

SZCZECIN

TYGODNIK WYBRZEŻA

ROK III

15 — 22 SIERPNIA 1948

NR 33 (107)

JAN KOBUS

DZIESIĘĆ WIEKÓW I STO DNI

Księga Henrykowska z XIII wieku, spisana pod Wrocławiem, zawiera pierwsze zdanie polskie, napisane w roku 1270. Spisali ją Cystersi, którzy osiedlił pod Wrocławiem. W kronice tej spisali dzieje swego klasztoru.

Podczas gdy cała Polska wówczas pisała po łacinie, na dolnym Śląsku, pod Wrocławiem, odnajdujemy pierwsze zdanie, pisane po polsku.

Jeżeli trzeba więc dowodów „na piśmie“, że ziemia śląska była polską, że leżała w granicach narodu polskiego, to jest nią właśnie Księga Henrykowska. Później, szukając dowodów „na piśmie“, znajdziemy pierwszy druk polski, wydany również we Wrocławiu w roku 1475. Znajdziemy różne inne druki treści religijnej i świeckiej, wydane we Wrocławiu, Żeganiu, Oleśnicy, w Brzegu i innych miejscowościach. Znajdziemy wreszcie druki badające najciekawsze: gramatyki dla Niemców, napływających na podbój Śląska i ułatwiające im naukę języka polskiego.

Te książki i druki, to są dowody stwierdzające siedemset lat życia polskiego na Śląsku. Dowodzą one polskości nie tylko ziemi śląskiej, ale — obok dowodów z Gdańska i innych ośrodków — stwierdzają polskość całych Ziem Zachodnich.

Dziś, kiedy we Wrocławiu w okresie 100 dni, dajemy przegląd tego co zrobiono na Ziemiach Odzyskanych, tego, czego dokonano tu w okresie ubiegłych stuleci, szczególnie zaś w minionych trzech latach odbudowy i utwierdzenia polskości na zachodzie, warto wrócić do pierwszych koncepcji Wystawy Ziem Odzyskanych.

WZO nie powstała tylko jako cudo polskiej organizacji, w krótkim okresie 100 dni. Już bowiem w lecie 1945 roku powstała w Poznaniu myśl, by powrót Polski na zachód upamiętnić wielką wystawą, która miała obrazować 10 wieków zmagania polsko-niemieckich.

OD DŁUŻSZEGO JUŻ CZASU TYGODNIK „SZCZECIN“, poświęcony zagadnieniom polskiej gospodarki morskiej i kultury marynistycznej, porusza na swoich łamach problemy ogólne całego wybrzeża. Stały rozwój pisma w tym kierunku sprawia, że dotychczasowy tytuł przestał już odpowiadać treści wydawnictwa. Dlatego też od 1. września zmienia my tytuł na

„TYGODNIK WYBRZEŻA“

Wchodzimy więc w nowy etap naszej pracy, wymagający dalszej reorganizacji w kierunku usprawnienia obsługi korespondencyjnej. Następny numer naszego pisma, już pod tytułem „TYGODNIK WYBRZEŻA“, ukaże się 1. września 1948 r.

W koncepcji poznańskiej z 1945 roku miała to być wystawa historyczna. Ekspozyty wystawy miały pozostać jako pamiątki realnego wkładu w utrwalenie polskości Ziem Odzyskanych. Miała to być wystawa nowa w swej formie, wystawa dynamiczna, wystawa-książka.

Do koncepcji tej wracano kilkakrotnie, lecz nie została ona zrealizowana.

W okresie ówczesnym, kiedy dymili jeszcze zgłiszczą Ziem Zachodnich, kiedy na Ziemiach Odzyskanych życie polskie zaczęło się dopiero organizować, wystawa taka byłaby jedynie wystawą historyczną, która by udokumentowała nieprzedawnione polskie prawa historyczne i polityczne do tych ziem.

Dziś, po trzech latach realnej pracy, Wystawa Wrocławska jest siłą rzeczy dokumentem **dużo większej wagi.**

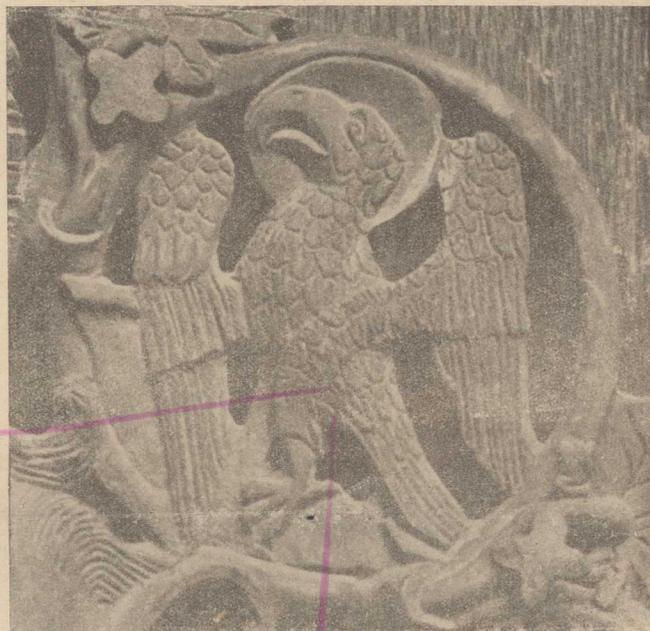
Zorganizowanie Wystawy Wrocławskiej w trzy lata po powrocie Ziem Odzyskanych do Polski, pozwoliło nie tylko na poszerzenie tematyki wystawy. Oprócz zagadnienia historycznego rząd stawia przed społeczeństwem polskim, a Polska przed całym światem, wyniki imponującego dorobku polskich rządów na zachodzie.

Dziś ukazujemy nasze prawa polityczne i historyczne, dokumentujemy dobitnie, że polskość była na tych ziemiach, ale równocześnie — a zdajemy sobie z tego sprawę, że argumenty te są o wiele ważniejsze — dajemy dowody odbudowy, zagospodarowania i zaludnienia Ziem Odzyskanych. Po trzech latach polskich rządów na Ziemiach Odzyskanych, sprawozdania te zadają kłam twierdzeniom rewizjonistów niemieckich i ich przyjaceli, którzy usiłowali przekonać świat, że Polska nie potrafi ziemi tych zagospodarować ani zaludnić, i że pod rządami Polski Ziemi Zachodnie pozostaną niezaludnioną plamą na karcie Europy.

Nie wyrzekamy się historii i nie wyrzekamy się dawnych praw! Tylko wiemy, że przemawiają one większym sentymentem w duszy polskiej niż w oczach zagranicy. Natomiast wszystkim, którzy wierzyć nie chcą, przedstawiamy fakty, mieszczące się w wysokości produkcji, w rozmachu odbudowy, w gęstości zaludnienia.

Przypominamy, że część dochodu społecznego, przypadająca państwu niemieckiemu z Ziem Zachodnich wynosiła w Niemczech 10,7%, podczas gdy 11,3% całego dochodu społecznego Niemcy wydawali na zbrojenia. Przypominamy również, że odjęcie Niemcom Ziem Odzyskanych obniża obecnie dochód społeczny w Niemczech o 7%, przy czym dochód społeczny Niemiec przed wojną był trzykrotnie wyższy niż w Polsce, a przyłączenie Ziem Odzyskanych do Polski podwyższyło nasz własny dochód społeczny o prawie 100%.

Przypominamy wreszcie, że za niemieckich czasów produkcja Ziem Odzyskanych tylko w minimalnym stop-



Gdy i Armia Polska zdobyła 18 marca 1945 r. Kołobrzeg, miasto leżało w gruzach. Trzeba było wszystko odbudować. Gdy myślał sięgniemy do przeszłości słowiańskiej Kołobrzegu, to odnajdujemy ją w resztkach wałów Starego Miasta. Tam rozrywał sprowadzony przez Bolesława Chrobrego biskup, wnosząc pierwszy drewniany kościół na Pomorzcu około r. 1030. — Powrotna fala pogaństwa a następnie niemieczyzna zmłoty wszelkie ślady mądrej polityki Piastów w Kołobrzegu.

Ostatnim świadectwem polskości był przed wojną wizerunek orla piastowskiego na okuciu drzwi wejściowych Kolegiaty, pochodzący z roku 1327. Obecnie szczegóły tych okuc znajdują się w Muzeum w Szczecinie.

Polska Dniwka, która wróciła nad Bałtyk, wraz z odbudową portu, miasta i uzdrowiska kołobrzegskiego z ruin przeszłości wydobędzie nowe akcenty, aby je podporządkować przyszłości.

niu szła na eksport — 1,7 milionów ton rocznie. Stwierdzamy przy tym, że dziś w ramach odbudowy Polski i Europy, poważna część produkcji Ziem Odzyskanych idzie właśnie na eksport, a już za rok eksport węgla samych Ziem Odzyskanych wyniesie ponad 11 milionów ton.

Stwierdzamy wreszcie, że powrót Ziem Odzyskanych do Polski rozbił stworzony sztucznie przez Niemców pas słabości gospodarczej w Europie środkowo - wschodniej. Zlikwidowaliśmy klin, który rozczepiał Polskę i Czechosłowację. Dziś Ziemię Odzyskaną są bazą gospodarczą i pomostem współpracy gospodarczej Polski z Czechosłowacją i krajami rejonu nad Dunajskiego. Polska Odra i jej przedłużenie: kanał Dunaj — Odra — stają się coraz bardziej gospodarczą rzeką słowiańską, a polski Szczecin gospodarczym portem Słowiańszczyzny.

W 100 dniach trwania wystawy zdajemy sprawozdanie z ubiegłych wieków i z trzech lat intensywnej odbudowy!

Zagranica zwiedzająca Wystawę Ziem Odzyskanych we Wrocławiu, przyjrzy się uważnie historycznym dokumentom przeszłości, ale z większą jeszcze ciekawością zanalizuje poli-

tyczną treść wystawy i wyniki trzech lat odbudowy. W konfiguracji dzisiejszej roczna produkcja jednej fabryki na Ziemiach Odzyskanych i dystrybucja tej produkcji więcej znaczy niż 10 dokumentów historycznych sprzed 700 lat. Nie znaczy to, że prawa historyczne nie są ważne. Znaczy to tylko, że wymowa aktualnych faktów gospodarczych dziś jest głośniejsza.

Anglosaski dziennikarz, który był na otwarciu WZO oświadczył, że to „co widział reprezentuje nie tylko wysiłek polskich osadników na Ziemiach Odzyskanych, ale jest dowodem ciężkiej i zdecydowanej pracy całego narodu polskiego“. Zwrócił on uwagę na cele, którym służył przemysł ziemi śląskiej i całych Ziem Odzyskanych dawniej a dziś. Dawniej służył on celom wojennym — dziś służy sprawie pokoju. Anglosaski dziennikarz musiał stwierdzić, że fakt ten zasługuje na szczególne podkreślenie, i że kiedykolwiek będzie pisał o tej wystawie, nie zapomni podkreślić tego pokojowego akcentu.

Amerykański felietonista, Noel Field, oświadczył po zwiedzeniu wystawy co następuje:

„Stwierdzić muszę obiektywnie, że jakkolwiek zwiedziłem wiele wystaw

WRAŻENIA Z WYSTAWY WROCŁAWSKIEJ

Od dnia otwarcia wystawy wrocławskiej napisano już bardzo dużo superlatywów. Trudno mi stawać do konkurencji z wytrawnymi publicystami, ekonomistami, recenzentami dzieł sztuki i historykami.

Aby o wystawie tej pisać rzeczowo, ze znajomością reprezentowanych na niej zagadnień, należałoby mieć wszechstronne wykształcenie i olbrzymią wiedzę praktyczną.

Przerzucając różne wydawnictwa, stwierdziliśmy, że większość reportażów pozbawiona jest katalogowej drobiazgowości szczegółów. Metoda skrupulatnego rejestrowania faktów osłabiałyby siłę obrazowania. W najlepszych relacjach odczuwa się chłonność wrażeń i komu-

(Dokończenie ze str. 1-jej)

w Nowym Jorku, Paryżu i Szwajcarii, to żadna z nich nie może się równać z Wystawą Ziemi Odzyskanych. Nie wyobrażałem sobie, że będzie tak pomyślnie urządzona, i że osiągnięcia w odbudowie polskiej zostaną tak dobitnie zobrazowane.

A jeden z dziennikarzy holenderskich oświadczył, że „...w żadnym innym państwie nie zauważyłem takiego napięcia woli i energii i takiej chęci stworzenia potężnego przemysłu, któryby umożliwił ludności prowadzenie dostatniego życia. Podkreślenia godnym jest fakt, że polska dążność do ekspansji gospodarczej rozwija się wyłącznie na drodze pokojowej”.

Notując te głosy zagranicy i stwierdzając, że zwraca ona szczególną uwagę na aktualne osiągnięcia gospodarcze i ich cele, notujemy równocześnie inny fakt:

Otóż prasa nowojorska i waszyngtońska, a więc prasa tych Stanów Zjednoczonych, które w ramach planu Marshalla spieszą z pomocą odbudowie Niemiec zachodnich, pominięła dotychczas milczeniem wystawę Ziemi Odzyskanych we Wrocławiu. Jedynie znany korespondent amerykański Larry Allan, zamieścił w „Detroit News” korespondencję z wystawy pod jakże wymownym dla Amerykanina tytułem: „Polacy otwierają Wystawę Pokoju”.

Okazuje się więc, że nie zawsze „ma się dobrą prasę” tylko wtedy, jeżeli prasa dużo o nas pisze. Dotychczasowe milczenie prasy amerykańskiej, to najlepszy znak „dobrej prasy”.

Gdyby mogli źle napisać, toby napisali. Spiesząc zaś z pomocą Niemcom imperialistycznym, odbudowując agresora minionej wojny, nie mogli uznać wielkiego pokojowego wysiłku Polski na Ziemach Odzyskanych inaczej jak przez milczenie, za którym kryje się i zła wola i ze sumienie amerykańskich magnatów prasowych i oczywiste zakłopotanie tych korespondentów, którzy przejrzyli prawdę, a którym pisać o niej nie zawsze wolno.

Wielki przeszłości polskiej na Ziemach Odzyskanych i trzy lata pracy nad ich odbudową mają jednak taką wymowę, że przemilczeć ich nie sposób.

„Za ubiegłe trzy lata naród polski stworzył na Ziemach Odzyskanych nieodwracalne fakty — stwierdził w dniu otwarcia WZO wicepremier Władysław Gomułka. Usuwając z tych ziem szczerne nawarstwienie niemieckie, zasiedlając je milionami Polaków, odbudowując miasta i wsie, fabryki i warsztaty, szlaki komunikacyjne i porty, przedszkola, szkoły i uniwersytety, dźwigając je ze zniszczeń wojennych — stworzyliśmy fakty, które decydują o naszym rozwoju narodowym, stanowią podstawę naszej niepodległości państwowej”.

Działając już jasne się stało, że wszelkie ataki na nasze granice zachodnie wymierzone są w serce narodu polskiego, zmierzają do zniszczenia fundamentów, na których opiera się Wolna i Niepodległa Polska Ludowa. Dlatego granica Polski na Odrze i Nysie łużyckiej — to granica pokoju w Europie”.

JAN KOBUS

nikatywność ich literackiej ekspresji.

Dlaczego o tym piszę? Dlatego, że po zwiedzeniu wystawy — zastanawiając się nad sposobem sformułowania swoich wrażeń, doznałem pewnego rodzaju uczucia bezradności wobec ogromu jej wielorakiej problematyki.

SAMOLETEM PO TRASIE SZCZECIN — WROCŁAW

Wybierając się w podróż, nie przypuszczałem, że ten lot na trasie Szczecin—Poznań—Wrocław będzie wstępem, umożliwiającym łatwiejsze zrozumienie stylizacji eksponatów. Problemowy dział wystawy w pawilonie Czterech Kopuł przy pomina fragment kraju, widzianego z lotu ptaka. Analogie narzucają się z nieodpartą siłą. Rzeczywistość widziana z lotu ptaka, lub ujęta w formy sztuki, przemawia w sposób prawie jednako irracjonalny.

Wiadomo, jak barwnie wygląda świat z okna samolotu. Z wysokości tysiąca metrów ziemia przypomina artystycznie wykonaną planszę, na której przemyślnie kreślą, pragnąc uzyskać większą przejrzystość obrazu, nie zamieścić nie istotnych, jak mu się zdawało, szczegółów, narzucających się w bezpośredniej obserwacji terenu.

Podobne plansze, równie barwne i efektowne, tylko poprzecznice charakterystycznymi liniami wykresów, ilustrującymi wzrost załudnienia i twórczego dorobku tych ziem, pokazano na wystawie.

SYMBOLY

Przed tym jednak, przed wejściem do pawilonów, stykamy się na dziedzińcu z architektonicznymi symbolami: trzy łuki i strzelistka iglicy symbolizują trzy lata naszej pracy i śmiałość decyzji podjęcia tej pracy na Ziemach Odzyskanych.

Pierwsze wrażenia kojarzą się ze wspomnieniami z wystaw dzieł sztuki. Wszystko, co pokazano w pawilonach wrocławskich, jest głównie dziełem artystów — architektów, malarzy i grafików. Ekonomistom i historykom pozostawiono marginesowe miejsca na liczby, daty i syntetyczne komentarze.

Nie wiem, czy można stworzyć lepszą metodę argumentacji na uzasadnienie tych tez, jakie organizatorzy wystawy pragnęli uzasadnić. Wszystko tu jest jasne i przejrzyste. Może tylko niektóre fragmenty, zbyt przystylizowane, są mniej zrozumiałe wskutek nadmiernej deformacji artystycznej. Ale w ogólnym obrazie i one stanowią cenną pozycję, reprezentując najnowsze kierunki sztuki.

WŁADYSŁAW SZEDROWICZ

Pełnomocnik Rządu R. P. do rozbudowy i odbudowy Portu Szczecińskiego

AKTYWIZACJA

Najważniejszym zadaniem postawionym w ubiegłym roku przez Ministra Mince na Zjeździe Przemysłowym Ziemi Odzyskanych — była aktywizacja portu i regionu szczecińskiego.

Aktywizacja, to znaczy zapewnienie i rozwinięcie pełnych możliwości eksploatacyjnych portu, a więc: stworzenie mu dogodnych warunków nawigacji, maksymalnej zdolności przeładunkowej na nabrzeżach i przelotowości połączeń kolejowych i rzecznych.

Na całość zagadnienia składają się: roboty techniczne w porcie, rozbudowa sieci kolejowej, rozbudowa przemysłu, odbudowa miast i wsi.

Prowadzenie tak szeroko zakrojonych robót inwestycyjnych wymaga przede wszystkim jednolitego planu, mobilizacji zespołu ludzkiego, wykułakowanego i zdolnego do realizacji zadania i zapewnienia dopływu środków finansowych i materiałowych we właściwym czasie.

Te podstawowe problemy rozwiązane zostały przez Komisję Aktywizacji Regionu Szczecińskiego.

BASEN WĘGŁOWY

Rozwojowe drogi portu są ściśle zależne od Planu Gospodarki Narodowej. Dominującym czynnikiem w naszej polityce eksportowej jest węgiel. Jedynie masowe transporty i przeładunku mogła zapewnić nam opłacalność eksportu węgla. Konieczność ta była jednocześnie nakazem budowy nowoczesnego portu węglowego — port szczeciński bowiem nigdy nie był przystosowany do masowego przeładunku i jego maksymalny obrót węgłem zamykał się liczbą 3 mil. ton łącznie w eksporcie i imporcie.

Nowe nabrzeża powstają w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego nabrzeża węglowego — rudowego w rejonie kanału Kaszubskiego.

Na temat wyboru miejsca nie było różnicy zdań. Zcentralizowanie przeładunku węgla daje możliwość najbardziej racjonalnego rozwiązania problemu komunikacyjnego, energetycznego i usprawnienia administracji portowej. Długość nowobudowanych się nabrzeży wyniesie ponad 1000 m, głębokość basenu 9 m.

Z nowych urządzeń przeładunkowych zostanie zainstalowane: 10 dźwigów produkcyjnych i 8 dźwigów produkcyjnych krajo-wej na nabrzeżu wschodnim, 2 wywrotnicze wagonowe na nabrzeżu zachodnim oraz na pirsie, stanowiącym zakończenie tego nabrzeża — urządzenie taśmowo - wywrotnicze, zamówione w Stanach Zjednoczonych.

Zeby zdać sobie sprawę z ogromu przeprowadzanych robót, trzeba wziąć pod uwagę, że zbudowane nabrzeże to: wbcie 2.350 sztuk pali Larsena (długości 16 m), wyprodukowanie i wbcie około 3000 szt. pali żelbetonowych (wagi 5,5 tony każdy), wyczerpanie około 1.000.000 m³ ziemi i wiele innych równie ważnych prac.

Na zwartych kompozycyjnie płaszczyznach pomieszczoneo niewątpliwie wszystko, co można było wypowiedzieć środkami techniki wizualnej. Na każdym kroku uderza przykuwająca uwagę siła artystycznego skrótu. Originalność pomysłów harmonizuje z dojrzałą techniką artystyczną.

Ktoś powiedział, że wystawa wrocławska jest tryumfem symbolu. Było trafne spostrzeżenie. Wyboru tego nie dokonano jednak w wyniku rozumowego selekcjonowania możliwych do przyjęcia form. Narzuciła go konieczność tematyka.

W jakiej innej formie, w ograniczonych ramach płaszczyzn, można było wypowiedzieć nieograniczone w czasie i przestrzeni zagadnienia historii politycznej i gospodarczej?

Wystawa nie przedstawia tylko naszych tryumfów dzieł. Przeważają wprawdzie akcenty aktualności, ale niezależnie od tego, a raczej w związku z tym, należało pokazać obraz polskości tych ziem od czasów najdawniejszych. Forma symbolicznej ilustracji nadawała się do tego lepiej.

W ogóle, cechą charakterystyczną wystawy wrocławskiej są dwa zasadnicze elementy: symbol i slogan.

