

TYGODNIK WYBRZEŻA

ROK III

SZCZECIN, 3 PAŹDZIERNIKA 1948 R.

NR 38 (112)

WSZYSTKIE UKŁADY i akty, zawarte przez rząd byłego cesarstwa rosyjskiego z Rządami Królestwa Pruskiego i Monarchii Austro-Węgierskiej, dotyczące rozbiórów Polski, wobec tego, iż są one sprzeczne z zasadą samookreślenia narodów i rewolucyjną świadomością prawną ludu rosyjskiego, który uznał nieodłączne prawo narodu polskiego do jedności i niepodległości — niniejszym zniesione zostają na zawsze”.

Z DEKRETU
RADY KOMISARZY LUDOWYCH
29 sierpnia 1918 r.

JAN KOBUS

MARYNARKA RADZIECKA W WOJNIE Z NIEMCAMI

Zabezpieczyć się czasowo na zachodzie — wszystkie siły floty wysokomorskiej rzucić na Bałtyk — i korzystając z przynależącej przewagi liczebnej, rozbić flotę rosyjską. Mając rozwiązane ręce na wschodzie, zjednoczyć wszystkie wysiłki na walkę z flotą brytyjską...”

Admiral von TIRPITZ rok 1913

„Osłonić się na wschodzie — rozgromić Francję, poczym wszystkie siły skierować na wschód...”

Plan Schlieffena-Moltke'go.

Zamknąć flotę radziecką w Tallinie i zniszczyć ją!”

Plan HITLERA

Od klęski zadanej armiom niemieckim pod Stalingradem, wojska radzieckie przeszły do natarcia i rozpoczęły wspaniałą serię zwycięskich ofensyw, które zakończyły się zdobyciem stolicy wroga — Berlina. Jest to wspaniała epopea bez precedensów w historii wojen świata, rozgrywająca się na polach bitew olbrzymiego, parę tysięcy kilometrów liczącego frontu wschodniego.

Wyczynić te nie potrzebują czekać oceny historii świata. Wzbudzą one zachwyt już teraz, nawet wśród wrogów Związku Radzieckiego.

Analizując dziś wyniki i rozwój wypadków drugiej wojny światowej — należy stwierdzić, że rozwój ten nie powinien być dla nikogo niespodzianką. W początkowym zwycięskim pochodzie Niemców w głąb Związku Radzieckiego było coś zastanawiającego, ale czyż nie był równie zastanawiający fakt, że armia niemiecka w parę tygodni po rozpoczęciu walk została zatrzymana pod Leningradem, nie mogąc zająć miasta? Żołnierz niemiecki, który umiał przebyć tysiące kilometrów, nie zdołał sforsować kilkunastu ostatnich.

Analizując źródła siły Armii Czerwonej, trzeba zanalizować niemal wszystko, co się działo ze Związkiem Radzieckim na przestrzeni wielu lat. Jednym z głównych źródeł siły radzieckich sił zbrojnych była jednak ich strategia, która nie pozwoliła na żadnym odcinku tracić źródeł żywotnej siły, potrzebnej do przeprowadzenia w końcu decydujących operacji ofensywnych.

Stosunkowo dużo wiemy o przebiegu operacji lądowych na froncie wschodnim, mniej zaś o przebiegu walki morskiej na Bałtyku.

Rozpoczynając działania morskie przeciwko Związkowi Radzieckiemu, niemieckie dowództwo morskie miało w porównaniu z warunkami pierwszej wojny światowej wyjątkowo dużą przewagę. Wszak w roku 1914 wybrzeża Finlandii, wyspy, Abo-Alańskie i bazy po obu brzegach Zatoki Fińskiej były w rękach Rosji, podczas gdy w roku 1941 flota radziecka rozporządzała

u wybrzeży Finlandii tylko odosobnioną i na wrogim terytorium położoną bazą w Hangö. Baza ta w dodatku nie była wyposażona ostatecznie we wszystkie urządzenia planowane — zbyt krótki bowiem czas upłynął od chwili jej przejścia do chwili wybuchu działań wojennych. To też od pierwszego dnia wojny Niemcy rozporządzali całym północnym wybrzeżem zatoki leningradzkiej, i mieli w swojej dyspozycji wszystkie porty, bazy, lotniska i radio-weży Finlandii. Z chwilą gdy wybuchła wojna niemiecko-radziecka, Niemcy z lądu i morza potrafili bezpośrednio zagrozić całemu systemowi bazowania radzieckiej floty bałtyckiej.

Rozwinięta w zatoce Ryskiej i w zatoce fińskiej radziecka flota bałtycka, miała od pierwszej chwili uderzenia bazy niemiecko-fińskiej na swoich tyłach. Bazy te zagroziły poważnie podstawowej i jedynej komunikacji wodnej floty bałtyckiej, bazującej w Tallinie, odcinając ją od głównej bazy na tyłach, a więc od Kronstadtu. Od pierwszego dnia wojny radziecka flota bałtycka prowadzić musiała walkę na dwóch frontach.

Jednak dowództwo niemieckie, którego zadaniem w myśl rozkazu Hitlera było całkowite zablokowanie radzieckiej floty bałtyckiej, a następnie zniszczenie jej w Tallinie, nie potrafiło wykonać tego zadania, tak samo jak później nie potrafiło zniszczyć floty ani w Kronstacie ani w Leningradzie.

Stosunek sił morskich na Bałtyku był korzystny dla Niemców, i to nie tylko z punktu widzenia geograficznego. Mając do dyspozycji Kanał Kiloński, i zabezpieczony się na zachodzie siecią lotnisk na zdobytym wybrzeżu Francji, Niemcy potrafili każdej chwili, nawet w okresach późniejszych, zostawiając poważne siły morskie na wodach Norwegii, skoncentrować całą flotę na Bałtyku do działań przeciwko flocie radzieckiej. Dowództwo niemieckie mogło w dowolnej chwili uzyskać przewagę liczebną w każdej klasie okrętów. Jednakże jeszcze w lipcu 1941 r.,



rys. FELIKS CIECHOMSKI

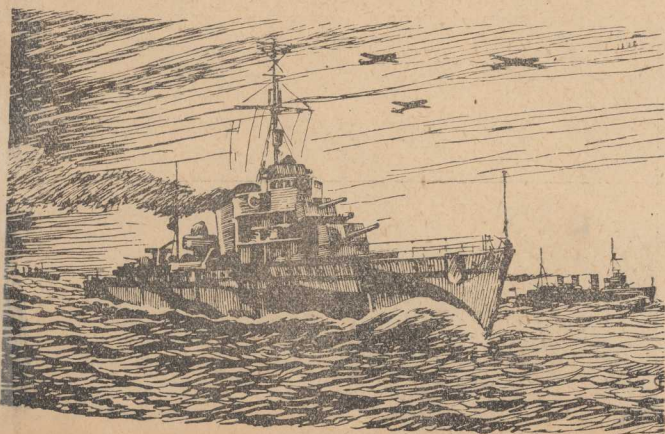
PRZYJAŹŃ POLSKO-RADZIECKA

Okres od 7 października do 7 listopada poświęcony jest corocznie pogłębieniu przyjaźni polsko-radzieckiej. Przyjaźń ta jest kamieniem węgielnym naszej polityki, a stosunek do niej — problemem dojrzałości politycznej obywateli. W następnym numerze „Tygodnika Wybrzeża” ukaze się artykuł Wojewody Szczecińskiego Leonarda Borkowicza p.t. „Nasz socjalistyczny sojusznik” Poza tym ukaze się szereg prac, wspomnień, opowiadań poświęconych problemom związanym z pogłębieniem przyjaźni polsko-radzieckiej, oraz tłumaczenia poezji i prozy pisarzy radzieckich. Na zakończenie miesiąca pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej, ukaze się numer poświęcony Rewolucji Październikowej.

opanowaniu powietrza, a takiego panowania na Bałtyku mimo dogodnej sieci lotnisk Niemcy nie zdołali osiągnąć.

W kampanii morskiej na Bałtyku uderza fakt, że marynarka niemiecka, działająca na skrzydle nacierających armii niemieckich, nie przeprowadziła żadnych większych operacji desantowych, uwieńczonych sukcesem.

W pierwszych miesiącach wojny, w okresie cofania się Armii Czerwonej z radzieckich obszarów nadbałtyckich, dowództwo niemieckie w dniach 13 i 14



Przeciwtorpedowiec radziecki „GREMIACZIJ”

września 1941 r. zorganizowała wielką operację desantową dla wysadzenia swych wojsk na "rachodnich brzegach wyspy Odylii. Był to zespół, złożony z sześciu transportowców, wyposażony w liczny sprzęt desantowy, a chroniony przez kontrtorpedowce i mniejsze "egnostki.

Z wyspami zatoki ryskiej Niemcy w ówczesnym okresie mieli specjalne porachunki. Z ich bowiem rejonu lotnictwo radzieckie dokonało pierwszego nalotu na Berlin, a wszelkie próby zniszczenia bazy lotniczej na wyspach zatoki ryskiej przy pomocy lotnictwa niemieckiego nie odniosły skutku. Z tego też powodu Niemcy postanowili we wrześniu 1941 roku zarzucić zasadę ostrożności i przeprowadzić operację desantową.

Była to akcja według klasycznego szablonu. Z chwilą jej niepowodzenia, z chwilą jej wykrycia i zatopienia kilku jednostek niemieckich (w tym czterech transportowców i jednego kontrtorpedowca), Niemcy odstąpili od przeprowadzenia planu, a ocalone z operacji okręty niemieckie odeszły w pośpiechu i „według wolnego manewru” — t. zn., że ratowały się ucieczką.

W końcu Niemcom udało się zagarnąć wyspę Odylię, ale od strony kontynentu przez wąską cieśninę pod Vormsem. W tym okresie Niemcy nie organizowali już żadnych operacji desantowych.

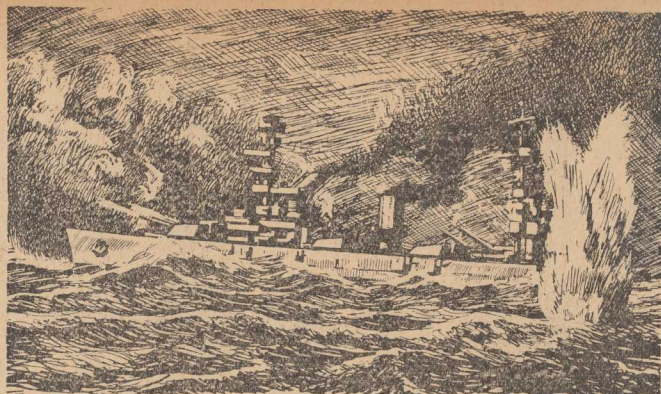
Przez długi czas, w okresie oblężenia Leningradu, radzieckie jednostki wojenne, t. zw. drobnoustroje — działały skutecznie na dalszych liniach komunikacyjnych nieprzyjacielskich.

Nie ma przy tym morza bardziej trudnego i cięższego dla pracy okrętów podwodnych niż Bałtyk. Do przeszkód naturalnych w rodzaju mielizn, skal i wysp doszły liczne przeszkody przeciwpodwodne, przy czym z masowieniem ich na Bałty

ku było największe na wszystkich teatrach wojny morskiej. Mimo to radzieckie okręty podwodne, z wyjątkiem okresu lodów, lub wyjątkowo niesprzyjających warunków w zatoce fińskiej, przelizgiwały się na czwarte morze i zadawały poważne straty Niemcom, i to właśnie wtedy, gdy dowództwo niemieckie było przekonane, że wszystkie okręty podwodne floty bałtyckiej są bądź zatopione, bądź też zamknięte w bazie w Kronsztaście.

Jeżeli na innych morzach w czasie ubiegłej wojny, załogi okrętów podwodnych, wychodząc na rejs bojowy, mogły liczyć zazwyczaj na dużą ilość czasu normalnej pracy i odpoczynku bez specjalnego ryzyka przy wyjeździe i powrocie do bazy, to przed załogami radzieckich okrętów podwodnych na Bałtyku stała bezpośrednia konieczność natychmiastowego zanurzenia się i forsowania obrony przeciwpodwodnej nieprzyjaciela. Normalny odpoczynek lub dorywczy remont były w tych warunkach wykluczone. Toteż Bałtyk wyrobił odrębny typ załogi okrętów podwodnych, typ załogi nadzwyczajnie nie tylko odważnej ale i zręcznej.

W czasie oblężenia Leningradu, flota radziecka wchodziła w system artylerii obrony drugiej stolicy Związku Radzieckiego. Lotnictwo floty i artyleria przeciwlotnicza okrętów stały się składową częścią systemu obrony przeciwlotniczej Leningradu. Wielu marynarzy z okrętów i baz przeniosło się na ląd, walcząc w jednostkach piechoty morskiej, a floty Ładożańska zapewniała komunikację miasta i frontu z tyłami. Skoro jednak z końcem stycznia 1944 r. przeciwnatarcia radzieckie osiągnęły wybrzeże morskie, radziecka flota bałtycka „jak mocna sprężyna, zaczęła rozprężyć się”, wyszła znowu na wody Bałtyku.



Radziecki okręt liniowy „MARAT“ w akcji.

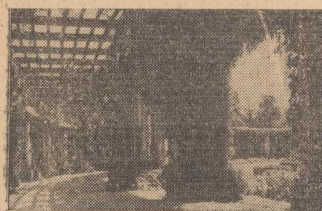
Przez dwa i pół roku rosyjska flota bałtycka była zamknięta w najdalszym regu zatoki fińskiej. Stałe zagrażały jej lotnicze bazy niemieckie. Wydawało się, że Niemcy posiadali w swoich rękach możliwość zniszczenia radzieckich sił morskich z powietrza. Nie dokonali tego, aczkolwiek konsekwentnie dążyli do tego celu. Flota radziecka poniosła straty, pozostała jednak nadal na Bałtyku siłą poważną, wzbudzającą szacunek i liczącą większą marynarkę niemieckiej.

W planach niemieckich w pierwszej i drugiej wojnie światowej leżało zawsze zniszczenie rosyjskiej floty bałtyckiej dla osiągnięcia możliwości swobodnych operacji na zachodzie. Tych planów dowództwo niemieckie nie potrafiło zrealizować. Z drugiej wojny światowej bałtycka flota radziecka wyszła nietylko bogatsza w doświadczenia, ale i silniejsza, będąc dziś największą siłą na Bałtyku.

JAN KOBUS

ANDRZEJ BREITKOPF

PAWILON LUDNOŚCI NA W. Z. O.



Pergola na W. Z. O.

Wystawa Ziem Odzyskanych we Wrocławiu jest podzielona na dwie części:

Część A, czyli tzw. „problemowa” oraz

Część B, przedstawiająca dorobek poszczególnych instytucji i organizacji gospodarczych pracujących na Z. O., przypominająca raczej wielkie „Targi”.

Część problemowa jest ułożona w szereg działów po sobie następujących i powiązanych wspólną myślą ukazania dorobku materialnego społeczeństwa polskiego w zagospodarowaniu Z. O. Znajdujemy tu pokazane naturalne związki gospodarcze, geograficzne, komunikacyjne jak i historyczne, łączące Z. O. oraz Ziemię Polski Centralnej w jeden naturalny zespół polityczno-gospodarczy.

Ciężkie boje i walki zamieniły kraj nad Odrą i Nysą w ruiny i zgliszczą. To też bilans objęcia Ziem Odzyskanych przez Polskę przedstawiał się opłakanie.

Trzeba to zrozumieć, by zdobyć właściwą miarę do oceny wysiłku i pracy włożonej w odbudowę gospodarczą tych Ziem przez naród polski. Dlatego też pierwszym pawilonem, jaki zwiedzamy po przejściu rotundy zwycięstwa na W. Z. O., jest pawilon (a raczej dział) zniszczeń.

Elementy artystyczne i zestawione w liczby straty materialne dają pełen grozy obraz pustki i zniszczeń, jakie zastał na Z. O. osadnik polski.

Zburzone domy mieszkalne w miastach równały się trzem miastom o wielkości Warszawy w r. 1939.

Zniszczenia w przemyśle pociągnęły za sobą utratę przeszło 90% zdolności produkcyjnej przemysłu.

110 tys. budynków i zagród wiejskich uległo zniszczeniu całkowicie lub powyżej 25%.

Wysadzone mosty, zniszczone drogi i koleje sparaliżowały całkowicie system komunikacyjny.

Kraj był niemal wyludniony. Z prawie 9 milionów ludności, zamieszkującej ziemię po Odrę i Nysę, pozostało w chwili zakończenia działań wojennych 1 milion polskiej ludności rodzimej i 1.500.000 ludności niemieckiej.

By przywrócić życie na Ziemach Odzyskanych, trzeba było ludzi. Ludzi, którzy swą pracą powiązali zerwaną wojną arterię życia gospodarczego, stworzyli warunki dalszej pracy dla siebie i dla innych.

Te zadania, mozolne i ciężkie, wykonało 2 miliony polskich osadników, którzy od wiosny 1945 r. do połowy lutego 1946 r. przybyli na Z. O.

Przeprowadzony bowiem spis ludności wykazał w dniu 14. II. 1946 r. na Z. O. 2.919 tys. Polaków (osiedleńców i autochtonów) oraz 2.076 tys. Niemców (których liczba uległa także zwiększeniu od wiosny 1945 na skutek powrotów przez nieobsadzoną początkowo granicę).

Spontaniczny napływ polskiej ludności osadniczej zostaje ujęty w karby organizacyjne.

Powstały „Plan Regionalnego Przesiedlenia” pozwala na zachowanie regionalnych zdobyczy kulturowych i więzi społecznych. W myśl tego planu dla każdego powiatu Ziem Odzyskanych był wyznaczony macierzysty powiat czy powiaty na Ziemach Polski Centralnej.

Ludność przenosiła się całymi grupami na tereny, gdzie warunki klimatyczne, glebowe, gospodarcze były najbardziej zbliżone do warunków w miejscach jej poprzedniego zamieszkania.

Takimi metodami prowadzona akcja dała wspaniałe rezultaty. Dnia 1. I. 1948 r. mieszkało na Z. O. 5.243 tys. Polaków. W ciągu lata liczba ta wzrosła do 5,5 miliona. Naród polski przetoczył na Z. O. swą krew serdeczną, by przywrócić je do życia.

Równocześnie odbywała się akcja repatriacyjna ludności niemieckiej. Z zachowaniem wszelkich ludzkich względów, w transportach pod opieką lekarską i zaopatrzonych w żywność, opuszczali Niemcy Polskę.

Już na 1. I. 1948 r. liczba Niemców na Z. O. spadła poniżej 100 tys. osób, by ulec całkowitej repatriacji do dnia dzisiejszego.

Tak to w ciągu trzech lat Z. O. odzyskał swój całkowicie polski skład etniczny.

Tam gdzie BYLIŚMY u narodzin państwa polskiego — tu i JESTEŚMY dziś w Odrodzonej Polsce Ludowej.

Jest nas dziś, pracuje i mieszka na Z. O. 5 i pół miliona. W jakim stosunku do potrzeb i możliwości Z. O. pozostaje ta liczba? Przecież w r. 1939 zamieszkiwało ten obszar 8,8 mil. ludzi.

Otóż, aby odpowiedzieć na postawione sobie pytanie, trzeba najpierw stwierdzić, że zniszczenie podstaw materialnych dających człowiekowi możliwość utrzymania się na pewnym obszarze, w szczególności zniszczenie budynków mieszkalnych i warsztatów pracy ogranicza odpowiednio „pojemność ludnościową” zniszczonego terytorium.

Przez Ziemię Odzyskaną przeszedł huragan pożogi i ruiny wojennej niszcząco często dorobek materialny i kulturalny całych wieków pracy.

