

TYGODNIK WYBRZEŻA

ROK III SZCZECIN-GDAŃSK 26 GRUDNIA 1948 R. NR 49/50 (123/124)

STANISŁAW BRZEZIŃSKI

O TON NOWEJ EPOKI

Donosimy fakt zjednoczenia klasy robotniczej w Polsce w ramach jednej, wspólnej Partii Zjednoczonej Klasy Robotniczej, nie może pozostać bez wpływu na całokształt spraw naszego życia wewnętrznego w kraju a tym samym i na sprawy kultury. Jest bowiem rzeczą oczywistą, że najpotężniejsza obecnie w Polsce partia polityczna, która ponosić odąd będzie całkowitą odpowiedzialność za dalsze losy państwa i narodu i za kierunek jego rozwoju, nie może, w myśl swojego ogólnego programu i w oparciu o swój ogólnoludzki światopogląd, nie zwrócić odąd baczniejszej uwagi na sprawy związane z kształtowaniem się ideologii narodowej, na zagadnienia oświaty i wychowania, na przejawy i dążenia narodowej twórczości — ujęte jednym mianem życia kulturalnego.

Nie jest jeszcze moment na kreślenie szczegółowych programów w dziedzinie pracy kulturalnej, jaka w tym nowym okresie — w jej tym samym wejście niewątpliwie nasz kraj w dążeniu do świadomego budowania socjalistycznego państwa, będzie prowadzona. Nie sposób dzisiaj, na progu tego okresu, mówić o niezbędnych, nowych osiągnięciach, o nowych celach i związanych z tym z konieczności nowych metodach pracy kulturalnej. Często używane u nas obecnie, a jeszcze częściej nadużywane, określenie o „upowszechnieniu” kultury, jest pustym słowem, bez treści, jeśli nie zawiera w sobie programu.

UPOWSZECHNIĆ KULTURĘ, to znaczy nie tylko sprawić, by stała się ona udziałem powszechnym, lecz to znaczy by ją każdy posiadał. Upowszechnić kulturę, to znaczy uczynić ją sprawą własnością wszystkich obywateli kraju w taki sposób, aby poczuli swoją łączność z tą kulturą, aby uswiadomili sobie, że jest to ich własna, a nie narzucona im kultura, aby stali się tym samym jej współtwórcami, odpowiedzialnymi wobec dalszych pokoleń za losy tej kultury i za drogi na jakie ta kultura powiedzie naród: czy będą to manowce bez wyjścia, czy też szlaki nowego, pełnego, twórczego rozwoju narodowych możliwości i pragnień najgłębszych.

Gdy mowa o zagadnieniu kultury, a w szczególności o sprawie tak właśnie pojętego jej upowszechnienia, to trzeba postawić sprawę jasno i powiedzieć, że kultura jest frazesem tam, gdzie nie ma rzeczywistego dobrobytu szerokich warstw narodu, gdzie nie ma dobrobytu klasy robotniczej i chłopów, gdzie nie ma dobrobytu pracującej, postępowej inteligencji, wprzęgającej swe świadome wysiłki do pracy dla ogólnego dobra Ojczyzny. Frazesem jest także kultura, gdzie obok materialnego dobrobytu nie ma powszechnej, rzetelnej, postępowej oświaty.

Polityka Rządu Polski Ludowej zmierza konsekwentnie do tego, by na podstawie dokonanych już zasadniczych reform politycznych, społecznych i gospodarczych, z reformą rolną i unarodowieniem przemysłu i handlu i czele poprzez uspołecznienie życia gospodarczego i produkcyjnego w mieście i na wsi, stworzyć taki poten-

cjał zbiorowego wysiłku narodowego, który zapewni naszemu krajowi prawdziwą potęgę gospodarczą, a każdemu obywatelowi niezbędne warunki istnienia i podniesie jego stopę życiową, a tym samym i poziom kultury ogólnej. Jednym z naczelnych postulatów w tym dziele jest **ZAGADNIENIE OŚWIATY**, bez rozwiązania którego i bez konsekwentnego, pełnego jego przeprowadzenia, niemożliwe jest trwałe podniesienie poziomu życia narodowego zarówno w sensie kultury materialnej, jak i duchowej.

