie posiada jednak bez względu na pewnych wiadomości o światowej flocie handlowej. Np., wprowadzając poprawki do podanych przez mnie liczb tonażu japońskiego, twierdzi, że „Japonia straciła ponad 4 miliony ton brutto swego tonażu i że o taką ilość należy wykazać liczbę zmniejszyć”, gdyż „japońska marynarka handlowa w toku ostatniej wojny na morzu, która przecież sprawowała się z obu stron w dużym stopniu do strategii niszczenia tonażu handlowego, poniosła bardzo poważne straty”.

A reparacje na rzecz Chin? Czy w tych czterech milionach znajdują się tylko straty wojenne wskutek „strategii niszczenia”, czy są to straty łącznie z reparacjami? Prosimy o wyjaśnienie.

O innych poprawkach nie będę mówił: możliwe, że p. mgr Krzywiec ma pewniejsze wiadomości, chociaż i moje źródło informacji — które wymieniłem — zasługuje również na zaufanie.

Jednego tylko nie mogę zrozumieć w uwagach p. mgr Krzywca: twierdzi on w swoim artykule, że „pisząc o obrotach towarowych portów skandynawskich autor ilustruje ten obrót towarowy, w Oslo ruchem statków na wejściu”. Nie, ja tego nie zrobiłem. Nie ilustrowałem obrotów

„Komunikacja” znajdujemy ciekawe liczbę, dotyczące morskiej floty handlowej polskiej, ruchu statków w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin; ruchu pasażerskiego, urządzeń portowych; obrotu towarowego morskiego; taboru żeglugi śródlądowej, długości żeglownych dróg wodnych i dokonanych na nich przewozów. Są to cenne dane statystyczne. Brak jest tylko danych porównawczych z zagranicą. Przed wojną Liga Morska wydała w r. 1938 doskonały swój „Rocznik Morski”, zawierający również szereg elementów porównawczych z pracy obrotów portów i żeglugi. Niestety do chwili obecnej żadne wydawnictwo podobnego typu dostępne dla użytku poszczególnego nie zostało wznowione.

Instytut Bałtycki zamierza wydać rocznik podobnego typu. Niewątpliwie znajdzie my tam, prócz wszechstronnego nasświetlenia postępu odbudowy oraz wyników w pracy polskich portów i żeglugi, także interesujące nas dane porównawcze z zakresu wyników osiągniętych przez porty zagraniczne (pożądanym jest szczególnie uwzględnienie portów bałtyckich) i marynarki handlowej świata. Rocznik taki będzie stanowił swego rodzaju wademecum każdego publicysty morskiego.

Widzimy, że w chwili obecnej — prócz biblioteki Ministerstwa Żeglugi w Warszawie — posiadamy na razie w Gdyni dwie biblioteki dysponujące podstawowymi materiałami dotyczącymi portów i żeglugi. Są to biblioteki Wyższej Szkoły Handlu Morskiego i Gospodarczego Archiwum Morskiego Instytutu Bałtyckiego.

Zadaniem GAM-u jest skupianie i systematyzowanie źródłowych materiałów gospodarczo-morskich możliwie z całego świata. Umożliwia to już dziś prowadzenie działalności naukowo-badawczej i informacyjnej. (vide „Biuletyn Informacyjny Morski” — BIM) Instytutu Bałtyckiego, jak również udostępnienie te materiały dla wszystkich, którzy pragnęliby uzyskać zaryfikowane dane gospodarcze i statystyczne — odnośnie krajowych i zagranicznych zagadnień morskich. Ma to doniosłe znaczenie dla świata gospodarczego, naukowego, dla publicystyki i dla studiujących zagadnienie gospodarczo morskie. Mamy więc nadzieję, że GAM ze swą biblioteką i czytelnia czasopiśm, księgozbiorem informatorów oraz kartotekami — wypełni te dotkliwą lukę, którą obserwujemy dziś w zakresie możliwości uzyskania wszechstronnej, ścisłej i sprawdzonej informacji gospodarczo-morskiej, zwłaszcza z dziedziny zagranicznej.

W komentarzu do uwag p. mgr Krzywica o publikowanych przez mnie materiałach w „Szczecinie” muszę przede wszystkim podziękować za zwrócenie nieco uwagi na użycia dla mojej „pionierskiej tematyki”. Sprawiły mi one przyjemność. Nie tylko dlatego, że jest to opinia człowieka, znającego przedmiot polemiki, ale głównie z tego powodu, że w uwagi p. mgr Krzywca są dowodem zainteresowania zamieszczanymi w naszym tygodniku relacjami z życia portów.

Trudno mi, oczywiście, polemizować z p. mgr Krzywcem. Dysponuje on potężnym arsenalem Gospodarczego Archiwum Morskiego, czego w Szczecinie nie posiadamy. Sądzę jednak, że w Archiwum tym brak jest „Morskiego Biuletynu Statystycznego”, wydawanego przez Departament Polityki Morskiej Ministerstwa Żeglugi. Właśnie na podstawie tego Biuletynu (nr 2, kwiecień 1948) opracowałem „Przebieg światowej floty handlowej” i, częściowo, „Rywalizację 16 portów europejskich”. O źródle tych informacji zamieściłem wzmiankę w 24 nr „Szczecina” w formie sprostowania, gdyż — wskutek przeoczenia korektorskiego — opuszczono przypisek w zakończeniu jednego z omawianych artykułów.

Mam wrażenie, że p. mgr Krzywiec, mimo, że rozporządza bogatym materiałem informacyjnym, nie posiada jednak bez względu na pewnych wiadomości o światowej flocie handlowej. Np., wprowadzając poprawki do podanych przez mnie liczb tonażu japońskiego, twierdzi, że „Japonia straciła ponad 4 miliony ton brutto swego tonażu i że o taką ilość należy wykazać liczbę zmniejszyć”, gdyż „japońska marynarka handlowa w toku ostatniej wojny na morzu, która przecież sprawowała się z obu stron w dużym stopniu do strategii niszczenia tonażu handlowego, poniosła bardzo poważne straty”.

A reparacje na rzecz Chin? Czy w tych czterech milionach znajdują się tylko straty wojenne wskutek „strategii niszczenia”, czy są to straty łącznie z reparacjami? Prosimy o wyjaśnienie.

O innych poprawkach nie będę mówił: możliwe, że p. mgr Krzywiec ma pewniejsze wiadomości, chociaż i moje źródło informacji — które wymieniłem — zasługuje również na zaufanie.

Jednego tylko nie mogę zrozumieć w uwagach p. mgr Krzywca: twierdzi on w swoim artykule, że „pisząc o obrotach towarowych portów skandynawskich autor ilustruje ten obrót towarowy, w Oslo ruchem statków na wejściu”. Nie, ja tego nie zrobiłem. Nie ilustrowałem obrotów

3. Czy egzemplarze wymienionych przez p. mgr Krzywca wydawnictw traktowane są, jako „białe kruki”, zaodróżnione strzeżone w szafach GAM-u?

Jestem głęboko przekonany, że te bezcenne skarby GAM-u — przy odrobnie dobrej woli — można by bardzo łatwo co najmniej zdublować, przeznaczając jeden komplet materiałów dla Szczecina.

Prosimy o rozważenie tej koncepcji, Państwo Magistrze! W Szczecinie wciąż jest miejsce na pionierską pracę. Stworzenie tu filii Gospodarczego Archiwum Morskiego przyjęlibyśmy z najwiękším uznaniem

WOJCIECH ILCZYŃSKI

## PRACA PORTÓW

### SZCZECIŃSKIE REKORDY

W ostatnich sześciu tygodniach prawie w każdej publikowanej w prasie relacji o Szczecinie powtarza się słowo rekord. Szczecin bije rekordy. Zaczęło się od dziennego rekordu 10.000 ton przeładowanego na statki węgla, potem nastąpił inne.

Wzrasta ilość przeładunków. Posiadamy w dorobku „okragłe” osiągnięcia: milionową tonę ogólnego przeładunku w bieżącym roku, milionową tonę węgla i dwumilionową tonę przeładunku od czasu uruchomienia portu. Sukcesy te odbyły się głośniejszym rezonansem w całym kraju.

W pierwszym półroczu przekroczyliśmy o przeszło czterysta tysięcy ton ogólną ilość przeładowanego towaru w całym ubiegłym roku.

Port szczeciński z dużym wysiłkiem zwiększył wydajność swojej pracy. Nikt nie powinien mieć złudzeń, że są to łatwe sukcesy. W pracy portu nie nastąpiły jeszcze decydujące zmiany. Skrzypia stare dźwigi i węgla ładuje się na śledniu nabrzeżach. To nie ułatwia roboty. Raczę ją komplikuje pod kątem względem, a zwłaszcza — komunikacyjnym.

Mimo trudności, do końca czerwca przeładowano 1.130.851,2 ton towarów. Liczba ta nie jest, oczywiście, miernikiem wykonania planu bieżącego roku. W drugim półroczu przeładujemy więcej, ponieważ średnia dzienna przeładunku „ustabilizowała” się na mniej więcej 10 tysięcy ton. A więc, przy najbardziej pesymistycznej ocenie, możemy liczyć na milion osiemset tysięcy, czyli na roczny rezultat około trzech milionów ton.

Przełomowym okresem w eksploatacji portu będzie przyszły rok — po zakończeniu budowy basenu węgłowego i zainstalowaniu nowych dźwigów.

### GDYNIA — GDAŃSK

Obroty towarowe w czerwcu przedstawiały się następująco:

	Gdynia	Gdańsk
import	130.017,2	158.809,3
eksport	379.734,3	414.052,9
Razem	509.751,5	572.862,2

W imporcie obu portów pierwsze miejsce zajęły ruda i piryty (202.863), następnie drobnica magazynowa (59.982,7), apatyty (7.580), drobnica niemagazynowa (6.674,1) i dykty (11.726,7). Przywieziono 304 żywych zwierząt.

W eksporcie: węgiel (659.706,2), bunkier (32.159,6), koks (71.913,5), drobnica magazynowa (24.910,8), drobnica niemagazynowa (4.958,9) i drzewo (101,9).

Tranzjemt przywieziono 108.239,5 t, wywieziono 4.535,2 t.

Do Gdyni weszło 262 statki (262.294 NRT) pod banderami 13 państw, do Gdańska — 114 statków (221.563 NRT) pod banderami 11 państw.

W pierwszym półroczu zespół portowy Gdynia—Gdańsk przeładował ogółem 5.946.241,1 ton.

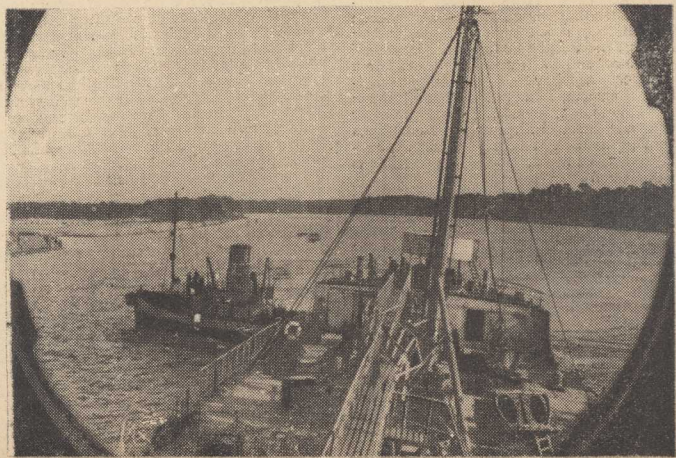
### OBROTY TOWAROWE W SZCZECINIE

W obrotach towarowych w Szczecinie w ostatnich trzech miesiącach zastępuje na uwagę staty wzrost importu. W czerwcu mieliśmy 51.915,9 ton, z czego na rudy, fosfory i piryty przypadało 20.662,8 t, na tomasy 7.165, na inne 496,6 i tranzjemt — 23.597,5 ton.

W eksporcie przeładowano 228.097,2 ton. Z liczb tej na rudy przypadało 214.436,4 t, na bunkier 9.575, na paliwa płynne 52,3, na drobnicę i towary magazynowe 4.033,5 ton.

Ogólny przeładunek w czerwcu — w porównaniu z poprzednim miesiącem — wzrósł o 8.586 ton.

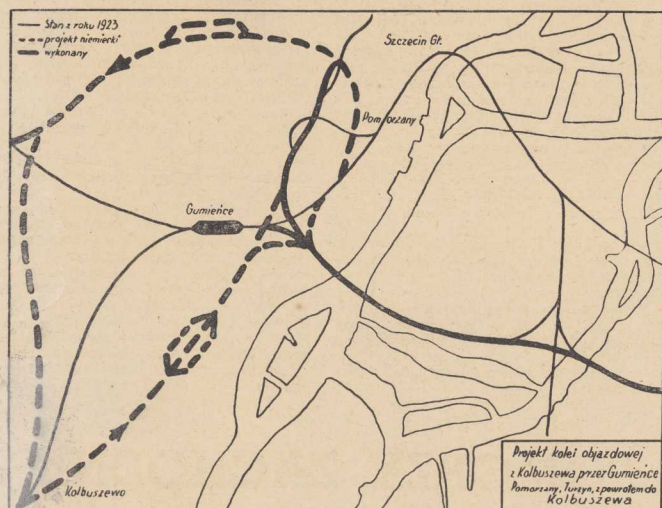
Do Szczecina weszło 253 statki (123.722 NRT), pod banderami 6 państw. IL.



Widok z przelotki poniemieckiego „Finste ruder” w porcie szczecińskim.

# KIERUNEK ŚLĄSK I WARSZAWA

## Praca i przebudowa szczecińskiego węzła kolejowego



Ośrodkiem wymiany towarowej między określonym rejonem europejskim a rejonem skandynawskim i dalszymi rejonami europejskimi i pozaeuropejskimi jest Szczecin, port naturalny, posiadający naturalną drogę dowozową, — Odrę. Jednakowoż jak wszystkie porty położone u ujścia drogi wodnej — śródlądowej, tak i Szczecin w pierwszej połowie XIX wieku zaczął korzystać z nowej, bardzo młodej jeszcze wówczas, dodatkowej drogi komunikacyjnej, jaką jest kolej. Ten moment zaczął decydować o jego modernizacji. Nie ma nowoczesnego portu bez kolei. Żaden środek komunikacyjny, za wyjątkiem drogi wodnej, kolei nie zastąpi.

### PIERWSZE POŁĄCZENIA KOLEJOWE

Pierwszy projekt kolejowy Szczecina (opublikowany 14. 8. 1835 r.) był projektem linii Berlin — Szczecin, projektem połączenia ówczesnego ośrodka dyspozycji z najbliższym portem morskim.

W dniu 1. III. 1836 stworzono komitet budowy linii Szczecin — Berlin. Dnia 3. 8. 1840 rozpoczęto budowę a po trzech latach budowy (15. 8. 1843 r.) nastąpiło otwarcie linii.

Pierwsze nadbrzeże (w pojęciu dzisiejszym) datuje się właśnie z roku 1843 i znajdowało się przy bocznicy naprostowatej stacji kolejowej w Szczecinie. Dworzec stacyjny pierwszej linii kolejowej znajdował się o 300 m na południe od osi dzisiejszego dworca, mniej więcej naprzeciw głębokiego wykopu, gdzie obecnie jest parowozownia.

Następna linia, którą rozpoczęto budować 1. 5. 1846 — to linia Szczecin — Stargard. Odchodziła ona od linii Berlin — Szczecin w miejscu dzisiejszej parowozowni i przechodziła ponad ulicą Krzysztofa Kolumba, przekraczała po drewnianym moście Odrę, a następnie biegła po późniejszej linii średnicowej. W latach 1866—69 zbudowano dworzec osobowy w dzisiejszym miejscu.