Zbadajmy więc, w jakim stosunku pozostaje stopień zniszczeń budynków mieszkalnych na wsi i w mieście do ilości ludności wiejskiej i miejskiej.

Tak przeprowadzone porównanie pozwoli nam na zorientowanie się, czy ma-

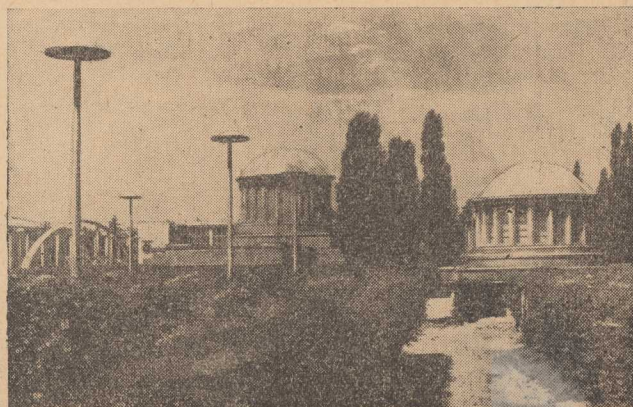
my do czynienia ze stanem, w którym akcja osadnicza jest hamowana (poza czynnikami materialnymi) brakiem ludzi, czy też akcja osiedleńcza, osiągnawszy możliwy maksymalny pułap dla istniejących warunków ekonomicznych, uzależniona jest obecnie od dalszych postępów odbudowy.

Po przeprowadzonej odbudowie i akcji osiedleńczej w latach 1945—1948 odsetek nie zniszczonych izb mieszkalnych w mieście i na wsi oraz odsetek zamieszkałej na dzień 1. I. 1948 r. ludności miejskiej i wiejskiej przedstawiał się w porównaniu ze stanem z 1939 r. następująco:

- Odsetek ludności miejskiej 56,5
- Odsetek izb mieszkalnych 43,0
- Odsetek ludności rolniczej 87,0
- Odsetek zagród do zamieszkania 82,5

Wymowa tych liczb jest jasna. Liczba ludności polskiej na Z. O. jest wyższa niżby wskazywał odsetek zniszczeń. Pieczone gołąbki nie lecą same do gąbki. Polacy nie czekali. Na poszczególnych terenach objęli główne placówki gospodarcze. W wielkim trudzie, nie oglądając się na ciężkie warunki bytowania, polski robotnik, chłop i inteligent przystąpili do pracy nad odbudową. Dziś pierwszy etap tej pracy mają już poza sobą.

ANDRZEJ BREITKOPF



Pawilon „CZTERECH KOPUŁ” w części problemowej W. Z. O.

UDZIAŁ POLAKÓW W WYPRAWIE ZAMORSKIEJ

(1802-1809)



Kiedy czytamy książki, broszury czy artykuły poświęcone stosunkowi Polaków do morza w przeszłości, narzuca nam się w sposób nieodparty wrażenie jakiegoś dziwnego zaślepienia, jakiejś tępoty naszych przodków, którzy nie doceniali znaczenia morza, znaczenia żeglugi, znaczenia handlu morskiego i floty. Autorzy książek i broszur czy artykułów rozaczają przed naszymi oczyma wszystkie korzyści, jakie przynosić mogło opanowanie morza, przyczynając wszystkie szkody, które były następstwem zaniedbania spraw morskich. Czytelnik przeciera oczy i pyta: jak mogli nasi przodkowie tego nie wiedzieć i nie rozumieć?

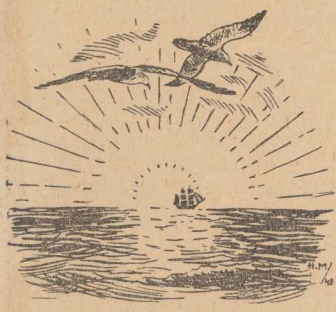
Otóż mogli nie widzieć i nie rozumieć. Bądźmy sprawiedliwi. Obok czynników, które popychały społeczeństwo ku morzu (i które dziś tak skrajnie są spisywane i opisywane), istniały także takie, które społeczeństwo od morza odpychały i odstręczały. Im to w znacznej mierze przypisać należy zniechęcenie Polaków do spraw morskich.

Nie mało było czynników odstręcających Polaków od spraw morskich, od morza. Działy one długo, wielki całe. W artykule obecnym zajmamy się tylko jednym z nich, i to z czasów stosunkowo niedawnych, bo nieszcześliwa wyprawa kilku tysięcy żołnierzy polskich na wyspę San Domingo i ich pobyt tamże w latach 1802-1809. Dzieje tej wyprawy zostało dokładnie zbadane i ogłoszone drukiem przez znakomitego znawcę tej epoki, profesora Uniwersytetu Poznańskiego, Adama M. Skalkotkę w książce pt. Polacy na San Domingo 1802-1809 (Poznań 1921).

GDY W EUROPIE NIE BYŁO MIEJSCA DLA POLAKÓW...

Widamo powszechnie, że w pare lat po trzecim rozbiore państwa polskiego (1795), powstały na obczyźnie, we Włoszech, polskie formacje wojskowe, słynne „legiony”. Związały one swój los z rewolucyjną Francją i rosnącym w znaczenie genialnym tej generaliem — potem pierwszym konsulem, wreszcie cesarzem — Napoleonem. W Napoleonie i we Francji upatrywały one siły, które nie tylko politycznie wyzwoliły Polskę, ale które zarazem zniosły w Polsce wszelką niewolę i ucisk społeczny.

Rok 1801 przyniósł im gorzkie rozczarowanie. Francja zawarła pokój z zaborcami Polski, z Rosją carską i z Austrią. Legiony traciły rację bytu. Napoleon skierował polskie formacje wojskowe do Włoch, do Rzeczypospolitej Cisalpińskiej i do Królestwa Etrurii. Państwa te jednak wzbierały się przyjaźń Polaków, przyjaźni zaś ich pod przymusem źle i niestannie dbały o ich zapotrzebowanie, traktując polskiego żołnierza, jako niepotrzebny a uciążliwy balast. Dla Polaków zaczynało brakować miejsca w Europie.



REWOLUCJA W SAN DOMINGO
I PLAN NAPOLEONA

W zachodniej części wyspy Haiti (San Domingo), położonej wśród wód Morza Karaibskiego (tj. części Oceanu Atlantyckiego, wchłaskającej się między Amerykę Północną, Środkową i Południową), mieszała i pracowała ciężko półmilionowa rzesza czarnych niewolników. Warunki pracy były tak nieznosne, że wielu murzynów marło z wycieńczenia. Nie dbali o to ani ich panowie, kupując w miejsce zmarłych nowych niewolników z Afryki, ani daleka Francja, pod której władzą pozostawała ta część wyspy. Lepsze było położenie wольnych mulatów, upośledzonych wprawdzie i pogardzanych, ale dochodzących nieraz do zamożności, jako przedsiębiorcy a nawet właściciele ziemscy. I wśród białych nie brakło biedoty, we wszystko zaś opływała tylko niezliczna garstka bogatych plantatorów.

Pod wpływem ruchu rewolucyjnego we Francji, znanego pod nazwą Wielkiej Rewolucji, rozpoczęło się i na San Domingo wrzenie, głównie wśród mulatów, czarni zaś zachowywali się biernie. Z Francji rozbrykowały roraż głośniejsze hasła radykalne. Robespierre dawał niewdzięczniczo do zrozumienia, że woli stracić kolonię i

narazić na wyciecie białych plantatorów, stanowiących ledwie kilka procent ludności San Domingo, niż odstąpić od zasadności, że niewolnictwo czarnych należy znieść.

Hasło do walk na San Domingo dała jednak sama ludność biała: w roku 1790 wybuchł bunt proletariatu i biedoty białej przeciw klasom posiadającym. Obie strony zaczęły wciągać do walki mulatów i murzynów. Zachęcen tym stanem rzeczy i mulaci podnieśli bunt przeciw białym, a w roku 1791, nie bez wpływu uchwały Konstytuanty (15. V. 1791) przynajmniej prawa obywatelskie murzynom zrodzonym z wольnych rodziców, ruszyli się także czarni. Na San Domingo rozpełtały się na całe lata dzikie walki, pożary i morderstwa, które w krótkim czasie zrównały kwitnący stan gospodarczy wyspy.

Kiedy władza znalazła się w ręku Napoleona, postanowił nie zwlekając użyć siły zbrojnej celem zaprowadzenia ład na San Domingo, prozajniczej zaś mówiąc, celem przywrócenia niewolnictwa. Dwadzieścia kilka tysięcy żołnierzy pod wodzą szwagra Napoleona gen. Leclerc'a wypłynęło z końcem r. 1801 na San Domingo. Akcja czysto wojskowa rozwijała się pomysłnie, lecz bunt stłumiony w jednym miejscu wybuchał gwałtownie w drugim. Wojna prowadzona w takich warunkach, zaczynała przybierać coraz okrutniejsze i coraz dziksze formy. Nie oręż zbuntowanych wszakże, lecz straszliwa „żółta febra” okazała się najgroźniejszym przeciwnikiem. Po upływie pół roku z dwudziestu sześciu tysięcy żołnierza pozostało na nogach zaledwie dwanaście tysięcy. Leclerc wolał o posilku...

Bonaparte postanowił wówczas za jednym zamachem dostarczyć posiłków szwagrowi i pozbyć się z Europy polskich żołnierzy, których obecność po zawarciu pokoju była dlań tylko zawadą i kłopotem. Ostateczne decyzje zapadły wiosną 1802 r., a 17 maja tegoż roku kilka tysięcy legionistów rozpoczęło podróż morską, by po długim postoju w Maladze (bez mała cały czerwiec) i Kadyksie (lipiec) wyruszać na miejsce przeznaczenia dnia 2 września. Rozkaz Napoleona zrucał kilka tysięcy Polaków w podzwrotnikowe piekło.

UDZIAŁ POLAKÓW W WALKACH ICH STOSUNEK DO MURZYŃWÓW

Bez entuzjazmu odnosił się polski żołnierz do dalekiej wyprawy morskiej, której cel starano się utrzymywać przed nim w tajemnicy, zresztą bez powodzenia. Mimo to jednak budziła się ciekawość, zwłaszcza u młodszych i radzi byli „mało co straciwszy cudze zwierzdżik kraje, a nawet i wyspy, które Krzysztof Kolumb odkrył... Widzieć wiele dziwów, murzynów nagich, murzynki, które swe piersi na plecy zarzucają, poznać, co to są katrony, gryffy, mulatry... inne kolory ludzi różne od białych, wiozącować po morzu, jeść a nanaszy w takiej liczbie jak kartofli w Polsce, banany, figi, pataty... kakau... zółwie morskie, ostrzygi... „Toteż nie jeden ubiegł się nawet o udział w wyprawie.

Napoleońskie kierownictwo wyprawy zdawało się mieć jedną główną troskę: usunąć możliwie szybko jak największą liczbę Polaków z Europy. Zaokrętowanych w połowie maja 1802 r. żołnierzy nie wypuszczano w ogóle na ląd, bojąc się dezercji. Studziścieciodniowy pobyt na okrętach, w ścisłości, w złych warunkach higienicznych i przy lichym odżywianiu, odbił się fatalnie na stanie zdrowia żołnierzy i na duchu wojska. Przez tych 110 dni niczego się nie uczyli, zdążyli tylko do cna obrzydzić sobie podróżowanie morskie.

Drugim transport (blisko dwa i pół tysiąca żołnierza) ruszył w drogę w styczniu 1803 r. a w marcu przybył do celu.

Wynędniali żołnierze polski łatwo ulegał chorobom. W tydzień po wyładowaniu

z dwu i pół tysięcznej formacji na San Domingo, blisko jedna piąta część leżała w szpitalach. Zdrowych podzielono na drobne oddziały i wydano niewdzięczny rozkaz zwalczania dobijających się wольności murzynów i kolorowych.

Nie mamy potrzeby wstydyć się stwierdzenia, że jednym z głównych powodów rozdzielania sił polskich na drobne, rozproszone wśród innych formacji oddziały była nieufność francuskiego dowództwa. Spokreślono bowiem szybko, że żołnierz polski nie wykazuje zapędu do wykonania narzuconego mu zadania, lecz wprost przeciwnie odnosi się z sympatią do walczących o swą wольność murzynów i nie cofa się nawet przed porozumieniem się z murzynami i zbieganiem do ich szeregów. Polacy stawali także w obronie niewolników murzynskich, burząc się, że Francuzi obchodzą się z murzynami „okrutniej, aniżeli ze zwierzętami”. Postawę Polaków zauważyli nie tylko dowódcy francuscy, lecz i wodzowie murzynscy: murzyni szybko zaczęli rozpoznawać Polaków wśród białych żołnierzy. Za okazywaną sobie ludźkość i przychylności odwdzięcili się ludzkiem traktowaniem wziętych do niewoli Polaków, kiedy Francuzi szli pod nóż. Zbiegów polskich przyjmowano w murzynskich szeregach z otwartymi rękami. „Naczelnik” murzynów (chodził zdaje się o gen. Ferrou) wystosował nawet list do polskich oficerów, ubolewając nad ich ciężkim losem.

A było nad czym ubolewać.

Tragedją Polaków na San Domingo ilustruje najlepiej los Ignacego Jasińskiego, jednego z wyższych oficerów polskich. Otoczony przez murzynów w plantacji La Cloche, odparł po bohaterku wszystkie ataki, aż uznawszy położenie za beznadziejne popełnił samobójstwo. W pozostałonym zaś liście napisał: „Pierwszy Konsul (Napoleon) walcenie legiony polskie, które tyle krwi w sprawie francuskiej wylały, w nagrodę zestał na San Domingo. I tu trzęsienie żołnierskiej powinności dopełniły. Widząc się otoczonym... a nie chcąc wpaść w ręce dziedziczącego ludu, walcącogo za wольność swoją, odbieram sobie życie”.

Pod koniec roku 1803 murzyni wyparli wojska francuskie z całej francuskiej części Haiti. Niedobitki schroniły się na wyspę Kube i do „hiszpańskiej” części Haiti.

POLACY WALCĄ NA MORZU

Kampania o San Domingo rozegrała się na lądzie. Nie miała więc charakteru walk morskich, lecz była typową wojną kolonialną. Nawiąsem mówiąc, słabość Francji na morzu stała się jedną z głównych przyczyn katastrofy i klęski. Nie brakło jednak epizodycznych walk morskich. Brali w nich udział także Polacy. Kilkudziesięciu z nich pod wodzą kapitana Berensdorfa i Modrzewskiego wślawiło się zdobyciem angielskiej korwety.

Osobna zmiana należy się grupie Polaków, którzy wraz z Francuzami, w łącznej liczbie sześćdziesięciu ludzi, pod wodzą porucznika Bruat'a stanowiąli załogę golety „Musquito”. Generał Ferrand kazał uzbierać ten statek w ośm dział trzyfuntowych i jedno dwunastofuntowe i dać mu żywność na pół roku. W połowie lipca 1805 roku goleta wypłynęła z portu Santo Domingo i zaczęła polować z powodzeniem

wożąc murzynom broń i amunicję. Krążyła głównie po zatoce meksykańskiej. Bardziej emocjonujący przebieg przybrała sprawa we wrześniu 1805 roku, gdy angielski wielkozadca Jamajki wysłał korwetę uzbrojoną w szesnaście dział dwunastofuntowych przeciw goletce Bruat'a „Musquito” i jego francusko-polska załoga umykała zrezygnując przed tropiącą ich korwetą, nie rezygnując zresztą bynajmniej z łowów na nieprzyjacielskie statki kupieckie. W czasie pościgu za angielskim okrętem został „Musquito” nagle zaskoczony przez tropiącą go korwetę i musiał szukać schronienia w neutralnej przystani Vera Cruz. Czterdziestu dni czatowała u-parta korweta przed neutralną przystanią. W tem wybuchła gwałtowna burza i „Musquito” zuchwałym manewrem umknął z portu wśród szalejącego huraganu. Wytopiony ponownie po kilku dniach i ściągany na Morzu Karaibskim schronił się do portu w Caracas, by znów umknąć w czasie ulewego deszczu w kierunku na Santo Domingo. Na wysokości wyspy Portorico dopadła go jednak zawzięta korweta. Rozpoczął się nierówny pojedynek dział. Korweta podpydywała coraz bliżej. Odezwała się już broń ręczna. Walka trwała od godziny 15 do 22. Dzięki zręcznemu manewrowaniu „Musquito” uniknął groźnej mu zagłady kosztem 2 zabitych i 6 rannych (w tym 2 Polaków). Wykorzystał noc i ciszę morską „Musquito” przy pomocy wiosel oderwał się od nieprzyjaciela i dobił do brzegu Portorico. Aby zrównoważyć przewagę przeciwnika, dysponującego znacznie większą siłą ognia, Bruat wysadził załogę na ląd, uśpiał potężny szaniec i ustawił w nim działa. Gdy rano nadpłynęła angielska korweta, przyjęto ją ogniem dział. Nie chcieli Anglicy ryzykować walki z przeciwnikiem, który sam ukryty za szansem mógł niebezpiecznie uszkodzić ich okręt. Po krótkiej wymianie strzałów odpłynęła „Musquito” powrócił dnia 4 grudnia 1805 do portu Santo Domingo z bogatym łupem i wśród entuzjazmu załogi.

KONIEC ZAMORSKIEJ WYPRAWY. OSAD GORYCZY I ZNIECHĘCENIA.

W styczniu 1807 przywieziono do Santo Domingo gazety donoszące Polakom o wojnie francusko - pruskiej i wkroczeniu Napoleona do Polski. Kto mógł, starał się przedostać do Polski, choćby pozorując chorobę. Nie było to jednak rzeczą łatwą. To też gdy 8 lipca 1809 Anglicy zajęli Santo Domingo, likwidując ostatecznie resztki francuskiego panowania na wyspie Haiti, wśród ostatnich jeńców byli jeszcze Polacy.

Współcześni Polacy dawali wyraz swemu rozgoryczeniu z powodu „zesłania” kilku tysięcy żołnierzy polskich w piekło chorób i walk na San Domingo. Wstydem paliła ich świadomość, że kazał tam toczyć walkę Polakom nie o wольność, lecz właśnie o zakucie murzynów w niewolę. Kościuszko, Dąbrowski, Amilkar Kosiński, Cyprian Godebski, Malachowski i inni, głośno wyrażali swój żal i oburzenie.

W powszechnym rozgoryczeniu nikt nie zwracał uwagi, że była to bądź co bądź pierwsza i wyjątkowa operacja wojenno-morska na wielką skalę, w której wzięły udział polskie siły zbrojne w pokaźnej liczbie kilku tysięcy. Tego rodzaju wyprawa, przedsięwzięta w nieco pomyślniejszych warunkach, a przede wszystkim przeprowadzona przy liczeniu się z psychiką polskiego żołnierza, mogła być zwrócić uwagę Polaków na morze i żeglugę, a zapewne nawet zapoczątkować kadry polskich marynarzy. W takich warunkach, jak się odbyła, pozostawiła w szerokiej rzeszce żołnierskich osad goryczy i zniechęcenia, oraz odruch wstrętu i niechęci do przedsięwzięcia morskich. Ponura legenda San Domingo przez długie lata stanowiła bedzie czynnik odpychający Polaków od morza i utrwalający w społeczeństwie polskim „psychikę lądową”.

Wśród ogólnego zniechęcenia zapomniało także o sporej liczbie Polaków, którzy w czasie walk przeszli na stronę murzynską i osiedli na wyspie Haiti na stałe. Potomkowie ich żyją tam do dziś dnia, wyróżniając się kolorem skóry, włosów i oczu względnie tymbulem.