REJESTRACJA WYNIKÓW

Jak w fascynującym filmie przedstawiono całość zagadnień historycznych i ekonomicznych. Z każdej planszy i z każdego wykresu krzyczą fakty i liczby. Pokazano wstrząsające obrazy zniszczeń wojennych i efektywne wyniki wysiłku polskich rąk. Każdy przejaw naszej gospodarczej i kulturalnej aktywności znalazł tu miejsce, wyrażony w plastycznej, lub graficznej formie. Praca górnika i hutnika, rezultaty pracy przemysłu i rolnictwa, transportu lądowego, rzeczynego i morskiego, łącznie z zagadnieniami ludnościowymi w licznych aspektach ich wielostronnej problematyki — wszystko, co zdołaliśmy osiągnąć w ciągu trzech minionych lat, zostało zarejestrowane.

Ile wysiłku wymagałoby zgromadzenie tych wiadomości przez jednego człowieka, interesującego się gospodarką Ziemi Odzyskanych! Wystawa wrocławska zaspokaja nasze potrzeby informacyjne. Jest ona jednocześnie historią tych ziem, ich księga pamiętkowa i najobszerniejsza monografia. Jest dowodem zorganizowanej pracy milionów ludzi, którzy na spustoszonej przez wojnę ziemi dokonują dzieła odbudowy.

W wielu fragmentach wystawy przewijają się motywy, ilustrujące pokojowy charakter naszej pracy i jej znaczenie dla międzynarodowej gospodarki. Przedstawiono nasze stosunki handlowe ze światem. Doskonale zilustrowano eksport węgla i produktów rolnych, import potrzebnych nam towarów i korzyści tranzytu.

Problemem Odry i Szczecina poświęcono wiele miejsca, przedstawiając olbrzymią rolę portu w rozwoju handlu światowego. Scharakteryzowano możliwości jego rozbudowy i wznoszącej skalę przeładunków. Komunikacyjna droga nadająca się w naszych granicach Odrę, połączonej planowanym kanałem z Dunajem, staje się symbolem swobodnej wymiany towarowej między państwami południowo-wschodniej Europy i morskimi szlakami komunikacyjnymi świata.

Wystawa wrocławska jest obrazem nie tylko tego, co osiągnęliśmy w niezmiernych powojennych trudnościach, ale jest również obrazem naszych wyobrażeń o dalszym formowaniu życia na ziemiach nadodrzańskich. Ilustruje ona tragiczną sytuację, jaką zastaliśmy na tych ziemiach i jednocześnie wytycza drogę ich rozwoju.

Zresztą, dziś już ziemię tę w coraz większym stopniu zatracają cechy odrębności terytorialnej. Różnice występują raczej w uzasadnionych początkowo anomaliami administracji, które stopniowo muszą być likwidowane. Zjednoczone politycznie i gospodarczo i zespolone tysiącami ogniw pracy stają się organiczną częścią całości kraju. Używane jeszcze określenie „Ziemię Odzyskane” musi jak najszybciej zniknąć z naszego słownictwa geograficznego.

WROCŁAW

W przewodniku po wystawie, obok części problemowej i społecznej — gospodarczej, wymieniono miasto Wrocław, jako to wystawy. Wrażenia z tej wystawy byłyby rzeczywiście nie pełne i oderwane, gdyby w imponującym obrazie jej zagadnień nie uwzględniono tła ruin wrocławskich. W niektórych dziedzinach przemawiają one takim samym ogromem zniszczeń, jak w Warszawie.

Ten tragizm ruin jest jeszcze jedną wspólną cechą naszej powojennej sytuacji — jednakowo nad Wisłą i nad Odrą. I tu i tam żyjemy i pracujemy wśród ruin. Ale nie to wydaje się dziś najważniejsze.

Najważniejsze jest to, że widna minionej wojny nie przystają nam perspektywy przyszłości, że pokonujemy przeszłość i z zadziwiającym uporem pracujemy, tworzymy, budujemy. Wystawa wrocławska jest tego najlepiej dowodem.

CZŁOWIEK

WOJEWÓDZTWO SZCZECIŃSKIE zamieszkuje obecnie 449 tys. ludności miejskiej i około 535 tys. ludności wiejskiej. Ruch ludności w miarę rozwoju robót aktywizacyjnych, jest coraz większy.

W ciągu pierwszego półrocza 1948 r. ludność Szczecina zwiększyła się o 23.000 osób (miasto liczy obecnie 163 tys. mieszkańców), ludność województwa o 129 tysięcy. Zwiększenie się ilości mieszkańców zostało spowodowane przede wszystkim napływem ludności, która w poszukiwaniu pracy — mając pewność jej otrzymania — przybyła do regionu szczecińskiego.

Ruch ludności jest sprawniejszym tego, co jest dla nas najbardziej istotne, t. j. że aktywizacja nie jest tylko szeregiem robót technicznych w porcie, ale obejmuje region i stanowi o faktycznym ożywieniu gospodarczym całego terenu.

W swoim czasie inwestory szczecińscy obawiali się — zupełnie zresztą niepotrzebnie — braku pracowników.

Udział Urzędu Zatrudnienia w rozwiązaniu zagadnienia sił roboczych jest znaczny i obecnie około 800 pracowników miesięcznie skierowuje się z województwa centralnych za pośrednictwem tego Urzędu do pracy w Szczecinie lub jego regionie.

Sily robocze, znajdujące się na terenie Szczecina są w stanie wykonać znacznie więcej robót, niż przypuszczano początkowo i pracodawca przyznaje dla portu i miasta kredyty także i wówczas, jeśli zostaną one jeszcze zwiększone.

KOLEJE

DRUGĄ WIELKĄ INWESTYCJĄ portową jest budowa kolejowej stacji rozrządowej.

Dotychczas istniały połączenia Szczecina ze Śląskiem przez: mosty na Odrze: Dąbie — Stargard — Krzyż — Poznań, oraz drugie połączenie przez most zwodzony w Podjachach — Kostrzyn.

Niemcy rozwiązali fatalnie obsługę kolejową, pozwalając wbcie linim kolejowym, prowadzącym z Dąbia, na teren samego

portu, gdzie zbudowali stację rozrządową — a stąd dopiero skierowywano pociągi do basenu Kaszubskiego. Było to powodem, dla którego dysponowanie pociągami wymagało wielokrotnego cofania i manewrowania, co zabierało wiele czasu i podnosiło koszt eksploatacji portu.

We wrześniu ubiegłego roku, po otrzymaniu od Ministra Minca zadania przeładowania w 1949 roku 7 mil. ton węgla i rudy — zapadła decyzja bezpośredniego połączenia linii Kostrzyn — Szczecin z basenem przeładunkowym masowych przez most w Podjuchach i zbudowania nowej stacji rozrządowej. Decyzja ta napawała początkowo obawą kolejarzy fachowców, że względu na to, że dotychczas żadna inwestycja kolejowa w Polsce nie była dokonywana w tak wielkim rozmiarze i w tak ciężkich warunkach i krótkim czasie. Połączenie mostu w Podjuchach z basenem węglowym wymaga bowiem pokrycia 200 ha bagna głębokiego na 8 m — trasą kolejową.

W pierwszej fazie robót usunięto istniejące w terenie przeszkody, następnie jednocześnie z dwóch końców rozpoczęto budowę nasypu. Wobec tego, że terenem budowy są trzęsawiska, do jego budowy należy używać piasku o dużej spoiwości i dużej zawartości kwarcu, aby skompromować grunt.

Wyniki techniczne prac są dobre.

Początkowo roboty były prowadzone niemal wyłącznie ręcznie, przy czym duże zadania położyły brygady „Służba Polsce” pracując bardzo wydajnie i sprężysto — obecnie nadeszły na teren budowy buldozery, które, przesuwając duże masy ziemi, znacznie usprawniają pracę.

Zapał młodych inżynierów, możliwość wzorowania się na podobnych robotach, przeprowadzanych już na terenie Związku Radzieckiego — zdecydowały o powodzeniu przedsięwzięcia.

Ogromnie ważnym również problemem kolejowym jest połączenie dalekiego zaplecza t. j. Czechosłowacji — poprzez Śląsk — ze Szczecinem, linią dwutorową.

Inwestycje Odrzańskie wymagają jeszcze dokładnych studiów i badań i są kwestią dalszej przyszłości. W tej sytuacji dwutorowa linia jest niezbędna i gwarantuje duże korzyści materialne.

Bezpośrednio związane z komunikacją jest zagadnienie mostów. Do tej pory odbudowaliśmy w regionie szczecińskim około 20 mostów. Mielibyśmy jeszcze lepsze osiągnięcia, gdyby nie trudności w otrzymywaniu konstrukcji stalowych, trudności, które stanowią poważną przeszkodę w przyspieszeniu tempa odbudowy mostów.

INWESTYCJE w SZCZECINIE, GDAŃSKU i GDYNI

WOJEWÓDZTWO SZCZECIŃSKIE

Wielki ruch w zakresie odbudowy miasta i portu Szczecina, obserwowany również w całym naszym województwie, nastąpił dzięki poważnym kredytom inwestycyjnym, wynoszącym dla całego województwa sumę prawie 15,5 miliarda złotych, t. j. 8% ogólnokrajowego planu inwestycyjnego.

Z tych 15,5 miliard. zł. najwięcej, bowiem 3,7 miliarda zł., przyznano na poprawę stanu rolnictwa. W planie inwestycyjnym dla rolnictwa w woj. szczecińskim zwracają uwagę następujące pozycje: zakup inwentarza żywego i martwego, remont i budowa budynków gospodarskich w majątkach państwowych, dalsza likwidacja odłogów, przebudowa stroju rolnego (pomiar, regulacja i hipotekowanie gospodarstw w związku z parcelacją), oraz podniesienie kultury rolnej przez meliorację, tworzenie zakładów doświadczalno - badawczych, stacji obsługi technicznej, weterynaryjnej i t. d.

Drugie miejsce w inwestycyjnym planie szczecińskim zajmuje Ministerstwo Żeglugi z sumą zł. 3,1 miliarda, która jest przeznaczona na odbudowę i renowację głównie portu w Szczecinie a częściowo i mniejszych portów w woj. szczecińskim. Suma ta będzie wydatkowana na roboty inżynieryjno-wodne, inżynieryjno-ładowe, mechaniczne - elektrotechniczne, budowlane, urządzenia nawigacyjne, roboty czerpalnicze, tabor pływający, rybołówstwo, chłodnie, szkoły morskie i t. d. Poważną pozycję w inwestycjach Ministerstwa Żeglugi zajmuje Zjednoczenie Stoczni Polskich.

Trzecią z kolei pozycję w szczecińskim planie inwestycyjnym zajmuje Ministerstwo Odbudowy z sumą ca 2,5 miliarda zł., z czego na odbudowę miast przypada ok. 1,5 miliarda zł., a na odbudowę wsi 1 miliard zł.

W miastach dominującą pozycję (800 milionów zł.) stanowi budownictwo mieszkaniowe a pozostała suma przypada na budownictwo administracyjne, szkolne, z zakresu opieki społecznej, zdrowia, kultury i sztuki i t. d.

Jeżeli chodzi o odbudowę wsi, to główną pozycję stanowi odbudowa zagrod wiejskich, a poza tym szkoły, leźnice, stacje melioracyjne i t. d.

Następna poważną pozycją w planie inwestycyjnym woj. szczecińskiego jest komunikacja z sumą 2,3 miliarda zł. Główne pozycje to odbudowa i dobudowa linii kolejowych, mostów, budynków i urządzeń kolejowych, odbudowa dróg kołowych, wyposażenie dróg wodnych, odbudowa portów lotniczych oraz inwestycje dla „Żeglugi na Odrze”.

Dla przemysłu przyznano sumę przeszło 2 miliardów, zł., głównie dla

odbudowy i rozwoju energetyki, przemysłu hutniczego, metalowego, chemicznego, włókienniczego i cukrowniczego. Mniejsze kredyty przypadły dla przemysłów: skórzanego, papierniczego, konserwowego, fermentacyjnego, drzewnego i wydobycia torfu.

Interesującą pozycję w szczecińskim planie inwestycyjnym stanowi suma przeszło 1 miliarda zł. dla Min. Ziem Odzyskanych. Jest to suma przeznaczona na rozwój osadnictwa a więc na zakup ziarna siewnego, oraz na pomoc dla ludności wiejskiej.

Nie pominięto w planie inwestycyjnym woj. szczecińskiego również tak ważnych celów jak radiofonizacja terenu, oświata, kultura i sztuka, praca i opieka społeczna, zdrowie, rozwój poczty i telekomunikacji, leśnictwo, spółdzielczość oraz samorząd gospodarczy i rzemieślniczy.

WOJEWÓDZTWO GDAŃSKIE

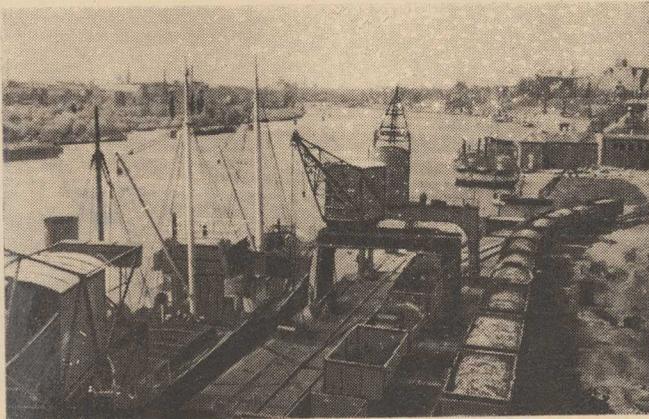
Jeszcze bardziej „morską” strukturę planu inwestycyjnego wykazuje woj. gdańskie, gdzie na ogólną sumę 15,5 miliarda zł. przypada na inwestycje Ministerstwa Żeglugi 7,4 miliarda zł. Z tej sumy przeznaczono znaczne pozycje na odbudowę portów w Gdańsku i Gdyni i związane z tym roboty inżynieryjne, mechaniczne, elektrotechniczne, budowlane, dla przedsiębiorstw portowych jak „Hartwig” i „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe”, dla Zjednoczenia Stoczni Polskich, na rybołówstwo i szkolnictwo morskie.

Drugą z kolei poważną pozycję stanowi w planie suma przeszło 2 miliardów zł. dla Ministerstwa Odbudowy z czego przypada na odbudowę miast 1,5 miliarda zł., a dla wsi 0,5 miliarda. Dużą część z sumy 2 miliardów zł., przeznaczono na budownictwo mieszkaniowe, resztę zaś na odbudowę gmachów administracyjnych, szkolnych, szpitali i t. d.

Na cele przemysłowe wyasygnowano kwotę 1,7 miliarda zł., a to głównie dla poprawy stanu energetyki, przemysłu metalowego i konserwowego.

Stosunkowo poważną pozycję stanowi w gdańskim planie inwestycyjnym rolnictwo z sumą 1,5 miliarda zł. Suma ta będzie wydatkowana na cele dalszej likwidacji ugorów, w szczególności na odwodnienie Żuław, na zakup inwentarza żywego i martwego, oraz na poprawę stanu kultury rolnej.

Pozostałe sumy w gdańskim planie inwestycyjnym przeznaczone zostały na poprawę stanu komunikacji (ca 1,5 miliarda zł.), poczty i telegrafów, oświaty, kultury i sztuki, pracy i opieki społecznej, zdrowia, leśnictwa, spółdzielczości oraz samorządu gospodarczego i rzemieślniczego.



Przeładunek węgla na jednym z nabrzeży w porcie szczecińskim

D Ź W I G I

Obecnie w porcie szczecińskim pracują 43 dźwigi. W ciągu lipca rozpoczną pracę 2 dźwigi polskiej produkcji, zmontowane w Gdyni, o zdolności przeładunkowej każdej ponad 1000 ton na dobę. Na Wyspie Gryfii — Gliwickie Zakłady Przemysłowe ukończyły budowę warsztatów pomocniczych, koniecznych dla montażu 6 dźwigów. Pierwsze transporty części dźwigów nadeszły już do Szczecina. Prowadzi się również prace przy montażu dwóch wyrotnie wagonowych.

Zamówienie przez nas urządzenia przeładunkowe w Czechosłowacji, rozpoczęte prac w marcu 1949 r. z tym, że co miesiąc, począwszy od tego terminu, będzie oddawany do użytku jeden nowy dźwig.

Stany Zjednoczone zobowiązały się dostarczyć urządzenie przeładunkowe taśmowo-wyrotnicze z końcem 1949 r.

Nie mamy jednak pewności, czy urządzenia przeładunkowe zamówione zagranicą, nadejdą w terminach zaplanowanych. Posiadane i montowane obecnie urządzenia przeładunkowe są gwarancją, że tegoroczny plan przeładunku i przeładunek blisko 7 mil. ton węgla i rudy w roku przyszłym, zostaną wykonane. Plan będzie wykonany nawet wówczas, jeżeli spóźnią się dostawy zagranicę. Gwarancją tego jest produkcja krajowa, na której przede wszystkim się opieramy.

W roku następnym, jeżeli chcemy wykonać zaprojektowane inwestycje, obsłużyć linie kolejowe, podnieść przeładunek do 7 mil. ton itp. — plan remontu mieszkań musi być zwiększony i obejmować co najmniej taką samą ilość izb jak i w roku bieżącym, z tym, że przeznaczają się do odbudowy obiekty znacznie bardziej zniszczone niż te, które są obecnie odbudowywane.

Przemysł

W regionie szczecińskim przemysł ma charakter na ogół przemysłu drobnego. Na 850 zakładów przemysłowych: 10 proc. stanowią zakłady państwowe, zatrudniające 75 proc. robotników pracujących w przemyśle, 20 proc. zakłady spółdzielcze — zatrudniające 5 proc. pracowników i 70 proc. zakłady prywatne — zatrudniające 20 proc. pracowników. Z ogólnej ilości zatrudnionych w przemyśle 21.000 osób — 38 proc., tj. około 8.000 przypada na przemysł budowlany. Drugie miejsce pod względem zatrudnienia zajmuje przemysł metalowy, w którym pracuje około 5 tys. osób. Mówiąc o przemyśle metalowym, musimy wspomnieć, że obecnie minął rok od chwili uruchomienia huty „Szczecin”, produkującej obecnie 60 tys. ton surowców i mającej zwiększyć produkcję do 300 tys. ton.

Z innych dużych zakładów przemysłowych w regionie szczecińskim należy wymienić przede wszystkim uruchomioną w tym roku Fabrykę Sztucznego Jedwabiu w Żydowcach, Państwowe Zakłady Inżynieryjne oraz przemysł stoczniowy.

Stocznie szczecińskie uległy niemal całkowitemu zniszczeniu i kierownictwo stoczni ma olbrzymie trudności z doprowadzeniem ich do takiego stanu, aby można było przeprowadzać remonty statków.

Realizacja planu inwestycyjnego 1948 r. umożliwi stoczniom, poza wykonaniem dalszych prac w dziedzinie odbudowy, zakup poważnej ilości sprzętu technicznego. Wobec zwiększającej się stale ilości statków, niezbędne jest zaopatrzenie stoczni w dok pływający. Na razie dok taki o niewielkim tonażu, zostanie wypożyczony z Gdańska, będzie on jednak tylko środkiem zaradczym do czasu, kiedy wybudujemy sami dok odpowiedniej wielkości.

Jeśli chodzi o energię elektryczną, to siłownia szczecińska i siłownia regionu pokrywają obecnie w 100 proc. zapotrzebowanie miasta i województwa.

W przyszłości w razie wzrostu zapotrzebowania sieć szczecińska, zasilana przez elektrownię w Gorzowie, zapewni zaopatrzenie okręgu w odpowiednią ilość energii.

Budownictwo mieszkaniowe

Dalszym przejawem aktywizacji jest ruch budowlany na terenie Szczecina.

Akcje budownictwa mieszkaniowego przeprowadza się planowo tak, aby pracownicy mogli zamieszkiwać jak najbliższe zakłady, w których są zatrudnieni, a więc w pobliżu placówek portowych, kolejowych i przemysłowych. Dlatego też w centrum miasta — poza remontem obiektów administracji miejskiej i usuwaniem gruzu — nie prowadzi się obecnie większych robót, a zniszczone budynki, znajdujące się tutaj, zostały umieszczone w planie odbudowy dopiero na rok 1949.

Drugą zasadą budownictwa mieszkaniowego jest remont budynków o najmniejszym procencie zniszczenia, a więc tych, które mogą być w najkrótszym czasie oddane do użytku pracujących — wyklucza to koncentrację tegorocznej odbudowy.

Gospodarczym efektem akcji budowlanej w mieście jest m. in. oddanie do użytku 6.500 izb mieszkalnych, szeregu szkół, szpitali i innych budynków użyteczności publicznej.

Tegoroczny plan Szczecina stanowi poważny plan budownictwa mieszkaniowego m. Warszawy i przewiduje odbudowę 7.000 izb mieszkalnych.

Rola prasy

Wspólnym naszym celem jest informowanie społeczeństwa i wykazywanie, jak ściśle związana jest gospodarka morska z ożywieniem gospodarczym terenu i jak zaplecze winno wykorzystywać inwestycje portowe.

Wydaje się, że przyszedł okres, kiedy komunikat lub informacja, choćby nawet najbardziej elektryzująca, nie będzie wystarczającą bez szczególnego oświetlenia cyfr i wykazania ich jako wrotnych funkcji życia portowego. Do tego konieczna jest znajomość całokształtu życia terenu. Każde osiągnięcie portu wpływa na wzrost produkcji przemysłowej, na załadunek się terenu, na ilość zapotrzebowań artykułów codziennej potrzeby. Każdą tego rodzaju wiadomość należy podawać, nawiązując do skutków życia gospodarczego już nie tylko na samym wybrzeżu i w kraju, ale i zagranicą.

Prasa może oddać nam olbrzymie usługi: zwalczając nieuzasadnione obawy o wykonanie planu, wynikające często z urojenia lub braku wiary, wskazując, jaką rolę odgrywa współzawodnictwo w obecnej strukturze pracy i informując opinię o osiągnięciach wyróżniających się zespołów.

Nie małą usługę oddała nam prasa wówczas, kiedy chodziło o poinformowanie, że Szczecinowi, jako obiektowi pierwszeństwa dostaw materiałowych i że przemysł winien

zamówienia naszego portu wykonywać w pierwszej kolejności.

Często na łamach dzienników zadawane jest pytanie — czy wykonamy tegoroczny plan przeładunku.