Polityka oświatowa naszego rządu zmierza dziś wielkimi krokami do odrobienia zacofania i zgubnych obciążeń lat ubiegłych, do dokonania zasadniczej przemiany w strukturze naszej oświaty narodowej, tak, aby istotnie cały naród i wszelkie jego warstwy, wszystkie klasy społeczne miały zapewniony dostęp do oświaty i nauki. By oświata i nauka nie była już więcej w Polsce atrybutem, a tym samym przywilejem, jednej klasy, klasy posiadającej. Dzieło to realizuje się w całej pełni przez stworzenie warunków

jednakowego startu i awansu społecznego dla młodzieży chłopskiej i robotniczej, celem przygotowania jej do właściwej dla niej roli — gospodarza w Państwie Ludowym.

Fatalny był nasz przedwojenny system szkolny, który sprawiał to, że dzieci ludu polskiego, dzieci warstwy chłopskiej i dzieci robotników, miały w praktyce uniemożliwiony (mowa tu o szerokich rzeszach tej dziatwy) dostęp do wykształcenia nie tylko zawodowego i wyższego, ale nawet normalnego, średniego, i to pomimo zagwarantowanego w konstytucji tak 1921, jak 1935 roku, t. zw. powszechnego, bezpłatnego nauczania w szkółnictwie niższym i średnim, pomimo bezpłatności szkolnictwa zawodowego i wyższego. W praktyce, ten system szkolny, jaki panował u nas do roku 1939, uniemożliwiał polskiemu chłopom i robotnikom kształcenie swych dzieci powyżej szkoły powszechnej. I tu mówię nie mówimy o wyjątkach, bo te pojawiają się tylko przytoczona przez nas reguła, ale o ogólnym stanie rzeczy, jaki w tej dziedzinie u nas w kraju panował. Przyczyną zaś tego stanu rzeczy było nie co innego, jak celowa, specjalna polityka „elitarna” prowadzona w naszym społeczeństwie przedwojennym przez rządzącą w kraju do września 1939 „sanację”.

Polityka ta, w samych już założeniach swoich antydemokratyczna, antyludowa i antyrobotnicza, zmierzająca do oparcia systemu rządów w kraju na swoistej „elicie” piśmuczkowsko-kapitalistycznej, z pominięciem i podważeniem tej samowładnej „elicie” warstw pracujących, i to zarówno t. zw. pracującej inteligencji, jak świata pracy fizycznej, t. j. chłopów i robotników (stanowiących ponad 85 proc. narodu!) — ta polityka rządu przedwojennej Polski miała na celu utrzymanie się przy władzy grupy ludzi kompletnie obcych narodom, a których zamierzenia nie miały nic wspólnego z rzeczywistym interesem narodu i państwa polskiego. Pokazał to dowodnie wrzesień 1939, kiedy grupa tych ludzi, opuszczając kraj i naród, wydany na zagładę i zgubę na skutek błędnej, zbrodniczej wprost, wieloletniej polityki, szukała schronienia własnych słów i majątków zagranicą. Polityka ta konsekwentnie miała swój wyraz w okresie międzywojennych rządów sanacji, od 1926 do 1937, także i na terenie szkolnictwa i oświaty. Wyrażała się ona już na gruncie szkolnictwa powszechnego. Działala i tam **SANACYJNA MASZYNA SELEKCYJNA**, jako jeden z niezawodnych sposobów tworzenia owej „elity”, wypuszczając na wsiach i w ośrodkach robotniczych młodzież nieprzygotowaną w szkole powszechnej tego typu do dalszej nauki, na to, by następnie w szkole średniej drugiego stopnia i w liceum, szkole trzeciego stopnia, utrudnić szerokim rzeszom tej młodzieży dalszą naukę i praktyczne przygotowanie naukowe do życia zawodowego. Metodą tym sprzyjały specyficzne utrudnienia, jak wysokie takty szkolne, nadmierne ceny podręczników, niewłaściwe podejście do programu nauczania i do t. zw. wymagań szkolnych wreszcie do sprawy subwencji