LEONID SOBOLEW Przekład MARIi SEYDENOWEJ

NOC PRZESILENIA LETNIEGO

DOKOŃCZENIE

Transportowiec był już wycieśniony widoczny. I wtedy na jego maszcie podniosła się olbrzymia bandera.

— Towarzyszy starszy lejtnant, transportowiec podniósł niemiecką flagę handlową, — zaropotował natychmiast sygnalista z prawej burt i dowódca zwrócił lunetę w tę stronę.

Była to flaga państwa, które łączył ze Związkiem Sowieckim pakt o nieagresji, umowy i traktaty. Statek handlowy tego państwa płynął po wodach neutralnych, — tam, gdzie miał pełne prawo poruszać się swobodnie. Płynął próżny, bez ładunku, nie zawierał nic, co mogłoby podlegać kontroli i zatrzymaniu go dla kontroli, lub zadaniami zmiany kursu byłoby w tych warunkach jednoznacznie z wywołaniem konfliktu dyplomatycznego. Wzniesiona na maszcie flaga „zaprzeczającego” państwa, do-

kładnie widoczna w rozpromyśnionym świetle białej nocy, spływającym ze wszystkich stron wysokiego nieba, zdecydowanie zmieniła sytuację. Pozostawało więc tylko jedno: zawrócić ku statkom wojennym, które naruszyły linie granicy.

Lecz starszy lejtnant zwlekał z decyzją. W dalszym ciągu przyglądał się banderze, nie opuszczając lunety, tak, że Kostin nie mógł widzieć jego oczu, — ręce zasnaniały górną część twarzy. Wargi dowódcy poruszały się, jak gdyby chciał coś powiedzieć, lecz zwały się z powrotem a na policzku wyudziła się muskuła; mocno zacisnął zęby. Długa chwila, która Kostinowi wydała się godziną, dowódca milczał. Potem opuścił lunetę i Kostin zdumiony był zmianą, jaka zaszła w twarzy lejtnanta w ciągu tego czasu.

— Wojna — rzekł dowódca nieokreślonym tonem, w którym dostrzec można było zarówno wahanie, jak i twierdzenie.

Nad Europą huczał pożar wojny. — wiatr historii rzucił języki ognia nad zatokę Fiińską, — groźny ich żar wysuszył w ciągu krótkiej chwili żywą, prawie chłopięcą twarz lejtnanta. — ściągnął brwi, pozabawił oczy ich międkim młodzieńczego blasku. W takich chwilach żołnierz frontowy, nawet najmłodszy, staje się dorosłym.

Wesoła otwarta twarz młodego człowieka, znanemu oblicze dowódcy i przyjąciela, było w tej chwili nowe i obce. Nowa była zmarszczka na czole, mocno zacienienie szczęki, dziwna bladłość policzków — czy to może biała noc czyniła je takimi? — obce było owo widzenie po raz pierwszy,

wesołego, pełnego radości życia człowieka, którego chętniej nazywałoby się Kolą, niż towarzyszem Nowikowem, lub starszym lejtnantem. I nagle — cicha biała noc, jałgodne barwy wody i nieba, ostatnia noc zwykłego nudnego patrolowania, daleki port wraz z pozostałymi tam przyjaciółmi, rodzina, teatrem i niedzielnymi wyjazdami za miasto, wszystko znikło, zatarło się, zanurło się mgłą gorącego i ciężkiego oddechu wojny.

Transportowiec należało zatrzymać lub zmusić do powrotu, ale wszak miał on prawo nie usłuchać sygnału. Pozostało więc tylko dać straż ostrzegawczy, który mógł być pierwszym z miliona następnych.

— Odsalutować banderą — zakomenderował starszy lejtnant.

— Lewa na burtę! — nacylił się nad mapą i szybkim ruchem nakreślił kurs na północny zachód — na kutry.

— Nie umkna — powiedział do Kostina. Musimy je odciąć.

Transportowiec, nie opuszczając bandery, płynął ku mieliznie Ebratrudu. Starszy lejtnant spoglądał nań w głębokiej zadumie, wreszcie naciśnął dzwonek. W ciszy białej nocy rozległ się ostry sygnał alarmu bojowego. Trałowiec zwiększył szybkość, poruszyły się działa.

Spokojnie snuła się nad morzem biała cicha noc. Była to najkrótsza noc w roku, noc przesilenia letniego. W tę noc czarne i ciężkie bambowce niesły już po lekkim, wysokim i jasnym niebie swój groźny ładunek, aby za chwilę pozbyć się go nad upiornymi miastami. W tę noc czolgi faszystowskie szły już ku granicy w pochodzie wojennym na Związek Sowiecki. W tę noc faszystów rwał w strzępy umowy i paktów, dokonując, nie zadziwiającej już nikogo, nowej zdrady. W tę noc, najkrótszą noc w roku, historia ludzkości wstępowała w nowy okres, który kiedyś nazwany zostanie okresem zmagania o odrodzenie praw człowieka na kul ziemskiej, skażonej straszna i mroczna siła faszystów.

Kutry zauważyły manewr sowieckiego trałowca. W tej chwili zawróciły na północ i poczęły pełną mocą odpływać z wod terytorialnych, starając się jak najprędzej uciec na wody neutralne, gdzie okręt sowiecki nie mógłby już ich ostrzeliwać. Na mostku trałowca panowała cisza bojowa. Miarowo szumiały wentylatory, w kłobasiwym dymie ciężko sapaly piece. Jedynie co pół minuty przerywał ciszę głos marynarza, określający odległość kutrów, która powoli leciał systematycznie zmniejszając się, była jednak wciąż jeszcze zbyt wielka dla strzału. Dziobowe działa, zadarły łufę do samego mostku, poruszały się na wszystkie strony, jak gdyby wybuchając w powietrze ślad uchodzących kutrów.

Była to prawdziwa pogoń, — naprężenie wszystkich mechanizmów, milczące wycekiwanie strzału, rozumne i dokładne wygrzywanie każdego stopnia kursu. Kutry nie mogły wyszukać całkowicie swej przewagi szybkości: nie obliczywszy dokładnie manewru, zbyt daleko zapuściły się na linię granicy. Teraz przeskądzały im, znajdując się po prawej stronie, niewielkie wyspy, od których można było się oddalić tylko pod kątem do kursu trałowca, co oznaczałoby w rezultacie zbliżenie się kutrów do sięgającego je statku na odległość jego strzału artyleryjskiego. Na kutrach zrozumieli widocznie niebezpieczeństwo takiego zbliżenia, gdyż pod rufą kutra do wodzącego wyrósł nagle słup wody, — statek zwiększył gwałtownie szybkość, pozostawiając swych towarzyszy w tyle. Lecz po chwili wszystkie kutry, wznosząc wysoko na wodzie wspaniałą grzebiel białej piany, popłynęły naprzód z największą możliwą szybkością. Szybkości tej nie mogli starczyć na długo i sprawa sprowadzała się w tej chwili do jednego momentu zasadniczego: czy kutry zdążą przeskoczyć niewidoczną a tak istotną linię granicy, czy jeszcze przedtem spotkają się z trałowcem.

Starszy lejtnant, zdawałoby się, zupełnie zapomniał o transportowcu. Zauważył nim w tej chwili jedno — jedyne pragnienie: dognać kutry i zaatakować je, póki znajdują się na sowieckich wodach terytorialnych. Już dwukrotnie przesunął rączkę telegrafu maszynowego i najwidoczniej sygnalizował, wymagający od ludzi i mechanizmów rzeczy napozór niemożliwych, był zrozumiany właściwie: trałowiec popłynął z nieznaną mu dotychczas szybkością. Odległość znów zaczęła się zmniejszać.

Zmniejszała się jednak zbyt powoli. Kutry zbliżyły się coraz bardziej do upragnionej linii. Za pięć — sześć minut znajdą się na wodach neutralnych i konflikt pograniczny przerosłby się znów w dyplomatyczny, grozący wojną. Kogo nie jest lapano na gorącym uczynku — nie jest złodziejem: kutry, zatopione na wodach sowieckich, były uważane za zwykłych przestępców, te same kutry natomiast, zlikwidowane na wodach neutralnych, zostałyby zakwalifikowane jako jednostki wojenne, na które sowiecki okręt wojenny napadł pierwszy.

Starszy lejtnant przeszedł szybko do mapy, chociaż i tak miał ją doskonale w pamięci. Nacylił się nad stołem, lecz w tej chwili radiotelegrafista podsunął mu zapisany świszek.

Towarzyszu starszy lejtnancie, specjalny telegram do floty.

Dajcie politrukowi — niecierpliwie odpowiedział zagadnięty.

Nie interesował go w tej chwili telegram, nawet jeśli by przynosił wiadomość o starcie samolotów: kutry znajdowały się już przed granicą wód neutralnych... Trzeba było natychmiast wymyślić sposób schwytania ich. Starszy lejtnant wpatrywał się w mapę, szukając na niej odpowiedzi, choć zdawał sobie dobrze sprawę, że inaczej manewrować w tych warunkach nie można. Gdyby granica przebiegała chociaż o dwie — trzy mile bardziej na północ!.. Wówczas kutry musiałyby jeszcze bardziej zboczyć z kursu w stronę trałowca — wysypki oddechłyby je na zachód — i znalazłyby się w zasięgu jego ognia. Lecz granica była właśnie tam, gdzie była i nie na to nie można było poradzić...

— Uciekna — powiedział starszy lejtnant przez zęby i z rozpaczą spojrzął na Kostina. Chciał dodać, że dał się złapać na wędkę, tracąc czas przy transportowcu, że kutry zdążyły dokonać swego dzieła przy brzegu i ujdzie im to bezkarnie, lecz w tej chwili politruk podsunął mu w milczeniu blankiet radiotelegramu. Dowódca przeczytał go, spojrzął na oficera, znów przeczytał, poczem złożył starannie we czworo i schował do bocznej kieszeni marynarki.

Towarzyszu politruku, — powiedział oficjalnie — proszę ogłosić na mostku kapitańskim i na stanowiskach bojowych. Pierwsze zadanie — kutry.

Słońce weszło już nad morzem i tajemniczy urok białej nocy znikł dawno. Jasna i czysta woda płynęła wzdłuż burt, jasne i przejrzyste było błękitne niebo. Na mostku polyskiwała farba, wesoło trzepotały chorągiewki na wietrze. Rozpoczął się dzień, pierwszy dzień wojny — i w myślach ludzi, w ich psychice, panowała ta sama co w przyrodzie jasność, trzeźwość i przejrzystość.

Wszystko znalazło się na właściwym miejscu: wróg jest wrogiem i żadne komplikacje dyplomatyczne, żadne umowne linie granic, których nie widać na morzu, nie kłopotowały już działa trałowca. Radiotelegram był krótki. Zawiaadał o napaści Niemiec hitlerowskich na sowieckie miasta i nakazywał atakować przeciwnika przy spotkaniu.

Ogromny spokój ogarnął Nowikowa. Jak gdyby gdzieś wewnątrz pekl zastarzały wrzód, który męczył dotychczas i niepokoił, hamując ruchy i myśli. Wydało mu się, że była niepojęta noc, transportowiec, kutry, niezdedyndowane — co czynić i kogo ścigać, że wszystko to miało miejsce bardzo dawno, przed wielu laty. Nawet zdziwił się, że tak się męczył i wahał. Teraz bez pośpiechu podszedł do kompasu, zajął wygodną pozycję i zaczął oczekiwać, cierpliwie i spokojnie, aż kutry, omijając wysypki, same przybliżą się do jego kursu. Przed sobą widział wielki obszar wody, jasność i zwycięstwo.

Ten zastal go politruk, gdy wrócił na mostek kapitański. Oznajmił, że marynarze przyjęli nowinę właśnie tak, jak oczekiwali: spokojnie, poważnie, prawie bez zdziwienia, nie rozdrabniając nienawiści do wroga na okrzyki i groźby. Prosil, aby donieść dowódcy, że do boju z wrogiem odcyżny, rewolucji i ludzkości — gotowi są w każdej chwili.

O kutrach powiedziałeś? zapytał starszy lejtnant.

O kutrach nie mówiłem — odparł politruk półgłosem, podchodząc bliżej. Rozgorączkował się zaanod, Nikolajowi Iwanowiczowi, wszak Finlandia narazie nie walczy z nami, i być może, oczekuje tylko naszego pierwszego strzału, aby podnieść krzyk na cały świat.

Powiedział to miękko i ostrożnie. W ten sposób zawiadaliśmy przyjaciela o niebezpieczeństwie, które spotkało go nieoczekiwanie, w ten sposób doświadczony lekarz oznajmia choremu zmianę na gorsze. Zbyt dobrze znał swego dowódcę, (lub po prostu Bole Nowikowa), aby nie zdawać sobie sprawy, jakim ciosem będzie dla niego ta uwaga.

Starszy lejtnant nie odchodził od kompasu, chłodny napozór i spokojny. Tylko ołówek w jego rękę, ten sam ołówek, który przed chwilą wyznaczył bezlitosny kurs, mający odciąć kutrom drogę odwrotu, nagle się zalał. Równy głos marynarzy w dalszym ciągu określał odległość. Stawała się ona coraz mniejsza, jeszcze pięć minut i można byłoby otworzyć ogień. Trałowiec mknął naprzód, dziobowe działa, jak poprzednio, wywahałowo ślad wroga, lecz ułożony tak pieczołowicie plan boju musiał runąć.

Starszy lejtnant wyrzucił za burtę okrucy ołówka, zwrócił pelengator na kutry i przygłnął doń wzrokiem. Kostin dostrzegł z boku to uporczywie nieruchome spojrzenie i zdumiał się ponownie: po raz wtóry w ciągu tych paru godzin wesoły młody człowiek spoważniał znów o lat kilka.

— To jasne. Zwiał. Prawa na burtę. Przygotować trały — zakomenderował starszy lejtnant, podnosząc głowę z nad pelengatora. Patrzył na Kostina i ten, gdzieś w głębi jego oczu, dostrzegł dawne spojrzenie Koli Nowikowa, gorącego, nieopanowanego chłopca, fantasty i uparciucha, człowieka śmiały, lecz zbyt gwałtownych czynów.

— Och, przyniołbym się do wysp, i starłbym na miążg — westchnął Nowikow głęboko, przetrząsając zacieniącą pieszczą. Zrozum, faktem jest, że na nich się dąca ci sami Niemcy, to jest teraz zupełnie jasne, a my mamy udawać, że się tego nie domyślamy. Cóż, proponuję przejść do najbliższych naszych zadań. Chodźmy popatrzeć, co zmagatrowała tamta gadzina.



Telegraficznie rozkazał zmniejszyć szybkość i podpowiedział Kostina do mapy.

W ciągu półtorej godziny trałowiec, z przygotowanymi trałami dziobowymi zbliżył się do przejścia koło mielizny Ebratrudu. Nie było już tu nikogo, transportowiec zaprzężonego mocarstwa dawnego na Bałtyk dalekim przejściem za chodnim i już w żaden sposób nie można go było dognać.

Panowała zupełna cisza, woda o głębokim zielonym kolorze — gładka była jak szklono i najdrobniejsza fala nie maciła jej przezroczyściej toni. Widać w niej było wyraźnie czerwone pluwaki trałów, płynące pod wodą, jak delfiny, od czasu do czasu wynurzające się pod samą powierzchnią na odpowiednią chwilę wciągane na powierzchnię — pierwsza mina nowej wielkiej wojny. Zatoką Fińska, która dość min nalykała się w latach pierwszej wojny światowej i rewolucji, znów poczuła ich dokuczliwy metalowy smak. I być może, że dlatego właśnie tę pierwszą minę tak ochocho i szybko wyrzuciła z siebie.

Mina powoli obracała się na nieruchomej wodzie, ukazując swe długie rogi, obnażone nerwy, nie znoszące dotknięcia. Wielka, czarna, okrągła śmierć. Zniszczono ją, jak gadzinę, celną serią karabinową. Zasycałszy jak gadzina powoli zanurzyła się i poszła na dno, wypuściwszy ciemny dym z ohydnego swego ciała. Kule, nie wywołując wybuchu, podziurawiły jej korpus, dowódca chciał zatopić ją bez halasu, aby nie zwracać niczyjej uwagi.

Lecz następną wywołała ów niepożądany hajas; trał niefortunnie zaczął o jej róg i w tej chwili słup wody, dymu, i metalu podniósł się obok okrętu. Straszny wstrząs całego korpusu wytrzącił noże wyłazników elektrycznych, w kotłowni i maszynowni zgasło światło. Sternik zwrócił się do starszego lejtnanta, oznajmiając półgłosem, że mechanizm sterowniczy jest uszkodzony, poczem otrząsnął się z wody, która opadała nań z nieba chłodnym świeżym deszczem. Po chwili zatelefonoano z maszynowni, meldując, że wszystko w najlepszym porządku i powinno działać normalnie: ster, przrządy i światło.

I wtedy nowy słup wody podniósł się z lewej burty, nowy huk wstrząsnął ludźmi — i drugi czerwony pekaty delfin wypłynął obok okrętu.

Trałowiec pozbawiony został trałów dziobowych.

Starszy lejtnant zatrzymał maszyny. Nie wiadomo było, na jakiej głębokości transportowiec umieścił miny, dobitnie młotując tym czynem nazwę mielizny Ebratrudu. Zdradziecka zaporą wystawiona przez statek handlowy bez wypowiedzenia wojny, obliczona była z pewnością, także na płytko zanurzony trałowiec. Dla tego posuwanie się naprzód bez trałów dziobowych było niebezpieczne. Zakładając nowe nożyce tu, na samej zaporze, nie miało najmniejszego sensu. Trał główny mógł pracować tylko przy największej szybkości, której rozwinięcie na polu minowym było niepodobniestwem. Nie można było wycofać się tylem: wiry za śrubami same przyciągnęłyby pod korpus trałowca kołzające się pod wodą miny.

Starszy lejtnant w zamysleniu patrzył na wodę, spokojną, nieruchomą i przezroczytą. Zagadnął Kostina: — Myślę, że się prześlizgniemy, jeśli mądze zabierzemy się do rzeczy? Nie będziemy tu przecież nocować.

— Spróbujemy, — odrzekł Kostin. Wszystko jedno — dłużej, niż do śmierci, żyć nie będziemy.

Dowódca wychylił się z mostku i obiaśnił marynarzom, co należy czynić.

Przygotowali się do najgorszego: wydostali środki ratunkowe, przetrzcili za burtę ładnie. Na zbiorniku, burtach i rufie stanęli obserwatorzy. Pozwolił wodzie uspokoić się zupełnie i odyskać przezroczyrość. Wtedy starszy lejtnant zakomenderował minimalną szybkość — kilka za ledwie obrotów śrub — i natychmiast zatrzymał maszyny.

Powoli, pakby po omacku, trałowiec ruszył naprzód. Naprzęta bezwzględna cizsza panowała na mostku kapitańskim, na pokładzie, w maszynowni i kotłowni. I w ciszy tej rozległ się pierwszy okrzyk obserwatora ze zbiornika:

— Mina z lewej, odległość pięć metrów, ciągnie pod okręt!

Mina widoczna była dokładnie. Znajdowała się na niewielkiej odległości, oczekując przejścia trałowca. I przy całej powolności i ostrożności ruchów okrętu, uroszona nim masa wody wstrząsnęła miną, która, drgnąwszy, poczęła odpływać pod lewą burtę. Nie spiesząc, jakby celując rogami w burtę, podchodziła coraz bliżej.

Lecz rogom tym potrzebne było uderzenie odpowiedniej siły, inaczej miny wzbuchąły pod naporem fali, lub nawet przy zetknięciu z większą rybą. I na to właśnie liczył starszy lejtnant: przejść jak najwolniej, o ile to się uda — siłą bezwładności i, zaczepiając o miny, czynić to możliwie ostrożnie, bez uderzenia.