To, że tylko w jednej dekadzie czerwca potrafiliśmy przeładować 107 tys. ton, tj. tyle co w ciągu całego stycznia br., to że w czerwcu port osiągnął rekord eksportu węgla, przeładowywując w ciągu doby 12 tys. ton, podczas gdy w tym samym czasie w roku ubiegłym przeładowywano 1.500 ton — jest dowodem, że plan jest realny, że zespół robotczy wykorzystuje wszelkie możliwości i że plan zostanie wykonany.

Inwestycje na terenie Szczecina są prowadzone w dobrym tempie, a w procentowym wykonaniu planu inwestycyjnego nie ustępujemy robotom wykonywanym na Śląsku i w Warszawie.

Już dzisiaj dla terenu naszej pracy, dla terenu, który Minister R a p a c k i określił jako podstawowy, zasadniczy w polityce morskiej i pracy na morzu — zabiegamy o przyznanie w ramach Planu inwestycyjnego odpowiednio wysokich kredytów na wykonanie inwestycji 1949 roku.

Kredyty te z całą pewnością zostaną przepracowane.

WLADYSŁAW SZEDROWICZ

„DRAGON” i „CONRAD”

Jedynie polskie krążowniki

Otrzymały 15 stycznia 1943 roku od Wielkiej Brytanii w formie pożyczki na okres wojny, krążownik „Dragon” był pierwszym okrętem tej kategorii, jaki posiadała polska flota wojenna. Nie liczy się tu oczywiście pancernego krążownika „Bałtyk” (ex-„d'Entrecasteaux”), który w chwili zakupienia go przez Polskę w roku 1921 nie posiadał już większej wartości bojowej i po przybyciu na Oksywie zakotwiczony został w basenie Marynarki Wojennej w charakterze okrętu — koszar. Po stracie „Dragona”, który storpedowany został przed czterema laty, w godzinach porannych dnia 5 lipca, Marynarka Wojenna R. P. otrzymała od Wielkiej Brytanii bliźniaczy krążownik, HMS „Danae”, który został przechrzczony „Conrad”.

CHARAKTERYSTYKA OKRĘTÓW

„Dragon” — piętnasty we flocie brytyjskiej okręt tej nazwy, a dziwnym zbiegiem okoliczności, jak gdyby kontynuator tradycji najstarszego historycznie znanego z nazwy okrętu polskiego „Smok” (dragon znaczy po polsku smok) — należał do składającej się z 8 jednostek serii krążowników typu „D”, będącego ulepszeniem i powiększeniem typu „C”, gdyż dzięki zwiększeniu wyporności o przeszło 600 ton, wydłużono kadłub krążowników „D” o 7 metrów, celem dodania jednego działka 152 mm. Tak więc przy wyporności 4.850 ton „Dragon” (i inne krążowniki typu „D” — „Delhi”, „Dunedin”, „Diomedes”, „Despatch”, „Dauntless”, i „Danae”) posiadał uzbrojenie główne 6 dział 152 mm w pojedynczych maskach (po 2 na dziobie, w śródkrepciu i na rufie) i 12 wyrzutni torpedowych 533 mm w 4 potrójnych aparatach. Jego uzbrojenie przeciwlotnicze składało się z 3 dział 102 mm, 4 działek szybkostrzelnych 47 mm i 2 — 40 mm. Turbiny Parsonsa o sile 40.000 KM pozwalały na rozwinięcie szybkości 29 węzłów, a posiadany zapas paliwa dawał okrętowi zasięg 2.300 mil morskich przy rozwinięciu maksymalnej szybkości. Załoga składała się z 462 ludzi na stopie pokojowej.

„Dragon” — będący prototypem serii „D” — spuszczony został na wodę w Greenock 29 grudnia 1917 roku, a pod koniec następnego roku wszedł do służby. Pozostałe jednostki serii „D” weszły do służby w latach 1919—22. Przy końcu lat dwudziestych krążowniki przeszły kolejny remont, następnie — również kolejno — wycofano je do floty rezerwowej, powołując na nowo do czynnej służby krótko przed wybuchem minionej wojny światowej. Tak „Dragon”, jak i inne jednostki typu „D”, przewidziane zostały do gruntownej modernizacji i przebudowy na krążowniki przeciwlotnicze (podobnie jak przebudowane krążowniki typu „C”, dając im zamiast pojedynczych dział kalibru 152 — podwójne działa kalibru 102 mm, przystosowane do ognia przeciwlotniczego), jednakże plan ten nie został zrealizowany.

DZIAŁALNOŚĆ WE FLOCIE BRYTYJSKIEJ

Działalność wojenna obu krążowników przed przekazaniem ich Polsce była urozmaicona, choć nie różni się specjalnie od historii innych krążowników brytyjskich. Mimo, że wchodząc w stan wojenny z Niemcami Wielka Brytania posiadała prawie 70 okrętów tej kategorii, liczba ta wcale nie była — jak na brytyjskie potrzeby — zbyt wysoka. Wobec niebezpieczeństwa grożącego brytyjskiej — i w ogóle alianckiej — żegludze od niemieckich „raiderów”, jak nazywano prowadzące wojnę korsarską nawodne okręty pancerne i krążowniki pomocnicze, większość posiadała przez Wielką Brytanię krążowników — stale musiały pełnić na morzach i oceanach służbę patrolową, lub uczestniczyć w eskortowaniu konwojów. Bezustannie ta służba, polegająca przede wszystkim na strzeżeniu własnej żegludze przed nieprzyjacielskimi raiderni, czy to w postaci bezpośrednich operacji eskortowych, czy też dzięki patrolowa-

niu wód, na których raidery mogłyby się pokazać, zjednała krążownikom brytyjskim miano „strażników mór”.

Strażnikami takimi były także „Dragon” i „Danae”, i właśnie „Dragon” wziął udział — bezskutecznie zresztą — w ściganiu słynnego niemieckiego „korsarza”, ciężkiego krążownika „Admiral Graf Spee”.

Oba późniejsze polskie krążowniki weszły pod koniec 1941 roku w skład brytyjskiej eskadry na Dalekim Wschodzie, stanowiącej — po zatopieniu przez Japończyków dwóch pancerników brytyjskich w bitwie pod Kuantan — rdzeń sił alianckich na wodach południowo-wschodniego Pacyfiku. Po klęsce pod Kuantan „Dragon” został okrętem flagowym dowódcy brytyjskich sił mor-

siły tradycyjne nazwy „Grosser Kurfuert”, „Lindemann”, „Yorck”.

Zastugi „Dragona” w pierwszych dniach inwazji są bezsporne, a osiągnięte rezultaty — doskonałe. Krążownik stoczył szereg bardzo skutecznych i zwycięskich pojedynków z niemieckimi bateriami, i pod osłoną jego ognia mogły oddziały własnej piechoty umocnić się na przyczółku. Gdy niemieckie siły pancerne kilkakrotnie ruszyły do kontrataków, usiłując zepchnąć wojska inwazyjne do morza, „Dragon” brał udział w hamowaniu i rozbijaniu niemieckiej ofensywy. Nie mniej jak tuż czołgów nieprzyjacielskich padło ofiarą jego ognia.

W ten sposób miesiąc trwa „Dragon” na stanowisku. I oto nadeszła spokojna



O. R. P. — DRAGON w akcji bojowej

skich w Singapoore, zaś po upadku tej bazy wszedł — wraz z krążownikiem „Danae” — w skład międzyalianckiej eskadry, t. zw. ABDA-Fleet. A(merica) B(ritain) D(utch India) A(ustralia) — Fleet poniosła wprawdzie całkowitą klęskę w bitwie na Morzu Jawa, w dniach od 27 lutego do 1 marca 1942, jednakże szczęśliwym trafem jeden z tworzących ją zespołów nie brał udziału w bitwie i jednostki tego zespołu ocalały. Wśród nich „Dragon” i „Danae”.

ORP „DRAGON” WALCZY I GINIE W INWAZJI

Działalność wojenna obu krążowników pod polską banderą była stosunkowo krótka — „Dragon” półtora roku, „Conrad” niewiele ponad pół — i na dobitkę przypadła w okresie, w którym Niemcy przestali pokazywać się na morzu swymi okrętami nawodnymi, przechodząc prawie wyłącznie do działań podwodnych. Odnosi się to zwłaszcza do „Conrada”. Także i „Dragonowi” los długo odmawiał możliwości zetknięcia się z odpowiednim przeciwnikiem. Kroniki wojenne nie przekazały dotąd ani jednej wzmianki o udziale „Dragona” w zastępującym na uwagę starciu. Dopiero inwazja aliancka w północnej Francji przynosi zmianę tego stanu i notujemy chwalebny udział polskiego krążownika w walce z niemieckimi bateriami nadbrzeżnymi i... czołgami.

„Dragon” wchodził — razem z niszczycielami „Krakowiak” i „Ślązak” — w skład zespołu brytyjskiego, wspierającego działania inwazyjne na najbardziej na wschód wysuniętym odcinku — zwanym kryptonimowo „Sword”. Odcinek frontu inwazyjnego „Sword” dochodził do ujścia rzeki Orny, nad którą leży Caen. Ta lewoskrzydłowa formacja aliancka była niewątpliwie najsilniejsza z wszystkich użytych w inwazji. Jest to zupełnie zrozumiałe, jeśli się zważy, że przypało jej w udziale nie tylko zwalczanie potężnych umocnień w rejonie Caen, ale także musiała być przygotowana na możliwość ataku niemieckich sił morskich (torpedowce, ścigacze, okręty podwodne), zgrupowanych zarówno w ujściu Orny jak i Sekwany. Podczas gdy więc lekkie siły alianckie (m. i. „Krakowiak” i „Ślązak”) miały do czynienia głównie z niemieckimi ścigaczami, miniaturowymi okrętami podwodnymi i „żywymi torpedami”, pancerniki i krążowniki zwalczały niemieckie koncentracje wojsk i czołgów na wybrzeżu oraz silne umocnienia, wyposażone w najcięższą artylerię, której baterie no-

noc 7 lipca, a nad ranem następnego dnia krążownik storpedowany został przez — jak się okazało później — niemiecki miniaturowy okręt podwodny, których dużą ilość rzucił Niemcy na wody oblewające front inwazyjny. Torpeda trafiła w lewą burtę śródkrepcia, powodując śmierć lub ciężkie zranienie kilkudziesięciu ludzi. Dzięki przytomności umysłu dowódcy i poświęceniu całej załogi udało się uratować okręt od natychmiastowego zatonięcia. Jego uszkodzenie było jednak tak poważne, że postanowiono osadzić go na mieliźnie u brzegów Normandii, w celu wzmocnienia sztucznego portu, t. zw. „Mullberry”.

„CONRAD” NA MORZU LODOWATYM I.. PACYFIKU

Jesienią 1944 roku otrzymała Marynarka Wojenna R. P. na miejsce straconego „Dragona” bliźniaczy krążownik „Danae”, przewany „Conrad”, dla upamiętnienia wielkiego pisarza, który acz tworzył w języku swej przybranej Ojczyzny — był Polakiem z krwi i kości. Niemal cała uratowana załoga „Dragona” przeszła na nowy krążownik, który wszedł rychło do służby czynnej.

Wojna z Niemcami miała się jednak już ku końcowi i krótko przed kapitulacją Niemiec wykonał „Conrad” ostatni rejs bojowy. Był to samotny patrol przeciwpodwodny, wykonany na wodach Morza Lodowatego.

Nie dużo brakowało, aby krążownik ten powrócił pod polską banderą na wody na których pływał pod brytyjską i walczył z... Japończykami. Gdy skończyła się bowiem wojna z Niemcami, a rząd londyński wyraził gotowość wysłania swych sił zbrojnych do walki z Japonią (Polska była w stanie wojny z Japonią od 11 grudnia 1941 roku) oprócz oddziałów lądowych i lotnictwa na Daleki Wschód wyruszyć miał także „Conrad”, jako reprezentant Polskiej Marynarki Wojennej. Przygotowania były już na ukończeniu, załoga otrzymała tropikalne ubiory, okręt odpowiednio wyposażony. Do nowego San Domingo jednakże nie doszło, bowiem z początkiem lipca 1945 rządy Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych odmówiły uznania rządów londyńskiemu. Alianci wygrali wojnę z Japonią bez pomocy oddziałów polskich i... „Conrada”.

Na zakończenie można nadmienić, że „Dragon” i „Conrad” były jedynymi krążownikami, jakie Wielka Brytania



w toku minionej wojny odstąpiła państwu sojuszniczym (nie licząc dominów brytyjskich). Nawet państwa posiadające większą flotę i większe tradycje wojenno-morskie niż Polska (jak np. Holandia czy Norwegia), nie otrzymały jednostek większych od niszczycieli. Fakt ten rzucił wymowne światło na umiejętności i kwalifikacje tak militarne, jak i nawigacyjne polskich marynarzy.

Ani tym dużym, ani mniejszym jednostkom, jakie Polska Marynarka Wojenna otrzymała w toku wojny od Wielkiej Brytanii nie pozwolono jednak udać się do kraju, pod którego banderą walczyły.

JERZY PERTEK

„BENIOWSKI”



„Beniowski” przy Walech Chrobrego w Szczecinie

Dnia 22 lipca b. r., statek pasażerski „Beniowski”, pływający pod banderą Polskiej Żegludgi Przybrzeżnej „Gryf” — wszedł z Gdyni w pierwszy rejs do Szczecina, realizując plan połączenia tych portów stałą linią żegludową. Czas trwania podróży wynosi 21 godzin. Na swój pokład „Beniowski” może wziąć 396 pasażerów. W rejsach krótszych — dopuszczalna jest ilość 915 pasażerów.

Wyporność statku wynosi 1912 BRT, a siła maszyn turbinowych — 3100 koni mechanicznych. Statek wyposażony jest w najnowocześniejszy sprzęt nawigacyjny. Podobne urządzenia nawigacyjne posiadają jedynie nasze statki m/s „Batory” oraz statki szkolny „Dar Pomorza”.

S/s „Beniowski” przekazany nam ubiegłego roku przez władze radzieckie, zbudowany został w roku 1905 w jednej ze stoczní niemieckich. Jest więc statkiem starym. Lecz mimo tak długiej służby na morzu, kadłub „Beniowskiego” nie wymaga żadnego remontu. Natomiast maszyny — przestarzałe i bardzo skomplikowane w obsłudze — nastreczyły wiele kłopotu naszej załodze, która w porcie Hull podjęła się naprawę wielkiego dzieła uruchomienia statku i doprowadzenia go do naszych stoczní w Gdańsku.

Obecnie maszyny „Beniowskiego” działają sprawnie. Dzielnej załodze życzymy szczęścia w rejsach na Bałtyku.

W jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika zamieścimy dłuższy reportaż ze statku „Beniowski”. (B.)

SZCZECIN 5

Nr 33 (107) 15/22 lipca 1948 r.



E. K. MICHAŁOWICZ

SEZON NAD MORZEM

wyniki, błędy i widoki poprawy

Okres czasów — nie wiadomo o jakich przyczyn, ale tym nie mniej regularnie — co roku zaczyna się od deszczów. Potem, gdy już we wszystkich miejscowościach nadmorskich zorganizowano turnieje bridge'a, zaczyna się nagłe okres słoneczny. Zazwyczaj w trzy dni przed końcem turnusu.

Tak było i w tym roku. Mimo to na wybrzeżu województwa szczecińskiego notowano w bieżącym sezonie ponad sto tysięcy letników i wczasowiczów. Jak na nasze stosunki, zwyczajny, że trzy lata minęły dopiero od chwili zakończenia działań wojennych, i zważywszy powtórnie, że miejscowości nadmorskie Pomorza Zachodniego w dość znacznym stopniu dotknięte zostały wojną jest to cyfra bardzo duża.

Ale — powiedzmy to na samym początku — nie o ilość tu chodzi. Nam chodzi o to, kto korzysta z urządzeń kąpielisk nadmorskich, kto do nich przybywa po zdrowie i godziwy odpoczynek po pracy. Ale o tym później...



NA FREKWENCJĘ — WPŁYWA KOMUNIKACJA!

Najwięcej letników zjechało do Międzyzdrojów i do Ustki. Nie tylko dlatego, że o Międzyzdrojach i Ustce wie dziś każdy, bo są to, jak już powszechnie wiadomo, „kąpieliska modne”, konkurujące łatwo ze sławą Juraty czy innych kąpielisk, ale dlatego, że do Ustki czy Międzyzdrojów zjechać można wygodnie, niemal bez przesiadania — zewsząd. To też w Międzyzdrojach na turnusie przebywa przeciętnie 15 tys. osób, a w Ustce nie wiele mniej.

Trochę cyfr nie zaszkodzi: a więc warto wiedzieć, że według naszych obliczeń w Kołobrzegu na turnusie było ze trzy tysiące osób, w Pobierowie około dwa tysiące. W innych miejscowościach, jak np. w Ustroniu, Dziwnowie, Międzywodziu, Wiselcu i Niechorzu było po 1.500 osób, w Rewalu z tysiąc ludzi na turnus, a w Mielinie, Sardinowie i Jackowie po 500 osób. Z dziesięć tysięcy osób było w innych i mało znanych miejscowościach nadmorskich Pomorza Zach., a fama głosi, że tam właśnie można było spędzić urlop najlepiej, najtaniej i najwięcej zlapać odpoczynku. W sumie dąboby to około 50.000 letników w kąpieliskach Pomorza Szczecińskiego, wliczając w to i wczasowiczów i różne „inicjatywy”, które najczęściej, zapytane „na jak długo” przyjechały nad morze, dawały odpowiedź: „...na trzydzieści” albo „...na pięćdziesiąt”. (Nie o dni tu chodzi, ale o tysiące — stary kawał Minkiewicza z zeszłego sezonu. W tamtym sezonie opowiadano go na Pomorzu Gdańskim, w tym sezonie obszedł Pomorze Zachodnie.)

HARCERZE I NAUCZYCIELE

Bardzo licznie odwiedziło w sezonie bieżącym Pomorze Szczecińskie nauczycielstwo nasze i — harcerze. Samej młodzieży szkolnej i harcerskiej na obozach i koloniach było około 40.000, a z 10.000 było nauczycieli z całej Polski, w tym około trzy tysiące nauczycielek i nauczycieli w rejonie Kołobrzegu.

6 SZCZECIN

Nr 33 (107) 15/22 lipca 1948 r.

Łącznie więc na Pomorzu Zachodnim w okresie jednego turnusu urlopowego przebywało około 100.000 osób. Ponieważ według sprostżeń poczynionych w różnych miejscowościach letniskowych, mieszkańcy Pomorza Szczecińskiego wyjeżdżają na okres urlopu raczej w dalsze strony Polski, korzystając z pobytu nad własnym wybrzeżem na „weekendach” przyjąć można, że na milion stałej ludności Pomorza 10 proc. było letników, czyli, że w okresie sezonu co dziesiąty człowiek w województwie jest letnikiem.

Nie zła to cyfra, a jak obliczono również, letnicy i wczasowicze pozostawiają w okresie tylko dwóch miesięcy sezonu w województwie tytułem opłat za pobyt co najmniej dwa miliardy złotych. Wydaje się jednak, że w sezonie wpływ kąpielisk i miejscowości letniskowych są raczej większe.

NARODZINY NIECHORZA

Pomorze Szczecińskie obfituje w małe miejscowości nadmorskie jak dotąd nieodkryte. Przyjemnie stwierdzić, że sezon odkrycia indywidualnych nareszcie minął. Jeszcze rok temu trzeba było — przyjeździe co najmniej wiceministra lub taskawej kąpiel literata w morzu, by daną miejscowość pomorską „zareklamować” w Polsce Centralnej. Dziś notujemy zjawisko odwrotne. Coraz więcej instytucji i związków zawodowych poszukuje nad morzem domów i domków dla swoich pracowników. W tym sezonie najwięcej bodaj zaśług na tym odcinku położyła Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik”, która obecnie na Pomorzu Szczecińskim posiada własne domy wypoczynkowe nie tylko w modnych Międzyzdrojach, ale i w Międzywodziu, Pobierowie i w Niechorzu.

„Czytelnikowi” zawdzięcza Niechorze swe odkrycie. Las i morze, spokój i odpoczynek, a na dodatek „działanie mieszanicy aromatu sosnowego i jodowymi emanacjami morza” (jak to pięknie, aczkolwiek niezrozumiale napisał pewien dziennikarz warszawski) czynią z Niechorza „idealną miejscowość dla wyleczenia chorych, cierpiących na bezsenność”. Ma to być — powołujemy się znowu na doświadczenia cytowanego już dziennikarza warszawskiego — skutkiem „...ciszy i towarzyszącego na każdym kroku szumu morza”. Jak widać Niechorze zostało odkryte na dobre. Zwykle się tak zaczyna: „trzeba napisać mnóstwo takich rzeczy (jak powyżej) o pewnej miejscowości kuracyjnej, a reszta sama się znajdzie. Niechorze zostało więc odkryte i w następnym sezonie już nietylko w „Czytelniku” śpiewać się będzie piosenka, która głosi: „Powiedziano w Czytelniku, jedź nad morze pracowniku...”

CENY, ACH TE CENY...

Otóż, o to właśnie chodzi. Pracownicy mają jechać nad morze. Nas tu na Pomorzu Zachodnim obchodzi bardzo, jak pracownik, jak robotnik czuje się nad naszym morzem. Ładnie jest zadeklamować, że w takiej i innej miejscowości za czasów niemieckich gromadziła się bogata finansjera berlińska, a dziś korzystają ze słońca i morza robotnicy, skoro znów tych robotników — jak dotąd — tak wiele nad morzem nie ma.

Po pierwsze ceny. Są poprostu w niektórych miejscowościach okropnie wysokie. Na wczasach otrzymujesz za drobną opłatą miejsce w pokoju i wyżywienie. Słońce i morze masz za darmo — to wiadomo. Ale co dalej? W takich na przykład Międzyzdrojach, w Ustce czy Sopocie urzędują na okres sezonu orkiestry lokali nocnych ze Szczecina i innych większych miast w lokalach nadmorskich, w których w dwie osoby na wieczór trzeba — bardzo skromnie licząc — wydać tysiąc złotych. W tych tylko lokalach nie licząc chryplywych gramofonów w „domwypach”, można się zabawić, jeżeli chce się potać lub spędzić wieczór w atmosferze nieco lżejszej. Powołujemy się nie tylko na nasze własne doświadczenia, ale i na obserwacje kolegów dziennikarzy z innych pism, jeżeli twierdzimy, że większość letników na plażach i deptakach nadmorskich stanowią przede

wszystkim ludzie „miezejni” jak w tym sezonie nazwano różne „inicjatywy”, którzy mają wiele czasu i jeszcze więcej pieniędzy.