### „TAJEMNICA WOJSKOWA“

Zbudowano też wówczas wiadukt i most przez Odrę, który przetrwał do ostatniej wojny.

W tym okresie istniało swoiste pojęcie tajemnicy wojkowej na kolejach. Wiadukt i most kolejowy były przykryte dachem z blachy, aby niepowołani nie widzieli magazynów wojkowych, znajdujących się na Łasztowni (w rejonie dzisiejszej parowozowni). Był to okres wojny francusko-niemieckiej.

W r. 1863 Szczecin uzyskał połączenie z Meklemburgią — linią na Pozdwalk (Pasewalk). Tak rozbudowany węzeł kolejowy w zasadniczym zarysie trzech linii zbiegających się w Szczecinie przetrwał do wojny 1914 r. Już przed tą wojną istniała koncepcja rozbudowy węzła szczecińskiego. Dworzec osobowy miał powstać w miejscu obecnym, z tym jednak, że most kolejowy miał być podniesiony, by większe jednostki morskie mogły pod nim przepływać. Dworzec osobowy miał być założony w dwu poziomach. Górny dworzec miał mieć charakter dworca przelotowego, a dolny miał być dworcem czolowym. Projekt ten nie został zrealizowany, ze względu na wybuch pierwszej wojny światowej.

### BUDOWA 6-ciu LINII KOLEJOWYCH

Ustalmy w kolejności kalendarzowej budowę najważniejszych linii, z których składa się dzisiejszy węzeł szczeciński:

- 1) Linia berlińska (r. 1833)
- 2) Linia do Stargardu — zblizona do linii średnicowej, (r. 1846)
- 3) Linia do Meklemburgii (r. 1863)
- 4) Linia Gdańska w latach 70-tych
- 5) Linia kostrzyńska związana przede wszystkim z dworcem wrocławskim,

okresie oddano do użytku linię Dąbie — Kolobrzeg przez Goleniów.

### 6) Linia Szczecin — Pollice, przedłużona później do Trzebieży.

W roku 1923 odbyło się pierwsze zebranie Zarządu budowy tak zwanej „południowej linii towarowej“ od Poznania przez Krzyż do Szczecina (kosztami ca 50 milionów marek niem.). Wtedy również opracowano projekt przebudowy węzła szczecińskiego, budowy dworca osobowego i towarowego (kosztem 48 milionów marek). Z tego dużego, sądząc choćby z preliminowanych sum, planu zrealizowano budowę linii obwodowej do Dąbła z dwoma mostami na Odrze (z której obecnie po odbudowie mostów korzystamy), oraz łącznicę przez Wzgórze Hetmańskie i łącznicę na Gumieńce. W ramach tego projektu zrealizowano również istniejącą do r. 1945 linię średnicową, która w latach poprzednich spełniała rolę bocznicy portowej.

### PROJEKTY NIEMIECKIE MIAŁY WIĄZAĆ SZCZECIN Z BERLINEM

Projekt niemiecki wiązał ruch osobowy i towarowy od i do portu szczecińskiego przede wszystkim z Berlinem. Główny ruch osobowy i towarowy szedł z Berlina i wracał do niego. Dlatego projektowano w Szczecinie rodzaj petli z odgałęzieniem o mniejszym znaczeniu na Gdańsk, Poznań i Wrocław. Uznano, że utrzymanie dworca osobowego w obecnym miejscu jest niewskazane. Dworzec był wprawdzie frontem do Odry, lecz plecami do miasta. Położenie między Odrą a skarpą utrudnia, choć nie uniemożliwia zwiększenie jego przepustowości. Zamierzano budować dwa rzec osobowy w punkcie skrzyżowania Alei Piastów z ulicą Bolesława Krzywoustego. Na petli kolejowej zakładano dwa dworce, które — obok rozrządowych — miały być stacjami postojuowymi.

Z tego projektu zrealizowano w latach 1923—30 tylko część którą już omówiliśmy. Ślady przygotowawczych robót ziemnych można jeszcze zaobserwować na zachód od stacji Turzyn.

W r. 1933 zmodyfikowano plan. Zarzucono myśl przeniesienia dworca osobowego. Postanowiono utrzymać dworzec w miejscu prawie dotychczasowym, jako dworzec przelotowy i rozbudować go na terenie dzisiejszej parowozowni z dojazdem do placu zamkniętego ulicami: Narutowicza, Potulicką, Al. 3-Maja. Projekt ten dojrzał ostatecznie w roku 1940.

### POLSKIE PLANY

Plan państwowy przewiduje dla kolei: W roku 1948 — 2.800.000 ton plus Odra 1.000.000 ton, W roku 1949 — 4.600.000 ton plus Odra 2.000.000 ton, W roku 1950 — 7.000.000 ton plus Odra 3.000.000 ton.

Według ostatniej, podanej dla kolei ale jeszcze nieoficjalnej korekty planu CZPPW przewiduje się w r. 1950 prawie 9.000.000 ton przeladunków rocznych.

Niemcy wiązały Szczecin z Berlinem a więc z kierunkiem zbliżonym do osi Zachód-Wschód i taki mniej więcej przyjęli układ urządzeń dworca. Dział główny potok — to kierunek południe-południe i na ten kierunek trzeba urządzenia portowe przestawić. Stąd konieczność przebudowy stacji, i to przebudowy dużej w czasie i materiale.

### POTRZEBY WOJENNE DECYDOWAŁY O KIERUNKU ODBUDOWY

Wtórne skutki wydarzeń militarnych wpływają w pewnym stopniu na rozwiązania kolejowe. Mamy tu na myśli skutki, jakie wywołały działania wojenne w r. 1945 na obecne kształtowanie się koncepcji kolejowej Wielkiego Szczecina i rejonu

Wiosenna ofensywa wojsk radzieckich w r. 1945 miała za główny cel natarcie na Berlin z kilku kierunków. Ramię północne tego uderzenia sięgało dużym sierpem przez rejon Szczecina na Berlin z kierunku północno-wschodniego. Szczecin nie był głównym celem, lecz drogi kołowe i kolejowe szły przez — i koło Szczecina i prowadziły do Berlina.

Dowództwo radzieckie wybrało drogę najkrótszą i taką, którą najszybciej mogło uruchomić. Tą drogą kolejową była dzisiejsza linia obwodowa. Zdecydowało o tym, że Niemcy poniszczyli mosty kolejowe. Dowództwo radzieckie zdecydowało pójść po takiej linii kolejowej, gdzie odbudowa będzie trwała najkrócej.

Linia średnicowa wymagała odbudowy dwu mostów na Regalicy, przebiecia się, jeśli nie odbudowy dwóch wiaduktów kolejowych) w porcie, odbudowy mostów na Parnicy, Odrze, przebijania się następnie przez teren dworca osobowego i dalej do Gumieńce. Tymczasem linia obwodowa wymagała tylko odbudowy, (wprawdzie cięższych — bo wysokich) mostów na Regalicy i Odrze, ale tylko dwóch, a nie sześciu. Dowództwo radzieckie i cel wojny współdecydowały w przyszłym rozwoju kolei w Szczecinie.

Władze polskie poszły również po tej linii i rozpoczęły je odbudowywać. 8 lutego 1948 r. obchodziliśmy uroczystość otwarcia mostów na Odrze i Regalicy o konstrukcji półstałej, częściowo stałej.

### MOSTY

O możliwości uruchomienia szczecińskiej sieci kolejowej początkowo dla końcowych działań wojsk radzieckich, a później dla życia polskiego Szczecina, decydowały mosty. W większości były one zniszczone.

#### Wymienimy najważniejsze:

— Linia średnicowa (Stargard — Szczecin Osob.): 2 mosty na Regalicy, 2 wiadukty w porcie, most na Parnicy, Odrze, wiadukt nad dw. osob. w Szczecinie Gł.

— Linia obwodowa: most na Regalicy, most na Odrze, wiadukt nad linią Szczecin — Gumieńce, wiadukt na skrzyżowaniu linii Wzgórze Hetmańskie — Szczecin Osob. i Gumieńce — Turzyn.

— Linia Szczecin — Trzebież: oba wiadukty linii Gumieńce — Trzebież i Szczecin — Turzyn nad ul. Ku Słońcu.

— Kostrzyn — Szczecin Port: most na Regalicy w Podjuchach. Wiadukt koło Pogodnia itd. itd.

Dzięki saperom radzieckim odbudowano szybko prowizoryczne mosty na Odrze i Regalicy, dojechano do Gumieńce i dalej najstarszą koleją szczecińską Berlin — Szczecin do Berlina.

### PRACA

Życie Szczecina wymagało uruchomienia linii, którą można było dojechać do miasta. Tą linią w pierwotnej fazie była linia Gumieńce — Szczecin. Dzięki pracy kolejarzy polskiego wszystkie prawie linie, choć w większości mają prowizoria mostowe, są czynne. Węzeł szczeciński pracuje coraz intensywniej i przystosowuje się do nowych polskich założeń.

Początkowo okres pracy Szczecina i jego portu do chwili przyjęcia od władz radzieckich portu centralnego, to okres pracy na boczniach, odgałęziających się od linii Gumieńce — Trzebież. Bocznicze te o charakterze przemysłowym, w rozwiązaniach technicznych nie przynoszą zaszyciu technicom niemieckim.

Nawet uwzględniając warunki terenowe, rozwiązania są tak złe, że trzeba było mieć odzwag planować i wykonywać na nich polski eksport i import. Te techniczne poprostu skandaliczne przez Niemców pobudowane bocznie przemysłowe przepracowały, dzięki wysiłkom polskiego kolejarza w 48 — 63.390 ton, w 47 — 880.162 tony. Wymagania wynikające z przesłankami narodowych, socjalnych i politycznych nakazywały jednak punkty te wykorzystywać. Wykorzystano je i cel osiągnięto.

### PLAN 3-LETNI

Wrzesień 1947 — moment oddania przez władze radzieckie portu Centralnego — był początkiem nowej koncepcji kolejowej Szczecina. W tymże roku opracowano 1-szy plan 3-letni. Wynikają z niego b. duże zadania przewozowe dla kolei. Zadania te trzeba wykonać przede wszystkim koleją. Odra — to droga wprawdzie tańsza w eksploatacji, lecz wymagająca 5-krotnie większych inwestycji materialnych i technicznych, a czas jej uruchomienia jest znacznie dłuższy.

Poniawaj musimy śpieszyć się wykorzystywać koniunkturę węglową i zdobyć rynek zbytu, więc bazujemy w pierwszej fazie dowóz do portu głównie na kole. Wykonanie planu państwowego w r. 1948 — 2.600.000 ton, 1949 — 4.800.000 ton 1950 — 7.000.000 ton wymaga szybkich decyzji odnośnie rozwiązania koncepcji kolejowych.

### TRZY KONSEPCJE POLSKIE I DECYZJA

Decyzja zapadła ostatecznie w dn. 6. III. 48 r.

Przyjęcie ostatecznej koncepcji poprzedziła dość długa dyskusja. Początkowo istniały 2 koncepcje rozwiązania stacji portowej, później wyłoniła się trzecia.

Koncepcja pierwsza wychodziła z założenia, że stan urządzeń kolejowych należy wykorzystywać i na nich bazować rozwój

rozwiązanie niemieckie z rozbudową wszędy. Wady: Ograniczona możliwość rozbudowa i brak ruchu postępowego do Basenu przeladunków masowych, co w koncepcji podwyższa koszty eksploatacji, oraz brak połączenia Portu Centralnego z lewym brzegiem Odry, t.j. dworcem osobowym.

Koncepcja druga, oparta na doświadczeniach gdyńsko-gdańskich, uważa, że Basen Kaszubski musi otrzymać nowy dworzec węglowy i wykorzystuje celowo urządzenie istniejące (park węglowy — łącznica: Regalica — Port Zdawczy). Koncepcja trzecia, na skutek ostrożnego podejścia do torfiastego terenu w porcie, przyjmuje zasadę dojazdu do Basenu Kaszubskiego nie po prostej, lecz po krzywej, oddalając się od przarcza Odry. Zmniejszają się przez to roboty ziemne i koszty.

Żadna z koncepcji nie wyczerpała nalezycie zagadnienia ruchu osobowego w Szczecinie. Uchwała Rady Komunikacyjnej dała wytyczne do opracowania szczegółów z dwóch ostatnich koncepcji i podkreśliła, że ruch osobowy musi być związany przez most na Odrze i Parnicy. Projekt ten w ośgólnych zarysach jest już gotów. Powstała w tej chwili „polska petla“ w Szczecinie z odgałęzieniem do portu.

### PRACE TEGOROCZNE

W bieżącym roku realizowana jest w porcie szczecińskim budowa dojazdu do Basenu Kaszubskiego, odbudowa mostów w Podjuchach, łącznica Zatonie — Szczecin. Tego roku rozpocznie się również rozbudowa dworca osobowego, a przede wszystkim jego części południowej. Zamierzano kontynuować roboty ziemne na linii Trzebież — Nowe Warpno, ale z uwagi na trudności linie te budować będzie się w latach następnych. Połączy ona najbardziej wysunięte na północny — zachód miasto Polski z resztą kraju przez Szczecin. Linia ta jest fragmentem przyszłego połączenia Świnoujście — krótszą trasą przez Zalew Szczeciński z lewobrzeżnym Szczecinem.

### PROBLEM ŚWINOUJŚCIA

W skład problemów komunikacyjnych Szczecina wchodzi również Świnoujście. Miasto jest położone po obu stronach Świny, jednak ośrodek właściwy portowo-miejski leży po lewym brzegu. Istniały różne projekty połączenia obu brzegów Świny. Jeden przewidywał połączenie mostem wysokowodnym, by ruch statków dalekomorskich odbywał się bez przeszkód. Drugi projekt przewidywał połączenie tunelem pod Świną. Istniejące bowiem połączenie promem przez Świnę nie było dostateczne dla ruchu kolejowego. Obecnie urządzenia promowe na prawym brzegu Świny zostały przebudowane dla promów dalekomorskich w komunikacji Trelleborg-Odra Port.

Istnieje więc problem komunikacji Świnoujście-Kraj, który musi być rozwiązany, by Świnoujście komunikacyjnie nie było na „ziemi niczyjej“.

### TAMA NA ZALEWIE

Problem ten rozwiązuje projekt budowy tamy przez Zalew Szczeciński dla uzyskania połączenia drogowego i kolejowego Świnoujście — Nowe Warpno — Trzebież — Szczecin. Pociąg pośpieszny Świnoujście — Szczecin — Warszawa, to rzecz realna, zależna jedynie od możliwości finansowych. Przerzucenie promu kolejowego Trelleborg-Odra z lewego brzegu na prawy brzeg Świny można rozwiązać. Takie rozwiązanie byłoby Świnoujście również komunikacyjnie mocno z resztą Polski i skróciłoby jeszcze czas jazdy z krajów skandynawskich do Polski i krajów południowych Europy. Po rozwiązaniu problemu komunikacyjnego Świnoujście rejon szczeciński uzyska rozwiązanie w całości.

### KIERUNEK NA ŚLĄSK I WARSZAWĘ

Budowa nowego dworca osobowego w Szczecinie wymaga jeszcze ostatecznego zatwierdzenia projektu.