I trałowiec powoli posuwał się naprzód, a jeszcze wolniej upływał czas. Straszna sztafeta, straszna w swej rzeczywistości i spokoju, szły wzdłuż burty nawoływania obserwatorów:

— Mina z lewej odległość trzy metry.
— Mina przy burcie, źle widoczna.
— Wpłynęła pod okręt obok maszynowni.

Nastąpiła wielka przerwa, męcząca i groźna. Mina szła pod dnem okrętu. Posuwała się bardzo wolno, przekraczając je prawdopodobnie i rogami drapiąc dno. Możliwe, że wszystko skończy się szczęśliwie. Lecz możliwe także, że stanie się inaczej. Nie pozostaje nic więcej, jak czekać.

I na trałowcu czekali. Marynarze spoglądali z uwagą w wodę, w której decydowały się ich losy.

Tylko dwaj ludzie, z głowami podniesionymi, patrzyli w niebo: byli to sygnalizator, wypatrujący w wysokim gorącym błękiecie czarnego punkciku. Starszy lejtnant był przekonany, że lada chwila powinien ukazać się samolot faszystowski, wezwany z pewnością przez załogę transportowca.

O zachowaniu miny, ukrytej pod dnem, nie wiedziano narazie nic więcej. Zato ze zbiornika rozległ się ponownie spokojny głos towarzysza.

— Towarzyszu starszy lejtnancie, następna. Z prawej, sześć metrów.
— Meldując, jak przechodzi, odpowiedział dowódca. Z mostku kapitańskiego nie było jeszcze nic widać.
— Sto! w miejscu, towarzyszu starszy lejtnancie, a raczej my stoimy. Zatrzymaliśmy się.

Starszy lejtnant zwrócił się do Kostina: Ciekawe — gdzie jest pierwsza? Może być, że już pod śrubami? Zarzykujemy?

— Na Woldze można odpychać się żerdziami, tutaj na to za głęboko. Tak czy owak trzeba będzie obrócić śrubami. No więc — w imię Boże...

Starszy lejtnant przesunął rączkę telegrafu, zdając sobie w tej chwili sprawę, że stara się to robić z wielką ostrożnością, jak gdyby w ten sposób mógł osłabić się uderzenia śrub.

TAK TRZYMAĆ...

„Pieśń nową złożyło nam życie
I ciągłe nam składa i naprzód wciąż gna...”

Ciężar słonecznego żaru rozkładał się bezwolną masą nad pracującym portem. Słupy gorącego powietrza drgały wzdłuż magazynów nabrzeża, wisiały bezwładnie nad rozpalonymi dachami miasta, chociaż słońce zmniejszało już swą wysokość ponad horyzontem. Upał opanował zielony maszy lądu, daleko hen, aż ku pagórkom zachodniej Jutlandii. Tym razem lato szafowało hojne piękna pogodą nawet tu na północy Europy.

Gdy popołudniu zdjęto cumy i statek wyszedł za falochron dzieliła go od kraju zaledwie doba. To tak niewiele po kilkumiesięcznym trampingu.

W chwili gdy pragnienie powrotu u rzeczywistości się i choćby częściowo zostaje zaspokojona potrzeba normalnego życia wśród swoich, złośliwa natura pląta figla. Po pewnym czasie czuje się jak dalece już się odeszło, pozostaje jedynie uczucie obcości starego środowiska i jego życia. Nadchodzi gwałtowna chęć odwrotu: aby jaknajszybciej znaleźć się z powrotem w tym trybie życia, który przeklinało się niejednokrotnie.

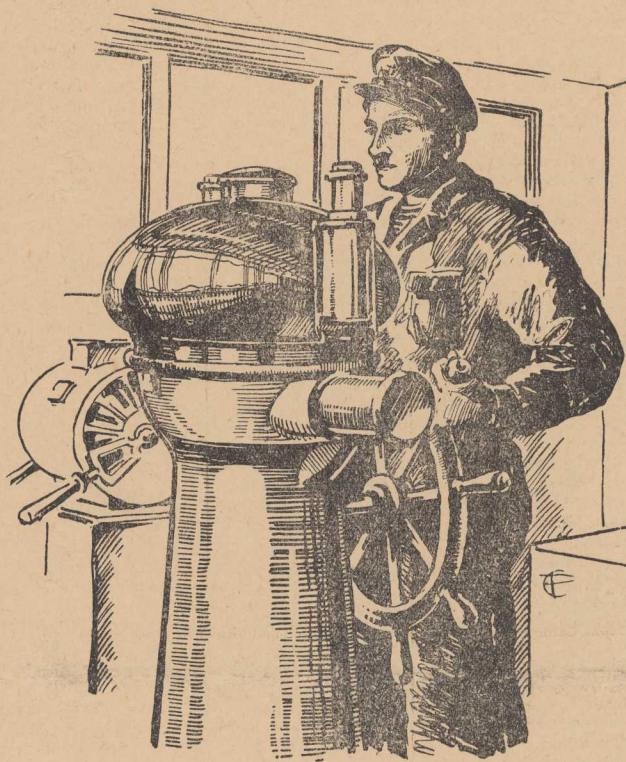
Teofil zetknął się z tym odczuciem, mimo że na morzu był świeżym człowiekiem. Lecz teraz, gdy bliskość portu o czystego stała się oczywista, porwała go niecierpliwość i każdy nerw napięty był tylko w tym kierunku, by jaknajprędzej dotrzeć na miejsce. Myśl że już jutro znajdzie się w kraju ożywiła go. Chwilowo miał dość obcych portów, ludzi i krajobrazów. Od niedawna ogarnęła go ta tęsknota za swojszczyzną do tego stopnia, że z niechęcią wychodził na ląd podczas ostatniego postoju.

Tak więc wracał. Niekoniecznie tam dokąd chciał. Statek szedł do Szczecina, a nie do Gdyni. Gdy sprawa ta wyszła na tapetę pogwarek kubryku, ktoś chwalił się, że zna ten port z czasów wojny, gdyż pływał tam na Norwegu, który dostał się w ręce niemieckie. Nie

interesowało to nikogo. Zresztą teraz Szczecin to była Polska i to z prawdziwego podobno zdarzenia. Tak gwałtowna zmiana dekoracji, chociaż modna w ostatnich latach, zaskakiwała nieco. Przecież przed kilkoma miesiącami, gdy statek wychodził w morze z gdyńskiego basenu, nie mówił nikt jeszcze o „polskim porcie” Szczecinie!

Tak dla Teofila, jak i dla całości załogi Szczecin był obcym, niezabarwionym uczuciowo pojęciem. Nie kojarzył

Z trudem otrząsnął się z resztek snu, wyrwany zeń gwałtownie. Patrzył tępo w mrok zaledwie notując w świadomości migotliwe błyski latarń szwedzkiego brzegu. Morze leżało spokojne, rozjaśnione w niektórych punktach światłami pozycyjnymi mijanych statków. Jarzącą luną dawał znać o sobie Trelleborg. Zbliżała się zmiana kursu. Widoczność słabła, coraz cięższe chmury grubą powłoką sunęły w górę. Jak nieprzewidywany dysonans harmonii ciemności!



W maszynowni starszy maszynista zamienił spojrzenie z inżynierem, poczem mimowolnie obaj spuścili wzrok, patrząc z niepokojem pod nogi.

Po chwili maszynista poruszył zawór rozruchowy i śruby obróciły się parę razy. Wtedy strzałka telegrafu znów przeskoczyła na „stop” i parę zamknięto.

Tralowiec posunął się prawie niedostrzegalnie. Wtedy rozległy się nagłe dwa okrzyki:

— Ukazała się spod dna przy prawej burcie, wypływa!

— Z prawej mina przechodzi dobrze!

Natomiast ze zbiornika usłyszano cieniutki tenor bosmana:

— Towarzyszu starszy lejtnanie, trzecia z lewej, w odległości trzech metrów, wpływa pod okręt!

— Czy masz zapaliki, Nikołaju Iwanowiczu? — zapytał nieoczekiwanie Kostin.

Starszy lejtnant spojrział na niego z niezadowolaniem: nigdy nie palił, a tu nagle rąbrają ochoty... Opieszale wydstał zapaliki i podał towarzyszowi. Politruck wyjął dwie i położył na szybie kompasu. Poczem wyjaśnił:

— Dwie już przeszły, można się pomylić, a tak będzie nam łatwiej liczyć...

Dowódca się roześmiał i Kostin ujrzał przed sobą dawnego Nowikowa — pełnego radości życia, wesołego i młodego. Oczy jego jaśniały dawną beztroską, zniknęła posępna zmarszczka na czole.

— Cóż, stary, wygraliśmy się jednak? Popatrz, jak świetnie przechodzi!

— Słupki lepiej, poradził mu Kostin. Nie mów „hop!” zanim przeskoczysz. Czyżby miał całe pudełko wyłożone na kompas? Już meldują o ezwarcie.

— Słuchaj, mój przyjacielu. Po dwudziestu trzech minutach tralowiec znalazł się na czystej wodzie i Kostin z przelotnym zebrał ze szkła dwanaście zapalek.

Tralowiec wesoło rozprężył się na bieżących wodach, przygotował traly, i po raz drugi popłynął na wroga zapórę, oswobodzając od min ważne dla floty przejście obok mielizny Ebatrudus.

Słońce podnosiło się coraz wyżej; zbliżało się południe pierwszego dnia wojny i pierwszego w ciągu ostatnich miesięcy dnia, który był krótszy od poprzedniego.

Słońce zwróciło się ku odległej jeszcze jesieni. W dali oczekiwały zimne dni, ślota, mrok, zima, idąca na spotkanie hordom faszystowskim. W dali majaczył haniebnym koniec rozpoczętej przez nie w ten dzień najbardziej morderczej z wojen.

Leonid Babitow „Dusza morską”. Moskwa

się w zupełności z wrażeniem powrotu w domowe pielesze. To nie Gdynia. Jednak intrygowal egotykiem nowości, egzotykiem Polski powstającej na gruncie obecnej gospodarki.

Czerwcowe słońce opadało do widnokręgu. Zmniejszał się upał, który tyśiące mieszczuchów kopenhaskich wygnał na plażę. W porcie i na redzie kręciło się mnóstwo jol i jachtów przeróżnego typu. Sund wolny był od fali, jedynie lekko zmarszczony. Po przeciwnej stronie ciemniała sina krecza wybrzeża szwedzkiego z burą plamą domów i kominów w pośrodku; Malmö.

Na pokładzie kończono roboty porządkowe. Usuwano porożucane cumy i po woli znikali wszyscy w kubryku.

Teofil przeszedł na rufę. W wół przechylony przez reling obserwował zanurzającą się w morze Kopenhagę. Znikały wieże kościołów, podniesione ramiona dźwignów portowych, olbrzymie wieże kościołów, olbrzymie zbiorniki ropy czy benzyny kłujące oczy wśrubobylskim napisem „ESSO”.

Adieu Kopenhago!

Nie myślał o niej wcale. Uparcie powracał motyw kraju. Bliskość rodzinnego wybrzeża działała jak magnes. Równoległe z zakamarków mózgu wyłaniała się przeszłość wojennych lat przykryta warstwą zapomnienia w okresie ostatnich kilku miesięcy włóczęgi. Znów wyłaził kompleks tamtych przeżyć, ciężki jak zmora, od której nie było sposobu ucieczki.

Ocknął się i zbiegł na dół. O północy czekała go wachta. Trzeba było zasnąć.

Z lewej burty przeszły dwa frachtowce. Jeden Szwed, drugi pod panamską flagą. Godziny płynęły jednostajnie jak rytm motorów statku, odmierzane skrętami logliny opadającej za rufą i monotonią wacht morskich następujących niezmiennie na przemian wraz z snem

derzeniem śruby stalowe pułdo po linii kursu. Z kubryku wypełzły rozespiane sylwetki następnej zmiany, poziewając w wątym brasku. Znów mógł zasnąć łapczywie na jakiś czas.

Statek szedł od rana w lekkim rozkołysie. Wiatr wiał z południowego zachodu od lądu, który spodziewano się w krótko ujrzeć. Ostatni etap drogi powrotnej dobiegał końca. Na mostku wypatrywano boi kierunkowej wskazującej wejście do farwatu na Swinoujście. Trzeba było trzymać się ściśle wytyczonego szlaku, poza nim bowiem groziła ewentualność spotkania min. Około południa, gdy już na widnokręgu rysowały się wzgórza pomorskie, oficer wach towy położył statek na inny kurs. Wybrzeże przeszło na lewą burcie.

W ruchach i zachowaniu się Teofila tkwiło napięcie. Robota nie szła mu tego dnia. Nie chciał nawet przyznać się do tego, że uległ wzruszeniu teraz po sześciu miesiącach obczyzny na widok, który ukazał się przed nim. Brzeg oyczysty — myślał ironicznie, lecz wiedział, że nie jest szczerzy wobec siebie i ironia ta jest sztuczna. Rzeczywiście poddawał się urokowi powrotu, przetwarzano uprzednio wielokrotnie podczas nocnych wach na Oceanie.

Olbrzymia sylwetka wraku niemieckiego pasażera, ten drogowca szlaku wojennego, krzyżował brunatnym reflekssem rdzy i opuszczenia. Jeszcze półtora mili i statek stanął na redzie Swinoujścia, w zgodnym szeregu z obdrapanym trampem szwedzkim.

Wezwano pilota. Nikt nie dawał znaku życia. Wreszcie pojawił się drobny holownik z polską banderą na rufie.

— Hej, tam na „Komarze!” Macie pilota? — biegło wołanie z mostku przez tubę.

— U nas pilotów nie ma!
Konsternacja i niemile zdziwienie. Dłuższe pertraktacje ujawniły, że pozostaje jedyna możliwość: iść za holownikiem, który wskaże drogę. Pilota będzie można wziąć dopiero później Musiano zgodzić się na to rozwiązanie.

Popołudnie zastało statek na rzece. Z obu burt przesuwająca się ściana leśna, za rufą dymił szwedzki węglowiec korzystający z okazji uczenia się cudzego ogona. Przed dziobem „Komar”, poza tym pustko. Statki szły wolno w wąskim nurcie, pchając przed sobą pokątną poduszkę wodną. Wstała góra z wody wraki, upstrzone, jak wszystkie tego rodzaju obiekty przed mewy, dopełniały obrazu opuszczenia, który dominował w myśleniu zniszczonych domostw. Większość staw i znaków nawigacyjnych stała zdewastowana. Od wody bił odór szlamu i gnijących roślin.

Wolny od zajęć tkwił Teofil na pokładzie, mierząc wzrokiem przeciągającą się zwolna krajobraz. Dziwna swojskość idąca od tej ziemi widzialnej z pokładu cmoływała. Wywoływała przeszłość.

Powojenne lata, które rzuciły Teofila na morze zastały go dojrzałym, może nawet zbyt dojrzałym. W nagłych przeskokach losu dostosowywał się do sytuacji natychmiast i pozornie czuł się w niej bardzo dobrze, jednak cały koszmarny przeżyty wojny zapadł w nim głęboko i spowił w całość oddzielający od świata zewnętrznego. Z jednej strony precyzyjny w działaniu w warunkach walki, w sytuacjach gdzie decydował tylko jeden krok a ratowało szczęście, był mimo to jakby zawsze nieobecny. Traktował wszystko jako ponurą, nieprawdopodobną bajkę, pograżony w pewnego rodzaju moralnym zniechęceniu. Może właśnie tą drogą uzyskiwał siłę i możliwość przetrwania: przez wewnętrzne odseparowanie się od rzeczywistości.

To była wojna.
A gdy nastąpił koniec, jakby mocą bezwładności tkwił jeszcze w minionym czasie. To czym żył dotychczas trzymało silnie w kleszczach. Nie wyobrażał już sobie życia pozabawionego drapieżnej gwałtowności przeżyć tej niewiadomej hazardu, którą człowiek raz urzeczony ulega bez zastrzeżeń. Wraz z ostatnimi strzałami artyleryjskimi na frontach przyszła konieczność wyboru drogi powrotu. Powrotu w at-

Motorzy odrabiali przepisową porcję dziesięciu mil na godzinę. Światła lądu znikły i gdzieś daleko za rufą spał ostatni kraj. Spali tam jego mieszkańcy zagmatwieni w powszechny tok doli ciemności. Po wodzie natomiast sunęły statki, uwożąc zamkniętych w ich wnętrzach ludzi ku innym sprawom i innym lądom.

Chłód czerwcowej nocy na Bałtyku wzrastał wraz z posuwaniem się wskazówek zegarów. Przenikał brezentowe kurty i wełniane swetry. Teofil czekał końca wachty. Pociągał się perspektywą bliskiej koi. Nadchodziła godzina, w której obojętnymi stawały się wszelkie pragnienia czy dążenia, oprócz jednego: snu. Ostatnie minuty wydłużały się nie-

SPECJALIZACJA PRACY NA MORZU

mosferę normalnego życia. Czuli się wypruty psychicznie do dna. Własna młodość ciążyła kompletnym brakiem radości życia, świadomością jej nikłości i bezużyteczności.

Z zakończeniem działań wojennych kraj przeżywał mocno przemiany jakiegoś nowego rewolucyjnego okresu. Mimo to, skłócony wewnętrznie przechodził Teofil obojętnie obok wszelkich zjawisk. Typowy „outsider”-emigrant wewnętrzny, nie z racji różnych zapatrzywań politycznych czy społecznych, lecz dlatego że wojna nie odebrała mu życia, zdruzgotała jednak istotne podstawy jego egzystencji psychicznej i moralnej. W tym stanie poszedł na morze. Z pewnością był to rodzaj ucieczki przed życiem. Nie był może tego świadom, ale stanowiło to istotę jego kroku. Chciał odsunąć się od ludzi i ich spraw, które stały się dlań blahymi. Jak dalece się omylił wybierając, chociaż podświadomie, morze jako teren schronienia, zorientował się z miejsca. Jak cień powędrowała za nim pamięć przeszłości i przekonał się, że rzeczywiście przed samym sobą nie ma ucieczki. Przynajmniej nie w ten sposób.

Tu właśnie, w tych nowych warunkach poczęły wydobywać się braki przy stosowaniu do życia. Działy pewne hamulce, uruchamiane zawsze nie w porę przez jakiś złośliwy mechanizm wewnętrzny. Poczuli, że w całym jego nastawieniu tkwi błąd, który nierozpoznany i nieusunięty doprowadzi do klęski. O ile uprzednio ważną była chwila następna, dalsze bowiem stały pod wielkim znakiem zapytania, tak obecnie gdy nastąpił pokój, wymagania życia stały się inne — raczej długofalowe.

A przeszłość nie ustępowała. Trwał się jej atmosfery nadal. Wrzód wspomnień jęczący bezustannie, mimo że zapadał w głąb, uwiarał boleśnie. Towarzyszył nieodstępny. W miejscu i czasie najmniej spodziewanym dawał znać o sobie. Był cieniem wszelkich pociągnięć i kulą u nogi paraliżującą normalne młodościowe odruchy. Nie leczyły tej obsesji nowe porty, nieznanne środowiska, alkohol czy kobiety. Powracała w mniejszym lub większym stopniu.

Ale teraz, w tych właśnie godzinach czerwonego popołudnia, gdy poza burzą przybrzeżny szuwar kołysał się w takt fali wzbudzonej przez statek, gdy bagniczne łąki upstrzone z rzadka czerwienią opuszczonych domostw rozciągały się wokół, a przed dziobem potężniały komin fabryczny nieznanego miasta, w tych właśnie godzinach wiedział już, że odrywa się bezpowrotnie od tamtych lat. Nie tam gdzieś na dalekim szlaku pustki wody i nieba, ani wśród bezzadzia życia w portach, ani jeszcze po uprzednio w wszelkim dostępnym chwycie zapomnienia, lecz obecnie.