Na wybrzeżu było w tym sezonie wielu gości z zagranicy, szczególnie z Czechosłowacji, Węgier i Bułgarii. W wielkiej mierze byli to członkowie brygad robotniczych, pracujących ochotniczo nad uposażeniem portu szczecińskiego itp.

Dla takiego gościa z zagranicy, patrzącego się na deptak w Międzyzdrojach czy Ustce, Polska składa się głównie z prywatnej inicjatywy i mniej lub więcej postawionych wysoko urzędników. A przecież wystarczy zajrzeć do Rocznika Statystycznego, by stwierdzić, że tak nie jest, że wobec tego obraz społeczny deptaków nadmorskich winien być inny.

TRZEBA ZMIANY

Coś tu trzeba naprawić. Ale co? Trzeba znowu i na samym wstępie stwierdzić, że nie chodzi o tych, by ci co mają czas i pieniądze, nie bawili się. Przeciwnie! Niech się bawią i niech zostawiają u nas forszę, którą obrócimy na inwestycje w miejscowościach nadmorskich. Chodzi jednak o to, że na deptakach i w klubach nocnych wybrzeża widać tylko tych, co mają więcej pieniędzy i tylko dlatego, że inni nie mają gdzie się zabawić. Wydaje się nam bardziej niż sprawiedliwym, by w kąpieliskach i innych modnych miejscowościach nadmorskich, w których jest tyle okazji do zabawy, gdy się ma pieniądze, nie brakło i możliwości do rozrywki dla tych, co tych pieniędzy nie mają. Bawią się oni dziś własnym sposobem w domach odpoczynkowych, na dancingach własnego przemyślenia, a potem po nocach klną na tych, którzy nad ranem z wraskiem wracają z klubów nocnych, wybierając się hulaśliwie na nocną kąpiel do morza...

To są fakty! Wystarczy posiedzieć w Międzyzdrojach czy Ustce choć tydzień, by spać ludzi rozgoryczonych tym procederem. Są to zazwyczaj ci ludzie, którzy wczują pracą najbardziej zasłużyli na spokojny i pełny odpoczynek, a zarazem i na godziwą zabawę podczas urlopu, którzy chcieli by się bawić, a których na zabawę rozrzuć nie stać.

PRZYKŁAD GODNY NAŚLADOWANIA

Wasz korespondent spotkał się z zagadnieniem organizowania i godziwego wypoczynku dla ludzi pracy nie tylko w Polsce, ale i w innych krajach Europy, przy czym jako najbardziej godny naśladowania utkwiał mu przykład w uzdrowiskach i kąpieliskach Czechosłowacji.

Nie wszystkie przykłady zagranicy są godne naśladowania, ale warto wszak zastanowić się nad tym, czy u nas podobne rozwiązania są możliwe. Otóż w Jesienniku, słynnej miejscowości górskiej (znanej z kąpeli zimnych itp.) w roku 1946 było 27 proc. letników przysyłanych przez ubezpieczalnie, a reszta — to „prywatna inicjatywa” w czeskim wydaniu. W roku 1947 robotników było już 47 proc., a w ramach Planu Pięcioletniego i w wyniku kalkulacji handlowej, przeprowadzonej dla miejscowości kąpieliskowej, zdecydowano od roku 1949 dopuścić tylko 20 proc. gości z zagranicy, a pozostałe 80 procent miejsc przeznaczyc w całości dla ubezpieczonych robotników, wykluczając zupełnie przyjazd tych ludzi, którzy mogą sobie pozwolić na kosztowny pobyt tylko ze względu na posiadaną gotówkę. Przy takiej kalkulacji, u bazy której stały oprócz oczywistych względów społecznych i względów finansowych, Jesiennik Czechów przewidują jeszcze inwestycje i nie przewidują w żadnym wypadku deficytu.

Jest to być może przykład, który w polskich stosunkach interesuje tylko miejscowości wybitnie lecznicze, ale moim zdaniem podobne „kalkulacje społeczno-handlowe” winny obowiązywać w każdej miejscowości nadmorskiej. Czyż nie można by znaleźć procentowego stosunku wczasowiczów do zagranicy i „prywatnej inicjatywy”?

Poza tym trzeba naszym zdaniem koniecznie pomyśleć o tym, by nie redukując liczby istniejących klubów i miejsc zabaw dla ludzi z pieniędzmi — stworzyć możliwości zabawy również dobrej dla wczasowiczów. Trzeba rozładować rozgorzenie, którego tłem jest brak pieniędzy u większości tych ludzi, którzy nad morze przyjeżdżają po słońce i zdrowie. Bezpłatne koncerty popołudniowe tej sprawy nie załatwiają. W Międzyzdrojach np. park zdrowy nadaje się świetnie na bezpłatną zabawę taneczną.

SPRAWA WCASÓW

Tyle o stosunku „prywatnej inicjatywy” do wczasowiczów w miejscowościach nadmorskich.

W sprawie wczasów z zadowoleniem notować należy inicjatywę naczelnego organu PPS „Robotnika”, który w bieżącym sezonie rozpoznał wśród swoich czytelników ankietę pt. „co należałoby zmienić w akcji wczasów?”. Była to ankietka, przeprowadzona nie tylko rozumnie, ale i w terminie, albowiem na samym początku bieżącego sezonu, kiedy dodatnie lub ujemne wrażenia jej uczestników, notowane w

Nadmorski Park Narodowy na wyspie Wolin

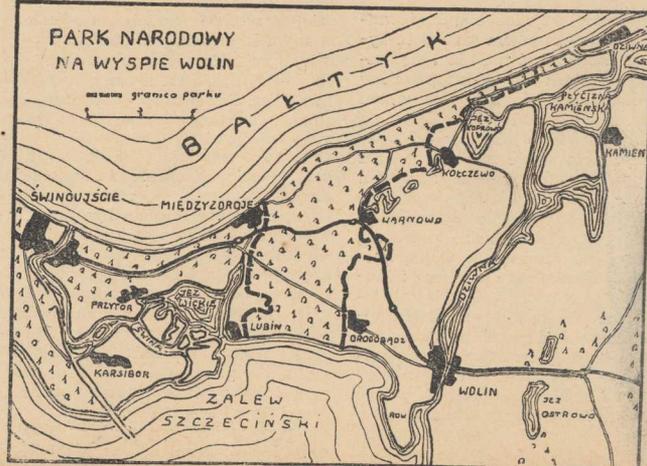
Niewielu mieszkańcom Szczecina wiadomo zapewne, że w niedalekiej odległości od naszego miasta, bo zaledwie o 100 km, powstaje pierwszy w Polsce Nadmorski Park Narodowy.

Jest nim środkowa leśnista część wyspy Wolin. Projekt tego parku powstał jeszcze przed dwoma laty. Nieomal natychmiast po zainstalowaniu się władz polskich na półwyspie szczecińskim grono miłośników przyrody z prof. Adamem Wodźczko na czele zawięziło wyspę Wolin i uznało za konieczne wydzielenie części tej wyspy na rezerwat przyrodniczy. Wypytowano najbardziej charakterystyczny obszar i od tego czasu poszły starania z jednej strony w kierunku zachowania tego pięknego zakątka polskiego półwyspu w możliwie naturalnym stanie, z drugiej strony rozpoczęto przygotowania do wydzielenia go w osobną jednostkę administracyjną i nadania prawnego charakteru rezerwatowi narodowego.

Ministerstwo Leśnictwa w porozumieniu z Państwową Radą Ochrony Przyrody przystępuje do organizacji parku, przekształcając dotychczasowy luźny rezerwat we właściwy Park Narodowy. Trzeba przyznać, że wybrana na park część wyspy Wolin, posiada wszystkie warunki, aby pokazać ludności całej Polski najbar-

dziej charakterystyczny i chyba najpiękniejszy zakątek na polskim Wybrzeżu. Pierwszy w Polsce Nadmorski Park Narodowy zajmie przestrzeń ponad 5000 hektarów. Rozciąga się szerokim pasem w poprzek wyspy Wolin na wschód od Międzyzdrojów. Szerokość tego pasa wynosi przeciętnie 10 km. Południowa granica parku dotyka zalewu od Lubina do Drogobądzia, wschodnia od Drogobądzia biegnie na północ do Warnowa, dalej zbacza na północno-wschód do Kołczewa, wzdłuż szosy biegnie aż do Międzywodzia. Dalej na zachód wzdłuż morza do Międzyzdrojów, skąd na południe do Lubina, z wyłączeniem osady i przylegających do niej pól.

Tereny przeznaczone na park, jak zresztą cała wyspa Wolin, jest dziełem lodowca skandynawskiego, który uformował jej powierzchnię, wyłobił jary, usypał wzgórza, utworzył zapadliska przekształcone następnie w jeziora i torfowiska. Morze podmywając brzegi i krusząc skały utworzyło charakterystyczny, często stromy i urwisty brzeg, w wielu miejscach zastąpiony olbrzymimi głazami granitu przyniesionego na lodowcu ze Skandynawii. Morfologiczny krajobraz Wolina jest typowym okazem kształtowania się w ostatnich kilkunastu tysiącach lat historii ziemi Pomorza Polskiego. Dlatego ma wielkie zna-



wielkim piśmie codziennym, miały jeszcze wpływ na przebieg tegorocznej akcji wczasów.

Ankieta ta stwierdziła m. in. że uczestnicy akcji wczasów mają poważne zastrzeżenia co do personelu domów wypoczynkowych. Robotnicy skarżą się na to, że w domach wypoczynkowych nieraz faworyzuje się część wczasowiczów kosztem reszty. Rozdział lepszych pokoi w większości wypadków krzywdzi pracowników fizycznych i sprzyja rozgoryczeniu, przez co utrudnia w poważnym stopniu popularyzację akcji wczasów wśród tych, którzy najbardziej potrzebują wypoczynku, a mianowicie robotników. Ankieta „Robotnika” zwróciła uwagę na dysproporcję środków finansowych, które stwarzają pewne przeszkody pomiędzy dwoma kategoriami wczasowiczów, jakimi są pracownicy fizyczni i umysłowi. Robotnicy wciąż jeszcze w domach wypoczynkowych znajdują się w mniejszości.

TEN SAM PROBLEM

Notujemy więc w akcji wczasów ten sam problem, jaki zauważyć można w każdym letnisku. Kto ma pieniądze bawi się i czuje się dobrze, kto pieniędzy ma mniej, czuje się gorzej. Wiadomo zaś, że tak być nie powinno. Ankieta „Robotnika” zwróciła tu uwagę na problem, który naszym zdaniem należy rozstrzygnąć nie tylko na płaszczyźnie wczasów, ale w generalnej płaszczyźnie uzdrowisk i miejscowości letniskowych w ogóle. Możliwość rozwiązania tego problemu istnieją choćby z tej racji, że poza drobnymi wyjątkami wszyst-

kie domy w uzdrowiskach znajdują się pod zarządem państwowym, względnie w zarządzie organizacji społecznych lub instytucji państwowych, spółdzielczych lub półpaństwowych.

W sprawie personelu w domach wypoczynkowych ankieta „Robotnika” domaga się ludzi nowych, którzy rozumieją istotę akcji masowych wczasów pracowniczych. Tylko przy oddaniu kierownictwa domów wypoczynkowych w ręce ludzi społecznie myślących, rozwiązaniem będzie problem godziwej rozrywki. Wtedy da się przełamać istniejące opory. Zadanie odpoczynku połączonego z godziwą rozrywką jest niewątpliwie problemem trudnym, ale problemem, który da się rozwiązać. Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że stoimy dopiero w początkach akcji wczasów, że akcja te narasta i nabiera doświadczeń, ale już w samych początkach tej akcji należy jasno przejrzeć błędy, by je móc naprawić, zanim staną się nagminne.

SPRAWA RODZIN

Palącym problemem wczasowiczów jest sprawa rodzin. Z ankiety „Robotnika” wynika, że wiele ludzi nie korzysta z wczasów tylko dlatego, że nie może ze sobą zabrać ani żony ani dziecka (na równie takich warunkach). Podobnie rezygnują z wczasów pracujące matki. Tą sprawę należy rozpatrzyć dokładnie, i w miarę możliwości zorganizować. Jeżeli opłata za pobyt żony czy dziecka wynosi choćby tylko 350 złotych dziennie, do czego dochodzi pełna stawka za bilet kolejowy, wtedy taki urlop przekracza przeciętne możliwości fi-

nansowe pracownika. A przecież właśnie żona pracownika fizycznego czy niższego urzędnika powinna chociaż przez dwa tygodnie w roku mieć możliwość uczciwego wypoczynku.

REORGANIZACJA AKCJI Wczasów

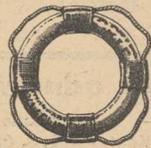
Fundusz Wczasów Pracowniczych oświadczył w odpowiedzi na ankietę „Robotnika”, że zastrzeżenia, wynikające z obecnego układu akcji wczasów, są grzechem pierworodnym całej akcji. Wynikają one stąd, że domy wypoczynkowe prowadzą obecnie przeszło 200 różnych instytucji. Fundusz Wczasów Pracowniczych Komisji Centralnej Związków Zawodowych postanowił wobec tego zcentralizować wczasy w jednym ręku i usunąć błędy i niedomagania. Obecnie Fundusz Wczasów kieruje bezpośrednio 230 domami, w których rozporządza 10.000 miejscami. Domów zaś wypoczynkowych istnieje przeszło 600, obejmujących 30.000 miejsc. Przy reorganizacji wczasów wszystkie domy wypoczynkowe mają być wyposażone do poziomu najlepszych. Znikną domy z siennikami i przyczami, wyżywienie opracowane będzie według norm naukowych, a przede wszystkim będzie zdrowe, obfite i smaczne. Zresztą ankieta „Robotnika” wykazała najmniej skarg w sprawie wyżywienia.

TYLKO 25% OBJĘTYCH AKCJĄ Wczasów

Akcja wczasów, nawet najlepiej pomyślana i najlepiej zorganizowana nie rozwiązuje jednak sprawy wypoczynku i urlopu wszystkich pracowników. Obecnie o-

Maly zeglarz

na wielkiej plaży.



bejmuje ona 15 proc. wszystkich pracujących, zrzeszonych w KCZZ. Jest to procent olbrzymi, nie spotykany w żadnym innym kraju na świecie, ale 15 procent objętych wczasami, to znaczy, że nie wszyscy mogą korzystać z dobrodziejstwa taniego urlopu, ponieważ mimo miliardów złotych na ten cel przez państwo, narazie na więcej nas nie stać. W ciągu najbliższych siedmiu lat objętych będzie akcją wczasów 25 procent pracujących.

Przy tej cyfrze wracamy znów do problemu poruszonego uprzednio. Należy znaleźć przy odpowiedniej kalkulacji społeczno-handlowej we wszystkich miejscowościach letniskowych odpowiedni procentowy stosunek między światem pracy, a światem, który na okres urlopu rozporządza dowloną ilością pieniędzy. Jeżeli taka kalkulacja możliwa jest w światowej sławy letniskach czeskosłowackich, to możliwa będzie i u nas. Zmienić trzeba podejście do ludzi, korzystających z urlopu. Cenne jest zdrowie i odpoczynek urlopowicza — i to w pierwszym rzędzie — a nie pieniądze, którymi rozporządza!

NOWA AKCJA JUŻ SIĘ ROZPOCZĘŁA

Wyniki ankiety „Robotnika” spowodowały rozpoczęcie nowej akcji we wszystkich domach wypoczynkowych, nie tylko na wybrzeżu, już w bieżącym sezonie. Od 1 sierpnia wszystkie domy wypoczynkowe objęte administracją Funduszu Wczasów Pracowniczych podjęły współzawodnictwo w sprawach wyżywienia, podniesienia stopnia sprawności obsługi oraz higieny.

Notujemy przy tym ciekawe cyfry: obecne dzienne normy wyżywienia dla korzystającego z urlopu wypoczynkowego w domu wypoczynkowym wynoszą 4.000 kalorii. Warto przypomnieć, że równa to się normie wyżywienia żołnierza amerykańskiego w akcji bojowej. Za przekroczenie tej normy przy stojącej do dyspozycji sumie 230 złotych dziennie na wczasowicza, obowiązują punkty premiowe, przy obniżeniu wartości kalorycznej posiłku poniżej 3.600 kalorii dziennie, punkty karne.

Przypomina się tu mody slogan powojenny: nie chcemy kalorii, chcemy chleba. Toż w podjętej obecnie akcji współzawodnictwa domów wypoczynkowych, o jej wynikach decydują wczasowicze, którzy odpowiadają na pytanie, czy posiłki były nie tylko dostateczne, ale i smaczne. Jeżeli wszyscy wczasowicze pochwalą wyżywienie, dom wyp. otrzyma 700 punktów premiowych. Jeżeli tylko jeden odpowie przecząco, ilość punktów premiowych zmniejsza się o połowę. W podobny sposób zorganizowano współzawodnictwo w dziedzinie obsługi i uprzejmości, (przy czym specjalny nacisk kładzie się na unikanie protekcji w stosunku do osób znanych lub zajmujących wysokie stanowiska) i w dziedzinie higieny. Dom wypoczynkowy, który uzyskuje w akcji współzawodnictwa pierwsze miejsce, otrzymuje dla swego personelu dodatkowe pełne wynagrodzenie miesięczne.

NASZE MORZE — WASZE MORZE

Bieżący sezon był po wojnie pierwszym pełnym sezonem w uzdrowiskach Pomorza Zachodniego. W bieżącym sezonie przybywali do nas ludzie nie tylko z całej Polski, ale i z zagranicy. Kierownictwo niejednego domu wypoczynkowego z wpływu tegorocznego sezonu pokryje długi, zaciągnięte na remonty w ubiegłych sezonach i przystępuje do bardziej normalnego planowania na sezon następny.

Nasze morze staje się w tym sezonie rzeczywistością „waszym morzem” — morzem wszystkich z całej Polski i miejscem odpoczynku licznych miłych gości z innych krajów. Jeśli chodzi o sezon letni, minione trzy lata przyniosły i doświadczenie i pierwsze błędy. Planowanie normalnego sezonu stało się możliwe.

Rozwiązać należy jednak przedłużenie sezonu, tak, by kalkulacje handlowe dostrzymywały kroku rzeczywistym wydatkom. Liczne miejscowości nadmorskie Pomorza Zachodniego słyną z morza i plaży, ale i z lasów. Chcąc uprzystępnić urlopy (tanie urlopy) jak największej ilości robotników i pracowników trzeba po zamknięciu sezonu morskiego rozbudować możliwości urlopowe w sezonie jesienim i zimowym. Da to większe wpływy, stworzy to lepszą bazę finansową miejscowości letniskowych, a w efekcie uprzystępnia taki urlop większej ilości ludzi świata pracy.

Czekamy na ankietę w sprawie przedłużenia sezonu urlopowego

E. K. MICHAŁOWICZ



MIĘDZYZDROJE — najbardziej „modne” kąpielisko w całym kraju. Kłopotów jest w Międzyzdrojach nie mało — o czym mowa w reportażu — swojego rodzaju kłopot mieli jednak z powodu nazw na naszym wybrzeżu Czesi. Przyjechali przez Międzyzdroje (na granicy) do Międzyzdrojów i Międzywodzia — w końcu sami nie wiedzieli, gdzie są.



Słonec nad Wolinem.



czenie dydaktyczne. Na małej przestrzeni kilku kilometrów kwadratowych spotykamy tu misternie wyrzeźbione formy młodego krajobrazu południowego.

Wyspa Wolin jest prawie całą mocno zalesiona, a na park wybrano najbardziej charakterystyczne i malownicze tereny. Lasy w połączeniu z morzem stanowią tu najistotniejszy składnik piękna krajobrazu. Są to lasy przeważnie bukowe lub z domieszką dębu czy sosny albo polacie borów sosnowych. Dużą różnorodnością odznacza się gęste podszycie z liściastych krzewów i bylin. Wiekowe pnie drzew opłata często bluszczami wiciokrzew, wspaniałe paprocie zaścieniają spore poacie, zdarżają się całe zespoły osobliwe odmiany borówki czarnej o białych jagodach.

Bogactwo szaty roślinnej poza ukształtowaniem morfologicznym stanowi jedną z głównych powabów turystycznych wyspy.

Obok lasu i jego bogatego podszycia spotykamy na wyspie szereg innych zbiorowisk roślinnych, jak nadmorska wydymowa z mikołajkiem, astrem sołnym, mlecznikiem, babką itd., skalna z rokitnikiem, roślinność wodną, bagienną, a przede wszystkim niezwykle bogatą roślinność torfowiskową, w czym kilka rzadkich północnych i południowych gatunków. Takiej różnorodności i tak charakterystycznych zespołów roślinnych na stosunkowo niewielkiej przestrzeni nie spotykamy więcej w Polsce. Znajdują się między nimi rośliny na wymiaru, podlegające ochronie.

Obok bogatej szaty roślinnej Park Narodowy będzie obfitował także w liczne okazy świata zwierzęcego. Obfitość gatunków ryb jest znana. Może jeszcze więcej spotykamy tu ptactwa wodnego, czemu sprzyjają dogodne warunki przyrodnicze. Jeszcze niedawno gnieździły się tu stada dzikich gęsi, łabędzi, żurawi, czapli, kormoranów. Teraz spotyka się tylko pojedyncze okazy tych ptaków, natomiast przelatują tu niezliczone roje różnych ptaków. W południowych częściach parku ma się tu gnieździć orzeł morsk.

Jednym słowem przyroda bogato wyposażała ten zakątek polskiego pobrzeża. Warto choć raz zobaczyć ten zakątek, aby zrozumieć dlaczego uznano go za godny ochrony i podtrzymywania naturalnego środowiska. Pod względem piękna, bogactwa przyrody zabytkowej i harmonijności ukształtowania powierzchni, jest to jeden z najbardziej charakterystycznych zakątków w Polsce i niewątpliwie najpiękniejszy obszar na Wybrzeżu. Piękność ta wydatnia się szczególnie w okresie wiosennym, kiedy lasy, polany, torfowiska i wody pokrywają się delikatną zielenią, oraz na jesieni, kiedy czerwone i złociste liście pokrywają szeroko rozłożone korony drzew i krzewów.