Główny dworzec osobowy o charakterze przelotowym powstaje prawie w miejscu dotychczasowego z przesunięciem jego osi w kierunku południa. Skasowana ma być część północna (gdzie obecnie znajdują się sklepy). Budowa ma się rozpocząć jeszcze w tym roku. Główny dworzec osobowy Szczecina będzie zwrócony frontem do Odry i będzie dworcem przelotowym po odbudowaniu mostów na Odrze i Parnicy. Przewiduje się również, w miejscu dzisiejszej parowozowni, wybudowanie dworca czolowego dla pociągów kończących bieg w Szczecinie i dla pociągów podmiejskich z kierunku południowego. Parowozownia przeniesiona zostanie na Łasztownię. Te plany są jednak projektami przyszłości i mogą być realizowane dopiero po odbudowaniu właściwego dworca osobowego i po odbudowie mostów na Odrze i Parnicy.

Polskie inwestycje w rejonie dworca towarowego i osobowego i praca nasza za pewnią, że węzeł szczeciński zostanie zorientowany z dotychczasowego głównego kierunku na Berlin na kierunek Śląska i Warszawy, tak, jak wymaga tego rola portu szczecińskiego jako zachodniego portu Słowiańszczyzny.

# Plama urodzaju



Chłop naprzód woli odłogi bezpieczne...

Żadnej wiosny, odkąd tu wróciliśmy nie było takiego ruchu w polu. Zaczął on się z przebudzeniem pszczoł, ale i rolnik zabiera się do pracy rażo i ochoczo. Miał zresztą część orki już za sobą, jak to rzadko w ostatnich trzech latach zdołał osiągnąć.

Prace wiosenne były, jak to wiosna. Konie przed plugiem, oracze zważali na skiby. Żrebaki przy matkach, a kury chodzący po orce, dźbiąc uważnie. Skoronki dzwoniły po swojemu, po wiosnieniu.

Zdawaloby się, że rolnikowi nie potrzeba zachęty, że sam zorze swoje pole — każdemu serce serce oglądaniem odłogi. Zdałoby się, a jednak...

Każdy, kto podróżował poprzednio szosą czy pociągami, oglądał rozległe odłogi. — Kiedyż to zrobią? — irytowali się przygodni podróżni — kiedy się do tego wezmą?

Nie często zdarzał się ktoś poinformowany, który umiał objaśnić, że pasma odłogów są na liniach ofensywy 1945 roku, że ograniczenie tych obszarów pracą zależne jest nie tylko od osadnika, od siły pociągowej czy ziarna na siew, ale jeszcze odbudowy zniszczonych osiedli. Trzeba było majątki pojuńskie dostosować do osadnictwa indywidualnego. Problemów było wiele, a wszystkie tłoczyły się na raz.

Państwowe władze zdawały stałe do wzmocnienia sił rolnika: szła tu pomoc UNRRA, import ziarna zagranicą Akcji Siewnej, zakup koni. Systematycznie rosło to zamaganie się, aż te wiosny właśnie nastąpił dzień walnej rozgrywki z odłogami.

Plug pochłaniał dotąd odłogi stopniowo, w tempie umiarkowanym — tej wiosny stało się to ogromnym skokiem. Dziś można jechać drogą, czy pociągami o ileż spokojniej! Bywalcy okien wagonowych odzywają się z uznaniem:

— Ale się wiele zrobiło!  
— A ino, a ino, — potwierdza siedzący na przeciw człowiek — żeby tylko teraz piono.

W radości pokonania odłogów udział biorą wszyscy. Każdy rozumie, że dalszym etapem jest doświadczanie rozczynywania się w tajemnicach ziemi, że musi nastąpić świadoma, przemysłowa współpraca.

A przypatrzmy się, w jaki sposób doszło do wygrania bitwy o ziemię:  
Naprzód dano natchnienie i rozmach prozie orki. Położono na odłogach szczególne magnesy. Stały się atrakcyjne!

Jakże to się stało?

Otóż wydano przepisy foworyzujące. Dwa najistotniejsze rozporządzenia: zwolnienie odłogi od podatku i prawo wejścia na nie swój odłóg każdemu, kto ma siłę końską i krzepę w garści. Formalności były tylko takie, że trzeba było ustalić, czy postępująca ziemia gospodarskiej nie przewiduje zastąpienia tej wiosny referat osadnictwa w Starostwie lub czy odłóg państwowego majątku nie jest w wiosnieniu planie siewnym u odpowiedniego administratora.

Te dwa zarządzenia — jakże sucho brzmią na papierze! — rozpełtały wycię!

— Chłopi naprzód orzą odłogi bezpieczne — brzmiały telefoniczne raporty w wojewódzkim biurze Akcji Siewnej — potem dopiero chcą orać u siebie.

— Czy z obawy o wyprzedzenie na ziemi niczyjej?

— Tak.  
— Osadnicy biją się o odłogi! — meldował inny powiat.

— Rozsądzać spory, pokazywać inne odłogi. Wybierać lepszą ziemię.

— Rolnicy z pogranicznej gminy wolarali się w sąsiedni powiat — donoszono z trzeciej strony.



Odkąd tu wróciliśmy, nie było takiego ruchu w polu...

— I co? — dopytywano się o stan faktyczny.

Obaj starostowie zjechali się na granicę i pozwolili orać dalej. Gminie wskazano inne odłogi.

Tak rosi zapal, o którym donoszono z wszystkich stron. Granice własności na pustkowiu stały otworem. Każdy koński leb był tam gościem pożądanym. Przewracano w pocie czoła skiby, wory z ziarnem rozwiązywały spracowane palce, aby sypać do siewników tysiączną nadzieję przyszłych plonów. Gdzie nie było siewnika — starczyła — garść!

Pokazywały się na polach ciężarowe samochody. Każdy mógł cytować na nich białe napisy: „Akcja Siewna — Szczecin”, potem następował numer porządkowy wozu. Najwyższy był: 100-ny. Samochody te krążyły od wagonów i ramp ku magazynom spółdzielni, od spółdzielni do dalekich wsi. Państwo niosło pomoc w ziarnie, nasionach, potem i w sadzeniach ziemniaczanych. Opaleni w słońcu szoferzy nie tylko szybko zmieniali opony, gdy która trzaśła na szosie, nie tylko pośpiesznie naprawiali nagły defekt silnika, ale

poganiali cpieszających przy rozdawnictwie zboża, a nieradko pomagali nosić worki.

W przedsiódkach Kas Komunalnych w powiatach stali kandydaci na pożyczki wekslowe, aby tylko zasiał, zasiał, zasiał... aby zdobyć gotówkę na nawozy sztuczne, — na orkę traktorami...

Cyfry meldunków dekadowych, podawane do Szczecina, rosły. Wykonano 36% planu, już 64%, 10 maja zameldowano 86% planu.

Nagle w chojeńskim powiecie, na starym odłogu, traktor wyleciał w powietrze od miny! Mina niemiecka doczekała się czołgu ofensywy rolnej, która dla Polski odzyskiwała pełne posiadanie tej ziemi.

Zamiast zboża samochod w to miejsce przywiozł saperów. Odminowano. Sprawdzono podejrzane pola.

Traktory kontynuowały ofensywę. Nawet w nocy, orano przy świetle latarń. Przybyłemu z Warszawy inspektorowi, wąsaty osadnik wojskowy odpowiedział z nad pluga:

— My się ze słońcem ścigamy, kto wcześniej wstanie.

JAROSŁAW SOBIESZCZAŃSKI

## OBSIALIMY PÓMORZE ZACHODNIE!

JESIEŃ I WIOSNA 1947/48

SIEWY JESIENNE

Rok gospodarczy 1947/48 znamionowała w fazie jesiennej walka o odbicie pozycji terenowych, zmniejszonych przez mrozy roku poprzedniego („SZCZECIN” Nr 15-16). Przypomnieć należy, że mimo zasiania w

A) W NATURZE:	ZAPLANOWANO:	DOSTARCZONO:
żyta	12.500 t	13.435 t
pszenicy	3.000 t	2.329 t
rzepak	80 t	27 t

W toku wykonywania planu pomocy nastąpiły przesunięcia pomiędzy rubrykami żyta i pszenicy na rzecz żyta. Jeczmienna nie przewidziano. Wszystkie dostawy zbóżowe były pochodzenia krajowego.

	ZAPLANOWANO:	WYKORZYSTANO:	NIETYKORZYSTANO:
siewny	35.000.000	całkowicie plus 1.700.000 (z nawozowego)	4.000.000
na orki	12.000.000	8.000.000	3.600.000
na nawozy	11.700.000	6.400.000	

Kredyt nawozowy był w rozporządzeniu Zw. Samopomocy Chłopskiej.

b) dotacji Skarbu Państwa na orki darmowe odłogów u najbardziej potrzebujących osadników: 3.600.000 zł (zgodnie z planem).

c) Pomoc w sile pociągowej: Planowano wypożyczyć od P. N. Z. 250 traktorów, które miały pracować na rzecz osadników. Z uwagi na stan techniczny oraz z innych względów suma traktorów, pracująca dla osadników nie przekroczyła w żadnej z dekad 200 traktorów.

d) W dziedzinie transportu została okazana następująca pomoc:

a) 70 samochodów ciężarowych na chodzie, będących do rozporządzenia Ak-

	ZAPLANOWANO:	WYKONANO:
Osadnicy:	280.000 h	312.000 h
P. N. Z.	67.000 h	73.000 h
	347.000 h	385.000 h

Zauważyć należy, że w obu galeziach (osadnicy i P. N. Z.) plan został prawie w równym stopniu przekroczony (111% i 109%), przy czym ogólne przekroczenie odbyło się w dużym stopniu na odcinku żyta, z równoczesnym niedoborem w innych kulturach.

W ten sposób w jesieni roku 1947 suma zasiewów z roku poprzedniego (301.000 h) została przekroczona o 84.000 h. Jeżeli wziąć wynik siewu r. 1947 w porównaniu do zbioru samych ozimów z żniwa 1947 r. (161.000 h) cyfra przekroczenia będzie o wiele wyższa, bo: 151.000 h czyli blisko 94%. Mimo takiego podwyższenia obszaru, objętego siewem ozimym, odłogów całkowicie nie zlikwidowano. Raczej został utrzymany w kulturze obszar już zagospodarowany.

A) W naturze w postaci dostaw:	ZAPLANOWANO:	DOSTARCZONO:
zboża kłosowe	15.000 t	15.185 t
nasiona	2.350 t	2.597 t
ziemiaki	27.000 t	24.700 t

Zwraca uwagę zarówno przekroczenie w zakresie zbóż kłosowych jak i nasion, natomiast w dziedzinie pomocy w sadzeniach nastąpiło takie nasycenie terenu, że całość pomocy nie mogła być wyczerpana, a zapotrzebowanie powiatów zostało pokryte w ramach województwa bez pomocy zewnętrznej. Mogło ono nawet być pokryte w większości w ramach powiatów.

W zbiorach roku 1947 województwo szczecińskie nie tylko osiągnęło pod względem ziemiaka pełną samowystarczalność (kon-

r. 1946 ozimim (osadnicy, instytucje i Państwowe Nieruchomości Ziemskie) na powierzchni ogólnej 301.000 h — z powodu wymarznicia zeżniwiono oziminy jedynie z obszaru 161.000 h. Aby podnieść obsiew ozimim w roku 1947 trzeba było pomocy ze strony Państwa.

Pomoc ta została zaplanowana i wykonana w następujących formach:

A) W naturze:	ZAPLANOWANO:	DOSTARCZONO:
żyta	12.500 t	13.435 t
pszenicy	3.000 t	2.329 t
rzepak	80 t	27 t

B) W pieniądzu pomoc Państwa przybrała postać:

a) kredyty, które według danych z terenu:

	ZAPLANOWANO:	WYKORZYSTANO:	NIETYKORZYSTANO:
siewny	35.000.000	całkowicie plus 1.700.000 (z nawozowego)	4.000.000
na orki	12.000.000	8.000.000	3.600.000
na nawozy	11.700.000	6.400.000	

cji Siewnej dnia 1. 9. 1947, które przejechały w służbie Akcji Siewnej ponad 240.000 km., przewozić około 7.000 ton zbóż. Prócz tego, na rzecz instytucji współpracujących w rolnictwie, wykonały one 2.530 wozodniówek.

b) listy przewozowe, które użyte dla reedukacji zbóż z powiatów na podpunkty rozdzielcze (bliższe osadnika) — ogółem: 520 sztuk.

Przy takiej pomocy Państwa osadnicy (wraz z instytucjami państwowymi i społecznymi), mający wykonać 280.000 ha, zdolali plan przekroczyć. Wyniki były następujące:

	ZAPLANOWANO:	WYKONANO:
Osadnicy:	280.000 h	312.000 h
P. N. Z.	67.000 h	73.000 h
	347.000 h	385.000 h

SIEWY WIOSENNE  
Po łagodnej i krótkotrwałej zimie, przed którą zdolano dokonać w województwie Szczecińskim ponad 175.000 h orok zimowych (w tym sami osadnicy 154.000 h) — nowe orki rozpoczęto stosunkowo wcześniej bo już 10 marca 1948 r.

Czołowymi cechami charakterystycznymi były: sprzyjająca pogoda, wyrobiony i skuteczny system pomocy, pomoc dostarczona w porę, wzrost sił i zainteresowania rolników oraz celowe zarządzanie ze strony Państwa, nadające atrakcyjność odłogom. Wszystkie te czynniki stworzyły klimat, który pod względem psychiczno-gospodarczym zapewnił sukces i wiosenną Akcję Siewną 1948 roku wysunął na czoło wszystkich dotychczasowych Akcji Siewnych.

Zakres pomocy przewidziano i wykonano:

A) W naturze w postaci dostaw:	ZAPLANOWANO:	DOSTARCZONO:
zboża kłosowe	15.000 t	15.185 t
nasiona	2.350 t	2.597 t
ziemiaki	27.000 t	24.700 t

sumpcyjną i na sadzenie roku 1948), a nawet stało się zdolne do wywozu. Popyt na materiał siewny był znaczny, skutkiem czego rezerwy pozostały niewielkie.

B) Pomoc w pieniądzu:

1) kredyty:	ZAPLANOWANO:
siewny	35.000.000
na orki	20.000.000
nawozowy	17.000.000
	72.000.000 zł

Pierwszy powiat chojeński zameldował przekroczenie 100% planu. Walka o prym między trzema czołowymi powiatami, skończyła się wygraną Walcza, druga: Chojna, trzeci Nowogard.

Do Warszawy wysłał depesza: „Plan przekroczony — Sto osiem procent osiągnęli osadnicy”. Potem już tylko dobijano odłogi: 120% planu, prawie 130%!

Stają teraz największe żniwa naszego trzeciecia. W pierwszych zgarniętych z niewiele ponad 200-tu tysięcy hektarów, tego roku machniemy z jakich 1.200.000! Odłogi naliczy się zaledwie około 20% obszaru.

Walna bitwa o zagospodarowanie została wygrana. Rozmach, zapal skonkretyzowany w zmiadną pracę, słońce poparte czynem — oto społeczne plony naszych siewów. Lany i pola, kształtowane ręką ludzką — oto zaplecze portu szczecińskiego, gdzie nie zabraknie chleba ani czegośkolwiek, co do miasta nosi wies.

Aktywizacja rolnicza oświadczyła portu szczecińskiego została dokonana. Ziemia odzyskana przestała być białą plamą — została — plamą urodzaju.



Ugory pod plug!

Rozprowadzono je w całości. Kredyt nawozowy przywrócony został we władanie Akcji Siewnej, a zainteresowanie rolnika kredytami ogromnie się zwiększyło. Kredyt siewny miał największe powodzenie. Dokonywano wriement, zarówno między poszczególnymi rodzajami kredytów, jak i między powiatami.

2) dotacja Skarbu Państwa na orki darmowe dla osadników świeżo osiadłych i najbardziej potrzebujących, w wysokości 5.500.000 zł. rozeszła się całkowicie.