Jak pasażer pociągu, gdy ujrzy nagle w oknie po przeciwnej stronie wagonu zupełnie odmienny widok i zapomni natychmiast o tem co go frapowało uprzednio, tak opuszczali go bezboleśnie ponure strzępy minionych lat. Czuli, że przeszłość odchodzi sama, że już więcej nie zaciążyły na nim kompleksy tamtych przeżyć.

Objął służbę na sterze. Statek miał ostatni odcinek forwratu na Zalewie Szczecińskim. W lewo od dziobu wyłoniły się konstrukcje nabieżnika wskazującego wejście na rzekę. Za plecami czuł sapiący oddech „starego” i gardłowe dźwięki pilota.

— Dwa koła w lewo!
Skurcz mięśni i przerzut dłoni na szprychach. Czuli wyraźny spokój i pewność siebie ogarniająca go powoli, ale coraz mocniej. Dziób biegł ostrożnie rumb za rumbem w lewo, aż znalazł się w linii nabieżnika.

— Tak trzymać!
— Tak trzymać — podjął automatycznie Teofil.

Krótki błysk nagłego oślnienia. Teraz już wiedział. To było hasło jedynie racjonalne: odrzucić bezpowrotnie balast poprzednich lat, iść z uwagą ku nowemu życiu i „tak trzymać”.

MIECZYŚLAW LENCHAROWICZ

W ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat światowa flota handlowa uległa wielokrotnym przeobrażeniom. Zmiany te odnoszą się nie tylko do udoskonalenia technicznych. Obejmują również zmiany w charakterze statków, ich przeznaczeniu, sposobie wyzyskiwania morskich środków transportu. Zmianom podlega też gospodarka tonażem okrętowym.

TRAMPY

W wieku XIX na światowych szlakach morskich przeważała żegluga tzw. „trampowa”. Określano ją od angielskiego wyrazu „tramp”, oznaczającego włóczęgę, wagałundę. Regularne linie okrętowe nie były wówczas rozpowszechnione. Statek „tramp” pływał od portu do portu, trasę podróży wyznaczało mu miejsce przeznaczenia ładunku. Gdy towar został wyładowany, statek starał się dla zmniejszenia kosztów zabrać nowy ładunek w portcie, w którym się znajdował, lub szukał klientów w pobliżu. Statki-trampy kursują jeszcze i dzisiaj w znacznej ilości na morzach i oceanach, zabierając najczęściej ładunki całookrętowe i to przeważnie towarów masowych. Koszty przewozu na tych statkach są naogół tanie.

LINIOWCE

W drugiej poł. XIX w. rozwinęła się żegluga regularna, liniowa. Do jej upowszechnienia przyczynił się głównie ożywiony ruch pasażerski na morzach, oraz emigracja europejska, jak również japońska i chińska do obu Ameryk. W stosunku do trampów statki linii regularnych były tym, czym dla mieszkańca wielkiego miasta jest tramwaj wobec taksówki samochodowej.

Statki liniowe były z reguły znacznie szybsze, przystosowane do specyficznych warunków żeglugi, na tej linii, dla jakiej je budowano. Statki liniowe były nastawione głównie na przewóz pasażerów. Pomieszczenia dla towarów zajmowały tylko część statku, nieraz bardzo nieznaczną i przeznaczone były dla ładunków jednostkowych, dla tzw. drobnic.

Ponieważ szybkość odgrywała w liniowcach dużą rolę, przeto w budownictwie okrętowym, jak również pomie-

dzy konkurującymi wielkimi liniami okrętowymi rozpoczęła się rywalizacja. Każda stocznia pragnęła budować statki jaknajszystsze. Pamiętamy szczytowe stadium tej rywalizacji — walkę o błękitną wstęgę Atlantyku.

Szybkość na liniach okrętowych wiąże się ściśle z regularnością żeglugi. Dla armatora tj. dla przedsiębiorcy okrętowego jest ważne, by zapewnić regularny np. cotygodniowy odjazd statku z obsługiwanych portów. Jeśli armator nie posiada dostatecznej ilości jednostek morskich, wówczas brak ten może wyrównać przy pomocy szybkości jazdy.

DIESEL

Walka o szybkość żeglugi jest związana z rozwojem statków motorowych. Wprowadzenie silnika dieslowskiego do żeglugi morskiej sięga lat 40 wstecz. Diesel nie interesował bowiem dawnych trampowców, którym nie zależało na szybkości przewozu. W r. 1914 motorowce stanowiły zaledwie pół procent tonażu światowego, w 1934 r. udział ich wynosił już 17%, dzisiaj zaś sięga połowy stanu floty światowej. Ten szybki rozwój statków motorowych tłumaczy korzyści, jakie daje użytkowanie paliwa płynnego. Najistotniejszą z nich jest możliwość wydatnego zredukowania wagi paliwa własnego statku.

Nie oznacza to jednak, by para wodna była już przeżytkiem w żegludzie morskiej. Zastosowanie kotłów na wysoki ciśnienie, pary przegrzanej i innych udoskonaleni, a nade wszystko wprowadzenie turbin parowych czyni z pary nadal cenny, a zarazem tani środek pędny.

Na rozwój żeglugi i jej oblicze decydujący wpływ wywarły obie wojny światowe. Wystarczy uświadomić sobie, że wojna 1914-1918 zniszczyła 25% tonażu światowego, zaś wojna ostatnia prawie — 50%. Szybko odbudowujące się floty różnych państw oparte są na nowych zasadach i muszą stosować się do zmienionych warunków gospodarstwa światowego.

Dzisiejszy rozwój floty handlowej stoi pod znakiem silnej specjalizacji towarowej. Statek jest budowany dla przewozu z góry określonego rodzaju

towarów i kształt jego kadłuba, ładowni, urządzenia dźwigowe, oraz wyposażenie, jak również zdolności przewozowe są dostosowane do potrzeb i warunków jego przyszłych podróży — Typ maszyn i opalu jest funkcją długości tras i łatwości manewrowania. Budowni czy musi uwzględnić warunki portów, jakie statek będzie odwiedzał i obsługiwał — a zatem musi brać pod uwagę głębokość basenów portowych.

Do statków o przeznaczeniu specjalnym, spotykanych najczęściej, należą przede wszystkim węglowce, znane nam szczególnie z odwiedzin w portach polskich. Dalej trzeba wymienić rudowce, i statki do przewozu paliw płynnych. Te np. muszą być wyposażone w specjalny system pomp. Są również statki, przeznaczone do przewozu złomu żelaznego, wina, owoców itp.

Specjalizacja statków istniała oczywiście i dawniej, lecz w dobie dzisiejszej staje się zjawiskiem powszechnym w budownictwie okrętowym. W użytkowaniu statków specjalnych wielką rolę gra kwestia podróży powrotnej. Niemożność wyzyskania statku do przewozu na trasie powrotnej podraża koszty. Aby tego uniknąć próbuje się tu i ówdzie stosować wahadłowy, obustronny ruch statków. Kwestia ta istnieje również na Bałtyku i dotyczy naszej wymiany towarowej ze Szwecją. Usiłuje ją rozwiązać Zjednoczenie Stocznicy Polskiej w Gdańsku, planując w niedalekiej przyszłości budowę tzw. „rudowców” tj. statków, które będą przewozić z Polski do Szwecji węgiel, a w drodze powrotnej — rudę żelazną.

Drugą, poza specjalizacją, zmienną tendencją w rozwoju światowej floty handlowej jest rezygnacja z linii czysto pasażerskich i wprowadzenie do służby statków, tzw. mieszanych, przeznaczonych dla dużej ilości towarów i niewielkiej — pasażerów. Nie ma już dziś na świecie wielkiego ruchu emigracyjnego, a ruch pasażerski nie rozwinął się jeszcze po wojnie i zapewne do rozmiarów przedwojennych nie dojdzie nigdy, gdyż na tym polu statek morski został zdystansowany skutecznie przez samolot.



Przez okres 4 dni trwały egzaminy praktyczne na statku szkolnym „Dar Pomorza”. Uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie zdawali egzamin z wiedzy morskiej tak teoretycznej jak praktycznej, wykazując stosunkowo dużo umiejętności z zakresu wszystkich dziedzin nie łatwej wiedzy morskiej.

Począwszy od dnia 10 bm. do 13 września uczniowie kolejno dowodzili statkiem, pod okiem komisji egzaminacyjnej, składającej się z 8 kapitanów Polskiej Marynarki Handlowej. Przeprowadzili oni cały szereg manewrów, zwrotów, jak również alarmów szalupowych, człowiek za burzą itd.

Komisja egzaminacyjna pod przewodnictwem kapitana żeglugi wielkiej Wacława Zagrodzkiego przyznała dyplom ukończenia Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie 48 absolwentom. Młodzi oficerowie już wkrótce zasilią naszą Marynarkę Handlową.

Na zdjęciach: Na rei uczniowie związują żagiel podczas egzaminu dyplomowego, obok — absolwent ob. E. Gawlik z sekstansem na pokładzie „Dar Pomorza” (508).

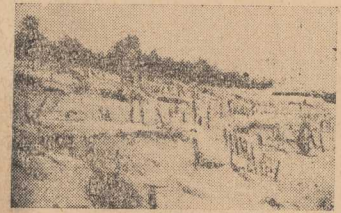
SZKOLIMY LUDZI MORZA

Dwanaście kilometrów na północ od Kamienia Pomorskiego, w kleszczach ujścia Dziwniej i kanału zalewowego leży niepozorna osada rybacka — Dziwnów. Przed rokiem miejscowość ta nosiła nazwę jeszcze bardziej uroczą i dziwaczna — Dziwna.

Ale antyfeminiści od spraw nazewnictwa zmienili ją ku własnemu zadowoleniu, chociaż przewodniki i drogowskazy uznają nazwę poprzednią.

Wiatr wiejący od Bałtyku daje się we znaki lasom gnuśniejącym na podkameliskich pagórkach, lecz w Dziwnowie, nawet podczas sztormu, tylko lekko drżą liście. Wiatr przelatuje w górze, uderza w wysokie zabudowania zniszczonego lotniska, wprawiając w ruch pogięte blachy aluminiowe.

Osadę osłania od podmuchów wysoki wał ziemny, zdradzający chęć przesuwania się w głąb lądu. Tworzą się przewiewy, siódła. Przerwanie wału, grozi zalaniem osady, co się parokrotnie, przed pierwszą wojną światową zdarzyło.



Szczeciński Urząd Morski czuwa. Niesformne wydmy są ujmowane w kleszcze faszyny.



**ZAGRANICZNA
KRONIKA
MORSKA**

NOWY LINER ANGIELSKI

Na stoczni Johna Browna w Clydebank znajduje się na wykończeniu największy ze zbudowanych po wojnie w Europie statków pasażerskich, manilowiec „Caronia” własność T-wa Cunard White Star. Jak wiadomo statek ten o długości 217,92 m i szer. 27,7 m będzie miał pojemność ok. 34.000 BRT. Spuszczony on został na wodę w dniu 30. X. 1947 r. Największym motorem liniernym tegoż armatora jest m. s. „Britannic” o pojemności 27.000 BRT (BK).

BANDERA BRYTYJSKA NA GÓRNYM RENIE
Towarzystwo „Anglo-Continental Inland Waterways” w Antwerpil, stworzone przez „Anglo-Danibian Transport Ltd.” w Londynie uruchomiło, jako pierwszy statek holowniczy „Princess Elisabeth” (moc 1650 KM). Statek pływa pod banderą angielską na Górnym Renie.

Islandia — Na stoczni duńskiej w Aalborgu zbudowany został na zlecenie rządu Islandii dwusobowy motorowiec pasażerski „Hekla”. Statek ten, zabierający 166 pasażerów kabinowych oraz 244 pokładowych — razem 400, posiada pojemność 1.456 BRT, z tym jest mniejszy od naszego s/s „Beniowski”. „Hekla” posiada 2 motory Diesla o mocy łącznej 3.300 KM i szybkość ekonomiczną 17 węzłów. Statek ten jest wyposażony w 6 wozów elektrycznych 3-tonowych i 1 10-tonowa, wymiary jego wynoszą 75 m. długości i 11 m. szerokości.

Belgia — „Compagnie Maritime Belge” przystosowało nabyty z amerykańskiej stoczni „Todd” statek typu „Victory” jako 37-mą stoczną jednostkę taboru pasażersko-towarowego do obsługi połączeń z Antwerpil do Zachodniej i Południowej Afryki, wzgl. do Nowego Jorku i Połud. Ameryki. Statek otrzymał nazwę „Marchevelette”. Comp. Maritime Belge dysponuje obecnie pięciu statkami pasażerskimi, ośmiu towarowcami typu „Victory”, pięciu typu „Liberty”, ośmiu towarowcami i 11 szybkimi motorowcami.

Włochy na nowo uruchamiają linię zamorską — Armatorzy włoscy czynią godne zastosowania wysiłki by banderze swojej na nowo otworzyć dawną przedwojenną pozycję. Firma Fratelli Cosulich (dawniej siedziba jej był w Triście) zakupiła 3 skandynawskie statki, które po odpowiednich przeróbkach i zamianie maszyn parowych na Diesla, zostały obecnie uruchomione jako m/s „Italia” 21.255 BRT i 17 węzłów (ex szwedzki ss. „Kungsholm”), „Argentina” (ex norweski „Bergensfiord”) 11.000 BRT i 18 węzłów i „Brasil” (ex szwedzki „Drottningholm”) 11.055 BRT i 17 węzłów. Przeróbka m/s „Itali” uznana została za bardzo udaną i statek ten rozpoczął swą pracę na linii pomiędzy Genuą a portami Połud. Ameryki. Inny włoski armator „Flotta Laura” z Neapolu zainaugurował b. r. linię do Australii statkiem motorowym „Napoli” o 16.500 BRT i szybkości 16 węzłów.

Ale Szczeciński Urząd Morski czuwa. Niesformne i lotne piaski ujmowane są w klamry suchej faszyny i ujarzmione.

Nie wiem, kiedy do Dziwnowa zawiał pierwszy urlopowiec, lecz kandydaci na rybaków przybyli tuż za linią frontu. Byli to często ludzie zupełnie nie znający morza, ludzie, którzy dopiero musieli podpatrywać jego uprawę. Jedni odpadli od osady, jak chore liście od drzew, druzdy — wytrwali, zostali, by po wielu kleszczach, zwyciężyć morze. Zorganizowali się w spółdzielnię. W tym czasie Dziwnów został „odkryty” jako doskonałe kąpielisko. Dziś spółdzielnia rybacka „Bellona” i plażek plaży dziwnowskiej słyną w całej Polsce. Ale jest jeszcze jeden obiekt w Dziwnowie o którym warto coś wiedzieć. To ośrodek Państwowego Centrum Wyszkolenia Morskiego w skrócie PCWM.

Nad ośrodkiem unosił się zapach sosnowego igliwia i... pomidorowej zupy. Umorusani palące grzebali pod kotłami grzejącą po kostki w gorącym piasku. Uboga roślinność, gdzieś tam zeszereżowały liście i sztywne afrykańska trawa rosła nawet na wydmach, były pełne ciepłego znużenia.

Od ulicy, urywającej się przy ścianach martwego lasu, w głąb podwórka, trzech brązowych chłopów układało betonowy chodnik. Poza bławny dymem, raz po raz rozlegał się okrzyk: „Raaazem! Raaazem!”

Komendantem ośrodka jest obywatel Kabat Henryk. Usiedliśmy w cieniu brzoź. Towarzyszył nam redaktor tygodnika „Żeglarsz” ob. Jerzy Miciński.

KADRY I ZAPLECZE

— Wie pan — komendant poprawił rogowe okulary i wciągnął w nozdrza smakowity zapach zupy, — że jest teraz „kurs na morze”. Potrzebni są młodzi, którzy obsłużą naszą flotę wojenną, handlową i rybacką. Ale nie każdy może spełniać te dosyć ciężkie obowiązki. Obok warunków fizycznych, trzeba posiadać odpowiednie wartości moralne. Nie można być leniem, lub w ogóle pasożytem. Trzeba umieć żyć w gromadzie, a okręć traktować jako swój dom, o który należy dbać. Młodzi bardzo często szukają tylko przygód, egzotyki, lecz kiedy zacznie się nauka i praktyka: szorowanie pokładu i przyswajanie wiadomości teoretycznych, — zniechęcają się i wycofują. Nie możemy mieć o to specjalnego żalu, ale dla dobra obu stron także nieporozumienia są niepotrzebne. Dlatego właśnie w Polsce zostały utworzone dwa ośrodki przygotowawcze, które spełniają funkcje... sita.

— Z tego wynikało by, że któkolwiek chce się poświęcić pracy na morzu winien przebyć kurs szkolenowy w ośrodkach PCWM-u?

Tak. To ma swój głęboki sens. Po co chłopiec ma tracić czas w szkole Jungów, czy w Szkole Morskiej, gdy się potem przekona, że właściwie nie pociąga go morze?

— PCWM jest więc od pewnego stopnia rozszerzonym instytutem badań psychotechnicznych?

— Może jest w tym porównaniu wiele słuszności. Ale musimy jeszcze o jednym powiedzieć. Nie wszyscy chłopcy, którzy zdają egzamin w PCWM-ie idą do szkoły Jungów lub Szkoły Morskiej.

— Chyba ze względu na ograniczoną ilość miejsc?

— Nawet nie to. W praktyce taka przeszkoda nie istnieje. Do Szkoły Jungów nawet brakuje kandydatów. Chodzi o coś innego. Część tych chłopców po przeszkoleniu, wraca do swoich miast i miasteczek i tam jako instruktorzy — popularyzują to, co w zbyt syntetycznym skrócie nazywamy ideą morskości. W ten sposób budujemy zaplecze dla naszych początków morskich. A to jest równie ważne jak szkolenie kadr marynarzy.

— A w jakich stopniach mobilizuje kandydatów do PCWM-u? Jak kontaktujecie się z młodzieżą całego kraju?

— W tym pomaga nam przede wszystkim redaktor Miciński i redagowany przez niego „Żeglarsz”. Miesięcznik ten dociera do rąk młodzieży interesującej się nurtem. Chłopcy dowiadują się ze spazł numeru o PCWM-ie i w określonym czasie zjawiają się w Szczecinie lub w Gdyni.

— Pominął pan Dziwnów...



Zanim rozpocznie się budowę fundamentów, należy przygotować zaprawę murarską. Doskonale to robią trzej kandydaci do szkoły Jungów: Pułacz-Huraszkiewicz Plusko i Nowicki



Piętny jest wzbudzony Bałtyk lecz w swej „pasji sztormowej” utrudnia rybakom połowy i niszczy kosztowny sprzęt.

7000 PRZESZKOLONNYCH

— Nie, nie pominął. Ośrodki PCWM których posiadamy dwa, są ośrodkami sprężonymi to znaczy, że kurs odbywa się w dwóch punktach, będących terenem szkolenia. Pierwszym ośrodkiem jest ośrodek Szczecin - Dziwnów, a drugim Gdynia - Łeba. Kurs trwa 3 tygodnie. W ciągu jednego sezonu przeszkalamy w jednym ośrodku 8 turnusów. Od roku 1946 przeszkoliliśmy już 7000 chłopców.

— Dlaczego, panie komendancie ośrodku PCWM-u składają się z dwóch członów, przy tym bardzo od siebie odległych?

— Chodzi o to, aby kursanci zapoznali się z różnymi warunkami pracy w portach: małych i dużych, na zalewie i na morzu. Inne jest życie portowe Szczecina, a inne Dziwnowa. Ale tu i tam na swoją miarę, dokonuje się rzeczy wielkich. My chcemy pokazać morze, porty i zalewy od strony pracy.