Piękno tego krajobrazu, należy przyznać, było dotychczas pilnie chronione i

we właściwy sposób udostępniane dla zwiedzających. W poprzek parku przebiega asfaltowa szosa, niegdyś starannie utrzymywana, obecnie nieco zaniedbana. Niekiedy przechodzi w malownicze serpen tyny, co przypomina typową jazdę w okolicy podgórskiej. Szosa prawie na całej długości obramowana jest tuż przy jezdni zieloną ścianą drzew i krzewów. Wolna jest od kurzu i pyłu. Jazda po niej należy do najprzyjemniejszych.

Na terenie całego parku a przede wszystkim w pobliżu brzegu morskiego, przeprowadzono drogi, drożki i ścieżki, biegnące w urozmaiconym terenie poprzez parowy i tunele pod koronami starych buków, dębów i sosen. Z niektórych punktów wyższych otwierają się prześliczne widoki na morze i z drugiej strony na urwiste jary. Niezrównane są zwłaszcza widoki ze ścieżki prowadzącej po krawędzi wysokiego na 100 m brzegu przez Górę Kawczą i Górę Orłów Morskich, do leśniczówki Grodno. Wśród wieńca lasów bukowych leży tu niezwykle malownicze jezioro z wyspą po środku. O jezioro tym miał wspominać już w starożytności Tacyt, nadmieniając, że jest ono miejscem prastarych kultów religijnych Słowian i uznawane jest za święte. Istotnie ma ono dość fantastyczne kształty, kryształową, czystą wodę i spórą głębokość. Dawniej nazywało się Jordansee, później Gardno, obecnie Jaromin. Znany polski botanik i miłośnik przyrody prof. Adam Wodziczko, z uwagi

na niezwykły urok jeziora i dawne miejsce kultu naszych pogańskich przodków, zaproponował nową nazwę: Zrenica Świątowa. Być może była by to najodpowiedniejsza nazwa ze względu na romantyczne otoczenie jeziora.

Park Narodowy na Woliniu, poza utrzymaniem lasów i krajobrazu w zbliżonym do pierwotności stanie, będzie służył celom naukowym i społeczno-wychowawczym oraz wypoczynkowym. Harmonijny zespół przyrody o cennych walorach klimatycznie - kąpieliskowych, wielka przeszłość słowiańskiej ziemi, wyznaczają Nadmorskiemu Parkowi Narodowemu specjalne znaczenie. Choć sam park obejmuje tylko część wyspy, to jednak cały obszar wyspy Wolin, poza osadami i przyległymi polami uprawnymi, będzie podlegał ochronie. Podobnie jak na południu Park Narodowy w Tatrach, na północy Park Narodowy na Wolinie zapewni stałą ochronę skarbow przyrody i udostępni je najszerszemu rzeszom ludności całej Polski. Niektóre miejsca na terenie parku są zdewastowane działaniami wojennymi. Te miejsca należałoby zachować w obecnym stanie, zabezpieczając tylko od zwalu, wywroty i polamane do połowy drzewa od niszycielskiej działalności owadów. Te kikuty drzewne były by dla potomności świadectwem barbarzyńskich skutków wojny.

Bol. Kuźmiński



Wysokie brzegi wyspy Wolin na odcinku Nadmorskiego Portu Narodowego.

**Czytajcie!
Prenumerujcie!
Rozpowszechniajcie!**
„TYGODNIK WYBRZEŻA“

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

NOWOŚĆ

W DRUKU

NAKŁADEM SPÓŁDZIELNI WYDAWNICZEJ „PPK“

w Szczecinie Al. Wojska Polskiego 39-41

ukaze 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

PRZETARG NIEOGRANICZONY Nr. 150

Szczeciński Urząd Morski ogłasza przetarg nieograniczony na usunięcie i zabicie nowej palisady na Wyspie Górnej Okrętowej w Szczecinie dł. 24 mb.

Wszelkie informacje oraz ślepe kosztorysy i formularze otrzymać można za zwrotem kosztów w Dyrekcji Technicznej Szczecińskiego Urzędu Morskiego Wały Chrobrego, Oddział Przetargowy, II piętro do dnia 28 sierpnia 1948 r. do godziny 15-tej.

Oferty zalakowane bez firmy z napisem jak wyżej należy składać w Dyrekcji Technicznej Szczecińskiego Urzędu Morskiego (Wały Chrobrego) do dnia 30 sierpnia 1948 r. do godziny 11,45.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 30 sierpnia br. o godzinie 12,00 w Dyrekcji Technicznej Szczecińskiego Urzędu Morskiego, Oddział Przetargowy, II piętro (Wały Chrobrego).

Do oferty należy dołączyć kwit kasy Urzędu Skarbowego w Szczecinie na wpłacone na rachunek depozytowy Szczecińskiego Urzędu Morskiego wadium przetargowe w wysokości 2% sumy oferowanej.

Zezwala się również na złożenie wadium w postaci gwarancji bankowej lub innych walorów zgodnie z zarządzeniem Ministra Skarbu z dnia 25 listopada 1947 r.

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

SZCZECIŃSKI URZĄD MORSKI

DLA KAŻDEGO DOSTĘPNA

przyjemna — zdrowa — tania

podróż statkami przybrzeżnymi „Gryfu“

PASAŻEROWIE — TOWARY Szczecin — Świnoujście — Ustka
Darlów - Kołobrzeg - Gdynia - Gdańsk

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

KUPON ULGOWY na przejazd statkami Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej
na Bałtyku „GRYF“

otrzymasz kupując Tygodnik Wybrzeża „SZCZECIN“

ROZKŁAD JAZDY

S/S „BENIOWSKI“

Z A L E W S Z C Z E C I Ń S K I

PORT WYJŚCIA	DATA i GODZ. ODEJŚCIA		PORT PRZEZNACZENIA	DATA i GODZ. PRZYBYCIA		LINIA	ODEJŚCIE PORT		ODEJŚCIE PORT	
Szczecin	13.8.	14,00	Sopot	14.8.	10,00	<u>Szczecin-Świnoujście</u>	Szczecin	8,30	Świnoujście	17,00
Sopot	15.8.	10,00	Sopot	15.8.	21,00	<u>Szczecin-Międzyzdroje</u>	Szczecin	8,00	Międzyzdroje	8,00 x)
Sopot	16.8.	14,00	Szczecin	17.8.	10,00		"	17,00	"	17,00
Szczecin	18.8.	14,00	Sopot	19.8.	10,00					
Sopot	20.8.	14,00	Szczecin	21.8.	10,00	<u>Szczecin - Stepnica</u>	Szczecin	16,00 x)	Stepnica	7,00 x)
Szczecin	22.8.	8,00	Szczecin	22.8.	21,00	x) w dni powszednie	Szczecin	19,00 xx)	Stepnica	7,00 xx)
Szczecin	23.8.	14,00	Sopot	24.8.	10,00	xx) w niedziele i święta				
Sopot	25.8.	14,00	Szczecin	26.8.	10,00	<u>Międzyzdroje - Świnoujście</u>	Międzyzdroje	12,00	Świnoujście	15,15
Szczecin	27.8.	14,00	Sopot	28.8.	10,00					
Sopot	29.8.	10,00	Sopot	29.8.	21,00					
Sopot	30.8.	14,00	Szczecin	31.8.	10,00					

Z A T O K A G D A Ń S K A

<u>Gdynia - Hel</u>	Gdynia	9,00	Hel —	11,00 x)
	"	12,30 x)	"	16,00
(x) w razie pogody	"	17,30 x)	"	19,00 x)
<u>Sopot - Hel</u>	Sopot	9,30	Hel —	15,30
<u>Nowy Port - Hel</u>	Nowy-Port	7,30	Hel —	15,30

„GRYF“ Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku
Szczecin, ul. Żygmunta Starego 5, tel. 29-09, 24-84
Gdynia, Skwer Kościuszki, Basen Prezydenta, tel. 22-68
Sopot, Molo, tel. 5-24-84

Tygodnik Wybrzeża „Szczecin“ z kuponami ulgowymi na przejazd statkami „GRYFU“ — do nabycia w kioskach



ZAGRANICZNA KRONIKA MORSKA

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE „MOORE — MAC CORMAC LINES”

Towarzystwo to powstało w roku 1913 w Nowym Yorku. Pierwszy statek tego Towarzystwa „Montara” nawiazal w r. 1914 stała obsługę z Santos w Brazylji, przy czym Towarzystwo rozpoczęło przewozy ładunków południowo amerykańskiej kawy i cacao do St. Zjednoczonych.

W okresie wojennym t. j. od Pearl Harbour do dnia kapitulacji Japonii T-wo „Moore-Mac Cormac” przewiozło łącznie 34.410.111 ton ładunków wojkowych i 754.239 żołnierzy, operując w tym okresie 150 statkami, z których zginęło 11.

Od 35 lat T-wo specjalizuje się w przewozie kawy z Santos w Brazylji do portów Stanów Zjedn. W chwili obecnej flota T-wo są 3 linery s. s. „Argentina”, s. s. „Brazil”, s. s. „Uruguay” (po 20.600 BRT i 18 węzłów szybk.), obsługujące wschodnie atlantyckie wybrzeże Ameryki Południowej oraz 32 „Mormac’ki”, po 8.275 BRT (11.167 TDW i szybki 17,5 węzła).

W r. 1921 T-wo Moore Mac Cormac wysunęło swe statki do przewozów na Baltyk, a w r. 1927 nabyło amerykańską linię „America Scantic Line”. Pod tą ostatnią nazwą T-wo Moore Mac Cormac wznowiło po wojnie swą poprzednią współpracę z Polską, zakładając swe biuro w Gdyni — Porcie. Trzy z pośród statków T-wo, a mianowicie „Mormacmali”, „Mormacpenn” i „Mormacasağa”, a niekiedy i inne, obsługują połączenia z Bergen, Oslo, Göteborgiem, Kopenhagą, Malmö, Gdynią, Sztokholmem i Helsinkami.

Obok naszego GAL-u T-wo „Moore Mac Cormac” łączy Polskę stałą linią pasażersko-towarową z Ameryką Półn. (BK)

NAJSTARSZY ARMATOR NIEMIECKI — GRIBEL ZE SZCZECINA

Do rządu najstarszych armatorów niemieckich zaliczyć należy T-wo Żeglugowe Rudolf Gribel, założone w r. 1773 w Szczecinie. W potowie 1914 r. armator ten posiadał 23 statki o tonażu 25.500 ton nośności, po pierwszej wojnie światowej tonaż ten spadł do 16 jednostek pływających o tonażu 15.000 TDW. W końcu 1930 r. T-wo Rudolf Gribel przejęło 13 statków od armatora „Stettiner Dampfer Compagnie” i w ten sposób dalszy jego wzrost został zapewniony. Na 1. 12. 1939 r. F-ma Gribel posiadała już 35 statków o tonażu 46.600 ton, w tej liczbie 8 jednostek pasażerskich. W r. 1944 spadkobiercą nazwiska Edward Gribel został filiję F-my w Lubecie.

Po katastrofie Niemiec F-ma ostatecznie przeniosła się do Lubeki. Na czele jej stoi dziś Karol Gribel (ur. w r. 1909), który kieruje jej pracą. W r. 1940 F-ma dysponowała 13 statkami o tonażu 10.800 ton DW i jest dzisiaj co do wielkości armatorem niemieckim. W ciągu 175 lat swej egzystencji Firma ciągle znajduje się w rękę tej samej dynastii armatorów.

STATKI PRZETWORNI WIELORYBNICE

W chwili obecnej czynnych jest 20 statków przetwórczych wielorybnych, a mianowicie:

Norwegia	9	187.699 BRT.
Japonia	5	118.000 „
Anglia	4	76.460 „
Z.S.S.R.	1	19.730 „
Holandia	1	15.472 „
20		417.351 BRT

Jak podaje „Lloyd Anversois” z 2. 7. 48. w końcu czerwca założona została na szczyt angielskiej Harlanda i Wolffa w Belfastie na rachunek T-wo „Compania Argentina de Pesca” w Buenos Aires stępka statku przetwórczy wielorybny „Juan Peron” o nośności ca 30.000 TDW. Ta przetwórcza w okresie martwych sezonów połowów wielorybów będzie mogła być wykorzystana jako zbiornikowiec (tankowiec) do przewozu paliw płynnych. Daje to gwarancję wykorzystania tego statku olbrzymia.

ALBANIA

Albania posiada jeden statek parowy morski pod nazwą „Borava” o pojemn. 1.784 BRT. Na statku tym w dniu 12. XII. 1947 r. podniesiono została w Riee bandera albańska. Przedtem statek ten pływał pod banderą jugosławijską jako „Bojana”.

AUSTRIA

Austriacy przemysłowcy w porozumieniu z triesteńskimi firmami budowy okrętów i armatorami zamierzają w najbliższym czasie oddać zamówienia Firmie Monfalcone w Trieście na budowę 2 szybkich motorowców, które będą pływały na morzu Śródziemnym pod banderą austriacką.

BELGIA

Na linii Ostenda — Dover uruchomiony został nowy statek pasażerski, „Koning Albert”. Jest to bardzo szybka jednostka. Na próbach wykazała 25,5 węzła. Statek posiada 3.774 BRT i jest wyposażony w dwa stery. Zbudowany został na szczyt Cockerill w Hoboken (Belgia).

W okresie ostatnich 100 lat stocznia ta wybudowała 30 statków dla obsługi tego połączenia. Pierwszym był w r. 1846 „Ville d’Ostende”. W okresie 1905/13 stocznia Cockerilla dała na linię Ostenda — Dover 5 turbinowców, a po pierwszej wojnie światowej dalszych 5 turbinowców. W r. 1934 postawiony został do serwisu pierwszy statek motorowy „Prince Baudoin”, a M. S. „Koning Albert” jest z kolei ostatnim 4-m z rzędu belgijskim motorowcem pasażerskim rozpoczynającym swą służbę na linii Ostenda — Dover. Statek posiada wprawdzie pomniejszenia dla 212 pasażerów, lecz w razie potrzeby będzie mógł przyjąć ich więcej.

A. KOŁDOMASOW

MOŻLIWOŚCI ŻEGLUGI ŚRODLĄDOWEJ w Z. S. S. R. *)

W Związku Radzieckim śródlądowy transport wodny zajmuje drugie miejsce po kolejowym. Planowa socjalistyczna gospodarka stworzyła doskonałe warunki dla wzajemnej ściślejszej kolaboracji między kolejami a żegluga śródlądowa w szczególności w zakresie racjonalnego podziału masy ładunkowej. Uwidacznia się stały wzrost żeglugi śródlądowej w transporcie towarowym kraju, przede wszystkim w zakresie międzyrejonowych przewozów ładunków masowych.

W okresie przedwojennych stalnowskich pięcioletek nastąpiła rozbudowa sił produkcyjnych. Powstanie nowych ośrodków przemysłowych we wschodnich rejonach państwa, wywołało konieczność wykorzystania dróg wodnych w szerszym zakresie. W tym też okresie uruchomione zostały 2 nowe zasadnicze dla życia gospodarczego kraju drogi wodne, a mianowicie Kanał Białomorski-Bałycki imienia Stalina i kanał Moskiewski.

W pięcioletnim planie odbudowy i rozwoju gospodarki radzieckiej na lata 1946-1950 dla kolei żelaznych przewidziano został współczynnik wzrostu obrotu towarowego w stosunku do roku 1940 o 28 proc., natomiast transport śródlądowy ma wzmocnić swój potencjał o 38 proc. Ten pierwszy powojenny plan pięcioletni przewiduje szereg inwestycji na drogach wodnych. Tak więc rzeka Kama ma być przekształcona na głęboko wodną arterię komunikacyjną, systemat Moskiewicki co stanie przebudowany oraz nastąpi odbudowa systemu Mariińskiego.

W ogólnym obrocie towarowym na śródlądowych drogach wodnych Związku Radzieckiego Wołżsko-Kamski rejon (rzeki Wołga, Kama, Wiatka, Bielaja, Oka, Kanał Moskiewski) zajmuje dominującą stanowisko. Szlaki wodne tego rejonu przebiegają przez centralne, reprimislowane obszary kraju z północy na południe. Wołżsko-Kamski basen ze wszystkimi swymi szlakami wodnymi wiąże zasobne okręgi naftowe Baku, Kujbyszewa, Krasnowodsk, Ufy, Guriewa; solanki Baskunczaku; okręgi produkcji zbożowej Kubania, Dónu, Półwola; metalurgię Uralu; przemysły samochodowy, kauczukowy, włókienniczy, traktorowy — Jarosława, Iwanowa, Gorkiego i Stalingradu, wreszcie przemysły drzewny i chemiczny górnego dorzecza Kamy, Wołski rejon cementowni i szereg innych ognisk przemysłowych. Potężne arterie wodne śródlądowe wiążą i obsługują połączenia Uralu z Kaukazem i z centralnym okręgiem przemysłowym, północ kraju z Donbasem; Leningrad, Murmańsk i Moskwa z Astrachaniem i Azją Środkową, Wołżsko-Kamski rejon dróg wodnych alimintuje ogółem 70 proc. masy ładunkowej radzieckich dróg wodnych.

W tej liczbie partycypuje 95 proc. produktów naftowych, drewno splewane w 60 proc. i suche ładunki 60 proc.

Bawelna pochodząca z Azji Środkowej i przeznaczona do centralnego okręgu przemysłowego w Rosji Europejskiej, idzie łamanym szlakiem (kolejowo-rzeczny) przez Krasnowodsk, Astrachan, Gorkij wykorzystując w znacznym stopniu arterię Wołgi. Uzyskuje się przez to skróć odległości kolejowych prawie o 3.000 km. Przewozy ropy i produktów naftowo-pochodnych z okręgu Gronzyny do rejonu Rybińska szlakiem wodnym przez Machacz — Kala — Astrachan i dalej w górę Wołga skracają odległość przebiegu cystern kolejowych o przeszło 1.000 km.

Przestawienie przewozu produktów naftowych z obszaru Krasnowodsk do rejonu Zachodniej Syberii z kolei na łamanym fracht przez Astrachan — Molotow odciaża kolejnictwo na przestrzeni 4.500 km. Dowóz drzewa z Północy do Donbasu idzie drogą wodną aż do Stalingradu, skracając transport kolejowy o 800 km.

Widzimy więc, jak doniosłe znaczenie w sensie komunikacji towarowej odgrywa w Związku Radzieckim drogi wodne w obsłudze masowych przewozów towarowych na dużych odległościach pomiędzy poszczególnymi ośrodkami produkcyjnymi a konsumcyjnymi.

Pięcioletni plan przewiduje doniosłą rolę, jaką spełni w zakresie transportu wodnego Dniepr, który ma odciażyć dyrekcję ko lejowe Donieckie, Południowo Zachodnie i Zachodnie od przewozu ładunków masowych. Kopalniaki przeznaczone dla Donieckiego okr. węglowego, pochodzące z re publik Bałtyckich i Karelo-Fińskiej S.S.R. będą dowożone łamanym szlakiem kolejowo-wodnym z przeladunkiem z kolei na wodę w Homlu i Żlobinie. Dnieprowska droga wodna także może być wykorzystana dla transportów węgla i soli, kierowanych z Donbasu do Kijowa i na Północny Zachód. Tu miejscem pierwszego przeladunku z kolei na wodę będzie Zaporożje, miejscem drugiego z wody na kolej będą Kijów i Homel.

Rozwój przewozu węgla i drzewa po Dźwinie Północnej i Pieczorze pozwala na odciażenie kolei, a nawet zaprzestanie dostaw kolejowych tych ładunków do Murmańska i Archangielska. Bowiem śródlądowe drogi wodne i północna żegluga morska wyręczają (odciążają) w tym wypadku kolejnictwo.

Dalsze odciażenie kolei rejonu Uralско-Syberyjskiego od przewozów soli pawłodarskiej, kopalniaków dla okręgu Kuźnieckiego, węgla i innych ładunków nastąpi przez uinteresywienie przewozu na rzekach Irtysz, Ob, Tom i Tura, a także

na górnej Kamie od Solikamska do Molotowa.

Obok rzek w przebiegu swym skracających odległości między miejscowościami położonymi okólnie kolejami, szereg rzek sowieckich płynie równoległe do szlaków kolejowych, jednakże i te rzeki mogą być gospodarczo wykorzystane przez odciażenie ładunków kolejowych. Np. doskonały, głębokowodny nurt Amuru i Ussuri przepływa równoległe do linii kolejowej od Sretienska do Władywostoku na przestrzeni 2.000 km i dalej do Komsonolska. Stwarza to duże możliwości dla zorganizowania wydajnej współpracy między koleją a żegluga śródlądową. Także kanał Białomorski, przebiegający równoległe do koleji imienia Kirowa (Zwanka — Kalininsk (Pietrozawodsk) — Kiem przyp. tłumacza) może posłużyć poważnym wsparciem dla obrotu towarowego na tej ważnej kolejowej magistrali Leningrad — Murmańsk. Rzeka Wyszegda przepływająca równoległe do linii kolejowej Kollas Workuta posiada doniosłą rolę dla zapewnienia wywozu węgla i drzewa z obszaru Workuty (przyp. tłum. znana jest doniosła rola węgla okręgu Workuckiego, jaka odegrał on w czasie wojny dla przemysłu, wojska i floty obłożonego Leningradu). Kanał Dniepro — Bużski (kanał

L. S. BERG

PRZEWALSKI *)

Rozróżniamy dwa rodzaje podróżników — romantyków i klasyków. Przewalski może być typowym przykładem podróżnika — klasyka. Jego wyprowadzenie, miały ściśle określone zadanie i cele, dla wypełnienia których nie żałował ani trudu osobistego ani najmłodniejszych i najbardziej drobiażgowych przygotowań.

Jakie wymagania stawiał Przewalski badaczom Centralnej Azji, a przede wszystkim — rzecz prosta — sobie samemu to widać z jego słów:

„Szczerze mówiąc — pisze wielki geograf — podróżnikiem trzeba się urodzić. Dla tego, kto zdecydować poświęcić się badaniom dalekich krajów w głębi Azji, nie wystarczy tylko teoretyczne przygotowanie naukowe, ale konieczne jest i kwintalne zdrowie i zdecydowanie. A to wszystko dla tego, że w Centralnej Azji badacz nie znajdzie gościnnych dróg na dzikiej pustyni, a zdobyć naukowe nie same wejdia mu do rąk. Nie! Za cenę ciężkich wyrzeczeń i licznych doświadczeń, tak fizycznych jak duchowych kupuje się nawet okrucy pierwszych odkryć.”