C) Pomoc w sile pociągowej w wiosennej fazie działania została nieco zmniejszona przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów z dotychczasowych 250 traktorów P. N. Z. na 230 ciągników w obu Dyrekcjach: szczecińskiej i koszalińskiej. Natomiast przystąpił do pracy nowy czynnik: Gminne Ośrodki Maszynowe Związku Samopomocy Chłopskiej.

Traktory dla tych ośrodków miały być dostarczone częściowo z woj. olsztyńskiego (63 sztuk) jednak ostatecznie zostały przydzielone z kontyngentów miejscowych P. N. Z. Przejęto w toku Akcji Siewnej 24 ciągniki. Do przejęcia pozostałych 39 traktorów nie doszło, pozostały one w naprawie w warsztatach T. O. R.

Druga część ciągników dla ośrodków maszynowych nadeszła z Czechosłowacji. „Zetor”, przybył miłą 199 sztuk, a do 1. 6. br. nadeszły 194 „Zetory”.

Ceny za orkę traktorów P. N. Z. były wyższe niż za orkę ciągnikami Ośrodków Gminnych.

Traktory P. N. Z. stanowiły w pracy czynnik stałszy, aczkolwiek nieco droższy, jednak większość traktorów Samopomocy Chłopskiej nadchodziła dopiero w toku Akcji Siewnej. Ogólnie stwierdzić można, że traktory nie zaważyły szczególnie na przekroczeniu planu, aczkolwiek niewątpliwie je przyczyniły się do powiększenia stanu orok.

D) Pomoc w transporcie:

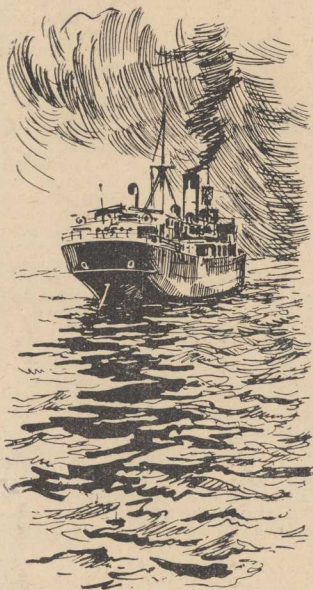
1. Baza Samochodowa Woj. Akcji Siewnej rozporządzała dla przetrzów i rozładunków pomocy w naturze w terenie maksymalnie sumą 72 samochodów ciężarowych. W powiatach stan samochodów wyniósł najwyższy 58 ciężarówek dnia 9. 4. br.

2. Listy przewozowe na reedukację zbóż: wydano ok. 150 sztuk. Na przetrzyt ziemniaczane wydisponowano ponad 500 sztuk.

W współpracownictwie pracy wysunął się początkowo powiat Nowogard, potem powiat Walcz. Ustaliła się potem pierwsza piątka na 24 powiaty: Walcz (230,1% planu), Chojna (172,8% planu), Nowogard (170,8% planu), Koszalin (141% planu), Łobez (137% planu), do których dołączył się pow. Szczecin (134,2% planu).

(Dokończenie na str. 11-ej)

# SUEZ: DROGA DO INDII



Istnieją na kuli ziemskiej miejsca szczególnie przez naturę ukształtowane i przez to jakby z góry przeznaczone do odgrywania w dziejach roli wybitnej. Tam krzyżują się interesy polityczne i gospodarcze państw, dookoła nich grupują się wysiłki człowieka w walce z naturą i w walce z ludźmi.

Jednym z takich miejsc jest przesmyk lądowy szeroki zaledwie na stokilkanaście km, łączący ląd Afryki z kontynentem Azji. Wąski ten, częściowo piaszczysty, a częściowo bagnisty pas lądu, nabrał wielkiego znaczenia tylko dzięki temu, że zamykał sobą drogę morską, która w bardzo wygodny sposób łączyła morze Śródziemne z Oceanem Indyjskim. Ażeby się dostać drogą morską z Europy do Indii, Chin, wysp Sundajskich, jednym słowem do całego południowego i wschodniego wybrzeża Azji, trzeba było opływać dookoła całej Afryki tak, że droga z Europy do Indii wynosiła około 10 tys. mil morskich. Gdy udało się połączyć drogą morską Morze Śródziemne z Oceanem Indyjskim, czyli przekopać przesmyk, droga skróciła się dokładnie do połowy, do około 5 tys. mil morskich.

Kanał Suezki został otwarty i oddany do użytku 17 listopada 1869 r. Od tego czasu jest stale ulepszyany i rozszerzany, stanowiąc cenną zdobycz gospodarczą dla wszystkich państw europejskich, a polityczną przede wszystkim dla Wielkiej Brytanii. Zanim jednak doszło do przekopania i uruchomienia tego kanału morską drogą bardzo wiele myśli i wysiłków ludzkich zostało włożonych, bardzo wiele mniej lub więcej udanych prób porobionych dla zrealizowania tego dzieła.

Próby te i wysiłki zaczynają się dawniej niż można przypuścić, w czasach, kiedy nikomu nie śniło się jeszcze o istnieniu imperium brytyjskiego, a w Europie i Afryce nikt nie wiedział jeszcze o istnieniu Indii. Archeologowie, badając okolice przesmyku i porównując wyniki swych wykopalisk z tym, co pisali autorowie starożytni, doszli do wniosku, że już na 1.500 lat przed Chr. Egipcjanie, chcąc się dostać wygodną drogą wodną do położonego nad Morzem Czerwonym kraju Punt, zbudowali kanał, łączący to morze z jedną z odnóg Nilu blisko jego ujścia i w ten sposób przywołali z kraju Punt cenne dla siebie towary. Już wówczas więc istniało połączenie wodne Morza Czerwonego ze Śródziemnym za pośrednictwem Nilu. Połączenie było nietrwałe dlatego, że Nil przy porocznym wylewie naniósł olbrzymie ilości mułu, tak, że sztucznie wykopany kanał, jeżeli tylko przestano o niego dbać, po krótkim czasie ulegał zamuleni i był niezdolny do użytku. To też przez całą starożytność i część średniowiecza cały szereg rzek otwierano na nowo ten kanał, wkładając w to nieraz bardzo wiele

wysiłku na próżno, natura bowiem, jakby broniąc swej nietykności, niszczyła go. Aż wreszcie w drugiej połowie XIX w. przekopano kanał nie mający nic wspólnego z Nilem, łączący oba morza bezpośrednio.

Trudno opisać dokładnie dzieje kanału w czasach starożytnych, niewiele bowiem wiadomości o nim dochowało się do naszych czasów. Wiadomo jednak, że próbował go uruchomić około r. 600 przed Chr. faraon egipski Necho, przy czym opisujący to wielkie przedsięwzięcie historyk starożytny mówi, że przy pracy nad przekopaniem kanału zginęło 120.000 robotników, a mimo to Necho dzieła swego nie ukończył, dopiero w sto lat później Dariusz, król perski, do którego należały olbrzymie obszary położone częściowo nad Morzem Śródziemnym, a częściowo nad Oceanem Indyjskim, pracy dokończył i kanał, łączący drogą morską jego rozległe posiadłości, otworzył. Z okazji otwarcia ustawił Dariusz wzdłuż kanału pięć pomników kamiennych. Pomniki te archeologowie dzisiejsi znaleźli i odczytali wyryte na nich napisy, stąd znamy dość dokładnie i bieg kanału i dzieje jego budowy. I ten kanał został jednak zamulony. Dopiero około r. 280 przed Chr. przekopał go na nowo jeden z władców Egiptu później zaś, gdy Egipt zdobyli Rzymianie, niektórzy cesarze rzymscy, zwłaszcza Trajan (98 — 117 po Chr.) dbali o jego utrzymanie, wkrótce potem jednak przestał on zupełnie działać.

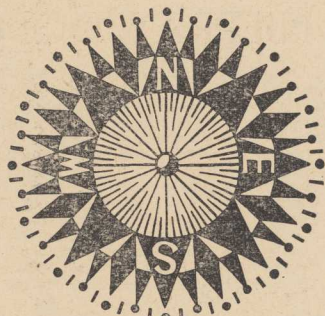
Dopiero gdy w r. 640 Egipt został zdobyty przez Arabów, jakiś krajowiec wskazał władcy ich, kalifowi Omarowi zamulone łożysko starożytnego kanału, co go tak zainteresowało, że kazał cały kanał na nowo przekopać i uruchomić. Tą drogą przez przeszło sto lat płynęło zboże z bogatego Egiptu do uboższej i pustynnej Arabii, później jednak, na skutek zmian w stosunkach politycznych, zaniechano transportów i kanał w r. 767 zamknięto.

Od tego czasu do przekopania o-

becznego kanału morską, a więc przez 1100 lat nie było wodnego połączenia obu mórz. Było natomiast bardzo wiele projektów utworzenia go. Przede wszystkim nosili się z tą myślą bogaci kupcy handlujący ze wschodem — Wenecjanie. Wysyłali oni swe okręty do wschodnich wybrzeży Morza Śródziemnego i tu musieli nabywać towary przywiezione z Indii przez Arabów od pośredników, pozostawiając znaczną część zysku w ich kieszeniach. To też obliczali możliwości przekopania przesmyku, jednak do zrealizowania tych projektów nie doszło, a cały bezpośredni handel z Indiami przejęli Portugalczycy, którzy w r. 1499 po raz pierwszy dotarli do Indii drogą morską, opływając Afrykę. Później, w XVII w., filozof Leibniz usiłował nakłonić króla francuskiego Ludwika XIV do podjęcia prac nad przekopaniem kanału, nosili się z tym projektem i władcy Egiptu w XVIII w., sułtanowie Mustafa III i Ali Bej, a wreszcie Napoleon Bonaparte, który podczas swej wyprawy do Egiptu w r. 1798-9 kazał inżynierowi Lepère uczynić dokładne pomiary na przesmyku. I tym razem jednak projektu nie zrealizowano, Lepère bowiem pomylił się w swych obliczeniach i stwierdził, że poziom Morza Czerwonego jest o dziesięć metrów wyższy od poziomu Morza Śródziemnego, skutkiem czego przekopanie kanału groziłoby katastrofą, to też wszelkich prac zaniechano, tym bardziej, że Napoleon musiał z Egiptu uchodzić.

Dopiero pomiary wykonane w latach 1841-7 wykazały, że Lepère pomylił się i że nie nie stoi na przeszkodzie, aby kanał łączący oba morza, przekopać. Według planu omówionego przez francuskiego inżyniera Ferdynanda Lesseps'a rozpoczęto w r. 1859 prace, zakończone po dziesięciu latach wysiłków uroczystym otwarciem kanału, wbrew przewidywaniom angielskiego inżyniera Stephensona, który twierdził, że kanał będzie biotną kalużą, a okręty do Indii będą nadal jeździć naokoło Afryki.

## Jak dziewczęta szczecińskie zainteresowały się geografią



### UCZENNICE GODNE MISTRZA

Wystawa Geograficzna, urządzona w gmachu I Państwowego Gimnazjum i Liceum żeńskiego w Szczecinie, była pierwszym osiągnięciem tego rodzaju w naszym mieście, stwierdzającym, że i u nas są ludzie, którzy nie tylko sami miłują geografie, lecz także starają się spopularyzować ją i wśród innych. Wystawa ta zasługuje na tym większą uwagę, że urządzona została rękoma naszej młodzieży żeńskiej. Minęły już te czasy, w których geografiami interesowali się jedynie chłopcy. Jest to niezaprzeczona zasługa organizatora Wystawy, mgr Jerzego Brinkena, który potrafił wpoić w swoje uczennice wielkie zamiłowanie do geografii.

### POMYSŁ I WYKONANIE

Posłuchajmy jednak, co na ten temat mówi twórca Wystawy, mgr Brinken. — Już dawno nosłem się z myślą większego spopularyzowania wiedzy geograficznej wśród naszej młodzieży. W rezultacie doszedłem do wniosku, że najlepszym sposobem byłoby zorganizowanie pewnego rodzaju wystawy prac i eksponatów geograficznych, któraby była dostępną dla wszystkich. — Kiedy pan wpadł na ten pomysł? — Stosunkowo niedawno temu. Z kolei musiałem zainteresować tym uczennice,

co jednak udało mi się bez trudu. Na wykonanie pozostał zaledwie miesiąc czasu. Poszczególne tematy rozdałem uczennicom 7. V, a 7. VI. wszystko było gotowe! W rezultacie mamy 4 sale wypełnione eksponatami.

— To naprawdę w rekordowo krótkim czasie! — przyznajemy. — Jak udało się Panu tak zainteresować uczennice?

— Poprostu „wyścię pracy”. Ogłosiłem współzawodnictwo w urządzaniu stoisk i prac indywidualnych. Wszystkie eksponaty uczennice wykonały zupełnie same. Do współzawodnictwa przystąpiło 9 klas szkolnych, z których każda urządziła swe własne stoisko.

### SZCZECIN I ŚLĄSK

Wchodzimy do sali Nr 1.

— Oto stoisko „Szczecin”, urządzone przez uczennice kl. III B. Wielki plan portu Szczecińskiego, wykonały wspólnymi siłami uczennice: Protasiuk i Lejnweber.

Eksponat wygląda imponująco. A tu przed nim umieszczony jest mały skromny model żaglowca.

Z kolei zwracamy uwagę na 2 olbrzymie kolorowe mapy ściennie, przedstawiające morfologię wyspy Wolin i rejonu Szczecińskiego. Poza nimi rozwieszono na ścianie wykresy, ilustrujące położenie Szczecina w Polsce i Europie, oraz szereg wykresów gospodarczo-ludnościowych, dotyczących się portu Szczecińskiego.

Drugą część sali zajęły eksponaty stoiska „Śląsk” (kl. III A). Przede wszystkim wyróżnia się tu model kopalni węgla, nadzwyczaj pomysłowo i starannie wykonany.

— Jest to model — objaśnia mgr Brinken — który budził największy podziw wśród zwiedzających. Wykonała go ucz. Szutowna. Również godny uwagi jest rysunek ucz. Myślińskiej, przedstawiający krajobraz epoki węglowej. Nad mapą plastyczną Śląska umieszczono modele ślązków w strojach regionalnych. Całość uzupełniają wykresy i mapki gospodarcze.

### GEOLOGIA

W sali Nr 2 na pierwszy rzut oka ukazują się stoisko geologii, wykonane przez uczennice kl. I wstępnej. Podziw bierze,

jak te najmłodsze miłośniczki naszej Ziemi (z których specjalnie wyróżniły się Gorzelniaska, Jerka i Tabakówna) potrafiły w prosty, a tak interesujący sposób zgromadzić i przedstawić szereg pięknych okazów skal, minerałów i najcharakterystyczniejszych skamieniałości.

— Skąd te wszystkie okazy zostały zebrane? — pytamy.

— Niektóre z nich ocalały w szkole, ale większość zebrana została na wycieczkach szkolnych. Natomiast wszystkie modele, mapy i szkice uczennice wykonały ręcznie. Przy sposobności proszę zwrócić uwagę na wielki model doliny rzecznej z tarasami — prymitywny, ale obrazowy.

Stoisko „Gospodarka Polski” jest dziełem kl. III C. Tu, w środku sali, rzuca się w oczy wielka mapa plastyczna Polski, wykonana przez Iwanicką, Pszczółkowską i Zawadzka. Naprzeciw całej prawej ściany zajęta jest przez szereg map i wykresów gospodarczych Polski, z uwzględnieniem danych, przewidzianych przez Plan 3-letni.

Podobne wykresy i mapy, ilustrujące stan gospodarki światowej (kl. III D), zajmują ścianę sąsiednią. Na wyróżnienie zasługują wielka mapa plastyczna gospodarki świata, będąca pracą zbiorową, wykonaną pod kierunkiem ucz. Handzikówny.