To główne zadanie PCWM-u.

Naszą rozmowę przerywa ryk syreny. Spoglądam na zegarek. Dwuasta. Właśnie PCWM-iacy mają obiad. Można podziwiać ich apetyt i beztrojskość. Zresztą, o co mają się troszczyć? Chyba tylko o wynik egzaminu, który zdecyduje o dalszej morskiej karierze?

DZIEŃ KURSANTÓW

Dzień kursantów zaczyna się o godzinie 6-tej. Ostre dźwięki pobudki podrywa śpiących chłopców. Resztki snu ciągnącego o powiekę tyją się w morzu, podczas porannej kąpieli. Obójnie czy jest pogoda czy sztorm. Chłopcy prychają jak młode żrebaki, drżą i krzyczą. Potem — gimnastyka. Łagodny powiew owiewa młode, twarde ramiona. O godz. 7-jej — zbiórka, apel poranny, modlitwa, podniesienie bandery i śniadanie. Po posiłku następuje podział zajęć. W ośrodku pozostaje tylko wachta służbowa. Zajęcia trwają do godz. 12-tej. Następuje krótka musztra, śpiew i o 13-tej obiad. Chłopcy jedzą jak zgłodniałe wilki. W przerwie obiadowej, która trwa do godziny 15-tej — plażowanie. Następuje do godz. 17,30 — praca dla ośrodka. Potem godzina wiosłowania i pływania. O godzinie 19-tej — kolacja. Po kolacji — wolny czas do godz. 21-tej. Wreszcie apel, modlitwa wieczorna i o-puszczenie bandery. Nad ośrodkiem zalega cisza.

— Panie komendancie, chc'abym się dowiedzieć czegoś więcej o zajęciach kursantów. Plan zajęć mówi mi o tym.

— Zajęcia? Są bardzo różnorodne. Już w pierwszym dniu pobytu w ośrodku, chłopcy zapoznają się z wiosłowaniem na szalupach morskich. Potem przychodzi roboty linowe. Część chłopców pracuje w spółdzielni rybackiej „Bellonie”. Mamy tutaj instruktora — rybaka. Zapoznujemy się z rybołówstwem przybrzeżnym. Po tygodniu zajęć w Dziwnowie, pierwsza grupa PCWM-iaków wyrusza do Szczecina, aby wziąć udział w pracach portowych.

— Na czym „wyrusza” panie Komendancie?

— Na czterech łodziach szalupowych, które nazywamy barkasami. Jest to najtrudniejsze i najbardziej emocjonujące zadanie. Wyprawa ta, podczas której należy pokonać 90 kilometrów przestrzeni, wymaga od młodych chłopców dużego wysiłku.

— Czy nie sądzi pan, że zbyt dużego?

— Zbyt? Nie. Trasę tę przebywają kursanci w trzech etapach, w trzech rzutach: Dziwnów — Trzebież, Trzebież — Reclaw, Reclaw — Szczecin. Są dobrze zaprowiantowani, mają kuchnię i zapewnione pomieszczenie w miejscach postoju. Po przyjeździe do Szczecina kursanci pracują przy przedankach, trymerce i dźwigach. Wszyscy muszą spędzić jeden dzień na holowniku. Wieczorami w świetlicy wygłasza się pogadanki o porcie szczecińskim. Grupa złuzowana powraca barkasami do Dziwnowa, a stąd wyrusza następna. Wszyscy muszą wziąć udział w tej „dalekowodnej” wyprawie.

PRZYGODA

— Nie mieliście podczas takich wypraw jakichś przygód. Coś mroźnego krew... Tuby się przydało do reportażu.

Komendanci uśmiechają się.

— Wy to zawsze: „gdzie jest przygoda?”

Otóż tutaj musimy wykluczyć możliwość przygód. Wszystkie należy obliczyć i przewidzieć. Przygody kończą się dobrze albo źle. Tutaj nie nie może się skończyć źle. Kierownikiem tych wypraw jest pan Wagner Jan, który nie lubi niespodzianek.

— Ale pan Wagner jest jeden, a barkasy — cztery.

— Na każdym barkasie — ciągnie niezwrzesznie komendant — znajdują się w roli sterników absolwenci szkoły Jungów mający również bardzo czujne oczy.

Ponieważ nie wyobrażam sobie życia bez przygód, tym razem nie bardzo uwierzyłem komendantowi. Ale pomyślałem: czy to są rzeczy istotne? Wówczas rozległy się głosy komendy i grupa chłopców z łopatami i toporami na ramieniu przeszła obok, wzniesając kurz.

— Teraz właśnie rozpoczynają pracę dla Ośrodka. Są to kandydaci do szkoły Jungów. Jako egzaminacyjne zadanie otrzymali rozkaz wybudowania dla naszego Ośrodka schronu zimowego, w którym znajdzie pomieszczenie sprzęt pływający.

Jeżeli chce się Pan z nimi zapoznać — to proszę. Najciekawszy z nich to Maciś. Był w dywizji Maczka.

— Hej, Maciś, Maciś! — rozległy się okrzyki.

Z nad kądzi z wapnem podniosło się tegie chłopczyko ocierając szerokie dlonie o kawałek szmaty. Był to właśnie Maciś — Basiak Kazimierz.

— Koledzy nazywają mnie Maciusiem — wytumaczył spokojnie — ze względu na moją wagę...

— Jak dostałeś się dywizji pancernej Maczka?

— Po powstaniu wywieziono mnie do Niemiec. Kiedy alianci zajęli tereny, na których się znajdowałem, wstąpiłem do Wojska Polskiego. Wróciłem w roku 1946.

BRAK CHŁOPÓW

Zapoznaliśmy się z innymi chłopakami. Byli to: Kudliński Stefan, Rudzki Wiesław, Plusko Lucjan, Nowicki Aleksander, Günthel Pułacz, Muraszkiewicz Igor, Chrobak Jerzy i Musol Filary. Wszyscy mieli małą maturę. Byli to przeważnie synowie inteligentów. Uderzył mnie brak kogoś pochodzenia chłopkiego. I to nie tylko w tej grupie. Okazało się, że w ogóle synowie chłopów są rzadkimi okazami w ośrodkach PCWM-u.

— Morze nie przemawia do nich całą potęgą — powiedział komendant, gdy napomknąłem o swoim spostrzeżeniu — wpłynęło na to niewątpliwie tradycyne przywiązanie chłopów do ziemi, ich osiadły sposób życia. Lecz miejmy nadzieję, że ten kompleks w przyszłości zostanie przezwyciężony. Morze nie tylko widzi się na lądzie, lecz i do serc ludzkich.

— Czy Chłopcy rzetelnie wykonują pracę?

— Przeważnie, tak. Ta grupa jest wyjątkowo pracowita i skoordynowana. Ale z poprzedniego turnusu z grupy kandydatów do szkoły Jungów, liczącej dziesięć osób, pozostało tylko trzech wytrwałych. Są teraz zajęci przy układaniu betonowego chodnika.

Ci trzech wytrwali to: Kuliński Ignacy, Duda Jan i Latuskiewicz Lew. Zagrzebani w gorącym piasku wyglądali na ożywione siła poszaki z brzoza. Na pozór wykonywali ruchy bezmyślne i automatyczne, wygrzebując kielniami biały żwir.

— A wasi koledzy?

— Zlekli się pracy. Były to skończone lenie. Chcieli tylko ciągle leżeć i wygrzewać się w słońcu. Nie chcieli im się nawet zaścilać łóżek.

Ciekawi są ci chłopcy, synowie kolejarzy, księgowych, nauczycieli, wychodzący teraz poza ramy swych mających światów, szukający morza. Dla jednych jest to jeszcze rodzaj nabożeństwa, morskiej krucjaty, dla drugich — sprawa przygody, dla trzecich — sprawa pracy.

Chłopcy z szeregów „kruciat” przewyciężają w ośrodku szkoleniowym romantycy i rozmodniony stosunek do morza. Ci, którzy dotarli tutaj, tropiąc przygode — przewyciężają przygode. Ci, którzy kierowali się tylko zimną kalkulacją — odnajdują tu okrucy romantyzmu, niby strzępy burzyny podczas wyciągania sieci. Urok, praca i poświęcenie znajdują wspólne wiary w ich jeszcze niezorganizowanym życiu tych ludzi.

Wśród włóczęg po terenach dziwnowskiego PCWM-u, wśród różnym z kursantami — czas mija bardzo szybko. Nawet nie spostrzegłem jak słońce zagrzebało się w piaskach przybrzeżnych wydm, a w chwilę potem z fioletowującego nieba ściągnięto banderę, na miejsce której wpłynął rudy i ciepły obłok...

Tymoteusz Karpowicz

ROK INWESTYCJI

W PORCIE SZCZECIŃSKIM

Podajemy niżej w obszernym streszczeniu odczyt posła inż. Władysława Szedrowicza, Pełnomocnika do spraw odbudowy i rozbudowy regionu szczecińskiego, Odczyt ten otwiera cykl referatów, zorganizowanych przez szczeciński oddział N.O.T.

Rok inwestycyjnej pracy dzieli nas od pamiętnych dni III Zjazdu Przemysłowego Ziemi Odzyskanych w Szczecinie.

Na Zjeździe tym ustalono zadania, jakie mają być wykonane w ciągu drugiego i trzeciego roku 3-letniego Narodowego Planu Gospodarczego na Ziemiach Odzyskanych. Na I Zjeździe ustalono obiekt sztandarowy, którym była Państwowa Fabryka Wagonów we Wrocławiu, na drugim wysunięto siedem wielkich zakładów przemysłowych, jako obiekty sztandarowe; III Zjazd ustalił już nie poszczególne fabryki i zakłady, lecz miasta, rejony i województwa, a mianowicie:

port szczeciński,
miasto Szczecin i całość Pomorza Zachodniego,
oraz Mazury.

REJON SZCZECIŃSKI W PLANIE 3-LETNIM

Tak brzmiała wypowiedź Ministra Minca, w której określone i wyznaczone zostały zadania, jakie ma wykonać ziemia szczecińska w ramach Trzyletniego Planu:

Pierwszy obiekt: SZCZECIŃSKI PORT. Jest jasnym i bezspornym, że Polsce, takiej jaka teraz powstaje nie wystarczy Gdynia i Gdańsk. Jest jasnym i wyraźnym dla każdego, że Polsce takiej, jaka powstaje teraz potrzebny jest nowy, trzeci, wielki polski port. Rząd powziął w tej sprawie decyzję.

Zamierzenia rządowe sprowadzają się do tego, ażeby na rozbudowę portu szczecińskiego przeznaczyć w przeciągu dwóch lat około 6 miliardów złotych, uwzględniając w tym odbudowę i rozbudowę portu oraz uruchomienie szeregu wtórnych inwestycji, potrzebnych dla portu, w szczególności magistrali węglowej Śląsk-Szczecin. Mamy osiągnąć zadanie przeładunku węgla w roku 1949 w wysokości pięciu i pół miliona ton, przeładunek rudy w roku 1949 — milion ton.

Mamy prowadzić nasze prace tak, ażeby w roku 1950 zdolność przeładunkowa Szczecina mogła wzrosnąć do 7 milionów ton. To jest zadanie realne i to jest zadanie wykonalne. Trzeba nie tracić czasu, trzeba osiągnąć te zadania, które przed szczecińskim portem i jego budowniczymi stawia Rząd.

Drugi obiekt sztandarowy to: POMORZE ZACHODNIE — w skrócie: nadanie miastu Szczecinowi, szeroko pojętemu — wielkiemu Szczecinowi — charakter wysocy przemysłowego miasta. Rozbudowa kombinatu „Stoczyn” (Huty Szczecin); uruchomienie drugiego wielkiego pieca, uruchomienie aglomeracji i koksowni Fabryki Superfosfatu, pralni piły, fabryki kwasu siarkowego i wytwórni miedzi. W 1949 roku doprowadzenie produkcji rocznej fabryki cementu żuźlowego do 50 tys. ton, Fabryki Sztucznego Jedwabiu w Żydowcach — do 3 tys. ton, Państwowych Zakładów Inżynieryjnych — do 1.200 traktorów rocznie i budowę linii wysokiego napięcia Gorzów — Stargard — Szczecin i Stargard — Białogrod.

WYNIKI ROKU PRACY

Dziś — rok po Zjeździe Przemysłowym — należy stwierdzić, że port, miasto i region szczeciński zostały zaktywizowane, że nastąpiło znaczne ożywienie życia gospodarczego i że prowadzona jest niemal we wszystkich dziedzinach szeroka akcja inwestycyjna, zapewniana dalszy, wciąż rosnący rozkwit gospodarczy tych ziem.

Na tegoroczną akcję inwestycyjną w Szczecinie wydatkowaliśmy już 4,3 miliarda złotych. Na podstawie dotychczasowego przebiegu tej akcji należy przypuszczać, że w bieżącym roku Szczecin

przepracuje ponad 8 miliardów złotych, co w stosunku do przepracowanych w 1947 roku 1,5 miliarda stanowi wzrost pięciokrotny.

Niezależnie od tej akcji — w wyniku bahaterskiej pracy robotników portowych i rosnącego ruchu współzawodnictwa pracy — port szczeciński uzyskał wielkie sukcesy przeładunkowe.

W ciągu 8 miesięcy tego roku tylko w polskim obrocie towarowym przeładowano w Szczecinie 1,8 miliona ton towarów, a przeładunek miesięczny sięga już blisko 350 tysięcy ton.

Wymienione dowody ożywienia gospodarczego terenu są wynikiem m. in. także i wkładu pracy, dokonanego przez szczeciński świat techniczny.

Rola inteligencji technicznej w wykonywaniu dotychczasowych zadań inwestycyjnych, produkcyjnych i organizacyjnych, polegała raczej na rozwiązywaniu problemów techniczno-organizacyjnych na odcinku będącym bezpośrednio warsztatem pracy technika lub inżyniera.

Nadszedł czas, by świat techniczny Szczecina, zgrupowany w Szczecińskim Oddziale N. O. T. zapoznać się z całokształtem akcji aktywizacyjnej, by włączył się w rozwiązanie narzuconych przez nią problemów, by poprzez jej analizowanie i krytykę — usprawniał i przyspieszał jej bieg.

Jednakże trzeba stwierdzić, że nie włączył się jeszcze szczeciński świat techniczny w całokształt zagadnień, a co więcej — zbyt mało współdziała i pomaga robotnikom w prowadzonej przez nich akcji współzawodnictwa pracy.

WSPÓLZAWODNICTWA PRACY DZIŚ I JUTRO

Ruch współzawodnictwa pracy powstał żywiołowo i rozwija się niezmiernie szybko. Już dziś stanowi on potężną dźwignię naszego rozwoju. Rok temu Minister Minc mówił nam, że trzeba ten ruch otoczyć opieką i pielegnacją, gdyż jest on największą gwarancją naszej przyszłości; mówił, że trzeba jednak patrzeć dalej i widzieć, że dzisiejszy ruch współzawodnictwa nie stanowi jeszcze rewolucji technicznej.

Współzawodnictwo w dzisiejszej formie to jest skrupulatne wykonywanie swych obowiązków, to jest zachowanie wzorowej dyscypliny w pracy, to jest dobre zorganizowanie miejsca pracy i dobre zorganizowanie dnia roboczego — to jest wielki i sumienny wysiłek. Na dzisiaj to wystarczy, ale na jutro — nie wystarczy. Trzeba, żeby ten wielki wysiłek połączył się z wielkimi i gruntownymi zmianami technicznymi. I trzeba, żeby tej fali, która wyszła z dołu od mas, tej fali współzawodnictwa, tej fali przodowników pracy, wyszła na spotkanie zorganizowana polska technika i polska nauka.

Trzeba, żeby powstał generalny plan technicznych ulepszeń w przemyśle i transporcie, renowacji, racjonalizacji i postępu. Jeżeli to, co dały masy w postaci ruchów współzawodnictwa i przodowników pracy, połączy się z tym, co da polska technika w postaci generalnego planu technicznych zmian w przemyśle i transporcie, to otrzymamy rzecz wielką — REWOLUCJĘ TECHNICZNĄ W POLSKIM PRZEMYŚLE.

Niechże na naszym odcinku pracy pierwszymi krokami na drodze przygotowania do tej rewolucji będzie szczegółowe poznanie toczącej się w Szczecinie akcji inwestycyjnej, objętej w śmiało, nowoczesne, niedocześnie, a pięknie rozwiązaniami technicznymi.

Następnie mówca, po dokonaniu wszechstronnego przeglądu prac inwestycyjnych w porcie, przeszedł do zagadnienia współpracy międzynarodowej na terenie Szczecina.

POMOC RADZIECKA

W dużym stopniu na ożywienie portu wpływa działalność radzieckiej strefy portu szczecińskiego — jest to nie tylko znaczny udział w przeładunku portowym, ale nie sposób nie wspomnieć o

olbrzymim wkładzie i o pomocy radzieckiej, jaką nam okazano przy rozminowaniu wód portowych, przy oznakowaniu toru wodnego, przy wstępnym usunięciu dużej ilości wraków tarasujących tor wodny i wreszcie przy uruchomieniu samego portu i jego elektrowni.

W pracy portu władze radzieckie niejednokrotnie okazują nam pomoc, stając do dyspozycji wyremontowane i eksploatowane przez siebie dźwigi, znajdujące się na dźwżawionych przez nich terenach.

Doskonała i skuteczna dotychczasowa współpraca na terenie portu daje nam pewność, że powstające w miarę rozwoju i rozrostu portu zagadnienia — i nadal rozwiązywane będą ku obopólnej korzyści.

WSPÓLPRACA POLSKO - CZECHOSŁOWACKA

Jeśli chodzi o współpracę polsko-czechosłowacką, to w wyniku obrad II Sesji Rady Współpracy Gospodarczej ustalono, że Czechosłowacja wykona — o ile możliwości do końca 49 roku — niezbędne inwestycje na terenie dźwżawionego przez siebie odcinka strefy wolnocłowej w Szczecinie.

Postanowiono również zwiększyć obroty tranzytowe obu państw, rozszerzyć połączenia kolejowe i drogowe między Polską a Czechosłowacją i usprawnić odcinek drogi wodnej na Odrze między Koźlem a Ostrawą.

Utworzono w Szczecinie przedstawicielstwo żeglugi czeskiej na Odrze posiadające obecnie: 4 holowniki, 1 barkę i 19 barek bez własnego napędu. Dyspozycja holownikami jest wspólna Polaków i Czechów w zależności od potrzeb.

Po omówieniu problemów związanych z portem i regionem szczecińskim i stwierdzeniu, że spośród wszystkich problemów najpilniejszym obecnie jest kwestia mieszkaniowa i związana z nią konieczność natychmiastowego wprowadzenia norm mieszkaniowych, — mówca zakończył:

ZADANIA INŻYNIERÓW

Zróżniczkowane, bujne i intensywne życie portu i miasta — rodzi wciąż nowe problemy i zagadnienia, trzeba przygotować się do rozwiązania ich; przyszedł czas na to, by w zaktywizowanym Szczecinie uaktywnić świat techniczny. Oddział Szczeciński N. O. T. dąży do włączenia inżynierów i techników w nurt najżywniejszych zagadnień terenu.

Świat pracy — a szczególnie klasa robotnicza, z partiami robotniczymi na czele — uaktywniły port i miasto, organizują jego życie, powstał ruch współzawodnictwa pracy, powstał żywiołowo, w rezultacie inicjatywy dołów, przyszedł od Pstrowskiego i ludzi takich — jak Pstrowski.