Wszystkimi tymi zaletami był obdarzony Przewalski. Przypomnijmy tylko jak w okresie pierwszej podróży po Azji Centralnej, Przewalski jedynie z trzema towarzyszami obronił się przeciw dwustu żołnierzom duńskim, którzy napadli na podróżników.

Należy podkreślić jego stosunek do współczesników wyprawy, ponieważ jak wiadomo, od tego zależy powodzenie każdej ekspedycji. „Przed wszystkim, jeśli chce się osiągnąć cel — mówi Przewalski — w żadnym razie nie wolno grać roli pana (Dzierżał) siebie barinom). Odwrotnie, im bardziej podróżni będzie się nosił w „czarnej skórce” — tym osiągnie lepsze rezultaty. Osobisty przykład dowodzi, tak, jak wszędzie — działa magicznie na podwładnych. Dosłownie w czasie wszystkich podróży żyliśmy z Kozakami na jednej stopie, w tych samych namiotach, śpiąc na tych samych wojkach i jedząc z jednej miski. A Kozacy umieli wszystko to ocenić i zrozumieć. Nigdy, nawet w najcięższych momentach nieprzeleczonych niewygód, nie słyszałem w swoim oddziale najłżejszego szemrania, ani nawet napomknięcia, czy sarkania na trudy”.

O swoich współtowarzyszach — Kozakach, uczestnikach pierwszej ekspedycji do Mongolii i Tybetu — Przewalski mówi tak: „Jeden z nich — Panfil Czebajew — był dziecinnie naiwnym młodzieńcem, Rosjaninem — a drugi, Buriata, nazywał się Dondok Irimierow. Obaj, z moim pomocnikiem, zbliżyliśmy się z tymi dobrymi ludźmi, wiążąc się z nimi ścisłą przyjaźnią i to był zasadniczy warunek powodzenia naszego przedsięwzięcia. W straszliwym oddaleniu od ojczyzny, wśród obcych i wrogich ludzi, żyliśmy jak rodzeni bracia, wspólnie dzieląc niewygody i niebezpieczeństwa, smutki i radości. Aż do grobu zachowam wdzienne wspomnienie o swych współtowarzyszach, którzy bezgraniczną odwagą i oddaniem sprawie, przyczynili się do powodzenia ekspedycji.”

Należy zacytować rozkaz Przewalskiego z dnia 29 października 1888 r., wydany po zakończeniu czwartej wyprawy do Azji Centralnej:

„Dziś dla nas pamiętny dzień — prześlaliśmy granic chińską i wstąpili na ojczyzną ziemię. Minęło ponad dwa lata od rozpoczęcia w Kiachcie naszej podróży. Zapaściliśmy się w głąb azjatyckich pustyń, mając jedynego szprzymierzeńca — odwagę; wszystko poza tym było przeciw nam: i przyroda i ludzie. Pamiętacie — brnelśmy przez sypkie piaski Ala-szania i Terimu, przez błota Czajdanu i Tybetu, przez potężne szczyty górskie, przez które przejścia leżą na ponadobłocznej już wysokości. Żyliśmy dwa lata jak dzikusy, pod gołym niebem, w namiotach lub jurtach, znosząc

Królewski i Ogińskiego przyp. tłum.) z rzeką Przepycia stwarza możliwość przedstawiania ładunków z równoległej kolei Brześć Mozyrz itd. Tak więc w Z.S.S.R. są wielkie możliwości racjonalnego wykorzystania współpracy między koleją a drogami śródlądowymi wodnymi i dla stworzenia frachtów łamanych.

Należy zwrócić uwagę na silny akcent jaki kładzie się w Związku Radzieckim na korelację między kolejnictwem a żegluga śródlądową. Z punktu widzenia ekonomicznego ma to doniosłe znaczenie dla odciażenia kolejnictwa od zbędnych przewozów taniach ładunków masowych.

Doświadczenia pokojowego budownictwa gospodarki krajowej potwierdzają jeszcze raz doniosłość eksploatacyjną dróg wodnych śródlądowych w takim samym stopniu, jak to wykazał okres wojenny na przykładach zapewnienia dostaw towarowych dla walczących Leningradu i Stalingradu, których alimentację towarową zapewniły przede wszystkim drogi wodne.

Przełożył BENEDYKT KRZYWIEC

*) W dwumiesięczniku rosyjskim „Plano woje chozajstwo” (Gospodarka planowa) Nr. 2/1948, umieszczony został artykuł Kołdomasowa pt. „Zwiększyć rolę transportu śródlądowego w obrocie towarowym kraju”

czterdziestostopniowe mrozy i jeszcze wielk sze upały, lub nieznosne pustyne burze... „Ale ani dzika przyroda pustyni, ani przeciwności ze strony wrogo nastrojonej ludności, nie nie mogło nas powstrzymać. Wypełniliśmy zadanie do końca — Azji Centralnej, gdzie nigdy nie postala noga europejska. Część i sława wam — towarzysze! O waszych czynach opowiem całemu światu. Teraz, obejmując ka/deggo z was i dziękuję za wierną służbę — w imieniu nauki, której służymy — w imieniu ojczyzny, którą wspólnie rozswiałymy”.

Przewalski nie wyobryzłmia trudów podróży. Oto w jakich okolicznościach ekspedycja pokonywała w zimie tybetańskie gory. „Mróz traskający. Na obitkę wieje silny wiatr. Siedzieć na koniu nie można, bo zimno — iść piechotą też ciężko, tym bardziej że niesiemy broń, torbę i ładownice, co razem wazy około dwudziestu funtów. Na szczytach w rozrzedzonym powietrzu ka/deggo dodatkowy funt ciężaru kosztuje wiele wysiłku i najmniejsze wznieśnienie wydaje się nie do przebycia, dokuczają brak tchu, serce bije mocno, i nogi trzęsą się; po jakimś czasie przychodzi zawroty głowy... Do tego wszystkiego należy dodać, że nasze ciepłe odzienie przez dwa lata tak się zniszczyło, tak było polatane, że nie mogło obronić od chłodu. Często zdarzało się, że koło południa nadochodziła potężna burza, zasympując nas oblokami pyłu i piasku, wtedy marsz okazywał się niemożliwy, więc zatrzymywaliśmy się, robiąc dzień, nie dziesięć wiorst a czasem jeszcze mniej. Przy tym wszystkim, w rezultacie rozrzedzonego i suchego powietrza, w czasie snu odczuwano się stale brak tchu, co sprawiło, że sen nasz był czemś w rodzaju ciężkiego koszmaru — usta i wargi wysychały... Na wyznach północnego Tybetu spać można tylko, mając głowę złożoną na wysokim oparciu, lub w pozycji półsiedzącej.

Ale wszystkie te niewygody, były wynagradzane tymi wzruszeniami, jakie podróżnikowi ofiarowuje dziewicza przyroda.

„...lepszym staje się człowiek w takich warunkach — mówi Przewalski — wznosząc się na takie wyżyny, wyrzeka się swych drobnych spraw i kłopotów. I na długo, na całe życie, zapamięta podobnie szczęśliwe chwile...”

Przewalski był jednym z najznakomitszych podróżników wszystkich czasów i narodów. Współczesny Przewalskiemu — Richtofen, sam doskonale znał a badacz Chin, nazwał go jeszcze w 1878 r. — genialnym podróżnikiem. Wśród innych badaczy Azji Centralnej, wyróżniał się Przewalski swym przygotowaniem naukowo-historycznym. Kiedy czyta się kapitalne opisy odbytych podróży, napisane prześliznym stylem, od razu widoczny jest, że to wyszło spod pióra wielkiej miary uczonego. Nasz „pierwszy badacz przyrody Centralnej Azji” — jak nazwała Przewalskiego Akademia Nauk, był nie tylko podróżnikiem, ale naukowcem, specjalistą-zoologiem.

Na zakończenie przytoczmy, całkowicie zasłużoną opinię Londyńskiego Towarzystwa Geograficznego. Ofiarowując w 1879 r. Przewalskiemu — złoty medal — stwierdzono w dyplomie, że jego tybetańskie podróże przewyższają wszystko czego dokonano od czasów Marco-Polo.

Thumaczył z rosyjskiego J. B.

*) Mikołaj Przewalski, znakomity geograf rosyjski, polskiego pochodzenia, śmiały i nieustrudzony badacz Azji Centralnej.

Thumaczenie z L. S. Berga, „Oczeki po historii russkich geograficznych odkrytych”, Wyd. Nauk S. S. S. R. Moskwa 1946 r.

Pierwszy po wojnie, a 18 z rzędu tom „Slavia Occidentalis” obfituje w pierwszym rzędzie w bogaty materiał językoznawczy z zakresu języków zachodnio-słowińskich i ich wpływów na ludy sąsiednie. Artykuły ściśle naukowe i przeznaczone dla specjalistów z danej dziedziny, przynoszą jednak w rezultacie wnioski cenne i dla innych gałęzi nauki, a przede wszystkim dla historii, która, zwłaszcza dla okresu wczesnego średniowiecza, w braku bezpośrednich przekazów źródłowych, tak często korzysta z badań innych dyscyplin naukowych. Wysiłki uczonych nie powinny być również obojętne szerszemu ogółowi, którego postawa życiowa jest zawsze najodleglejszym i ostatecznym rezultatem ich badań.

Zasięg osadnictwa prasłowiańskiego, budzi dziś specjalne zainteresowanie wobec tendencji nauki niemieckiej, która pragnie wykazać odwieczną germańskość terenów położonych na zachód od Wisły, a wyniszczenie narodu polskiego przedstawia jako reorganizację tej ziemi. To też wkrótce po zakończeniu działań wojennych zajęto się tym zagadnieniem w dwóch pracach: LEHR SPŁAWIŃSKI „O pochodzeniu i praojczyźnie Słowian” i KOSTRZEWSKI „Prasłowiańszczyzna”, a nadto, w trosce o uświadomienie szerszego ogółu, wydano szereg broszur popularyzujących wyniki badań naukowych w tym zakresie. Książka Lehr-Splawńskiego otrzymała w niniejszym tomie „S. O.” aż dwa krytyczne omówienia M. Rudnickiego i Otrębskiego.

Z krytyki OTRĘBSKIEGO wynika, że sprawa Prasłowian jest wciąż jeszcze przedmiotem dyskusji naukowej, np.: Słowińskość Wenetów jest jeszcze w nauce otwartą, również przynależność etniczną kultury Łużyckiej, istnienie wspólnego praojczyzny bałtycko-słowińskiego i wiele in., a co za tym idzie i dostęp Prasłowian do morza. Z tym większym zaciekawieniem czytamy dwa artykuły M. Rudnickiego „Siedziby pierwotne Słowian po epoce I. e.” i „Szkice z kultury lechickiej”. W obu tych artykułach autor dostarcza nowych dowodów na poparcie tezy o odwiecznej słowińskości zamieszkałych przez nas ziem. W pierwszym, opierając się na materiale toponomastycznym, autor dochodzi do wniosku, że na progu czasów historycznych Słowianie zajmują dorzecza Wisły, Odry, wybrzeża Bałtyku od granicy staropruskiej po Sleszwik i Holstyn i prawie, a nawet częściowo łowę, dorzecza Łaby; przy czym dorzecza Wisły i Odry zajęte były przez Słowian już w wiekach XX i XV przed Chr. W drugim artykule na podstawie analizy językowej autor wykazuje, że nie tylko wszystkie nazwy stawków w j. polskim są pochodzenia słowińskiego, a specjalnie lechickiego, ale że również egzystowało u Lechitów słowo oznaczające ster, które pozostało do dziś jako kurman, oznaczający bal żurzywny, używany na dno statku, gdyż pierwotny ster nie był niczym innym jak taka sterująca belka. Dzisiejsza nazwa steru przyszła do nas z j. niemieckiego wraz z udoskonaleniem tego przyrządu. Brak rodzimej, słowińskiej nazwy brzozy był przez naukę niemiecką cytowany jako dowód przeciw osadnictwu Słowian nad morzem. Autor stara się wykazać, że taka nazwa egzystowała, a tylko z czasem zanikła, było nią słowo glesum zapisane u Tacyty jako glesum, które przetrwało długo w nazwach geograficznych spotykanych w dokumentach średniowiecznych. Analiza słowa kielbasa doprowadza autora do wniosku, że pierwotnie robiono kielbasy z małych ryb (kiełbie), co do niedawna praktykowano w Kolobrzegu. Taką etymologię słowa kielbasa rzucatoby ciekawe światło na przemysł rybny w dolnych biegach Wisły i Odry. Był to wg. autora przemysł prasłowiański, którego głównym ośrodkiem stały się z czasem szczyty polsko-pomorskie, czeskie i łużyckie.

Niemniej interesująca od osadnictwa prasłowiańskiego jest sprawa przynależności Pomorza Zachodniego do Polski za Mieszka I. Przy wyznaczaniu granic państwa Mieszkoowego posługują się historycy m. in. dokumentem zwanym „Dagome Iudex”. Dokument ten pochodzi z X w. znajdujący się w archiwum papieskim stanowi prawdziwą zagadkę. Według niego granica państwa Mieszkoowego biegnie wzdłuż morza Bałtyckiego, granicę pruską i morską do Krakowa, od Krakowa do Olomuńca, dalej granicą Milczan i biegiem Odry aż do miast „Schinesne”. Ta zagadkowa nazwa „Schinesne” od dawna jest przedmiotem żywej dyskusji wśród historyków i lingwistów, jej właściwe prze tłumaczenie przesądziło ostatecznie wyznaczenie północno zachodnich granic państwa Polskiego w X w. Jedni chcą w „Schinesne” widzieć Gniezno, pozostawiając Pomorze Zachodnie poza granicami państwa Mieszka, inni Szczecin. ST. ROSPOND w artykule „Pierwotna nazwa Szczecina a północno zachodnia granica Polski Piastowskiej” przytacza nowe argumenty lingwistyczne na rzecz interpretacji „Schinesne” jako Szczecin. „Schinesne” zdaniem autora jest łacińska inskrypcja Szczytna, pierwotnej słowińskiej nazwy Szczecina. Szczytno brzmiało w języku niemieckim Stetin i wzięło do języka polskiego w tej germańskiej przeróbce. Zatem dzisiejsza polska forma Szczecin była by zakonserwowanym germanizmem. Autor przytacza więcej przykładów na takie ukryte germanizmy w polskim imiennictwie geograficznym.

Wybraliśmy tych kilka przykładów aby wykazać jak drobiazgowo i na pierwszy rzut oka zdaje się oderwana od życia praca uczonych, w ostatecznym wyniku wiąże dzień dzisiejszy z minionymi wiekami, znajdując jego odległe podstawy.

Tematem interesującym zarówno historię jak językoznawcę jest sprawa imion pierwszej historycznej polskiej pary książęcej. Imiona DĄBRÓWKI i MIESZKA mają za sobą już w naszej nauce bogatą literaturę dyskusyjną i wciąż jeszcze pozostają kwestią otwartą. W omawianym tomie zabierają w tej sprawie głos Otrębski jako językoznawca („Imiona pierwszej chrześcijańskiej pary książęcej w Polsce”) i Labuda jako historyk („Dąbrówka czy Dobrawa(k)a?”). Obaj zgadzają się, że imię apostolki Polski powinno brzmieć Dobrawa, tak jak ją zapisuje kronikar niemiecki Tilmar. Wywody językowe Otrębskiego popiera Labuda argumentem historycznym, wykazuje, na podstawie dokumentów, że imię Dobrawka, Dobrawa znane jest w Polsce jeszcze w wiekach XII i XIII. Słownik biograficzny P. A. U. przyjął już imię Dobrawa, można się więc spodziewać, że ta forma ustali się w nauce. Sprawdźmy zagadką dla historyków stanowi imię Mieszka. Znaczenia tego imienia nie rozumiał już Kadubek w XIII w., a Długosz starał się wytłumaczyć je jako skrót od imienia Mieszysław. Później z kolei w tej sprawie głos:

Kromer, Semkowicz, Brückner, Taszycki i in. Otrębski występuje zupełnie nową hipotezą, że imię Mieszko (gdzie znajdujemy w starych kronikach i taka forma) jest skrótem od Kazimierz, jakkolwiek przynajmniej, że nigdy później takiego skrótu od tego imienia nie używano.

Ścisłe historyczny materiał przynosi artykuł Widawejca „Ujemne opinie o Bolesławie Chrobrym”. Zdawać by się mogło, że połączona postać Bolesława Chrobrego, która rozciąga wokół siebie urąganie i legendy, znajduje się poza zasięgiem krytyków. Tak jednak nie jest. Zasadniczy zarzut w polityce Bolesława Chrobrego postawił Matecki, widząc w niej odwrót na Wschód i rezygnację z trudnych do zrealizowania postulatów zachodnich. Matecki czyli Bolesława Chrobrego winnym późniejszego niezdecydowanego oscylowania polityki polskiej między zachodem i wschodem. Widawejca staje całkowicie i bezapelacyjnie na gruncie genialności polityki Chrobrego, wykazuje jej zgodność z położeniem geograficznym Polski. Czy jest to jednak ostateczne zamknięcie dyskusji nad Bolesławem Chrobrym w naszej historiografii? Wydaje się, że nie, skoro Labuda parę miesięcy temu w artykule „Polska w zlewisku Bałtyku” (Januar styczeń-luty 1948) nie waha się powiedzieć, że „stanowisko Polaka na morzu w okresie panowania Bolesława Chrobrego doznało decydującego ciosu, a przyczyn tego faktu należy szukać w niefortunnej poli-

tyce zagranicznej tego władcy”, a błąd znajduje Labuda, podobnie do Mateckiego, w przesądzeniu zainteresowań na południowy wschód, prawdziwie wielką postać widzi natomiast w budowniczym państwa polskiego Mieszku I, który konsekwentnie punkt ciężkości państwa umieszczał na północnym zachodzie.

Artykuł Rudnickiego „Okupacja niemiecka od r. 1939-45 i Instytut Zachodnio-Słowiński” jest wstępem do całości omawianego tomu i zaznacza nam że strata jakiegoś polskiego uka polska na odcinku badań zachodnio-słowińskich, zarówno w ludziach, jak i w materiale naukowym. Ze specjalnym zadowoleniem należy podkreślić, że artykuł ten przetłumaczono w niniejszym tomie w całości na j. angielski.

Poza wzmiankowanymi, t. 18 „S. O.” zawiera jeszcze następujące artykuły: T. Milewskiego „Stosunki językowe polsko-pruskie”, W. Kaszkievicz „Szkice polonijacyjne z ruskiej gwary archaicznej w Drajowie pod Łęczną”, G. Labuda „Powstania Słowian Połabskich u schyłku X w.”, Z. Stieber „Teksty gornoluzycyckiej wsi Radworja”, T. Lehr-Splawński „Obodrit-Obodrzyce”, St. Urbanczyk „Prawdziwe i rzekome niemieckie herzog w polskiej onomastyce”, Fr. Sławski „Oboczność q: u językach słowińskich”, L. Zabrocki „Czas teraźniejszy w dialekcie pruskim Sambli”, Fr. Sławski „Przyczynki etymologiczne”, oraz obszerny dział krytyczny. Aby udostępnić wyniki badań uczonym zagranicznym na końcu tomu podano streszczenie artykułów w j. francuskim lub angielskim. (Jok.)

SPRAWY NIEMIECKIE DLACZEGO NIE WRACAJĄ-DZIECI POLSKIE?

Od roku 1946 władze polskie zwracają się stale do brytyjskich i amerykańskich władz okupacyjnych w Niemczech z prośbą o przeprowadzenie repatriacji dzieci polskich w Niemczech, które Niemcy w okresie wojny wywieźli do Niemiec. Jak wiadomo, na procesie norymberskim udowodniono m. in., że Niemcy wywieźli z Polski kilkadziesiąt tysięcy dzieci, przeznaczonych na germanizację. Dzieci te zostały fikcyjnie zaadoptowane przez niemieckie rodziny, które obecnie wzbraniają się oddać dzieci prawowitym rodzicom.

Na żądanie władz polskich władze brytyjskie i amerykańskie wydały coprawda zarządzenie, nakazujące wydanie dzieci polskich, lecz za niestosowanie się do zarządzenia nie grozi Niemcom żadna kara. Świadomi tej bezkarności, Niemcy zgłosili zaledwie kilkadziesiąt dzieci polskich, podczas gdy nawet pobieżne poszukiwania, poczynione przez organizację polską i międzynarodową, wykryły od razu kilka tysięcy polskich dzieci, germanizowanych w dalszym ciągu w Niemczech.

Trzeba pamiętać, że również wiele dzieci niemieckich wysłanych było podczas wojny z Niemiec zachodnich, w obawie przed nalotami Aliantów do Polski, gdzie podczas działań wojennych zagubili się, lub zostali porzucone przez rodziców. Dzieci te na skutek starań indywidualnych Niemców lub organizacji niemieckich, i po przelamaniu oporu władz brytyjskich, (które odmawiały zezwolenia na przyjazd tych dzieci do Niemiec), zostały już odtransportowane do strefy brytyjskiej, a dalsze transporty odejść w przyszłości. W lipcu przybył do Hanoweru polski pociąg z pierwszą partią dzieci niemieckich z Polski, ale pociąg ten wrócił do kraju pustym, ponieważ Niemcy i Anglicy nie oddali ani jednego dziecka polskiego, które ma wrócić do kraju.

Zdawałoby się, że mimo różnic politycznych czy jakichkolwiek innych różnic, które mogłyby zaistnieć, sprawa zwrotu dziecka rodzicom powinna stać ponad partiami i różnicami poglądów. Pomoc w repatriacji skradzionego matce dziecka powinna być rzeczą, nie podlegającą żadnej dyskusji. Tak jednak nie jest.