### EURAZJA

Po opuszczeniu sali 2, uwagę naszą zwraca wielki plan portu Szczecińskiego, umieszczony przy ścianie na końcu korytarza. Z kolei przechodzimy do sali 3 i 4 ze stoiskami, które uwydatniają piękno i osobliwość poszczególnych kontynentów.

Organizacja stoiska Azji (kl. II B), zajęła się ucz. Mendelowska. Widzimy tu mapę plastyczną Azji, szereg różnych mapek na ścianie, jednakże na specjalne wyróżnienie zasługują: piękny model pagody, przykład gazety chińskiej i zdjęcia ilustrujące kulturę Wschodu.

Jeszcze więcej eksponatów zawiera sąsiednie stoisko Europy (kl. II A). Mamy tu, najładniej ze wszystkich innych wykonaną, mapę plastyczną Europy (Florkówna i Sokolowska), szereg map i wykresów, oraz oryginalnych rysunków i zdjęć.

Nie wystarczy tu opis — to trzeba koniecznie zobaczyć, takie np. modele, wykonane pod kierunkiem Pawłowiczówny, a przedstawiające najciekawsze budowle europejskie (np. świątynia grecka, baszta z murów Kremla, most Tower i in.).

### AMERYKA, AFRYKA I AUSTRALIA

W sali 4 słyszymy dziwny szum wody. Zdziwnym oczom przedstawia się sztuczna kaskada, imitująca wodospad Niagary. Nie tyle podobieństwo, co sam pomysł, budzić musi uznanie. Bravo, ucz. Trzczińska, która, prócz wykonania powyższego modelu, włożyła też najwięcej pracy w zorganizowaniu stoiska Ameryki (kl. II D). Czegoż tam nie ma! Prócz map i wykresów pełno oryginalnych modeli, jak n. p. model kanału Panamskiego, starej wioski indiańskiej w kanionie Colorado, tabliczka indiańska, rysunki z Indianami w swych charakterystycznych strojach i cały szereg innych.

A tu obok jedno z najładniejszych stoisk — Afryka (kl. II C). Ucz. Orywał włożyła tu chyba maximum pracy i pomysłu. Kto chciałby poznać charakter pustyni afrykańskiej, z łatwością go sobie uzmysliwi, oglądając oryginalne modele wydm piaszczystych, piramid egipskich, oraz... Wspaniale wykonany obraz Muziolówny: „Zachód słońca na Saharze” uwydatnia jeszcze bardziej charakter pustyni tej części stoiska.

Jeszcze ciekawsze są może eksponaty oryginalne z Czarnego Łądu, przywiezione przez ucz. Wiewiór w r. 1947 oraz jej własne zdjęcia z pobytu w Afryce Środkowej. Kto ma tylko egzotyczną, z pewnością pospieszy się zobaczyć, jak również i szereg innych ciekawostek afrykańskich (n. p. tabliczki z ilustracjami zwierząt afrykańskich).

Całość uzupełnia stoisko Australii (kl. II C), stosunkowo najuboższe, w którym najbardziej godnym uwagi jest model jeźźwierza.

### KSIĘGA PAMIĄTKOWA

Oglądamy ją z zaciekawieniem. Między innymi spostreżamy wiele uwagi i podpisy gości czeskich, województwa szczecińskiego i śląskiego, prezydentów kilku miast i setek ludzi zwiedzających.

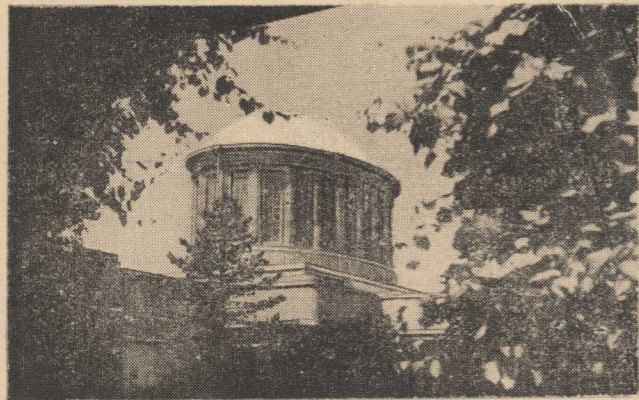
Wystawa była dowodem, że nawet i w dziedzinie naukowej da się zastosować współzawodnictwo pracy. Pokazał nam to cichy i skromny człowiek, mgr Brinken, założyciel i prezes jedynego w Szczecinie towarzystwa naukowego (Polskie Tow. Geograficzne).

DR KRZYSZTOF PRAWDZIC-LAYMAN



# WYSTAWA WROCLAWSKA

## 100 DNI PRZEGLĄDU PRAC UB. TRZECHLECIA



WIDOK Z PERGOLI NA „PAWILON CZTERECH KOPUŁ”

W kopuli na zdjęciu: wystawa portu szczecińskiego (patrz strona pierwsza)



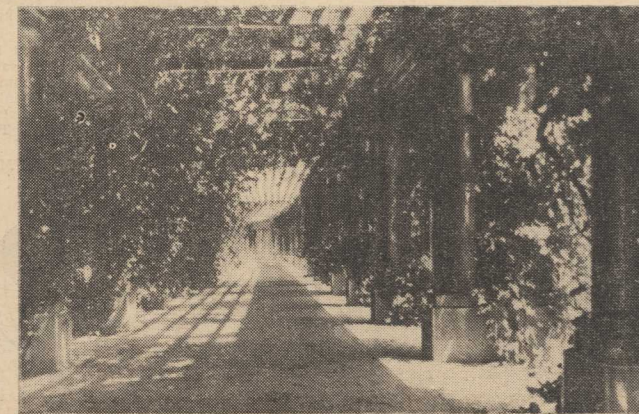
IGLICA NA W. Z. O.

106 metrów ma „Iglica” na Wystawie Ziemi Odzyskanych. Trzy łuki symbolizują trzy lata pracy — strzelista Iglicz wielkość wysiłku polskiego na Ziemiach Odzyskanych.



WIDOK NA TEREN „B” NA WYSTAWIE ZIEMI ODZYSKANYCH

Przygotowania do wystawy — która zadziwia rozmachem i pracą, którą ilustruje



PERGOLA NA W. Z. O.

Wystawa Wroclawska daje obraz nie tylko pracy dokonanej — jest to również wystawa piękna — jakby egzamin pracujących umi...

MIECZYSLAW ZYDLER

## STRACH MA WIELKIE

—Nje idź! — odezwała się nieśmiało Elżbieta uklepując pierzynę i spoglądając spod oka na męża.

Ksawer nawet ramionami nie wzruszył. Przyzwyczajali się już, że jego białka rada by go w domu trzymała, kiedy na wiatr się ma i morze gniewliwe, lub kiedy po prostu noc bardzo ciemna. A to przecież na nic... Chłop jest od tego, żeby o swój dom dbał i byle czego się nie lekiał.

W rogu izby na starym kawalerskim łóżku Ksawra spało dwu jego synków, zaczerwienionych od smacznego śpiuku, tegich *knopów* w wieku 8 do 10 lat. W kołbecz, pięknie ozdobionej kwiecistymi malowaniami, leżało za smoczkami w buzi najmłodsze dziecko, córeczka Agnieszka. Czarne jej oczka, błyszczące jak paciorki, spotkały się z siwymi oczami Ksawra, który wobec tego niewinnego spojrzenia poczuł ciepło kolo serca.

Zapiał starannie kubrak i ściągnął się jeszcze w pasie rzemieniem. Jakże to miał ostać doma, kiedy potrzebował koniecznie drzewa na obreże do nowego żaka, bo stary zaginał mu niedawno, porwany przez silny sztorm zachodni... Ze noc ciemna?... To i cóż?... To właśnie dobrze, bo nie podobna, aby w taką ciemnicę *ferszta* po wydmach się włożył, zamiast w domu siedzieć... Nacisnął więc czapkę na uszy i nie spojrzawszy na żonę, która z westchnieniem usiadła na łóżku, zamierzając się rozbrać, otworzył drzwi i wyszedł na dwór.

Był początek listopada, czas, kiedy na Wybrzeżu — wedle pogwarek ludzi starych a bywałych — najłatwiej zobaczyć ducha. Ceynowe utuliła bezkieszykowa noc, wilgoń od ddy, szum od pojku morza, oddzielonego od wsi tylko wydmami i skrawkiem lasu. Do tego lasu zmierzzał teraz Ksawer.

Znając drogę jak własnych dziesięć palców, szedł omackiem. Kierował się raczej instynktem niż wzrokiem, bo pograżywszy się w ciemnicę z oświetlonej izby, nie widział z początku nic zupełnie. Gdzie niedziedzie tylko żółcił się prostokąt oświetlonego okna; było ich mało, wieś na ogół już spała.

Rybak zeszedł ze ścieżki, której wszystkie nierówności, której każdy kamyczek znał na pamięć z tych jeszcze czasów, kiedy ją przemierzał bosymi nożnymi dziećka i wszedł do lasu.

Otoczył go mrok jeszcze gęstszy, zatrzymał się więc, aby przyzwyczaić się do tej ciemności. Wiatr, który za dnia dmuchał wcale silnie, teraz omdlał, więc cicho tu było, że pomimo pomruku morza, Ksawer słyszał szelest też wilgoci, spadających z gałęzi na poszycie z uschłych liści, od którego szła gnilna woń fermentu.

Oswoiwszy się coś nie coś z pomroką, ruszył w tę stronę, gdzie rósł znany mu niewielki, ale krzepki dębeczek. Serce bilo mu głośno... Ksawer, taki zawsze pewny siebie na morzu, teraz bał się... Nowy leśnik, przybysz z głębi Polski, był wielkim słuźbistą i o las dbał więcej, niż o własny wczas. Całymi dniami, a niejednokrotnie i nocą, chodził ze strzelbą, że biednym rybakowi trudno było chować na wiosło, czy drzewa na opał sobie przysposobić.

Ciepła izba, którą Ksawer przed chwilą opuścił, wydawała mu się rozkoszonym schronieniem. Tam był panem, tam czuł pewny grunt pod nogami... Niespodziewanie zastępnął za cichym, uległym głosem Elżbiety, za czarnymi ślupkami Agnieszki, za tymi zatraconymi rakami! Antonkiem i Ksaworkiem, którzy już napraszali się coraz natarczywiej, aby ojciec na morze ich zabierał.

Zawahał się... A może by wrócić?... Drzewa na pałki mogiby przecież kupić... Ale żal mu było *dedkiew*, których nie miał przecież wiele, ostatnie połowy były bardzo słabe.

Głos sumienia szeptał mu wyraźnie do ucha, że źle czyni. W szmerze spadających kropli dosłuchiwał się Ksawer zbliżających się kroków... Wtedy czuł zimno w krzyżu i strach przebiegał mu pod czupryną twardymi pazurami po skórze czaszki... Z natury bojawliwy nie był, ale zamierzał przecież zrobić to, o czym wiedział, że było grzechem. Niedawno przy tym był Zaduszki...

Zacisnął zęby i dotknął się dla utuchy ostrego noża, który miał w kieszeni kubraka, zaczął obmacywać mokre, chropowate pnie drzew. Znalazłszy to, którego szukał, utarł nos palcami i nie namyślając się dłużej, zaczął się wspinąć.

Wkrótce był już w koronie drzewa. Przecież miał dopiero lat 43, moczny był i zwinny... Usiadłszy wygodnie na grubym konarze, sięgnął już do kieszeni po nóż, kiedy nagle zmartwił i poczuł mrówki na plecach... U stóp drzewa stał człowiek. Ale człowiek ten nie miał głowy... Ksawer poznał *ferszta* po fuzji, zwiastującej mu z upornej szyi i doznał takiego wstrząśnięcia, jakby tuż blisko piorun uderzył.

Zrobiło mu się teraz dla odmiany gorąco, a mrówki, które doszły mu już były w swojej wędrowce po krzyżu aż do czaszki, teraz zbiegły pośpiesznie w dół w okolice ledźwi.

Leśny milczał, bo i jakże miał mówić, skoro głowy nie miał. Milczał również Ksawer, który otrząsnął się z pierwszego wrażenia, zaczął jednak myśleć by-

ANDRZEJ JAWOREK

## KRAJ WSZELKIEGO NIEPRAWDOPODOBIENSTWA

Maalesh — naplewat' dwa słowa, których znaczenie jest podobne a różnica polega na tym, że nie wyrażają tego samego uczucia. Tak samo jak nie są do siebie podobni ludzie używający tych słów.

Naplewat' mówi się często żartobliwie, beztrosko, maalesh — to pojęcie oznacza raczej przeznaczenie.

Pokład statku rozpalony słońcem tak, że nie można znaleźć chłodnego miejsca, bo i w cieniu gorąco i duszno, ani śladu wiatru, a żar leje się z nieba jak lawa. Wszyscy opaleni na brązowo, snują się leniwie przy robocie i jedyna troska jest, czy spalona skóra będzie się luszczyla, czy nie. Każdy polowyłby się chętnie na lodzie.

Wreszcie port Aleksandrii, ludzie myślał tylko o tym, aby wyskoczyć na ląd i napić się zimnego piwa. Wyjść nie wolno, stan wojenny, dopiero na drugi dzień wydadzą specjalne pozwolenia. Potrzebne są trzy małe fotografie, jedna duża, napisy i adresy na nich czerwonym atramentem i inne głupstwa. Trzeba było podpisać, że na statku nie ma broni i żydów. Uparli się, że wszyscy z imieniem Józef muszą być żydami i trudno ich było przekonać. Bawią się w wojnę, niech się bawia — maalesh.

Egipt, to kraj wszelkich cudów i czarów, historii, bogactwa, nędzy i maalesh. Czary i cudy są dla niewielu bogatych, a nędza i maalesh dla fellahów — biedaków, dla wielu.

Kilka obrazków z nad Nilu. Na parę dni przed przybyciem statku, zastrajkowała w Aleksandrii policja, która żądała podwyżki. Strajk trwał kilka dni, więc wykorzystano ten czas na robienie sklepów i rabowanie. Jest to chyba jedyny w świecie wypadek, aby w państwie typowo policyjnym, zastrajkowała policja, organ porządku.

W Cairo w dużym szpitalu zastrajkowały pewnego razu pielęgniarki. Można sobie wyobrazić tych chorych bez opieki i wyżywienia. Otoczono szpital wojskiem, zaczęto dzielnie zdobywać, wreszcie doszli do zgody i wszystkie wróciło do dawnego stanu.

Na to nie trzeba komentarzy. Nic nie można zrobić bez bakczyszu. Celnik wyciąga rękę, policjant w branie także, żołnierz na moście, żebrak na ulicy, a także i zwyczajny człowiek przechodzący ulicą. Wszędzie bakczysz, natręctwo i przekupstwo, nic nie wolno, a wszystko da się załatwić.

Bogaci mieszkają w pałacach, używają życia, mają tuste brzuchy, a fellah, który na nich pracuje, ma chatkę z gliny, śpi na podłodze, chodzi w „sababnat” (koszula długa aż do stóp) o ile ją ma i pracuje. Spytać pogo tak ciężko pracuje, odpowie maalesh, przeznaczenie i pracuje dalej. Ma tylko jedno marzenie, mieć złote *kojko* takie, jakie miał faraonowie ale to pozostaje zawsze marzeniem. Jego zarobek wynosi obecnie około 12 złotych dziennie. (8 millimów).

Podczas uroczystości domowych, ślubów itd. żony i córki i klasy noszą klejnoty dochodzące wartości dziesiątek i setek tysięcy funtów, a równocześnie nie daleko, za rogiem ulicy, ośmiu ludzi kupilo sobie za piastra kubek gotowanego bobu, plasek i jedzą wspaniale. Wystarczy im to na cały dzień pracy.