Świat techniczny musi się włączyć w ten nurt nie tylko poprzez inauguracyjną dzisiaj akcję odczytów, nie tylko poprzez organizowanie kursu naukowej organizacji pracy i kierownictwa, który rozpocznie się w październiku, ale poprzez znajomość, zrozumienie i życie zagadnieniami walki, prowadzonej przez klasę robotniczą o lepszą przyszłość świata pracy, poprzez włączenie się w ruch współzawodnictwa pracy tak, aby był on nie tylko wysiłkiem pracy i sprawności, ale wspomaganym i wzbogacającym przez nas, przez szczeciński świat techniczny — wysiłkiem rozumu, wiedzy technicznej i organizacji.

WSPÓLNOTA INTELIGENCJI TECHNICZNEJ Z ROBOTNIKAMI

W dyskusji zabrał głos inż. Albert Rolland, który powiedział m. in.:

Chciałbym na marginesie tego odczytu poruszyć dwa zagadnienia, a mianowicie: sprawę stosunku między inteligencją techniczną a klasą robotniczą, i rolę inteligencji technicznej.

Jak wspomniał mój poprzednik, dotychczas gros wysiłku spoczywało na klasie robotniczej. Z łona klasy robotniczej wyszła akcja współzawodnictwa pracy. Udział inteligencji technicznej był dotychczas nieznaczny. W rezultacie akcja współzawodnictwa ograniczyła się do zwiększenia dyscypliny pracy, do lepszego uporzdkowania miejsca pracy itp. To dało bezspornie bardzo pozytywne wyniki. Lecz te wyniki są już dzisiaj niedostateczne. Aby przenieść akcję współzawodnictwa pracy na wyższy etap, trzeba, by inteligencja techniczna wzięła w nią masowy udział.

Trzeba skończyć z negatywnym stosunkiem do robotników, pokutującym wśród niektórych inżynierów. Każdy inżynier z doświadczeniem wie, że zawsze można się czegoś nauczyć od robotnika. Aby mieć pełny obraz danej rzeczy, trzeba współpracy tego, który jest na górze (tj. inżyniera lub technika) i tego, który jest na dole (tj. robotnika).

Inteligencja techniczna musi o tym pamiętać, że jest częścią klasy robotniczej i tak samo jest wyzyskiwana w ustroju kapitalistycznym. Miałem okazję podczas Kongresu we Wrocławiu, zetknąć się z przedstawicielami inteligencji technicznej U. S. A. To co było charakterystyczne w ich wypowiedziach, to strach przed jutrem. Nie wiedzieli, czy to będzie za rok, lub za dwa, ale wszyscy spodziewali się kryzysu w U. S. A. i co za tym idzie — bezrobocia. Możemy z dumą powiedzieć, że nasi inżynierowie tego się bać nie potrzebują.

NADROBIEĆ KILKUDZIESIĘCIOLNIE OPÓZNIENIA

Przejdźmy do zagadnienia planu technicznego.

Polska dotychczas była krajem technicznie zacofanym o kilkadziesiąt lat, spóźniona w stosunku do ZSRR, do krajów Europy Zachodniej, do USA i do innych. Zaczofani są bici, a my nie chcemy być więcej bici (pamiętamy we wrześniu 1939 roku, gdy na kilkadziesiąt naszych samolotów było parę tysięcy niemieckich).

Musimy w ciągu paru lat nadrobić kilkudziesięcioletnie opóźnienie. Dlatego trzeba skończyć z konserwatywnym podejściem do techniki. Trzeba zrozumieć, że technika to nie jest coś stałego, niezmiennego. Gdyby tak było, to by nie było nigdy żadnego postępu. To samo odnosi się do norm technicznych. Jeśli ktoś się uczył w Politechnice, że na daną robotę trzeba 100 pracogodzin, to nie znaczy, że tak musi być zawsze: Trzeba mieć nowatorskie podejście do techniki, a istniejące normy uważać za odskocznik do dalszego postępu.

Każdy inżynier i technik powinien być nastawiony na stałe ulepszanie istniejących metod pracy, na ciągłą racjonalizację procesów wytwórczych, na stały wysiłek w kierunku wynalazczości i modernizacji urządzeń.

Jeśli takie będzie nastawienie naszych inżynierów i techników, to przy istniejącym entuzjazyście klasy robotniczej potrafiemy w krótkim czasie nadrobić nasze opóźnienie, stać się krajem przodującym w technice.

CZYTAJCIE

KURIER SZCZECIŃSKI

Pierwszy Dziennik Pomorza Zachodniego

8 TYGODNIK WYBRZEŻA

NA WARSZTATACH PISARZY GDAŃSKICH

Oddział Gdański Związku Zaw. Literatów Polskich (z siedzibą w Sopocie) skupia 10 członków rzeczywistych i ponad 20 członków kandydatów. Cyfra ta umożliwiła wytworzenie się na Wybrzeżu Centralnym dość zwartego, aktywnego środowiska literackiego mającego oparcie w sopońskim Domu Literatów i obejmującego swym zasięgiem Klub Literacki w Sopocie, Bractwo Literackie we Wrzeszczu a nawet i teren gdański (na którym powtarza się regularnie odczyty literackie urządzane w Sopocie). Jeśli chodzi o działalność odczytowa, zmierzającą do upowszechniania kultury literackiej, jeśli chodzi o udział literatów w życiu społecznym-kulturalnym, to niewątpliwie Gdański Oddział ZZLP należy do aktywniejszych komórek Związku Literatów.

Jak wygląda właściwa twórczość pisarzy gdańskich? Ta twórczość, którą się mierzy ilością i jakością wydanych lub przygotowanych do wydania tomów prozy, poezji i dramatu? W jednym z ostatnich numerów „Tygodnika Wybrzeża”, Janusz Stepiński informował już o wydanych po ostatniej wojnie utworach literatów Oddziału Gdańskiego ZZLP. Dziś pragnęliśmy podać bliższe dane dotyczące utworów jeszcze nie wydanych, ale przygotowanych do wydania lub znajdujących się w tej chwili na warsztatach pisarzy Gdańska, Sopotu i Gdyni.

Rozpocznijmy od najtrudniejszego gatunku twórczości literackiej, tj. od dramatu. Na tym polu pracuje przede wszystkim Edwin Jędrkiewicz, mający już za sobą dość bogatą przedwojenną twórczość dramatyczną. Po wojnie Jędrkiewicz napisał i przygotował do druku dramat pt. „Igrzy” osnuty dokoła historii Gdańska z okresu po bitwie grunwaldzkiej, kiedy to toczyła się zacięta walka o władzę nad miastem między konturem krzyżackim, rezydującym w zamku gdańskim a rajcami miejskimi. W chwili obecnej Jędrkiewicz pracuje nad dramatem o tematyce antycznej pt. „Odysseus i Nikt”. Dodać należy, że „Wiedza” przygotowuje obecnie II wydanie dramatu Apulejusza z Madaury pt. „Metamorfozy albo Złoty Osioł”, przetłumaczonego przez Jędrkiewicza i wydane w r. 1924 przez „Ateneum”.

Kazimierz Barnaś, który po wojnie napisał dwie komedie („Trasa” o życiu lotników polskich na emigracji i „Znak”,

którego akcja toczy się na Ziemiach Odzyskanych), pracuje obecnie nad dramatem o charakterze społecznym. Przygotowuje również pracę doktorską z zakresu teatrologii.

Gustaw Olechowski, którego przedwojenna twórczość obejmuje ponad dwadzieścia pozycji bibliograficznych, w tym również parę sztuk teatralnych, napisał po wojnie i złożył w Departamencie Teatru dwie sztuki pt. „Przemiana Materii” i „Narodziny Jutra”.

Sztukę współczesną pt. „Poeta i rzeczywistość” napisał Mieczysław Jarosławski, przygotował on również do druku sztukę świetlicową, której akcja rozgrywa się na Ziemiach Odzyskanych.

Na osobną wzmiankę zasługują regionalny poeta i pisarz kaszubski, członek Oddziału Gdańskiego ZZLP, siedziwy Franciszek Sędzicki, który przygotował po wojnie do druku dramat kaszubski z czasów pruskich pt. „Dzewowisko w Smniechowskachs”, a obecnie pracuje nad dramatem epicznym (o tle muzyczno-wokalnym), rozgrywanym w Kaszubach i Ziemi Słowińskiej podczas ery pruskiej. Godzi się wspomnieć, że powojenna sztuka Sędzickiego „Dwa młode światy” odegrał już teatr amatorski w Kościerzynie. Dramacik pt. „Szumniało nam Połści Morze” wydany tuż przed wojną i całkowicie zniszczony przez Niemców, przerabia obecnie Sędzicki — podobnie zresztą jak i swoją „Godkę o Januszu Skwierku” wydaną w r. 1923.

Na koniec wymienimy jeszcze Marię Szpyrkównę, autorkę szeregu znanych przedwojennych powieści, która napisała po wojnie inscenizację pasyjną pt. „Kamień węgielny” oraz obliczoną na świetlice i teatry amatorskie obrzędową ilustrację świętojańską pt. „Strzeżony płomień”.

Przejdźmy do poezji, reprezentowanej na Wybrzeżu Centralnym głównie przez młodych literatów. I tak Franciszek Fenikowski (obecny redaktor gdańskich „Rejsów”, laureat niedawnego ogólnopolskiego konkursu poetyckiego Oddziału Wjejskiego ZZLP), czeka na swój tomik poezji marynistycznych pt. „Oddychem morzem”, który ma się ukazać jeszcze w tym roku nakładem Wyd. Zachodniego w Poznaniu. Będzie to już drugi tomik poetycki tego autora po wydanym w r. 1946 zbiorku pt. „Odra szumi po polsku”.

Tomik poezji przygotowuje do wydania Edward Fiszer, kierownik Literacki Polskiego Radia w Gdańsku i współpracownik literackich pism Wybrzeża. W jednym z ostatnich numerów „Twórczości” ukazały się wiersze Fiszera powstałe w obozie jenieckim w czasie wojny.

Stanisława Fleszarowa, autorka wydanego w r. ub. przez sopoćka „Fregaty” poematu pt. „Sen o morskiej potędze”, przygotowała wierszowaną powieść dla dzieci pt. „Opowieść niewielka o czterech węgielkach”.

Z pisarzy starszego pokolenia uprawia twórczość poetycką Edwin Jędrkiewicz, który przygotował do wydania tom liryczny. Również Eugenia Kobylińska napisała tomik wierszy dla młodzieży pt. „Bałtyk szumi”. Godzi się wspomnieć, iż opowieść wierszowaną na tle życia pasterkiego w narzecz kaszubskim pt. „Joachim Czaruch” przygotował do druku Franciszek Sędzicki.

Proza ma na Wybrzeżu, jak niemal wszędzie, najliczniejszych przedstawicieli. Zaczniemy przegląd od powieści, która nas przede wszystkim interesuje. Wymienić tu należy wstępnie Eugenię Kobylińską, autorkę paru powieści i zbiorów poezji wydanych w latach 1932—1939, która po wojnie napisała powieść dla starszej młodzieży pt. „Jak klasa I B odkryła nowy świat”, wydana niedawno przez Księgarnię Św. Wojciecha w Poznaniu. Pozatem Kobylińska przygotowała do druku powieść psychologiczną pt. „Dom na przedmieściu”, powieść w formie pamiętnika pt. „Szary człowiek odchodzi” (zagadnienia pedagogiczne wychowawcze). Należy dodać, że przygotowuje się również nowe wydanie przedwojennej powieści Kobylińskiej pt. „Kłopoty Pani Niuski”.

Mieczysław Jarosławski, prezes Oddziału Gdańskiego ZZLP, ukończył po wojnie dwutomową powieść ze środowiska lekarzy warszawskich pt. „Szpital”, która ukaże się niebawem nakładem sopoćkiej „Fregaty”. W chwili obecnej pracuje nad powieścią pt. „Od wojny do wojny”, będącą próbą odmalowania przeobrażeń, jakim uległa psychika polska na przestrzeni lat od 1914 do 1945. Z przedwojennych książek Jarosławskiego mają być wznowione „Nowele kaszubskie i morskie”.

Powieść marynistyczną osnutą na tle legendarnych i historycznych dzieł Woj-

morza Zachodniego pisze autor „Legendy o masztovej sonie”. Janusz Stepiński. Utwór utrzymany w formie archaizowanej sagi, obrazuje spotkanie się dwóch światów, słowiańskiego i skandynawskiego, u wspólnych horyzontów węglarskich. Prace te poprzedziły długoletnie specjalne studia autora i nabyła przez niego w ciągu 25 lat działalności literackiej znajomość morza i marynistycznych zagadnień.

Powieść dla młodzieży pt. „Tajemnica Zamku Chojnasty” napisała Maria Szpyrkówna — powieść ta ma się ukazać nakładem Wyd. Zachodniego w Poznaniu. Dodajmy, iż w czasie wojny Szpyrkówna opracowała dwuksiążkowe studium z zakresu psychologii.

„Dziewczeta z wieży Babel” o to tytuł powieści, nad którą pracuje obecnie Stanisława Fleszarowa. Powieść ta odzwierciedla życie Polaków wywiezionych w czasie wojny na roboty do Rzeszy. Autorka, która na tych robotach spędziła dwa lata, maluje przeobrażenia jakim ulegała młodzież rzucona w ciężkie warunki pracy na rzeź wroga, odzwierciedla również wzajemne oddziaływanie na siebie robotników różnych narodowości.

Ciekawą próbę podjęła Irena Przewłocka, która, nie mając za sobą rejsów pełno morskich, pisze książkę o tematyce morskiej i to ściśle łączącą się z życiem okrętu i marynarzy. Fragmenty tej powieści (pod przypuszczalnym tytułem „Powrotne mewy”), odczytane przez autorkę na wieczorze autorskim w Klubie Literackim w Sopocie, wzbudziły znaczne zainteresowanie.

Twórczość nowelistyczną reprezentuje przede wszystkim Mieczysław Zydler, specjalizujący się w tematyce morskiej. Po dwóch wydanych już po wojnie książkach „Morze wola” i „Gdzie Bałtyk szumi” Państw. Zakłady Wyd. Szkolnych, przygotowuje do druku tom opowiadań pt. „Az do śmierci”. Dodajmy, iż kończy również pracę informacyjno-propagandową o Marynarce Wojennej pt. „Na morską widnokręgu”.

Tom opowiadań pt. „Koczujące dziewczyny” przygotowała do druku młoda literatka z Gdańska Wanda Chylicka. Niektóre z tych opowiadań były zamieszczone w prasie literackiej, Franciszek Fenikowski ma na ukoczeniu tom nowel pt. „Scherzo h-moll”.

Przechodząc do innych gatunków twórczości literackiej, wymienimy w pierwszym rzędzie pracę E. Jędrkiewicza, który przetłumaczył i część Pamiętników Charles Ogier'a (dyplomaty francuskiego z XVII wieku), dotyczących rozejmu w Sztumskiej Wsi w r. 1635 i zawierających opisy Gdańska z tego czasu Pamiętniki te czekają na wydawcę. Książkę o współczesnym wybrzeżu pisze Edward Fiszer. W ramach swojej twórczości krytycznej przygotowuje Edmund Misiołek studium o piarsztwie Jerzego Zawieyskiego. Kierowniczka Gdańskiego Zespołu Artystycznego Malwina Szczepkowska opracowuje „Wieczory poezji i prozy” — materiały literackie dla potrzeb zespołów świetlicowych.

Powyższy, niestety nie wyczerpujący, przegląd powojennej twórczości literatów gdańskich (terminem tym obejmujemy dla pewnego uproszczenia pisarzy zamieszkałych w Gdańsku, Sopocie i Gdyni), dowodzi, iż nie są oni tylko „ambasadorami literatury obcej”, jak się ktoś wyraził nawiązując do szeroko rozbudowanej na Wybrzeżu Centralnym akcji odczytowej, zmierzającej do popularyzowania dobrej książki — ale że uprawiają również samodzielnie, własną twórczość, wykazującą się wcale pokaźną liczbą tomów dramatu, poezji i prozy.

Niestety, trudności wydawnicze, sprowadzające się przede wszystkim do braku większych spółdzielni czy instytutów wydawniczych na Wybrzeżu poważnie hamują rozwój tej twórczości, uniemożliwiają pisarzom gdańskim wypuszczenie w świat swoich gotowych już prac. I dlatego ważne, odpowiedzialne zadanie stoi przed oddziałem Gdańskim ZZLP: powiniön on, śladem niektórych innych oddziałów, np. śląskiego, zorganizować własne wydawnictwo, któreby nieobciążone na zysk, wydawało co pewien czas utwory swoich członków. Sprawa ta jest pilna i należy żywić nadzieję, że Oddział Gdański ZZLP weźmie się do tego zadania w niedługim czasie.

Pod adresem zaś pisarzy Wybrzeża Centralnego możemy, wydaje mi się, wysunąć jeden postulat: aby w twórczości swojej zwrócili większą uwagę na tematykę współczesną, jakże bogatą właśnie na Wybrzeżu gdańsko-gdańskim, a w ośrodku dwóch wielkich portów, w środowisku niezwykle dynamicznym, wszechstronnym, różnorodnym, w rejonie Pomorza, Kaszubszczyzny, Warmii, Żuław... Wstrastanie elementu polskiego w Odzyskane Wybrzeże, tworzenie się milionowej kadry pracowników polskiego morza i przymorza, narastanie nowego stylu życia człowieka „wybrzeżowego” — oto tematy, które są proszą o pióro,

Włodzimierz Wnuk

WANDA GÓRKOWA

SŁOWIANIE CZY BAŁTOWIE

Staraniem Instytutu Bałtyckiego wyszła monografia naukowa Franciszka Bujaka, pt. „Wenedowie na wschodnich wybrzeżach Bałtyku”.

Studium to będzie niewątpliwie przedmiotem recenzji i dyskusji na łamach organów naukowych-historycznych i na tej arenie wyniki pracy znanego historyka będą rozpatrywane i oceniane.

Ze względu jednak na temat żywo interesujący również i niehistoryków, oraz na zapowiedź w przedmowie: „w mniejszej pracy staram się wywołać od autorzytetu nauki niemieckiej, która dotychczas wywierała przemożny wpływ na poważną część nauki światowej”, nie od rzeczy będzie na tym miejscu zapoznanie z wywodami autora, pozostawiając argumenty „za” i „przeciw” użyciom historykom.

Źródłem badań etnografii Europy, poza śladami języka i kultury w postaci wykopalskich, nazw miejscowości, zwyczajów i zabytków materialnych są dwa różniące się między sobą opisy Europy: jeden Tacyty, historyka rzymskiego (ur. w r. 55 po Chr. — um. 117 r.) w dziele „Germania” i drugi geografa Aleksandryjskiego Ptolomeusza, piszącego w pierwszej połowie II wieku po Chr.

Tacyt mówi o Aestiach, jako mieszkańców południowo-wschodniego wybrzeża Bałtyku, zajmujących się rolnictwem i zbieraniem bursztynu. Cają resztę Europy wschodniej od Wisły aż do Donu zaludniają Wenetami, w których obyczajach znać znaczne wpływy kultury Sarmatów. Jednak przez ogólny charakter swej kultury społecznej i wojennej są bliżsi Germanom niż Sarmatom. Tak więc pojęcie Germanij rozciąga Tacyt w pewnej mierze aż do stepowych obszarów połud.-wsch. Europy, czyli na całą niepodległą słowiańszczyznę i wyraża w ten sposób najbardziej zasadniczy program germański, tj. program ekspansji wschodniej; istotnie ludy germańskie zaczęły realizować ten program na nowo w kilkadziesiąt lat po napisaniu przez Tacytę „Germanij”, zwracając się nie tylko ku granicom imperium rzymskiego, lecz także ku obszarom leżącym na wschód od niego nad Morzem Czarnym.