Ostatnio w Warszawie odbyła się specjalna konferencja z dziennikarzami zagranicznymi, na której trzy matki-Polki przedstawiły dziennikarzom zagranicznym przebieg swych starań o zwrot dziecka. Udało się stwierdzić adresy dzieci, udało się nawiązać z nimi pierwszy kontakt. Dzieci wiedziały, że NIE są Niemcami, i że ich prawni rodzice mieszkają w Polsce. Wiedzą o tym rodziny niemieckie, u których dzieci są germanizowane, wiedzą o tych konkretnych wypadkach władze brytyjskie. Od roku w jednym z wypadków matka pisze z Łodzi co tydzień list do swego dziecka i po pierwszej odpowiedzi wysłanej za plecami niemieckich „opiekunów” wiadomości o dziecku nie ma. Niemcy bezkarnie konfigują listy i w dalszym ciągu germanizują polskie dziecko.

Takich wypadków jest nie tysiące, ale krocie tysięcy!
Kiedyś — a musi się to stać w najbliższej przyszłości — sprawa germanizacji polskich dzieci w Niemczech przy umyślnym lub nieumyślnym pomocy Anglików i Amerykanów nabierze takiego rozgłosu, że ze wstydem wspominać o niej będzie historia tych narodów.

„DEMILITARYZACJA” NA SPOŚB ZACHODNI

Wielki wybuch w zakładach koncernu IG-Farben w Ludwigshafen, gdzie w dalszym ciągu produkowano chemiczne skład

niki wojenne, zwrócił uwagę na ogólny stan demilitaryzacji w zachodnich strefach Niemiec.

Jak podaje organ marynarki j. dennej ZSRR, w Bizonii znajduje się obecnie przeszło 400 zakładów uzbrojonych pierwszej kategorii. Anglosasi zachowali poza tym niemieckie bazy morskie i odremontowali największe doki portów niemieckich. Mimo wielokrotnych obietnic, Anglicy nie zniszczyli fortyfikacji, które zgodnie z uchwałami Aliantów, powinny być wysadzone w powietrze. Anglicy pozwalają się przy tym na brak powierzenia mieszkalnej w Niemczech zachodnich i twierdzą, że wykorzystują fortyfikacje jako mieszkalnia.

KTO PRZODUJE W ŻYCIU POLITYCZNYM NOWYCH NIEMIEC?

Obraz społeczno-polityczny nowych Niemiec nakreślił ostatnio na jednym z wieców robotniczych w strefie radzieckiej przewodniczący SED Otto Grothwohl. Nawiązując do krytyki stanowiska SED wobec grupowań mieszczańskich, określił on historyczne, polityczne i społeczne przyczyny znaczenia i roli klasy robotniczej w życiu politycznym Niemiec.

Gdy ważyły się losy republiki weimarskiej, mieszczaństwo niemieckie zdecydowanie poparło Hitlera, i w znacznej mierze przyczyniło się do zwycięstwa hitlerizmu w wyborach. Również niemiecki ruch robotniczy popełnił w tym okresie wiele błędów. Grothwohl stwierdził że „...jak pewne jest, że niemieckie mieszczaństwo w okresie lat 1919-1944 weszło w fazę politycznego rozkładu i utraciło swą niegdyś produkującą rolę w narodzie, tak samo pewne jest, że niemiecka klasa robotnicza obecnie urosła w strefie radzieckiej do przejęcia roli przewodniej. Kto nie chce widzieć tej historycznej tendencji rozwoju społeczeństwa niemieckiego, lub nie jest w stanie zrozumieć tego, dochodzi do zupełnie fałszywych wniosków...”

Grothwohl odpowiadał jeszcze, że niemiecki ruch robotniczy zmobilizował polityczne i duchowe siły narodu niemieckiego celem nawiązania współpracy z państwami Europy wschodniej i południowo-wschodniej. Zaznaczył on, że w strefie radzieckiej Niemiec istnieją w dalszym ciągu podstawy dla realizacji polityki blokowej, ale należy „utrzymać dokładne szacowanie swych politycznych i gospodarczych możliwości”.

NIEMCY PATRZĄ NA POLSKĘ

Ostatnio dziennikarze niemieccy, którzy swego czasu byli z wycieczką w Polsce, coraz częściej występują publicznie z wypowiedziami na temat nowej Polski. I tak n. p. w Berlinie odbył się publiczny wieczór dyskusyjny na temat „gospodarka polska”, zorganizowany przez rozgłośnie berlińską.

Dyskusję zajął przedstawiciel radia berlińskiego Ruffel, który podkreślił, że definicja „Polnische Wirtschaft” w pojęciu niemieckim jest „najbardziej podłym zwrotem w słowniku niemieckiej zarumianłości narodowej”. Pojęcie to powstało w epoce Wilhelma, lecz mimo to dotychczas jeszcze jest używane w tym znaczeniu ujemnym, chociaż rzeczywistość Polski dzisiejszej zadawa mu klam.

Prelekcje na temat sytuacji gospodarczej Polski wygłosił redaktor naczelny Działu Informacyjnego radia berlińskiego DUCHROW, komentator polityczny radia STORM i kierownik działu sportowego SCHMIDT. Wszyscy trzej podkreślili, opierając materiałem statystycznym, że twierdzenia propagandy antypolskiej, jakoby ziemie polskie na zachodzie były nie-

uprawiane, są jedną z legend, stworzonych dla walki z demokracją ludową. Duchrow powiedział m. in., że Niemcy byli by napewno innego zdania o gospodarce polskiej, gdyby mogli obserwować tempo i metody odbudowy Warszawy. Gdyby w Niemczech osądzano również takie sukcesy jak w Polsce, można by śmiało powiedzieć, że Niemcy przodują w odbudowie.

W odpowiedzi na pytania publiczności, Duchrow i Storm poruszyli również problem granic polsko-niemieckich. Zwrócili uwagę na to, że ziemie zachodnie zostały w swoim czasie zagarnięte przez państwo pruskie, i że wobec tego Niemcy, chcąc czy nie chcą muszą uznać stan obecny za sprawiedliwy. Co się tyczy stosunków polsko-niemieckich, to zdaniem Duchrowa Niemcy powinni wykazać inicjatywę w tej dziedzinie, i dając do demokracji swego życia politycznego, zmierzając jednocześnie do nawiązania ścisłej współpracy z Polską Ludową. Jest to najprzymiślniejszy obowiązek Niemców wobec Polski, tej Polski, która zniszczyła i ograbiła armie niemieckie.

Pisarze niemieccy w Polsce

W związku z odbywającym się w ostatnim tygodniu sierpnia we Wrocławiu Międzynarodowym Kongresem Intelktualistów, zanotować należy fakt następujący:

Oprócz czołowych pisarzy, profesorów i przedstawicieli świata nauki z całego prawie świata na wrocławski Kongres Intelktualistów, który wywołał wielkie zainteresowanie w całej prasie międzynarodowej, przybyła delegacja niemieckich pisarzy anty-faszystowskich. Wśród pisarzy niemieckich będą w Wrocławiu obecni: Anna Segers, Willi Bredel, prezes Akademii Nauk w Berlinie prof. Strouf i dyrektor berlińskiej opery państwowej Ernst Haegel, oraz inni.

Zanotować należy w związku z powyższym fakt drugi:

Na odbywającej się w Warszawie w początkach sierpnia Międzynarodowej Konferencji Młodzieży Pracującej obecna była w charakterze obserwatorów pięcioosobowa delegacja niemieckiej młodzieży postępowej.

W ciągu miesiąca więc Polska gości w stolicy, najbardziej dotkniętym najazdem niemieckim mieście Rzeczypospolitej i w stolicy Śląska — w odzyskanym Wrocławiu — przedstawicieli nowych Niemiec. Dzieje się tak w trzy lata po zakończeniu działań wojennych.

W Warszawie przedstawiciel Rządu R. P. przemawiając do młodych z całego świata powiedział m. in. że nam Polakom nie zależy na stałym wykluczeniu Niemców i separowaniu ich od reszty świata, popieramy natomiast siły demokratyczne w Niemczech i wciągamy ich, tam gdzie znamy ich za szczerze demokratyczne, w krąg wolnej społeczności ludzkiej, oczekując od nowych Niemców, by pracowali na rzecz pokoju.

Przyjazd demokratycznej delegacji niemieckiej do polskiego Wrocławia — gdzie przed nimi byli już w tym roku dziennikarze niemieccy — ma swoją specjalną wymowę polityczną, tymbardziej, że delegacja postępowych pisarzy niemieckich przyjeżdża do naszego Wrocławia na Kongres MIĘDZYNARODOWY.

O kongresie i o pobycie Niemców będziemy jeszcze informowali.

Refleksje teatralne

W przyszłym sezonie teatralnym Wybrzeże Centralne Gdynia—Gdańsk ma otrzymać wielki trójczłonowy teatr państwowy, którego model wypracowano drobniawo w ciągu trzech lat — mniej lub bardziej szczęśliwych — doświadczeń praktycznych.

Bliskość tego przełomowego faktu w życiu teatralnym Wybrzeża — pozwala już dziś spojrzeć z perspektywy na całokształt dotychczasowych poczyną w tej dziedzinie i poddać go pewnym próbom syntezy, która zarazem uplastyczy większość postulatów, jakim zadość uczynić winien nowy teatr.

Trzyletni rozwój stosunków teatralnych na Wybrzeżu można podzielić zgrubnie na dwa zasadnicze podetapy. Pierwszy etap to tak zwany „okres pionierski” — okres pierwiastkowego budowania teatru i kształcenia kadr publiczności na nieteatralnym dotąd Wybrzeżu. Okresowi temu nie zamierzam poświęcać wiele miejsca bo chociaż trudności organizacyjne na Wybrzeżu były może większe, niż w ośrodkach bardziej dojrzałych kulturalnie — to teatry występujące w tym okresie nie różniły się niczym oryginalnym od innych teatrów prowincjonalnych. Należy jedynie stwierdzić, że zasadniczą cechą „okresu pionierskiego” była całkowicie indywidualna i „dzika” gospodarka poszczególnych teatrów oraz zupełny chaos reperturowy. Co przy strukturze geograficznej i ludnościowej centralnego Wybrzeża było nie do utrzymania na dłuższą metę.

Drugi etap organizacji życia teatralnego rozpoczyna się z chwilą przyjazdu na Wybrzeże dyr. Iwo Galla wraz z jego zespołem. Chaos organizacyjny i reperturowy pierwszego okresu oraz chęć uniknięcia za wszelką cenę tego chaosu w przyszłości — skłoniła oficjalne czynniki kulturalne do powierzenia Gallowi wyłączności na organizację życia teatralnego na Wybrzeżu — wyłączności zaostrzonej aż do granic monopolu. Jeżeli wziąć pod uwagę istniejące już wówczas plany stworzenia w przyszłości jednej wielkiej organizacji teatru państwowego — to trzeba uznać, że skupienie całej dyspozycji organizacyjnej w jednym ręku było posunięciem koniecznym. Z drugiej strony jednak, teatr gallowicki, ze względu na swój szczególny charakter, najmniej nadawał się na teatr monopoliczny dla tak wielkiego i zróżnicowanego obszaru, jak Wybrzeże Centralne. Ponad to oddanie Gallowi monopolu organizacyjnego rugowało z Wybrzeża w sposób gwałtowny i nieuprzedzone przywoły wszystkich aktorów istniejących dotychczas teatrów, którzy — bądź co bądź — położyli pewne zasługi przy pierwiastkowej organizacji życia teatralnego na Wybrzeżu i zdobyli sobie względy gdynińskiej i sopockiej publiczności. Dlatego też monopolizację stanowisko teatru gallowickiego od pierwszej chwili zaciążyło w sposób niekorzystny na otaczającej go atmosferze.

Trzeba pamiętać, że teatr gallowicki tym różni się od wszystkich innych teatrów, istniejących dziś w Polsce — że jest teatrem typu studyjnego, to znaczy, że łączy w sobie elementy teatru zawodowego z elementami studia, czyli szkoły aktorskiej.

Taki teatr ma wiele zalet, odbijających korzystnie od treści innych zrutowizowanych teatrów. Należą do tych zalet: młodzieńczość i świeżość zespołu aktorskiego, niezwykle uczciwe podejście do sztuki, wyrażające się w wyjątkowo sumiennym przygotowywaniu widowisk, grze bez suflera oraz w wgnaniu ze sceny wszelkiego „publikotropizmu”, czyli tzw. „gierek” w stronę publiczności; należą do tych zalet także: odkrywczym nowatorstwo oraz ambitne koncepcje inscenizacyjne i dekoratorskie.

Ale obok tych zalet w teatrze Galla reprezentowane są także wszystkie poważne wady teatru studyjnego, a więc: zupełny brak „gwiazd” aktorskich, dysproporcja między szczerpym gronem samodzielnych aktorów, a tłumem niewyrobionych nastawionych do publiczności aktorów, a tłumem niewyrobionych nastawionych do publiczności aktorów, a tłumem niewyrobionych nastawionych do publiczności aktorów, a tłumem niewyrobionych nastawionych do publiczności aktorów.

Teatr gallowicki rozpoczął swą pracę na Wybrzeżu wystawieniem dramatu młodzieńczego poety, poległego w Powstaniu Warszawskim — T. Gajcy — Topornickiego pt. „Homer i Orchidea”. W tym pierwszym przedstawieniu teatr „Wybrzeże” pokazał publiczności wszystkie swoje zalety — i tylko zalety. Spektakl ten urzekał świeżością gry młodzieńczego zespołu, poetycznością nowoczesnej inscenizacji, pięknem i czystością wspaniałych dekoracji. Dlatego też jeszcze do dzisiaj wspomina się na Wybrzeżu „Homera i Orchidea” jako szczyt osiągnięć gallowickich. A przecież wszystko co nastąpiło potem — czy to kameralne przedstawienie Rittnera „W małym domu”, czy nagrodzone na konkursie szekspirowskim „Jak wam się podoba”, czy bardzo dobra „Balladyna” i

doskonały „Chory z urojenia” — było również starannie opracowane, równie czyste w rysunku i równie uczciwie artystycznie. Ale publiczność Wybrzeża zaczęła stopniowo obok zalet teatru gallowickiego dostrzegać także i jego wady. Począł rażać brak „gwiazd” aktorskich, obok urzekającej młodzieńczości zespołu, wyszło na jaw także jego małe wyrobienie, poczęto tu i tam sarkać na zbytnią umowność dekoracji. Wszystkie te drobne zastrzeżenia potęgowała jeszcze znacznie świadomość, że przedstawienia gallowickie są z obowiązku jedynym pokarmem teatralnym — gdyż innego teatru nie dopuszczal na Wybrzeże zakaz niemal oficjalnego monopolu. Sytuacja ulegała jeszcze pogorszeniu, gdy zespół gallowicki objął drugą scenę w Sopocie. Scena ta miała mieć w założeniu profil artystyczny odmienny od teatru gdynińskiego — a w praktyce okazało się niestety — że wspólne kierownictwo artystyczne i jeden zespół nie są w stanie tych dwóch odrębnych profili artystycznych stworzyć.

To wszystko plus drobne usterki repertuarowe i pewne niezbyt fortunne posunięcia kierownictwa administracyjnego teatru — doprowadziło w rezultacie do dosyć paradoksalnego stanu rzeczy. Każdy przybył z Warszawy, czy z innego miasta, który wstępował do teatru Galla na jedno tylko przedstawienie — zachwycał się zaletami tego teatru i wynosił je pod niebiosa. Natomiast publiczność Wybrzeża tych zalet nie doceniała i odnosiła się do swego teatru z coraz wyraźniejszym krytycyzmem. Rzecz prosta, iż kierownictwu teatru było bardzo trudno wytłumaczyć, że ten stan rzeczy nie jest wywołany ignoracją publiczności, czy uprzedzeniami prasy — lecz prostym i zrozumiałym faktem, że teatr Galla, przy wszystkich swoich zaletach — jako monopoliczny teatr całego Wybrzeża Centralnego — jest dla publiczności teatrem zbyt jednostajnym.

Do tego „kryzysu zaufania” ze strony publiczności doszedł jeszcze ostatnio kry-

„SŁOWNNIK GEOGRAFICZNY”

CIĘKAWA KSIĄŻKA PRACOWNIKA NAUKI NA WYBRZEŻU

Ruch naukowy na Wybrzeżu sprzyja również miejscowym ambicjom wydawniczym. Za przykład tego rodzaju ambicji może posłużyć m. in. młoda, gdyniska spółdzielnia wydawnicza „ZEGLARZ”, której nakładem ukazało się niedawno temu znakomite dzieło profesora Uniwersytetu Poznańskiego, dra Edwarda Taylora pt. „Wstęp do ekonomiki”. Po wznowieniu w drugim wydaniu tej dawno wyczerpanej książki, poświęconej zasadniczym zagadnieniom ekonomiki, zaanonsować z kolei wypada drugi poważny wyczyn tej samej spółdzielni wydawniczej, a mianowicie, „Słownik Geograficzny” dra Józefa Staszewskiego, ukazujący się obecnie już w trzecim nakładzie, i to w znacznie poszerzonych rozmiarach.

„SŁOWNNIK” wspomniany, jak świadczy o tym jego rozmiar i zawartość, o 359-ciu stronach dwukolumnowego, piętowego tekstu, jest dziełem długoletnich, iście benedyktyńskich trudów autora. Specjalnością dra J. Staszewskiego jest antropogeografia — nauka o wpływie zjawisk, występujących na powierzchni ziemi, na pracę człowieka w dziedzinie kultury, gospodarki i polityki. Badaniom w zakresie tej nauki poświęcił dr J. Staszewski kilka swych prac, drukowanych m. in. przed wojną w warszawskim „Przeglądzie Geograficznym”, ostatnio zaś we wrocławskim „Czasopiśmie Geograficznym”.

Zamieszkałszy po wojnie na gdańsko-gdynińskim Wybrzeżu, poświęcił się obecnie dr Józef Staszewski pracy pedagogicznej, jako wykładowca geografii w Wyższej Szkole Pedagogicznej w Gdańsku. Jego publikacje naukowe, w zakresie geografii, odnoszą się teraz głównie do Bałtyku i terytorium naszego Wybrzeża. I tak n. p. zasluga dra Józefa Staszewskiego jest m. in. przypomnienie słowiańskiej przeszłości miasta Sopotu, której uczone ten poświęcił niezwykle interesujące, na gruntu naukowych danych oparte uwagi swoje w artykule pt. „Sopot — prasłowiańskie grodzisko”.

Wydany obecnie „Słownik Geograficzny” tego autora wyróżnia się jako naukowa osobliwość.

W „Słowniku” swoim wyjaśnia autor szczegółowo zarówno nazwy ziem, łądów, mórz i oceanów, jak i ważniejszych miast, rzek i gór, uwzględniając przy tym w szczególności — w obecnym, trzecim wydaniu — PROBLEMATYKĘ SŁOWIAŃSKĄ. Odnosi się to nie tylko do nazewnictwa zachodnio-słowiańskiego i czeskiego, ale i do nazw, charakterystycznych dla Rusi, jako też dla ziem południowych Słowian. Obecność nazw słowiańskich, wykazana przy tym i na oddzielnych wykresach i mapach (m. in. również w Grecji!), dowodzi w ogólności, jak doniosłym czynnikiem było słowiaństwo w nazewnictwie, kształtując się Europy w pierwszych wiekach po upadku państwa rzymskiego.

Oprócz wytłumaczenia nazw, obejmujących obok obszarów ziem Europy, również i ziemie obu Ameryk, Azji i częściowo Afryki, wiadomości podane w „Słowniku”

zys wewnętrzny, który zaczął już wyraźnie — w wigilię stworzenia wielkiego teatru państwowego — zagrażać całości zespołu gallowickiego. W chwili, gdy nadszedł czas odnawiania kontraktów — grupa najdojrzalszych aktorów tego zespołu uznając, że stoi już wystarczająco mocno „na nogach” — postanowiła się przenieść do innych teatrów krajowych. W praktyce oznaczało to pozbowienie zespołu gallowickiego jego trzonu — i udaremniało już w sposób zdecydowany objęcie przez ten zespół obszernej aparatu teatru państwowego — nawet w wypadku dokooptowania narybku aktorskiego z innych studiów dramatycznych.

Przez krótki czas wydawało się, że ten kryzys w ogóle udaremni stworzenie teatru państwowego w najbliższym sezonie. Jednakże w końcowym rezultacie — doprowadzając do sytuacji przymusowej — przyspieszył on tylko ostatecznie wymodelowanie kształtu nowego teatru.

Wbrew początkowym planom, zespół Galla w nowym układzie teatralnym Wybrzeża, obejmie tylko jeden teatr gdyniński. Dwa pozostałe teatry o odmiennych profilach artystycznych, a więc sopocki Teatr Kameralny i Gdański Teatr Muzyczny zostaną obsadzone przez inne siły artystyczne i będą posiadały własnych kierowników scen i reżyserów. Wybitny inscenizator i dekorator dyr. Iwo Gall zajmie stanowisko kierownika artystycznego całości. Obok tego znakomitego kierownika artystycznego, zespół scen Teatru Państwowego otrzyma nowe sprężyste kierownictwo administracyjne.

W ten sposób zakończy się zasadniczy etap ewolucji teatralnej na Wybrzeżu Centralnym — a nowy Teatr Państwowy „Wybrzeże” — unikając błędów swych poprzedników — będzie mógł stać się jedną z najpoważniejszych pozycji w życiu teatralnym całego kraju.

uzupełnia autor ponad to zwięzłym wywodem historycznym i datami z dzieł „Chemcy” — wyjaśnia przy tym w swej przedmowie — „aby tych dzieł czy kilkanaście milionów nazw, zapisanych na kartach ekumeny (ekumena — zamieszkała powierzchnia ziemi) powiadały nam wielką powieść o czynach rodzaju ludzkiego, kiedy zmagał się z potęgami ziemi; chcemy widzieć zjawiska ziemskie, biegnące na filmie ducha plemion i narodów”.

Intencja, skierowana w ten sposób do czytelników, zainteresuje z pewnością nie tylko geografów. Zarówno historycy, politycy, jak pracownicy nauk z geografii pokrewnych, znajdą w „Słowniku” dra J. Staszewskiego podreźniczek wartościowych, pracowicie dla nich zebrań wiadomości z dziedziny geomatematyki.

Zet. I.

Dr Józef Staszewski: „Słownik Geograficzny”. Wydanie trzecie, powiększone. Nakł. Sp. Wyd. „Zeglarz” w Gdyni. 1948 r. Str. 359. Cena 1.100 zł. (druk. w 3 nrze „Wiatru od Morza” w 1946 r.)