Wyszedłem z portu przez bramę, obszukał mnie oczywiście dokumentnie za bramą rzucił się na mnie tłum łobuzów, każdy co chce i oferuje. Trzymam ręce w kieszeniach, aby oni nie wkładali tam swych rak i ide. Widząc że nie ze mną się załatwia, próbują z innej strony, jeden z nich może 12 letni, podskakiwał i pyta czy chce z nim awantury (nie dalem bakczyszu). Dalbym mu awanturę, gdyby to nie był Egipt.

Przechodzi ulicą kot, taki zwyczajny bialo-szary. Wołam kici-kici. Kot obejrzał się leniwie, mrugnął okiem i spokojnie poszedł dalej. Podchodzi do mnie jakieś ciemne indywiduum i natarczywie żąda bakczyszu. Pytam dlaczego? — „Bo przestraszyłeś mojego kota” — Kiedy kot wcale się nie przestraszył. — Tak, ale wołałeś kici i kot mógł się przestraszyć.

## OCZY

strzej... Hej, czyż to nie służył na żaglowcu rejoywom, czyż nie czuł jeszcze w sobie zwinności młodzieńca?... Leśnik to, czy jego duch, ale Ksawra nie dostanie, nie może dostać...

Przejął się teraz przez konar na którym siedział i bez namysłu skoczywszy z dużej wysokości na ziemię, rzucił się, jak wytopiony jeleń do ucieczki. Zanim wypadł na ścieżkę, która szarzała u skraju lasu, rozdarł sobie policzek o ostrą gałąź i dwukrotnie się przewrócił... W pobliżu rozległ się huk strzału.

Nie zważając na nic, rwał Ksawer co sił, rad, że wysiłgnął się z ręk widma. Ale przysiągłby, że słyszy za sobą szybkie i ciężkie kroki pogoni, deptającej mu po plecach. Toteż znalazłszy się przed mostem na rzeczce, wpadając do morza, wykreślił w bok i zamiast biec przez mostek, rzucił się dla zmiany swojego przesładowcy — tak jak był w ubraniu — do wody.

Srodcie przerażona się Elżbieta Ceynowina, która odmówiwszy nabożeństwo wszystkim pacierze, zaczęła właśnie zasypiać, kiedy drzwi chaty otworzyły się nagle i do izby wpadł jej mąż. Porwała się z łóżka, ale on cisnął ją za rękę i z trudem chwytając powietrze, zabronił zapalać lampę.

— Cechu...! — wydyszał ochryple. *Ferszta me goni!*

Z cichym ciekawym splotywały z niego cienkie strumyki wody. Dotknawszy więc policzka Elżbieta wyczuła pod palcami ciepło krwi. Przez niedomknięte drzwi sączył się dotkliwy, kasający chłód i równy, beznamiętny szum morza...

— Już nijk nie pjdę do lasa za palonkami — szeptał Ksawer po dłuższej chwili trochę już spokojniej z siłą wewnętrznego postanowienia.

O tej samej porze, leśnik, Stanisław Wiśta, stary żołnierz i weteran walk o



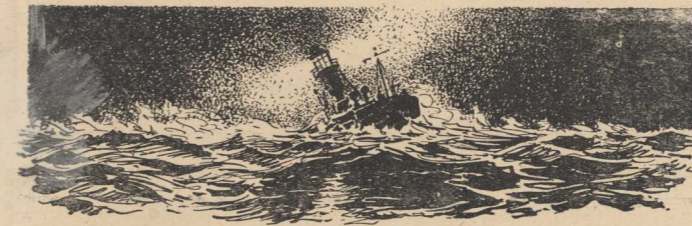
niepodległość, którego dziwne losów zarządzenie zapędziło aż na Kaszuby, przewrócił się właśnie na drugi bok, mocno zgrzytając przez sen zębami.

Położył się wcześniej spać, bo bliźna od niemieckiego bagnetu dolegała mu więcej niż kiedykolwiek i nie pozwoliła na przeprowadzenie wieczornego obchodu lasu. Mógł spać spokojnie, założywszy w kilku miejscach samostazy własnego pomysłu, połączone drutem, który — potrącony nogą — wywoływał wybuch głośny jak z armaty. Wiedział, że strach, który jak wiadomo, ma wielkie oczy, potrafił być czasami niegorszym od niego stróżeń państwowego dobra.

W lesie zaś pod młodym świerczkiem z ulamany wierzchołkiem, świerczkiem, który w zmaconej wyobraźni Ksawra przybrał na się groźną postać widma, zatrzymał się zając. Stał pod ślupką i nastawiając słuch, począł łowić odgłosy możliwych niebezpieczeństw. Drżał cały od wzruszenia po niedawnej eksplozji. Ale prócz zwykłej mowy morza, prócz szelestu spadających z rzadka kropli i prostujących się sosnowych igieł, deptanych stopa uciekającego człowieka — nie dosłyszał nic. Opuścił więc uszy i statecznie pokicał dalej.

MIECZYSLAW ZYDLER

\*) „Cecho” — cicho



Czy to twój kot?

Nie, ale musisz mi dać bakczysz, bo nie wolno wołać na nie swojego kota. Poszedłem spokojnie dalej, lepiej się nie denerwować, bo zbierze się tłum arabów, zaczęta krzyżać i hałasować, przyjdzie natychmiast policja, stojąca prawie przed każdym domem dla ochrony obywateli przed napadem żydów i zawsze on będzie miał rację. Ciemny gość szedł za mną co trzy kilometry, wreszcie w miejscu, gdzie nie było ludzi, pokazałem mu normalną pięść.

Chodząc wieczorem ulicami, słyszy się w tysiącach barów zawsze tą samą pieśń, takie zawodzenie arabskie, bez tonów i przerw. Początkowo pieśń ta przesładowała mnie, śniłem o piekle z tą melodią. Jednak po tygodniu zacząłem odróżniać tony, a po dwóch rozpoznałem nawet pieśń. Dopiero później gdy zobaczyłem przy tej melodii tancerki, zrozumiałem ją nieco. To nie jest melodia — to plicowód. Szczególnie, gdy patrząc na ten taniec, pali się haszysz.

Podczas odkopywania starych grobów, wydobyto zmurszałą sochę, która nie miała jednej części i uczeni nie mogli jej zrekonstruować. Zobaczył to jeden człowiek (nie uczoney) zabrał ich kilkadziesiąt kroków za miasto zabudowane marmurowymi pałacami i pokazał jak fellah orze ziemię taką samą sochą, jak ta z przed trzech tysięcy lat, lecz socha miała tu brakującą część.

Na ulicach mało spotyka się kobiet ubranych po europejsku, tych bogatych. One leżą leniwie w domu, lub w ogóle wyjeżdżają na lato do Szwajcarii, ktoś inny na nie pracuje. Widać jednak dużo beduinek czarno ubranych z zasłonami na twarzach, trzymających na rękach dzieci. Patrząc nie nie, szczególnie z profilu, widać twarz. To są te same ładne i oryginalne rasy z długimi migdałowymi oczyma, jak na rzeźbach i malowidłach z przed tysięcy lat.

Wszędzie, a szczególnie w muzeach, można zobaczyć starą kulturę. W dziale Tutanghamona widzi się takie cudowne szlify alabastrów, że wprost nie chce się zrobić, nie mając tak doskonałych środków technicznych jak obecnie. Patrząc na to, mimowolny myśli się, że chociaż świat bardzo poszedł naprzód posiadając bombę atomową, to ludzie znaleli i skarli. Właśnie w Egipcie biedak pozostał da-

ALEKSANDER RYMKIEWICZ

## Zatoka jaskółek

Opowiadają w Skandynawii sagę dawną, o pewnie jeszcze z tamtych czasów, kiedy te góry aż nad morze szły, jak obryzmów stada pod tarczami nieba, a tarcze te błękitne niosły w lustrach swoich pożar lodów i brzęgłone połamane zbroje.

Przyszły góry i stanęły ciężkie, ogromne, tułaczce, wierzchem poszarpane, jakby łamały swoje skalne ręce nad śladem ludzkim na zboczu spotkanym.

Wtedy nieznanymi ustami ułożona powstała opowieść o błękitnym fiordzie, którego nikt nie widział, o zastygłej wodzie, gdzie żadne płoty nie biegają po lodzie, bo pod tym lodem śnieżnym czasem jaskółki w ogrodach zimowych śpią.

Nie narusza tych jaskółczych zamków i snu nie ploszy żaglowców zgłęb, wiatr lodowy staje nad tym fiordem i obok przechodzi wśród świerków ciemnych mgieł.

Jeżeli polarny lis wybiegnie z boru, zastygnie, jak kamień, z ostrymi uszami, a jeśli obok śnieżycą ma ramię, kolumną białą nad skałą się złamię.

Północną wiosną, gdy nieśmiało kwiaty drzę na urwiskach i pękają lody, cień chyży pada na te pierwsze łaki — chmurą jaskółki wylatują z wody.

II

Czyżbym przypuszczał, że piękna powieść, taka daleka i taka inna, niż zapisana w ziemi rodzinnej chwila wytchnienia znakami boju, że zamki jaskółek mnie uspokoją? Znow wiosna i piórka w krzakach furkoczą, zając na między wśród runi przysiadł, w pobliżu dom wieje rozdartym dachem, gdzie ręka uparta znow deski ciosa i w dziury okien krzyż ramy wkłada.

Po cóż spisuję obcą opowieść, tu chmury i miasta z portalem kościółów chwieją się, huczą, stoją i lecą nad pracą daremną, nad pracą człowieczą. Jeżeli pisać to chyba jedynie o dwojgu, o młodych, o bujnej leszczynie, o słowach rozstania, gdzie głowy złożą, o wodzie, co plucze nikomu w jeziorze, taką opowieść tu szeptać, tu nucić, na strunach leszczyny znow spotkać się, wrócić, serca powiązać i stoczyć do wody, tak jak jaskółek zimowe ogrody.

III

Dziś księżyc świecił jasny, skandynawski, a może tylko taki mi się wydał i tak po polach rybak srebrną migal i tak rozciągał cienie za oknami i taki szybki i taki rozchwiany, jeszcze przed kłonem, po chwili za kłonem, jakby jaskółki nad fiordem zbudzone.

Ten, co układał tamtą piękną sagę na pewno i pisać nawet nie umiał, tylko, być może, znalazł kiedyś zimą zmarzniętą jaskółkę, przykutą do wody, jakby schodziła w zimowe ogrody, pozostała kamuszkami wśród kamieni, gdy zachód jej martwy dziobek czerwieni.

Myślę, że było jeszcze w opowieści o jasnowłosej, młodej rybacze, która czekała nad brzegiem fiordu, a dalej — cóż dalej — jak nierządno bywa, nie tylko w balladach, nie była szczęśliwa, więc któreś jesieni w chmurach świergotów zamieszkała w jaskółce ogrodzie. Dziś gdyby ktoś ucho schylił nad fiordem: bije błękitne, bije serce w wodzie.

IV

Wieczór, gdzieś z boku grzmot i błyskawica, pospieszonym marszem pełnie gasienica, ogon swój łukiem podciąga do głowy a kiedy skoczył przez nią konik polny, zadumała się wół swojej drogi, że tak trawami śmiga cienkonogi.

Wieczór, gdzieś z boku grzmot i błyskawica i dom rozdartym dachem wróble ploszy. Po cóż o fiordzie obcy znowu piszę, gdy pozostaje w każdym pamięć gorzka czasów, gdy wolnych bywa tak niewielu: owadów i ptaków współobywatele.

Jeżeli mam pisać, to nie o rybacze, co zesłał jesienią w jaskółce ogrody, bo na tej ziemi gdyby stanęła, gdyby stanęła młoda, nierozważna. — Bo ja widziałem wśród rozdartych miast też jasnowłose na ceglach skulone i chmury jaskółek w ulicach zwęglone.

ANDRZEJ JAWOREK



# EKSPORT WEWNĘTRZNY

## Nowa forma Pomocy Polaków z zagranicy dla rodaków w kraju

Polonia amerykańska, posiadająca licznych krewnych i przyjaciół w Polsce, pragnie im przyjść z pomocą, szczególnie w chwili obecnej, kiedy ogromne zniszczenia wojenne jeszcze nie zostały zatarte i wpływają hamująco na tempo odbudowy kraju i podniesienie stopy życiowej najszerzych warstw społeczeństwa.

Polacy z Ameryki wysyłają do Polski liczne paczki z żyw-

nością i odzieżą, które jednak nie zawsze zawierają najbardziej potrzebne artykuły. Paczki te odbywają daleką drogę i często dopiero po paru miesiącach trafiają do rąk adresata, zaś koszty dla obciążają obdarowanego znacznymi nieraz kwotami.

Ażeby ułatwić akcję pomocy naszym rodakom z zagranicy i wyciągnąć z niej jak największy pożytek — została zorganizowana nowa forma pomocy pod nazwą:

## EKSPORT WEWNĘTRZNY

Akcja EKSPORTU WEWNĘTRZNEGO polega na tym, że nasi ofiarodawcy w Ameryce, zamiast przysyłać artykuły zagraniczne, mogą zakupić w Polsce towary wyrobu polskiego z poleceniem doręczenia ich osobom zamieszkałym w Polsce. W ten sposób niektóre towary, wyprodukowane w Polsce i przeznaczone na eksport, zostają sprzedane w Ameryce, jednak nie wychodzą po za granicę Kraju, lecz wprost ze składnic placówek rozdzielczych (PCH i Centrala Tekstylna) wysyłane są do osób, wskazanych przez ofiarodawców zagranicznych.

Towary przeznaczone na EKSPORT WEWNĘTRZNY obejmują artykuły najbardziej potrzebne, a więc:

Maszyny i narzędzia rolnicze.

Eksportowe kupony ubraniowe i sukniowe w najwyższym gatunku ze 100% wełny.

Paczki żywnościowe.

Meble.

Rowery.

Płótna.

Korzyści, jakie przynosi EKSPORT WEWNĘTRZNY są oczywiste, jeśli zważymy, że:

1. Towar zakupiony w Polsce przez ofiarodawcę zagranicznego będzie RÓWNY lub lepszy jakościowo, a TANSZY niż w Ameryce ze względu na niższą cenę oraz koszt opakowania i transportu;
2. Ofiarodawca pozbędzie się wielu skomplikowanych czynności i kłopotów związanych z zakupieniem i wysyłką towaru;
3. Zaofiarowana pomoc może być SZYBKO ZREALIZOWANA, bowiem organizacja techniczna EKSPORTU WEWNĘTRZNEGO pozwala dostarczyć obdarowanemu paczkę w przeciągu 3 do 7 dni od chwili nadejścia zlecenia do kraju, a przedmioty ciężkie, jak meble, maszyny i narzędzia rolnicze w terminie do 2-tygodni;

4. Obdarowany ma możliwość zwrócenia się do ofiarodawcy o dostarczenie takiego towaru, jaki mu jest w tej chwili potrzebny;
5. Odbiór towaru jest bezpłatny i bez cła — żadne więc koszty nie obciążają odbiorcy.

Korzystajcie z usług akcji EKSPORTU WEWNĘTRZNEGO. Kolekcje próbek, katalogi i cenniki artykułów przeznaczonych na EKSPORT WEWNĘTRZNY można obejrzeć w Oddziale PKO oraz w placówkach PCH miast wojewódzkich Polski.