Ptolomeusz, piszący w kilkadziesiąt lat po Tacycie nie zna Aestów, jako określonej jednostki etnicznej. Wedle map, jego Sarmacje zamieszkuje szereg mniejszych i większych ludów. Wśród tych o-

statnich, Wenedzi, zajmujący od północy wybrzeże Bałtyku na wschód od ujścia Wisły, nazwane przez niego zatoką wenedyjską, od południa zaś w odległości 10 szerokości geograficznej Góry Wenedyjskie, a więc mniej więcej w okolicy Grunwaldu, gdzie znajduje się najwyższe wzniesienie Pojezierza Pruskiego.

Większość uczonych, zajmujących się prehistorycznym osadnictwem na połud.-wsch. wybrzeżu Bałtyku, opiera się na wiadomościach podanych przez Tacytę, traktując z lekceważeniem dane Ptolomeusza, uważając umieszczenie Wenedów na wybrzeżach Bałtyku, za wynik błędnej kombinacji źródeł, na podstawie których opracował on swoją „Geografię”.

Ogólna opinia, reprezentowana przez historyków, zwłaszcza niemieckich, przyjęta zresztą przez szereg historyków polskich i skandynawskich uważa że wybrzeże połud. wschodnie morza Bałtyckiego zamieszkałe było od najdawniejszych okresów prehistorycznych przez ludy pruskie i lotewskie, znane dziś wraz z Litwinami pod ogólną nazwą Bałtów. Uległy one wpływom i niekiedy najazdom Germanów przychodzących zza Wisły lub zza morza, a w ostatnich wiekach przed podbojem niemieckim w III stuleciu też naparowali plemion fińskich z północy.

Prof. Bujak występuje w obronie geografa Aleksandryjskiego, stwierdzając, w pierwszej linii, że wiadomości jego o wybrzeżach Bałtyckich potwierdzają źródła historyczne XIII i XIV w. po Chr. i wywołując domysły, że rozporządzał on informacjami zebranych przez wywiad rzymski, w związku z wojną z Markomanami i Kwadami, która wywołała ruch wśród ludów siedzących w dorzeczu Odry i Wisły. Możliwe również, że wojna ta wywołana została przez przesunięcia wśród Gotów, Wandalów i Burgundów, walczących o „przestrzeń życiową” na tych obszarach. Dowodem na istnienie akcji politycznej prowadzonej przez Rzymian jest pojawienie się w tym czasie znacznej ilości monet rzymskich między Karpatai a Bałtykiem.

Argumentacja autora wywodząca się z wszechstronnych samodzielnych badań, rozpoczętych już na wiele lat przed wojną, opiera się na wnikliwej analizie dot. nazw ludów nadbałtyckich, śladów Wenedów między Wisłą a Pregolą i śladów nazw wenedzkich w Sambji, na Żmudzi i Litwie itd.

Ptolomeusz w swej Geografii stwierdza obecność Wenedów na wschód od Wisły, nie zającąc się jednak sprawą, kiedy tam przyszli. Autor wysnuwa tezę z wykopalisk prehistorycznych, że przybyli oni tu, jako przedstawiciele kultury Jużyckiej. Badania te wykazały w sposób przekonywujący, że na obszarze Prus siedziela bez przerwy ta sama ludność od ok. 1000 r. przed Chr. do 500 r. po Chr. Wskazuje na to ciągłość rozwoju form w dziedzinie ceramiki, motywów zdobniczych, oraz obrządku ciałopalnego. Ludność ta przybyła już w okresie III epoki brązu, rozszerzyła się na cały kraj w V-ym okresie tej epoki, niosąc tu swoją kulturę. Prehistorycy niemieccy twierdzą, że ta ludność są przodkowie historycznych Prusów.

Autor nasz, stwierdza natomiast, na podstawie udowodnionego faktu ciągłości kultury, że ludnością tą byli Wenedowie, którzy w czasach cesarstwa rzymskiego zajmowali wybrzeża Bałtyku aż po Dźwinę, a nawet poza nią, czego ślady pozostałe w onomastyce przetrwały do czasów dzisiejszych. Z Prus przesunęli się Wenedzi dalej wzdłuż wybrzeży Bałtyku, aż po jezioro Pejus na wschód. Już w okresie halstańskim Żmudzi i Litwa mają te same formy naczyń glinianych, ozdób, siekier brązowych co Prusy.

Na zakończenie autor daje rewelacyjny rzut zasięgu związków nadbałtyckich Wenedów z Wenedami III-imi zajmującymi obszar między Alpami, Adriatykiem i rzeką Pad i rozciągającymi się aż po Dunaj począwszy od końca II-ego tysiąclecia przed Chr. Główną cechę kultury Wenedów jest bardzo rozwinięty kult zmarłych i obrządek ciałopalny. Ci Wenedowie Ilirscy występują w półn.-wschodniej Italii w tych samych czasach, gdy kultura Jużycka rozszerza się między Odrą a Wisłą i na wschód od Wisły. Istnieją liczne dowody świadczące o żywych stosunkach handlowych między wybrzeżem Adriatyku i Bałtyku, tu, między Wenetami północno-italijskimi, a Wenedami nadwiślańskimi.

Na podstawie topomastyki, prof. Bujak dostarcza argumentów przemawiających za identycznością przedstawicieli kultury Jużyckiej z Prasłowianami i za pochodzeniem Słowian z Europy Środkowej. Teza ta odśladnia prawdy o pierwotnym stanie kulturalno-etnicznym, którego istnienia nawet nie przypuszczają dotychczasowe badania.

WANDA GÓRKOWA

SZCZECIN. Organizatorzy imprez kulturalnych stają w Szczecinie raz po raz przed problemami, które nie od dziś oczekują zdecydowanego ich rozwiązania. To zastrzeżenie tłumaczy wielką ostrożność, z jaką podchodzimy do wszelkich planów, akcji i zapowiedzi. Ostatnio jeszcze jednego argumentu na poparcie tej postawy dostarczyła mi akcja odczytowa N. O. T-u. Pięknie zapoczątkowanym i potrzebnym prelekcjom grozić zaczyna znane nam niebezpieczeństwo. Na odczyty posła Szredowicza sala W. R. N. była niemal wypełniona; na ostatnim zaś, ledwie trzecim z kolei, inż. Kamińskiego (o stoczniach i wodowaniu „Oliwy”) było już tylko 26 osób. Rodzi się pytanie: gdzie są studenci Wyższej Szkoły Inżynierii, gdzie są technicy i majstrowie portowi, czy naprawdę tylko 26 osób w wielkim Szczecinie interesują te ważne sprawy?

Kiedy słyszę, że Centralne Biuro Koncertowe zapowiada koncerty Ewy Bandrowskiej-Turskiej, Raula Koczańskiego, Sztompki — tylko bardzo nieśmiało odzywa się we mnie wątpliwość, czy przyjadą naprawdę, Szczecin bowiem — narazie — zalicza się już do miast, do których można i należy przyjeżdżać! Natomiast śmiało cisnie się pytanie, gdzie ci artyści wystąpią. Nie posiadają



Znany karykaturzysta angielski Joss, złożył w ub. miesiącu krótką wizytę w Szczecinie. Przebywając w Szwecji wpadł na trzy noce i dwa dni do naszego miasta, przybываяc promem szwedzki i odjeżdżając następnym: Joss zainteresował się pracą w Szczecinie. Wiadział o niej nie mało, utrzymując w Londynie stały kontakt z naszą ambasadą i naszymi korespondentami. Joss znany jest z książek o wojnie domowej w Hiszpanii, jako jeden z pierwszych redaktorów brytyjskich pisywał w prasie angielskiej o nowej Polsce.

Dyskusje Literackie:

POEZJA W PRÓŻNI?

Felieton, drukowany poniżej jest pierwszym z cyklu, zatytułowanego przez autora „Poematyka dla laików”. Felietony te mają na celu wyjaśnienie szeregu zacemionych pojęć o wartości i znaczeniu słowa, jako tworzących dzieł poetyckich.

Wyrażone w felietonach poglądy Autora traktujemy jako materiał dyskusyjny, w nadziei, że pobudzą one do wypowiedzenia się naszych Czytelników.

* * *

Księgarz, przed którym położyłem na ladzie dwa małe tomiki znalezione na wysokiej półce, spojrzął z niedowierzaniem. — Poezje — dziwił się — ależ tego nikt prawie nie kupuje. To handlowa makulatura.

Ten ostani wyraz, chociaż złagodzony przymiotnikiem „handlowa”, brzmiał mi w uszach długo i zgrzyliwie. Wracając do domu rozmyślałem melancholijnie: czy istotnie przepływamy zmierzchu poezji? Czy ten najstarszy gatunek literacki odchodzi na cmentarzysko zużytych form? Form zbyt małych dla nadchodzących treści? Czy dla człowieka ery atomowej wzruszenie leży pod progiem wrażliwości?

Mimo wszystko jednak poezja istnieje. Żyją poeci, którzy piszą wiersze, wydają małe bezbronne książki, czasopiisma literackie zamieszczają fachowe polemiki, krytycy wodzą się za by. Tylko cały ten ruch wisi w powietrzu, bo słowo poety nie wdręgie pod strzechy. Poezja współczesna jest przed przeciętnego odbiorcę wysmiewana, a klasyków szkola fachowo obrzydza. Czytelnictwo poezji jest minimalne — oto bezsporny fakt.

Próbujmy przyczynę tego stanu rzeczy, próbujmy szukać dróg wyjścia.

my w Szczecinie odpowiednio wielkiej i odpowiednio akustycznej sali, która pomieściłaby taką liczbę słuchaczy, jaką należałoby zgromadzić. Wielkie imprezy masowe, o jakie głównie nam chodzi, szukały dotąd przytulku, jak ostatnio np. „Wieczór pieśni i tańca”, urządzony przez O. K. Z. Z. na odbudowę Warszawy — w remizie tramwajowej lub w hali sportowej. Sala W. R. N. jest za mała, a Teatr Polski ma być podobno poddany przebudowie. Pozostają jeszcze małe salki zupełnie nie wchodzące w rachubę, a tymczasem gucho o jakichś zasadniczych posunięciach, zmierzających do realizacji postanowionej już odbudowy spalonego teatru i gmachu przyszłej Filharmonii. Naturalnie — inwestycje są ogromne, ale kontynuowanie „pro wizorki” oddała tylko przynajmniej ich zapoczątkowanie.

Szczególny niepokój budzi los teatru. Rozpoczyna się miesiąc wymiany kulturalnej polsko-radzieckiej i wszystkie instytucje kulturalne przygotowują się do wzięcia w nim udziału. Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej i wyłoniony komitet obywatelski zajmie się opracowaniem dokładnego planu, obejmującego szkoły, miasta, miasteczka i wsie województwa tak, by nie było ośrodka w którym brakłoby podkreślenia związków łączących nas ze Związkiem Radzieckim. Prawdziwą ozdobą miesiąca wymiany kulturalnej, będzie gościnny występ znakomitej pieśniarki i tancerki Tamary Chanum. Trzy wieczory artystyczne, poświęcone literaturze przygotowuje Klub Literacko-Artystyczny. Na pewno nie braknie udziału muzyków. Czyżby Teatr Polski miał nie wziąć udziału w tej manifestacji kulturalnej? Czyż tej przebudowy — jeśli jest już ona konieczna — nie można było przeprowadzić w sezonie letnim, oszczędzając nam równocześnie przyjemności oglądania dość niepotrzebnych imprez?

I jeszcze jeden problem: obsługi terenu województwa. Chciałbym tu zwrócić uwagę na ciekawy artykuł Z. Hierowskiego, zamieszczony w Dodatku do Nr 257 „Robotnika” (z 18. 9. br.), w którym autor omawia formy pracy kulturalnej w terenie, stosowane w Czechosłowacji. W tej dziedzinie u nas konsekwentnie pracuje tylko „Czytelnik”. W tym roku obok wieczorów literackich, jakie odbywać się będą w 30 prowincjonalnych miejscowościach Pomorza Zachodniego, prowadzona będzie akcja odczytowa, w której udział wezmą wybitni naukowcy. Spotkania autorów z czytelnikami otwierają dwa wieczory

Marji Dąbrowskiej, w Gryfinie i w Szczecinie (27. i 28. 9. br.).

W teren ruszy „zespół żywego słowa” zorganizowany przez „Czytelnika”, a w akcji upowszechnienia książki wiele pomocy okazać się może zamierzony konkurs planowego czytelnictwa, w którym udział wezmą zespoły miejskie i wiejskie. Sądzę, że i w tej akcji terenowej nie jedna ze szczecińskich instytucji kulturalnych może i powinna wziąć udział. Oczywiście wymaga to organizacji, zrezygnowania z własnych, wybujałych nie raz prowincjonalnych ambicji, a podporządkowania się wyższemu celowi dla dobra akcji kulturalnej, którą musimy przeprowadzić. W. L. GDAŃSK—GDYNIA

Klub Literacki w Sopocie istniejący przy Oddziale Gdańskim Związku Literatów, przystępuje do trzeciego już roku swojej działalności. Tegoroczny cykl popularnych „Wieczorów Dobrej Książki” odbywających się co poniedziałek w Domu Literatów zainauguruje wieczór poświęcony Warszawie. Na program tego wieczoru, składa się odczyt Eugenii Kochanowskiej Wiśniewskiej pt. „Warszawa w literaturze powojennej” oraz recytacje artystów Państw. Teatru „Wybrzeże”. W następnych poniedziałkach mówić będą w Domu Literatów: Stanisława Fleszarowa o książce Adolfa Nowaczyńskiego „Młodość Szopena”, Edwin Jędrkiewicz o „Krajobrazie niezwruszonej” Filipowicza, Edmund Misiółek o „Pożegnaniach z Marią” Tadeusza Borowskiego, Włodzimierz Wnuk o książce Niekrasowa „W okopach Stalingradu”, Mieczysław Jarosławski o „Krawędzi” Rzezcza. Odczyty te będą powtarzane, podobnie jak w roku ubiegłym, w Gdyni i w Gdańsku. Oddział Gdański ZZLP przygotowuje w roku bieżącym (począwszy od października) szeroko zakrojoną akcję odczytową na prowincji woj. gdańskiego oraz w świetlicach Związków Zawodowych. Ex.



Czytelnikom
„Tygodnika Wybrzeża”
Jerzy Andrzejewski
Szczecin, dn. 22 IX 48

ZAWIADAMIAMY naszych czytelników, że świątyni pisarz, tegoroczny laureat nagrody „ODRODZENIA” — Jerzy Andrzejewski, który od niedawna osiedlił się w Szczecinie, doceniając znaczenie naszego pisma — wyraził zgodę na stałą współpracę w „TYGODNIKU WYBRZEŻA” i już w jednym z najbliższych numerów rozpocznie cykl felietonów literackich w których omawiać będzie nowości wydawnicze.

Jubileusz „Kuriera Szczecińskiego”

Pierwsze pismo codzienne Pomorza Szczecińskiego, „KURIER SZCZECIŃSKI” obchodzi w październiku swój chlubny jubileusz: w ciągu trzech lat 1.000 numerów gazety, która od najtrudniejszych pionierskich czasów do chwili obecnej służy tu sprawie Polski Ludowej.

Spółceństwo Pomorza Szczecińskiego — złożone z najmniejszych grup przybyszów zza Buga, z Polski Centralnej, z Zachodu — porównywano niejednokrotnie do lotnego piasku. Należy to już jednak do przeszłości. Dziś, po trzech latach, społeczeństwo to wzięło się już całkowicie w wielkie dokonywane są w naszych czasach procesy ustrojowe, stanowiąc nieodróżnialną całość ze społeczeństwem pozostałych ziem Polski.

Ze tak się stało — zasługa to nie mała także i prasy polskiej, „Kurier Szczeciński” przoduje zwłaszcza w zakresie szybkości i sprawności obsługi informacyjnej.

W dziedzinie spraw kulturalnych na niewątpliwie dobrze tego wydawnictwa zapiszają się fakty, że za pośrednictwem „DZIENNIKA LITERACKIEGO” (jako dodatku niedzielnego „Kuriera Szczecińskiego”) dostarcza swoim czytelnikom naprawdę wartościowy materiał, informując o najbardziej istotnych prądach i wydarzeniach kultury współczesnej.

Redaktorem „Kuriera Szczecińskiego” jest M. Halski, któregoż zasługi ocenila niedawno Wojewódzka Rada Narodowa woj. szczecińskiego, nadając mu Złotą Odznakę Gryfa.

Wydawnictwu „Kuriera Szczecińskiego” składamy tą drogą życzenia dalszego rozwoju i owocnej pracy.

(I.)

artykułach będziemy starali się wyjaśnić naszym Czytelnikom na czym polega piękno poezji. Będziemy mówili o budowie wiersza, o tym, czego należy w poezji szukać.

— Ale czy poezja jest konieczna do życia? Czy nie jest kosztowną zabawką bogatych leniuchów? Czy ma jakąś realną wartość?

Można by napisać grubo to m, jak poezja w ciągu całego rozwoju ludzkości torowała drogi nowym ideom, jak walczyła o wolność, postęp, o sprawiedliwość społeczną i pokój. Zadaniem bowiem wielkiej poezji jak i wszelkiego pisarstwa jest mierzać sprawiedliwość widzialnemu światu. Sprawiedliwość i piękno.

Można by również napisać drugi tom o tym, co my, Polacy, zawdzięczamy poezji. Odwołam się do niedawnej przeszłości. W czasie okupacji nawet najmniejsi wrażliwi ludzie odczuwali prawdziwy walor poezji. Piosenka partyzancka była skrótem gniewu, wiersz obowozny — okiem nadziei, parę zwrotek w gazecie było rytmicznym wzorem naszej tęsknoty.

Ale poezja nie może być arką, dzięki której przeżyjemy potopy. Musi być chlebem codziennym, artykułem pierwszej potrzeby.

W zamierzonych czasach poeta był czarodziejem, o wiele wieków później udawał czarodzieja, gdy mówił, że wyraża tajemniczy sens bytu. Aby podkreślić swój niezmienny charakter, odgradzał się od społeczeństwa. Spoglądał z góry na wszystkich tych, co nie podziwiali go, obdzielając epitetami od profana do mydlarza.

Ten konflikt jednostki ze społeczeństwem nie wychodził na zdrowie ani społeczeństwu ani poetom i poezji. Ten konflikt jeszcze trwa, jeśli jeden z współczesnych pisze, że poezja jest „tangensem samotności” — Nie mistrzu! Poezja nie jest w ogóle żadną funkcją trygonometryczną. Jest funkcją ludzką, arcyłudzka. Po wiesz błędziach dojdzie do celu i wtedy będzie rozmową wzruszonego człowieka z bliźnim.

ZBIGNIEW HERBERT

TYGODNIK WYBRZEŻA

REDAGUJE KOMITET — Szczecin, Al. Wojska Polskiego 41, tel. 21-90. Redaktor naczelny przyjmuje od godz. 10-12. Oddział GDAŃSK — GDYNIA: Redaktor Włodzimierz Wnuk — SOPOŃ, — Sikorskiego 2. Administracja Gdynia, Portowa 8, tel. 16-85. Nadesłanych rękopisów nie zwraca się. 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, przetrzałki i mm łamu 63 mm 100 zł. Strona — 75.000, 1/2 str. — 40.000 zł, 1/4 str. 23.000 zł.

KONTA: BGS: 656, PKO: X-892. WYDAWCA: Spółdzielnia Wydawnicza „POLSKIE PISMO I KSIĄZKA” w Szczecinie Al. Wojska Polskiego 39 — Telefon 25-06 — Druk. Polskie Pismo i Książka

XO-10072