„Sen o morskiej potędze”

Stanisławy Fleszarowej — Poemat — Nakł. Wyd. „Fregata” — Sopot — 1948.

Wspominając na innym miejscu o naukowych ambicjach gdynińskiej Spółdzielni Wydawniczej „Zeglarz”, nadmienić trzeba, że drugie na gdańsko-gdynińskim Wybrzeżu wydawnictwo „Fregata”, mające swą siedzibę w Sopocie, specjalizuje się raczej — jak dotychczas — w literaturze pięknej. Za przykład najczytelniejszego ustosunkowania się do tej literatury może tu posłużyć piękne, starannie, a nawet luksusowo przez „Fregatę” wydany poemat gdynińskiej poetki, Stanisławy Fleszarowej p. t. „Sen o morskiej potędze”.

Utwór, ozdobiony drzeworytmami Lesława Kiernickiego, jest historyczną, osnutą na tle morskich planów Władysława IV opowieścią, w którą autorka włączyła fabułę miłosną „leficera wodnej armaty” i uroczę córki gdańskiego armatora, Hewela. Po za wiernym oddaniem faktów historycznych, najlepiej przez autorkę został w jej poemacie uchwycony nastrój starego Gdańska w świetnym jego blasku i charakterystycznym rozgwarze ulicznym. Z opisowych tych fragmentów przebiega czystokroć talent o zacięciu epickim.

„Sen o morskiej potędze” znajdzie zapewne duże zainteresowanie wśród szerokiego grona czytelników, zwłaszcza wśród młodzieży. Wierszowany potoczystym trzynastozgłoskowcem, w wielu swych wyjątkach nadaje się również do recytacji podczas akademii, jak i wieczorów świetlicowych, poświęconych naszemu morzu.

Poemat Stanisławy Fleszarowej poprzedził swoją przedmową Eugeniusz Kwiatkowski, co dla młodej autorki jest rzeczą szczególnie zaszczytną.

Kupon

na niżej wymienione linie regularne, upoważniający do następujących zniżek:

1. Szczecin—Świnoujście zamiast 300 zł — 200 zł.
2. Świnoujście—Szczecin zamiast 300 zł — 200 zł.
3. Szczecin—Międzyzdroje zamiast 300 zł — 200 zł.
4. Międzyzdroje—Szczecin zamiast 300 zł — 200 zł.
5. Szczecin—Stepnica zamiast 150 zł — 100 zł.
6. Stepnica—Szczecin zamiast 150 zł — 100 zł.
7. wycieczki na pełne morze s/s Beniowski zamiast 1.000 zł — 750 zł.
8. Sopot—Hel zamiast 160 zł — 100 zł.
9. Hel—Sopot zamiast 160 zł — 100 zł.
10. Gdynia—Hel zamiast 140 zł — 100 zł.
11. Hel—Gdynia zamiast 140 zł — 100 zł.
12. Nowy Port—Hel zamiast 200 zł — 140 zł.
13. Hel—Nowy Port zamiast 200 zł — 140 zł.
14. Szczecin—Gdynia s/s Beniowski zamiast 1.500 zł — 1.000 zł.
15. Gdynia—Szczecin s/s Beniowski zamiast 1.500 zł — 1.000 zł.

UWAGA:

Odnosnie pkt. 14) i 15) — przy podróży powrotnej — cena biletu zł 500,— za okazaniem biletu w kierunku pierwowym.

Ulgowo bilety — za okazaniem i wreczeniem kuponu wycieczki z Tygodnika Wybrzeża „Szczecin”, można nabywać w kasach biletowych Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej na Bałtyku „Grzyf”. Niniejszy kupon jest ważny w okresie, na który jest wystawiony. Kupon z nadrukiem „egzemplarz okupowy” — są nieważne.

Książka, jakiej nie ma w Polsce:

Jest nią książka Jarosława Kunca p. t. „Słownik współczesnych pisarzy czeskich”, wydana w dwu tomach przez Orbis w Pradze. Pierwszy tom wyszedł w grudniu 1945 r. a drugi w lutym 1946 roku. Oba tomy zawierają 1020 stron druku i 239 fotografii na 96 stronach nie numerowanych na bezdrzewnym papierze jako wkładki. Podtytuł tego dzieła brzmi: Literatura piękna w latach 1918 — 1945, ze słowem wstępnym A. M. Pizsa, który o dziele tym tak się wyraża: „Zasluzona praca Jarosława Kunca sama dostatecznie oświetla, jak różnorodna i bogata była czeska artystyczna twórczość w ubiegłym ćwierćwieczu od końca pierwszej wojny światowej do zakończenia drugiej wojny”.

Słownik jest ułożony w porządku alfabetycznym. O każdym z opisywanych autorów Kunc zaczyna materiałem biograficznym a więc: imię i nazwisko, przy pseudonimach podaje właściwe imię i nazwisko, datę urodzenia a przy zmarłych — datę śmierci. Miejscowości urodzenia jak również miejscowości śmierci też są przy każdym z autorów podawane. Po tych danych biograficznych następuje określenie gatunku względnie gatunków literackiej twórczości uprawianej przez danego autora oraz właściwego zawodu. Po przeglądając ten słownik widzi się doskonale, że i w Czechach tak jak i w Polsce — literatura nie karmi i tylko znikoma ilość poetów i pisarzy żyje z literatury a lwia większość literacką twórczość uprawia na marginesie innego zawodu.

Po wyczerpaniu materiału biograficznego następuje określenie kierunku literackiego — jaki dany autor reprezentuje w literaturze.

W słowniku jest omówionych 765 autorów wraz z całym ich dorobkiem literackim.

W dodatkach w zakończeniu uzupełniającym są zamieszczone książki czeskiej emigracji, t. z. Książki pisarzy czeskich, którzy byli w latach 1939 — 1945 na emigracji. Słownik był ukończony przed 5 majem 1945 r. ale w uzupełnieniu drugiego tomu wszedł spis książek bez omówień wydanych od 5 maja do 31 grudnia 1945 r.

Słownik jest tak dobrze i jasno ułożony, że nawet czytelnikowi mało obeznanemu z literaturą czeską daje możliwość odróżnienia, rzeczy dobrych od złych.

Józef Bojar

Wyciąć i doręczyć w kasie
biletowej „Gryfu”



KUPON Nr 1

uprawniający okaziciela
do jednorazowego ulgowe-
go przejazdu na statkach
Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej
na Bałtyk

„GRYF”

W A Ż N Y

od 19 sierpnia 1948 r.
do 26 sierpnia

Rozkład linii i ceny
biletów

na odwrocie

Pismo nasze w dążeniu do największego spopularyzowania zagadnień morskich pragnie ułatwić Czytelnikom w okresie letnim bezpośrednie poznanie naszego Bałtyku. W tym celu uzyskaliście wydane zniżki na przejazdy wszystkimi liniami regularnymi Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej „GRYF”. Zamieszczony powyżej kupon ulgowy, po przedstawieniu w kasie „GRYFU” uprawnia do ulg w przejazdach statkami według zasad wymienionych na odwrocie kuponu.

Patrz strona 11-ta.

ZAGADNIENIA-TYGODNIA

Przed dwoma czy też trzema miesiącami pisaliśmy na tym miejscu, na marginesie porównawczo przytoczonych cytów z wypowiedzi Maksyma Gorkiego i Mounier'a, o konieczności stworzenia jakiegoś „między-narodówki” intelektualistów, którzyby podnieśli swój ważki głos w sprawie zagrożonego pokoju, dziś jednoznacznej z zagrożeniem cywilizacji.

Widać podobne myśli kielkowały już wczesniej wśród najszerszych warstw tych wszystkich ludzi dobrej woli, którzy z tytułu swego stanowiska w nauce i sztuce, uważając się słuszenie za sumienie świata, docenili jaką spoczywa dziś na nich odpowiedzialność. Bo oto stoimy w przedmroku kongresu intelektualistów we Wrocławiu. Badać po raz pierwszy w dziejach zbiorą się uczeni, literaci, poeci, muzycy, przedstawiciele kilkudziesięciu narodów, aby głośno i wyraźnie zaprotestować przeciw szaleńcizmie i zbrodniczym zamysłom tych wszystkich, którzy dążą do pogrzebienia kilkutyścioletniego dorobku kultury. Jesteśmy dumni z tego, że inicjatywa kongresu wyszła z Polski i że odbędzie się on w Polsce. Ale zastanawiając się nad samym kongresem, nasuwają się pewne obawy, że może zbyt silne określenie, ale refleksje. Zanim wysłyszycie te objeżdżone przypomoć, że po wojnie odbyły się już dwa zjazdy literatów. Pierwszy w roku ubiegłym zjazd PEN-Clubu w Zurichu, drugi zjazd PEN-Clubu w Kopenhadze w czerwcu roku bieżącego. I teraz: Jak wyglądał skład osobowy delegacji polskiej? A więc Zurich: Parandowski (z powodu choroby nieobecny), Wat, Rusinek, Kopenhaga: Parandowski (z powodu choroby nieobecny),

DWIE PREMIERY W TEATRZE „WYBRZEŻE”

Wystawienie przez sopocki teatr „Znak” Kazimierza Barnasia jest bezspornie interesującym zdarzeniem w artystycznym życiu gdańsko-gdyńskiego Wybrzeża. Druga to po „Trasie” sztuka autora, który od 1945 roku, mieszkając stale w Sopocie, związał się z miejscowym terenem, jako jeden z powojennych pionierów ruchu literackiego i społeczno-kulturalnego, kierownik literacki zarówno gdyńskiego Teatru Miejskiego „Komedia” za dyrekcji H. Halacińskiego, jak i obecnie Teatru „Wybrzeże” pod dyrekcją Iwo Galla, jako sympatyczny przy tym felietonista, prelegent i powszechnie w gronie artystów lubiany kolega, ostatnio członek zarządu Gdańskiego Oddziału Związku Zaw. Literatów Pol. — i dodajmy w końcu jeszcze — autor kilku ciekawych słuchowisk radiowych, m. in. o Lelewie i Villonie, nadanych niedawno temu przez rozgłośnie Polskiego Radia we Wrzeszczu i w Warszawie.

Nie dziw, że sztuka K. Barnasia „Znak” której premiera odbyła się w sopockim teatrze w dniu 19 lipca, zostają przyjęta przez miejscową publiczność i lokalną prasę w temperaturze przyjacielskiej życzliwości. Aplauz, jaki zgostawiano autorowi na premierze, należy się również jego sztuce, z uwagi na jej charakter i znaczenie.

Akcja sztuki K. Barnasia, związana ściśle z problemem aklimatyzacji osadników na Ziemiach Odzyskanych, przyswojonych z powrotem, po długich wiekach, polskości, ujawnia nam po raz pierwszy na teatralnej scenie kłopoty życiowe i konflikty psychologiczne garstki przybyszów z głębi kraju i spozą Bugu. W ponurym, opuszczonym dworku pomieściami, na nieznaną jeszcze ziemi, odnalazł oni mają smak, zapach i miłość, potrzebną ich nowemu życiu. Wprawdzie już od pierwszego aktu wiadomo, że przypadkowo wizyta urodziwej, a energicznej panny Elżbiety w Bałkach Nowych skończy się jej małżeństwem z młodym, miejscowym osiedleńcem, Piotrem Macurem, bezradnym wobec rozległego gospodarstwa, tę włość akcji pokusił się jednak autor rozplanować szerzej, wciągając ją w refleksyjną nutę. Symbolizuje tę nutę wobec przastarej, pomorskiej ziemi, postać 106-letniej, majestatycznej, a jednocześnie całkiem z wiekiem zdżdziałej autotochtonki, Wyszakowej, którą autor czyni najbliższą sąsiadką nowych osiedleńców w owych właśnie Bałkach Nowych. Chłnina, przesłana po sąsiedztwie chorej babuni, wystarczyła młodemu Macurowi do wkupienia się w jej łaski. Ba! — młody hreczkoślej od razu przyjęty zostaje w świat jej wyobraźni w zastęp warcisławowych rycerzy. Ponieważ wywarł on przy tym pod piugiem szlom, hełm zarzewiały, zabytkowy „znak” z X-ego wieku, okoliczność ta — jak nam każe autor uwiertwie że sceny — ma rozwiązać całość aklimatyzacyjnego problemu w odniesieniu do osadnictwa na Ziemiach Odzyskanych.

Dużo w tej mistycznej recepcji nieprawdopodobieństwa. Wiele niefrasobliwych uproszczeń i ułatwień, wobec rzeczy wistoci współczesnej, czy dziejowej. Dużo też naiwności w pomieszaniu z symboliką i błędów górnolotności, bakierujących tę w zasadzie prostą, pogodną i miłą sztukę, o charakterze najzupełniej popularnym. W każdym bądź razie braki te, czy błędy, wyrosły najwidoczniej na gruncie szlachetnych intencji autora, który na za-

mówienie społeczne napisał pierwszą sztukę, poświęconą Ziemiom Odzyskanym, rzecz w istocie zresztą pozytywna, o żywym dialogu i wartościach scenicznych, zasługująca na to, aby przeszła przez sceny większe, a zwłaszcza świetlicowe i teatru amatorskich. Niewątpliwie też przyczynni się do tego wkrótce wydanie jej drukiem przez Sp. Wyd. „Sztuka” w Warszawie.

Z pełnym uznaniem należy przy tym wspomnieć o wyreżyserowaniu „Znaku” przez Halinę Gallową, jak i o aktorach, którzy wyróżnili się w tej sopockiej premierze. Bezspornie najlepszą wśród nich postać stworzyła Aniela Świdarska. Jej Elżbieta była żywym odbiciem dziewczyny, która doskonale umiała sobie kiedys w latach partyzanckich radzić z „pępieszą”, po wojnie zaś dostosować się musiała do wiejskiego gospodarstwa, wiedząca sercem dla nieznosnej „gadziń”, t. zn. kur, kazejk i królików, domagających się od niej opieki i wyżywienia. Mieczysław Ziobrowski, jako przyszyły mąż, w staraniach o jej względy i rękę, ruszał się na scenie nieco przyćmiko, co jednak można było tłumaczyć jego ciężkim spracowaniem się, nie tyle w tej roli, ile na roli w Bałkach Nowych.

Śmiesznie, choć zbyt groteskowo, potraktowali swe sylwetki Jerzy Cwiłkiński (malarz Rafał) i Ludwik Wytysiński (Pan Starszy w konkursach). Rola Wyszakowej, którą autor obciążył trudnym do wygrania mistycyzmem, w ujęciu Jadwigi Karczewskiej wypadła niestety sztucznie i nieprzekonywująco. Poza tym, niezłym swatem był Kazimierz Sulkowski, jak również Jerzy Szpunar w roli chłopca Mariana. Trzeba przyznać, że temu ostatniemu wiele pomogła suka „Zaba”, której ukazanie się na scenie w ostatnim akcie przyjęła publiczność huczynnymi oklaskami.

Sztuka Kazimierza Barnasia w Sopocie



„ZNAK”, SZTUKA KAZIMIERZA BARNASIA Z ŻYCIA OSADNIKÓW NA ZIEMIACH ODZYSKANYCH, na scenie Teatru „Wybrzeże” w Sopocie. Od lewej, w kolejności: Aniela Świdarska (Elżbieta), Jadwiga Karczewska (Wyszakowa), Jerzy Szpunar (Marian), Mieczysław Ziobrowski (Piotr Macur), Ludwik Wytysiński (Pan Starszy), Jerzy Cwiłkiński (Rafał) i Kazimierz Sulkowski (Zajda). (Z. I.)

Dnia 20 lipca Teatr Miejski „Wybrzeże” w Gdyni wystąpił z premierą sztuki rasowego, rutynowanego, znanego wszystkim dramatopisarza, Ludwika Hieronima Morstina, Jego „Taniec księżniczki” jest estodnym „samograjem”, jak określa się sztuki o wrodzonych walorach, scenicznych. Ta wesoła, doskonale transponowana z życia artystów różnych dziedzin komedia, obraca się w orbicie rodzinnych stosun-

ków w domu Clarków, z pozoru półwariatów, a właściwie ludzi, kochających sztukę i żyjących jedynie dla niej (przez duże S i N).

Autor, świetny znawca tego rodzaju dowidka, który sam zresztą w swych Plawowicach pod Proszowicami, koło Krakowa, stworzył sławny od lat wielu dom zażeczny dla wszelkiego rodzaju artystycznej braci, wytrzymał na hojnie, jakby z rybaką, gotowy ładunek swych obserwacji i doświadczeń, nabytych bezpośrednio z życia. Każda postać z rodziny Clarków, to eksponat z żywego pantocionu osobliwości, które autor postanowił pokazać szerzej publiczności, celem wyjaśnienia i rozgrzeszenia niezrozumiałych dziwactw, czy poprostu tylko „inności” artystycznego świata.

Dawno nie widzieliśmy w gdyńskim teatrze komedii, podobnie trafnie wybranej, jak i celnie odegranej przez zespół. Jeśli przez trzy akty, słuchaliśmy dydaktycznych nieraz wywodów, wyluszczających publiczności istotę zapałów i zagadnień artystycznego życia, z prawdziwą przyjemnością, bez cienia nudy, duża to, obok autora i aktorów, zasługa również i reżysera, Konrada Łaszewskiego, który sztuce tej zagwarantował niechybne powodzenie. Grano dotychczas „Taniec księżniczki” w Łodzi i Katowicach, w teatrach, posiadających aktorów rutynowanych, obeznanych i otrząskanych z rolami, sądzę jednak, że „szkółka Galla” — jak złośliwi nazywają gdyński zespół — śmiało w tej sztuce mogłaby zmierzyć się, zresztą nie po raz pierwszy, z wysokimi programi wielkich scen w głębi naszego kraju. Nie może to zresztą zdanie, ile samego autora „Taniec księżniczki”, który obecny na gdyńskim premierze, nie wiele musiał przesadzać w należnych w takich razach superlatywach, chwaleć wykonawców swej własnej sztuki. Szkoda, że był to jednak również „Jabędzi śpiew” kilku z aktorów Galla, którzy po raz ostatni, jak Benoit, w roli reżysiera Clarka, wystąpili na gdyńskim scenie przed swym odpięciem w nieznaną, na inną scenę.

Z aktorów w „Taniec księżniczki”, w kolejności, od szczytu biorąc, najlepsze postacie stworzyli Maria Bogurska, doskonale w roli Ireny Clark, jak i Ewa Krasiejska, w roli jej siostry Krystyny, dziennikarki. Nie mniej dobrze, choć z widoczną tremą, uplasowała się w roli Róży, zakochanej w podstarzałym reżysierze — Celina Bartyl, artystka, która po raz pierwszy widzieliśmy w znaczniejszej roli. Ludwik Benoit, jako ojciec — reżysier, spokojem i melancholią przypominał inną swą dobitną kreację a mianowicie, inspektora w sztuce Pristley'a, choć miał tu do wygrania znacznie żywsze kwestie. Kłódlivość, koscycielny profesor Adama, przyjaciela domu Clarków, trafnie sportretował z życia Roman Stankiewicz.

Zresztą inni wykonawcy ról w tej „sztuce — samograju” spisali się na ogół bez zarzutu. Halina Romanowska (służąca Agata, sprzedająca rzeźby i obijająca o budżet domowy), Józef Niewęglowski (dyrektor teatru, Orwid), Konrad Łaszewski (Jerzy, nieszczerliwie zakochany narzeczoną Ireny Clark), Adam Koman (Harys), Edward Gudowski (Andrzej) i Janusz Grot (Gustaw). Przyznać też trzeba, że Agnieszka Hornicka, jako dekoratorka, ponownie dowiodła, że posiada duży kultury i pomysłowości. Wykonane jednak przez nią wnętrza reżyserskiej pracowni, przypominają raczej idealnie czyste laboratorium kliniczne, niż warsztat artystów z prawdziwego zdarzenia.

JANUSZ STĘPOWSKI

będzie kłó i pleśniał w ciasnym kregu własnego podwórka.

Dłatego pisarz nie może żyć we „wspaniałym odosobnieniu”, nie może być zamknięty w czterech ścianach, nie zawsze wygodnego, swego pokójku. Dłatego pisarz musi ustawicznie poznawać świat. A jak ta sprawa wygląda dziś — wiemy wszyscy. Na próby, molestacje, tłumaczenia, pan minister skarbu Dąbrowski ma jedną odpowiedź: Dolarzy... Witadomo, że dolary, to wena, bawelna, ruda itd. itd. Ale z drugiej strony wiadomo też, że tych dolarów nie żaluje się dla naszych wspaniałych sportowców. Chłopcy jeżdżą i to jeżdżą często, i nie sami. A to i lekarze i masażysty i kucharze (Tak! Na Olimpiadzie własny kucharz), no i cały konwój kierowników, instruktów, sprawozdawców itp.

Rezultat, jeśli chodzi o ten rok, z tych wypraw, jak wiadomo — więcej niż smutny. Rozumiemy, że dziś sport to potega,

to konieczność. Ale możeby znaleźć jakąś proporcję... Może by wytlumaczyć komus, że jedyny złoty medal na olimpiadzie, to właśnie za ta pomiatana sztuka, że znalazł się jakiś Turcki, który napisał symfonie.

A gdyby jednak zaryzykować według takiego klucza: Drużyna bokserska, łącznie z osobami towarzyszącymi — piętnaście osób — do Stocholmu, Andrzejewski do Pragi, — Brendys do Rzymu. W ten sposób conajmniej dziesięciu pisarzy młodego pokolenia wyjrzałoby o roku na świat. Bo jeśli nie, to obawiam się, że teki jak powiadzieliśmy na wstępie, za lat dziesięć — dwadzieścia na Kongres PEN-Clubu — powiędziemy w Rio — pojedą pod czułą opieką pielęgniarki i lekarzy: Parandowski, Iwazskiewicz, — zresztą daj im Panie Boże jak najdłuższe życie wszystkim pięciu.

H. A. Rap.

SZCZECIN TYGODNIK WYBRZEŻA

nie zwraca się, Oddział: red. Janusz Stępowski Sopot, Ober Westplatte 17 — PRENUMERATA miesięczna 80 zł, kwart. 225 zł, półr. 440 zł, roczna 880 zł. Cennik ogłoszeń: 1 mm łamu szer. 63 mm w dziale ogłoszeń — 50 zł, w tekście — 100 zł, przetrzażi 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.