Zwracajcie się do Waszych krewnych, przyjaciół i znajomych, zamieszkałych w Stanach Zjednoczonych A. P. z prośbą o zakupienie dla Was potrzebnych rzeczy wyrobu krajowego z wyjaśnieniem, że w tej sprawie winni kierować swe zlecenia i zapytania o informacje pod adresem:

PEKAO TRADING CORPORATION w NEW YORKU  
25 Broad Street (Room 818) New York 4 N. Y. USA.

Wszelkich informacji w powyższej sprawie udzielają Wojewódzkie Oddziały PCH. W SZCZECINIE — HURTOWNIA SPOŻYWCZO PRZEMYSŁOWA PCH — ALEJA WOJSKA POLSKIEGO 32 — TEL. 32-63 KONTO CZEKOWE B. G. K. 20/33.

## BANK Gospodarstwa Krajowego

CENTRALA:

Warszawa, Aleja Gen. Władysława Sikorskiego 7

Skrót telegraficzny „Krajobank“ Warszawa

Telefon 8-92-20 — 8-92-25

### ODDZIAŁY BANKU:

Biała-Krakowska	Łódź
Białystok	Opole
Bydgoszcz	Olsztyn
Częstochowa	Poznań
Gdańsk	Radom
Gdynia	Rzeszów
Gliwice	Szczecin
Jelenia Góra	Tarnów
Kalisz	Wałbrzych
Katowice	Wrocław
Kraków	Wrocław
Lublin	Zielona Góra

## »PAGED«

POLSKA AGENCJA DRZEWNIA

Sp. z o. o. w Warszawie

CENTRALA w WARSZAWIE PLAC TRZECH KRZYŻY 18

telefon 8-54-20 (21) 22

### ODDZIAŁY I DELEGATURY

Białystok, ul. Sienkiewicza 14	Łódź, ul. Narutowicza 47
Bydgoszcz, ul. Czartoryskiego 13	Olsztyn, ul. Warmińska 6
Gdańsk, ul. Skotnicka 7	Poznań, ul. Matejki 3
Gdynia, ul. Świętojańska 44	Siedlce, ul. 3 Maja 13
Gorzów, ul. Mieszka I 42	Szczecin, ul. Żubrów 1
Katowice, ul. Ligonia 22	Szczecinek, ul. Leśna 53/55
Kielce, ul. Leśna 8	Warszawa, Pl. Trzech Krzyży 18
Kraków, ul. Mickiewicza 41	Wrocław, Pl. Grunwaldzki 46/48
Lublin, ul. Fabryczna 26	Zielona Góra, ul. Stalina 26

prowadzi sprzedaż materiałów i wyrobów drzewnych produkcji Lasów Państwowych w partiach wagonowych, jak również detalicznie przez sieć składów na terenie całego państwa; dostarcza do każdego punktu w kraju różne gatunki i wszystkie wymiary materiałów produkowanych przez Lasy Państwowe

„PAGED“ rozporządza placami przeładunkowymi w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie.



# KAZIMIERZ HICHEL

## MAKLER OKRĘTOWY

dostawca węgla bunkrowego

CENTRALA w GDYNI— tel. 46-59  
Plac Kaszubski 1 m. 50 27-47  
po godzinach biurowych 21-00

ODDZIAŁ w GDANSKU— tel. 42-177  
Nowy Port, Władysława IV — nr. 12b

ODDZIAŁ w SZCZECINIE— tel. 25-84  
Wielka 6,

Biura portowe we wszystkich portach Polski

Adres telegraficzny: „HICHEL”

# NAWIGATOR

## POLSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

SPÓŁKA Z OGR. ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

Sw. Wojciecha 1, telefon nr. 20-20

## MAKLERZY OKRĘTOWI

## AGENCI FRACHTOWI

## LINIE REGULARNE

## CENTROSPAW — Inż. Strzemeski i S-ka

KATOWICE, ul. Kochanowskiego 14

Konstrukcje — montaż — oraz spawanie i remonty kotłów

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 A4 — 85 AUTORÓW — 200 ILUSTRACJI

Redaktor: *Wł. Goszczyński*, Współredaktorzy: *W. Lachmit, Cz. Piskorski, Cz. Sobczyk*

Książka — Informator niezbędna dla każdego

Zamawiać można w księgarniach oraz u akwizytorów

Telefon 21-45, 25-06

## DZIAŁ HANDLOWY

## SPÓŁDZIELNI WYDAWNICZEJ »POLSKIE PISMO I KSIĄŻKA«

SZCZECIN, AL. WOJSKA POLSKIEGO 41

ZAOPATRUJE INSTYTUCJE, URZĘDY I BIURA

**W MATERIAŁY PIŚMIENNE**

TELEFON 25-06

## Wzmianka o przetargu

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy ogłasza przetarg na wykonanie remontu — dokończenie remontu gmachu Szkoły Inżynierii w Szczecinie przy ul. Gen. Sikorskiego.

Termin składania ofert oraz 2% wadium ofertowego upływa dnia 31 lipca o godz. 10-tej.

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

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy

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

## „AGMOR” MAKLERSKA SPÓŁDZIELNIA PRACY z odpowiedzialnością udziałami MAKLERSTWO OKRĘTOWE

Adres telegraficzny:

AGMOR

Biuro główne:

GDYŃIA, ul. Derdowskiego 7

Skrzynka poczt.: 180

Telef.: 3301—3304

Biura portowe:

GDANSK — Nowy Port

ul Zamknięta 29

Telef.: 42413

SZCZECIN — ul. Wielka 5

Telef.: 3235

### Przedstawicielstwo linii regularnych

Wilhelm Wilhelmsen, Oslo  
Koncern Axel Brostrom, Goeteborg  
Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Goeteborg  
Fred. Olsen Line, Oslo  
Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger  
Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen  
Knut Knutsen Line, Haugesund  
Den Norske Syd Amerika Linien, Oslo  
Lykes Bros., New Orleans  
Worms & Cie., Paris

Obsługa wszystkich portów świata

# OBSIALIŚMY POMORZE ZACHODNIE!

(Dokończenie ze str. 4-ej)

Osadnicy (bez instytucji oraz P. N. Z.)

osiągnęli ogólnie w województwie następujące przekroczenia planu:

	ZAPLANOWANO:	WYKONANO:
zboża i nasiona:	330.920 h	467.317
okopowe:	165.505 h*)	172.109

\*) reszta warzywa.

Razem więc siewy, zaplanowane na 500.000 ha, doszły w swoim wyniku do 128% planu, czyli do 639.426 ha.

Ogółem siewy wiosenne r. 1948 wykazują:

	ZAPLANOWANO:	OSIĄGNIĘTO:	% PLANU:
Osadnicy	500.000 ha	639.426 ha	128%
Instytucje	bez planu	11.330 ha	—
P. N. Z.	112.632 ha	121.346 ha	107%
razem:		772.102 ha	

Jak widzimy, osiągnięcia wiosny przeszły w swoim rozmachu wszelkie inne okresy siewne. Gdy dodamy powierzchnię siewów

jesiennych 1947 r. otrzymamy powierzchnię żniwną roku gospodarczego 1947/48:

	OSADNICY:	INSTYTUCJE:	P. N. Z.:
Jesień	304.100	7.900	73.083
Wiosna	639.426	11.330	121.346
razem	934.526	19.230	194.429
Województwo Szczecińskie łącznie:		1.157.185 ha	

wobec 1.500.000 ha użytków ornych, co stanowi prawie 78% tych użytków nie wliczając ponad 20.000 ha użytków zielonych i czarnych ugorów. Pozostające odłogi — około 322.815 ha — będą przedmiotem końcowej fazy zwalczania zdziczenia gospodarczego ziemi, które wynikło po wojnie. W tym są zawarte tereny przeznaczone na zalesienie. Walna rozprawa z odłogami została wyraźnie dokonana w okresie minionej wiosny.

lich, zestawiając powierzchnie żniwne:

1945 r.	237.000 ha
1946 r.	484.000 ha
1947 r.	647.000 ha
1948 r.	1.157.185 ha

Podkreślić należy, że wiosną, obok opanowania użytków ornych województwa, nastąpiło pewne polepszenie upraw. Rolnictwo województwa szczecińskiego wyszło z powojennej dewastacji na drogę restrykcji normy.

JAROSŁAW SOBIESZCZAŃSKI

## Przetarg nieograniczony

Zarząd Miejski w Szczecinie Pl. Niezłomnych 1 ogłasza przetarg na wykonanie robót budowlanych i malarskich w następujących budynkach szkolnych:

1. Szkoła Podstawowa Nr 14. Gołębino, ul. Strzałowska
2. Szkoła Podstawowa Nr 4 ul. Cyryla i Metodego
3. Szkoła Ćwiczeń ul. Bol. Śmiałego 41/42
4. Przedszkole Nr 8. Gołębino, ul. Strzałowska 9

Słupki kosztorysu i blankiety ofert w cenie kosztów w własnych można otrzymać w Wydziale Oświaty, Kultury i Sztuki pokój nr 206 gmach Zarządu Miejskiego, Pl. Niezłomnych nr 1 w Szczecinie gdzie również można otrzymać bliźsze informacje odnośnie przetargu.

Przetarg odbędzie się dnia 12 sierpnia 48 r. o godz. 10-tej i do tego terminu należy składać oferty zalakowane bez uwidocznienia firm i nazwisk, w skrzynkę ofertową Z. M. parter, przy portierni.

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

Wadium można wpłacić do K. K. O. lub też do Głównej Kasy Miejskiej.

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

PREZYDENT MIASTA  
(—) Inż. mgr PIOTR ZAREMBA

## Przetarg nieograniczony

Zarząd Okręgowy Państwowych Nieruchomości Ziemskich w Szczecinie ul. W. Pola 6 ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę materiałów piśm. i artykułów biurowych.

Oferty należy składać do dnia 10 sierpnia godz. 10-tej do skrzynki ofertowej w pokoju 29, gdzie można otrzymać podkłady przetargowe i bliźsze informacje. PAP.

**Czytajcie!**

**Prenumerujcie!**

**Rozpowszechniajcie!**

**Tygodnik Wybrzeża „SZCZECIN“**

# Baltica

## BAŁTYCKA AGENCJA MORSKA

Sp. z o. o.

**MAKLERZY OKRĘTOWI**

**CENTRALA — Gdynia, ul. 10 Lutego 24 — Skr. P. 206**

**BIURA PORTOWE: Gdańsk, Gdynia, Darłowo, Kołobrzeg, Ustka**

(Telegr. adr. dla wszystkich biur portowych „BALTICA“)

**ODDZIAŁ W SZCZECINIE**

ul. Jacka Malczewskiego 8, telefony: 27 - 33, 31 - 90

**SPÓŁDZIELNIA PRACY KRAWIECKIEJ**

**„PIONIER“**

Szczecin, ul. Królowej Jadwigi Nr. 36

**poleca własne wyroby konfekcyjno-odzieżowe**

**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“**

**PASAZEROWIE — TOWARY** Szczecin — Swinoujście — Ustka  
Darłówko — Kołobrzeg — Gdynia — Gdańsk

INFORMACJE: „G r y f“ — Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku —  
Szczecin, Żygmunta Starego 5 Telefon 29-09, 31-75

*Uwaga Czytelnicy!*

Maszyny rzeźnicze, narzędzia, jelita, zaprawy wędliniarskie, kupno — sprzedaż —  
Firma „BOS“ Spółka Komandytowa, —  
ŁÓDŹ, ul. Gen. Świerczewskiego 53.  
Na prowincję wysyłamy towar za pobraniem pocztowym.

W następnym wydaniu

TYGODNIKA WYBRZEŻA

**SZCZECIN**

ukáže się kupon uprawniający



do ulgowej jazdy statkami

Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej

na Bałtyku

**„GRYF“**

Szczegóły w następnym numerze  
naszego Tygodnika

**AGENCJA  
REKLAMY**

Szczecin, Al. Wojska Polskiego 41

Zalotwia  
**fachowo i sprężysto**  
reklamy

prasowe

ekranowe

w tramwajach

na słupach

na pionach świetlnych

Telefon 21 - 45

# NOTATNIK WYBRZEŻA

## LAUREACI Z WYBRZEŻA

Jak wiadomo, w konkursie olimpijskim, obejmującym dzieła architektury, malarstwa, grafiki, rzeźby, literatury i muzyki, wielki sukces odniosł Zbigniew Turski, któremu przyznano w ostatecznym wyniku tego konkursu w Londynie pierwszą nagrodę w dziedzinie muzyki za utwór pt. „Symfonia olimpijska”. Nazwisko laureata jest dobrze znane na Wybrzeżu, gdyż w pierwszych dwóch latach pionierskich był Zbigniew Turski naczelnikiem Wydziału Kultury i Sztuki Województwa Gdańskiego.

Wprawdzie nie tak zakrojony na miarę światową, niemniej jednak ważny w swym dorobku literackim sukces odniósł ostatnio również młody, utalentowany poeta Wybrzeża, Franciszek Fenikowski, obecnie współpracownik „Dziennika Bałtyckiego” i „Rejsów”, będących niedzielnym dodatkiem tego gdańskiego dziennika. Franciszkowi Fenikowskiemu przypada druga nagroda (15.000 zł.) za utwór poetycki pt. „Nowi żęcy” w konkursie Oddziału Wiejskiego Związku Zawodowego Literatów Polskich. Sukces młodego poety gdańskiego zasługują na tym większą uwagę, że na wspomniany konkurs nadesłało ogółem 207 utworów. Autor opublikował dotąd wiele swych wierszy marynistycznych, drukowanych w prasie. Przy tej sposobności wspomnieć też trzeba, że Franciszek Fenikowski wraz z Leszkiem Golińskim poświęcił „Ziemiom Odzyskanym” zbiór swych wierszy we wspólnie przez nich wydanym tomie pt. „Odra szumi po polsku” (nakł. Wydawnictwa Zachodniego w Poznaniu w 1946 r.).

ZET. I.

## WPLÝW MORZA I WYBRZEŻA NA ARTYSTÓW

A jednak stale miejsce zamieszkania na Wybrzeżu, życie się z morzem i przejście się duchem przestarzej, kaszubskiej ziemi wywiera coraz wyraźniejszy wpływ na twórczość artystyczną.

Za przykład może tu posłużyć Władysław Walentynowicz, znany kompozytor muzyczny, zamieszkuje od lat trzech w Sopocie. Jego pięć pieśni kaszubskich z orkiestrą, które z aplauzem przyjęła publiczność na koncercie Filharmonii Bałtyckiej w lutym br., nabyto do biblioteki tej Filharmonii z funduszu Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Sztuki i Kultury Artystycznej.

Ostatnio, prof. Władysław Walentynowicz ukończył cykl nowych kompozycji muzycznych pt. „Impresje morskie” do słów Natalii Jarzewskiej. Stanowią one obecnie cenną pozycję w koncertowym repertuarze utalentowanej artystki-spiewaczki Ireny Jesiakówny, również zamieszkującej stale na gdańsko-gdańskim Wybrzeżu. J. Jesiakówna m. in. śpiewała je niedawno w koncercie swym w Krakowie.

Z. I.

## „U ŹRÓDEŁ. REWOLUCJI MALARSKIEJ”

Mimo deszczu, na Wybrzeżu coraz rośnie. A specjalnie — w Sopocie. Jak o tym wspomnieliśmy w ostatnim „Notatniku Wybrzeża”, do Sopotu na wywczasie letnie przybywają obecnie znani literaci, korzystający tu z własnego Domu Wypoczynkowego, który jest zarazem siedzibą Gdańskiego Oddziału ZZLP i jako kuznia poniedziałkowych wieczorów autorskich i t. zw. „Dobrej Książki” zyskał już sobie znaczący rozgłos, nie tylko na naszym Wy-

brzeżu. W ostatnim czasie do sopockiego Domu Literatów przyjechał krakowski poeta i satyryk, Witold Zechenter, który wystąpił tam z wieczorem autorskim w dn. 19 bm.

Są jednak wśród entuzjastów morza i Wybrzeża i tacy literaci, którzy z dala od ich Domu Wypoczynkowego chadają po Sopocie jak „koty własnymi drogami”. Do nich należy coroczny bywalec sopocki Roman Zrebowicz, znany krytyk teatralny, literacki i artystyczny, poza tym autor wydanego przed wojną zbioru wrażeń podróży pt. „Między wieżą Eifla a palmą pustyni”. W Sopocie ujawnił na swoją obecność w tym roku całkiem przypadkowo. Oto zachwycony zorganizowana tu właśnie wystawą sztuki plastycznej, dał temu wyraz w doskonałej swej prelekcji pt. „U źródeł rewolucji malarskiej”, którą wygłosił na terenie tejże wystawy w dniu 11 bm. W prelekcji, podzielił się Roman Zrebowicz ze słuchaczami m. in. wspomnieniami z wielokrotnego swego pobytu w Paryżu wśród zgrupowanej tam braci artystycznej.

Dla wyjaśnienia dodać należy, że Roman Zrebowicz jest nie tylko entuzjastą morza, ale i jednym z najlepszych znawców plastyki. Powołany na stanowisko kustosa, zmontował w ciągu trzech lat ostatnich Miejskie Muzeum Sztuki w Łodzi, obejmując obecnie 40 sal z eksponatami od XV wieku do najnowszego, międzynarodowego malarstwa. Ostatnio opublikował w „Twórczości” ciekawą swą pracę o modernizacji muzeów.

ZET. I.

## KAMERALNY ZESPÓŁ CZESKICH FILHARMONIKÓW CZARUJĄCY WIECZÓR STAREJ MUZYKI NA STARYCH INSTRUMENTACH

W przejeździe na tournée po Szwecji, znakomity zespół kameralny czeskich filharmoników „Pro arte antiqua” wystąpił w dniu 15 bm. z jedynym swoim koncertem w sali koncertowej Grand-Hotelu w Sopocie. Mimo braku reklamy, zorganizowany ad hoc występ czeskich artystów zgromadził znaczną ilość słuchaczy, dając im możliwość wysłuchania jednego z najpiękniejszych koncertów, jakie zdarzyło się w ogólności usłyszeć. Atrakcyjność tego występu polegała nie tylko na wysokiej, artystycznej klasie wykonawców. Na starych, pięciostunowych violach i sześciostunowych gambach wyczarowali w tym koncercie czeszy artyści, Jarosław Horak, Waclaw Martinkowski, Józef Neola, Wilhelm Prokop Mlejnek i Jan Simon pełna nastrojowego piękna muzykę wieków XVII, XVIII. W zespole tym, jako szósty filharmonik, wystąpił Władysław Wachulka, grając na antycznym instrumencie t. zw. cembalo, przypominającym miniaturowy fortepianik.

ZET. I.

## WYSTĘPY B. KOSTRZEWSKIEJ I L. FINZE

Wśród imprez artystycznych, często obecnie w pełni letniego sezonu urządzanych na gdańsko-gdańskim Wybrzeżu, wyróżniły się w Sopocie i we Wreszczu występy znanych artystów opery śląskiej, Barbary Kostrowskiej i Lesława Finze. Ich program obejmował pieśni operowe i ludowe. Para artystów spotkała się ze serdecznym przyjęciem, publicznością. Akompaniował i w solowych partiach z własnymi kompozycjami wystąpił w tych wieczorach prof. Władysław Walentynowicz. Z. I.

## Z TEATRU „WYBRZEŻE”

Z dniem 17 lipca w Teatrze „Wybrzeże” grana była komedia Ludwika Hieronima Morstina pt. „Taniec księżniczki” w reżyserii Konrada Łaszewskiego. Komedie te po raz pierwszy wystawiono rok temu w teatrze katowickim. W sztuce L. H. Morstina grają m. in. Maria Bogurska, Halina Romanowska, Józef Niewęglowski i Roman Stankiewicz.

Duże również zainteresowanie wzbudziła sztuka Kazimierza Barnasia pt. „Znak”, której premierę zapowiadano na dzień 16 lipca w Teatrze Kameralnym „Wybrzeże” w Sopocie. Z obu wspomnianych wyżej premier recenzje zamieścimy w następnych n-rach naszego czasopisma. Z. I.

\*\*\*

Jeśli chodzi o teatr, to Szczecin przesługuje wyraźny pech. Nie dość, że z miejscowym Teatrem Polskim nie jest za dobrze, ale okazuje się, że i przyjezdne na gościnne występy zespoły, reprezentują, a raczej nie reprezentują żadnej klasy. Bawiaci tu ostatnio Brodzis i Bogda dali przedstawienie, które nie, ale to nie nie ma wspólnego, poza nazwą, z teatrem.

W tych warunkach trudno jest pisać recenzje. Natomiast należy w krótkiej formie dać wyraz oburzeniu z powodu imprez, mających na celu bezceremonialne wyciąganie pieniędzy z kieszeni widzów, dających się łatwowiernie nabrać na nazwiska, ciesząc się ongiś pewnym rozgłosem w światku kinomanów.

Zarówno sama sztuka A. M. Świnarskiego — „Gra o Barbare”, będąca przeróbką niecodziennej smirny, drukowanej w „Co tydzień powieść”, jak i gra zespołu, były idealnie zrównoważone, jeśli chodzi naturalnie o brak wszelkiej wartości i w utworze i w wykonaniu.

\*\*\*

O wiele szczęśliwiej wypadł następny z kolei występ gościnny Kiry Pelpowskiej i Maurycego Janowskiego.

Przed wszystkim „Egzyzyczna kuzynka”, to komedia napisana przez takiego majstra sceny, jakim jest Werneille, podtrzymujący dobre tradycje francuskiej szkoły komediowej, z jej wszystkimi zaletami, jak dowcip, błyskotliwość i finały dialogu, oraz bezbłędne rozwiązanie akcji.

Kira Pelpowska zaprezentowała się publiczności szczecińskiej z jak najlepszej strony, ujmując widownię nie tylko doskonałymi warunkami zewnętrzными, ale i świetną grą aktorską. Natomiast Maurycy Janowski potraktował swój występ w Szczecinie nieco nonszalancko, nie starając się nawet o pamięciowe opanowanie roli.

JAN PIENTKIEWICZ: „Kupujemy własny dom na Ziemiach Odzyskanych” Wydawnictwo Zachodnie, Poznań.

JAN PIENTKIEWICZ jest dyrektorem departamentu osiedleńczego M. Z. O. Czyż można powołać się na lepszego autora? Książeczka obejmuje 66 stron i podaje w łatwym ujęciu wszystkie przepisy, dotyczące nabywania nieruchomości nierolniczych na całym terenie Ziemi Odzyskanych i b. W. M. Gdańska. -ekm-

## SEKRETARIAT TOWARZYSTWA PRZYJAZNI POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ

przeniesiony został z ul. Jacka Malczewskiego 34 na Wąly Chrobrego Nr 111 p. pokój Nr 79. Sekretariat czynny: poniedziałki, czwartki i soboty od godz. 17-19 do 19-ej.

## APEL Instytutu Kulturalno Oświatowego „Czytelnika” w sprawie powszechnej ankiety czytelniczej.

Przy poparciu czynników państwowych, politycznych i zawodowych Instytut Kulturalno Oświatowy „Czytelnika” rozesłał pół miliona kwestionariuszy powszechnej ankiety czytelniczej do przeszło 4000 bibliotek oraz tyluż placówek oświatowych. Napływ odpowiedzi trwa lecz brak jeszcze kwestionariuszy z wielu bibliotek i instytucji oświatowych. Do dnia 7 lipca najwięcej odpowiedzi uzyskano z Warszawy i woj. warszawskiego, woj. pomorskiego, łódzkiego, śląskiego i kieleskiego. Bardzo mało odpowiedzi otrzymano z województw: olstuskiego, białostockiego i szczecińskiego.

Instytut Kulturalno Oświatowy „Czytelnika” zwraca się do wszystkich bibliotek i placówek oświatowych pośredniczących w przeprowadzeniu ankiety z gorącą prośbą, by nadesłały wypełnione kwestionariusze najpóźniej do końca lipca br. pod adresem: Biuro Badania Czytelnictwa w Łodzi, ul. Piotrkowska 96.

## Wczasy dla Akademików na Pomorzu Szczecińskim

Wczasy od 15-go lipca do 26-go sierpnia na terenie województwa szczecińskiego czynne są dwa obozy społeczno-wypoczynkowe dla akademików z różnych ośrodków naukowych Polski.

Jeden obóz zorganizowany w Trzebieży nad zatoką (pow. szczeciński) drugi zaś w pięknej miejscowości powiatu kamieńskiego w Dziwnowie.

Ogółem w obu obozach w dwu turnusach przebywać będzie ponad 400 studentów z tym, że w Trzebieży będą wyłącznie studenci z uczelni krakowskich, w Dziwnowie zaś znajdują się przedstawiciele uczelni wrocławskich i łódzkich. Oczywiście studenci szczecińscy jako organizatorzy obozów znajdują w nich liczne miejsca również i dla siebie.

Regulamin obozów przewiduje trzy godziny pracy dziennie dla wszystkich uczestników oraz zajęcia społeczne w sekcjach według kierunku studiów, okazując pomoc ludności przez uruchamianie ambulatorium, naukę obchodzenia się z maszynami rolniczymi, pomoc przy żniwach i t. p.

## Manifestacja Polsko-Czechosłowackiej przyjaźni na górze Radogoszcz

Po 3 latach pracy organizacyjnej Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Czechosłowackiej przygotowało pierwszą publiczną manifestację. Na dni 17, 18 i 19 lipca do Czechosłowacji wyjechało 5 specjalnych pociągów z Polski. Wyjechało wiele oficjalnych gości i wielu przedstawicieli świata politycznego i kulturalnego. W Kromierzycu zwieńczono wystawę, a wieczorem były uroczystości powitalne we Frenzencie pod Radogoszczem.

Na Wilczynie zapalono świąteczne ogniska a wielka ludowa uroczystość odbyła się na placu we Frenzencie. W niedzielę, odbyła się potężna manifestacja ludowa w miejscowości Pustewne, w górach z przemowami przedstawicieli obydwu Rządów, potem odbyła się wielka zabawa ludowa połączona z występami zespołów tanecznych polskich i czeskich. Wieczorem odbyły się robocze narady.

# ZAGADNIENIA-TYGODNIA

Każde z pism, a przede wszystkim pismo literackie, ma swoje specjalne „smaczne” rybki, od których większość Czytelników zaczyna lekturę.

Wielokrotnie na tym miejscu cytowaliśmy wypowiedzi Iwaszkiewicza, wyjęte z jego „Listów” w „Nowinach Literackich”. Ostatni numer tego doskonałego tygodnika nie tylko nie przynosi zawodu, ale przeciwnie — Eleuter porusza temat dla nas i pasjonujący — „gorący”.

Oto na marginesie rozmowy literackiej, prowadzonej na Węgrzech, na temat sztuki Juliusza Hay — „Mienie” — Iwaszkiewicz przytacza wypowiedź wybitnego filozofa węgierskiego — Jerzego Lukacsa.

Brzmiał on tak:

„Cech narodowych nie można uważać za stałe i niezmiennicze, za jakąś pra-stara, nie-wytłumaczalną substancję, która w biegu historii ulega wprawdzie pewnym powierchowym przeobrażeniom, nie zmienia jednak swojej zasadniczej istoty”.

Opuszczamy usterp środków, aby zakończyć zakończenie rozważań Lukacsa, jako dla nas niezmiernie istotne:

„Od roku 1917 naród rosyjski zmienił gruntownie sens swego bytu i swoje cechy. Cóż ma wspólnego twórca działalności Rosjan, walka obrońców ludu z duchową strukturą „obłomowskiego” typu? Antyrewolucyjna emigracja rosyjska przez cały 30 lat budowała swe nadzieje na twierdzeniu, że struktura duchowa rosyjskiego ludu jest stała, niezmienna, taka, jaką widział i przedstawił Dostojewski;

że jako taka nie zmieści się w bolszewizm i dlatego bolszewizm musi upść. Tej teorii zaprzeczyla jednak historyczna rzeczywistość. Nie zmieniło to jednak faktu, że polska emigracja nie traci wiary w odrodzony przez demokrację pński lud, uważając go za identyczny z ludem Polski dawniejszej. I u nas nie brak takich, którzy pragną, aby Węgry pozostał na wieki takim, jakim był dawniej...”

Tyle Lukacs. My ze swej strony możemy powiedzieć jedno: Świeta racja. Zmieniały się, zmieniały cagle. I to jest właśnie dobre, to jest powód do optymizmu. Nasze pokolenie-bojowników i bu-downiczych nie ma nic wspólnego z ludźmi umiemyjami uprawiającymi efektywne i mierne, ale nie umiemyjami realnie żyć i myśleć. Jeśli w ostatniej wojnie żołnierze armii podziemnej gineli, jeśli ginął przedchodzień z tłumem, to ginał w walce o rzecz niezmiernie konkretną: DZIEŃ DZISIEJSZY. A ten dzień dzisiejszy jest tak różny od wczoraj, jak i my ludzie dzisiejsi jesteśmy różni od ludzi wczorajszych. Więc nie dziwne, że z każdym następnym dniem będzie nam coraz trudniej znać słowa wspólnego porozumienia z ludźmi, którzy zrosnęli w 1939 r. i śni im się, że po drzemce nastąpi przebudzenie w warunkach „jakby się nie stało”.

My tu w kraju przemian, pracy i lepszego jutra, budujemy nie tylko nowe życie materialne, ale i nową społeczność i zmieniamy się wbrew pozorom ustawicznie. Co było nie do pomnienia w 1945 r.

— dziś jest jasne, zrozumiałe i nie ulegające dyskusji. Lata okupacji, lata dzisiejszego gigantycznego wysiłku — jeśli nie stworzyły jeszcze — to tworzą solidarną społeczność. Nie dziwmy się, że dla ludzi odwranych od Kraju, lub nawet dla obcych, żyjących „na innej planecie” ta nasza postawa bywa często niezrozumiała.

Dla ilustracji jeszcze jedna cytata z tych samych „Nowin”. Tym razem obrazek z ostatniej sesji „PEN-clubu” w Kopenhagedze skreślony przez Aleksandra Watę:

„Wieczorem na bankiecie, przyjaciele belgijscy zapytali mnie nieśmiało, czy Iwaszkiewicz jest komunistą. Mogłem im odpowiedzieć: z pięciu członków polskiej delegacji jest tylko jeden komunistą, i ten dopiero jutro przyjeżdża. Iwaszkiewicz u nas uważają za formalistę, dopa-

## 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: red. Janusz Stepowski Sopot, Obr. Westerplatte 17 — 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, przetrzał 1 mm łamu 63 mm 100 zł. Strona — 75.000, 1/2 str. 40.000 zł, 1/4 str. 25.000 zł.

KONTA: BGS: 656, PKO: X-892. WYDAWCA: Spółdzielnia Wydawnicza „POLSKIE PISMO I KSIĄŻKA” w Szczecinie Al. Wojska Polskiego 39 — Telefon 25-06 — Tłoczono w Państw. Szcz. Zakł. Graf. w Szczecinie ul. Św. Krzysztofa 7.

H. A. RAP

Jakie to nasza nas proste. Ale oni ludzie — „z innej planety” — nie chcą jeszcze nas zrozumieć. Ale rozumieją. Czas pracuje dla nas.

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP

H. A. RAP