Wszystkim Czytelnikom, Przyjaciółom i Współpracownikom
naszego piśma

wydawnictwo „Tygodnik Wybrzeża”

składa

serdeczne życzenia świąteczne i noworoczne



Fragment środkowy ołtarza srebrnego w kościele Najśw. Marii Panny w Darłowie w powiecie sławieńskim na Pomorzu Zachodnim. Dobrze do dziś dnia zachowany późnogotycki kościół w Darłowie posiadał dawniej wspaniały zabytek późnego renesansu, najwybitniejsze dzieło sztuki na Pomorzu, t. zw. „ołtarz srebrny”, składający się z 37 oprawnych w heban płyt srebrnych, na których przedstawione były w płaskim reliefie sceny z życia Chrystusa. Arcydzieło to wykonali na zamówienie księcia szczecińskiego Filipa II, znanego miłośnika sztuki, artyści: Johann Körver z Brunszwiku, Zachariasz Lencker z Augsburga i Henryk Goltzius. Ukończono zostało w r. 1616. Niestety cenne płaskorzeźby srebrne zaginęły w czasie wojny, pozostały tylko hebanowe rami. Klisze ze zdjęciami tego ołtarza znajdują się w zbiorach Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie. Byłoby zatem możliwe odtworzenie w jakiś sposób tego zabytku.

...zawiera młodzieży niezamężnej, wiejskiej i robotniczej. Działo się to wszystko dlatego, aby w praktyce nie dopuścić dzieci pochodzenia chłopskiego i robotniczego do wyższych studiów.

Oto kilka cyfr, które najlepiej zilustrują stan rzeczy, jaki panował pod tym względem u nas do roku 1939. Dzieci warstw zamoynych, inteligentnych (przedsiębiorców, właścicieli większych nieruchomości wiejskich i miejskich, wreszcie dzieci urzędników i t. zw. zawodów wolnych) stanowiły w szkołach powszechnych za ledwie 3,7 proc. ogólnej ilości dzieci. Młodzież pochodzenia inteligentnego, t. j. wychowująca się z tych nie pełnych czterech procent, jakie stanowiła w szkole powszechnej — ta młodzież zajmowała w szkole średniej już 45 proc. ogółu młodzieży szkolnej a aż 66,5 proc. młodzieży na wyższych uczelniach. Stanowi to spadek procentowy i młodzieży pochodzenia chłopskiego i robotniczego przeszło o 70 proc. w stosunku do szkoły powszechnej. Było to wyrazem nierównego pod względem ekonomicznym, a także i socjalnym, startu kulturalnego młodzieży klas pracujących w stosunku do jednej klasy uprzywilejowanej. Przy systemie, jaki panował u nas do roku 1939, młodzież warstw zamoynych, stanowiących jeśli idzie o strukturę socjalną i gospodarczą kraju — 1/20 części ludności, zajmowała na wyższych uczelniach 2/3 wszystkich miejsc i tak np. na 18 milionów polskich chłopów było w roku 1938 w pierwszych klasach ówczesnych polskich gimnazjów za ledwie niecałe 5.000 dzieci pochodzenia chłopskiego. Cyfra wyrażająca ilość dzieci pochodzenia robotniczego była jeszcze niższa. Nie potrzeba wyjaśniać, jaką katastrofą socjalną groziła w konsekwencji taki stan rzeczy naszemu krajowi! Katastrofę polityczną przeszedł nasz naród i nasze państwo w roku 1939 i w latach okupacyjnych, aż do wyzwolenia w roku 1945, w sposób dostatecznie wymowny i dotkliwy, aby potrzeba było o tym mówić i aby już więcej nigdy podobnej klęski i podobnej narodowej tragedii nie dać pola. A prócz tego byłoby zaprzeczać, że, między innymi, jedną z kardynalnych przyczyn tego stanu rzeczy i jego konsekwencji bezpośrednich, namacalnych dla całego narodu, była w wrześniu 1939 roku, był stan oświecenia i ucisku, stan zacofania i niewprzeżnienia do ogólnych wysiłków na rzecz utrwalenia poprzedniej niepodległości, szerokich warstw ludu pracującego Polski.

Dziś, gdy lud ten w swoim kraju jest pełnoprawnym ale i w pełni odpowiedzialnym gospodarzem, gdy jednoczący on swoje wysiłki organizacyjne, by w ramach jednolitego, wspólnego działania i współdziałania inteligencji, robotników i chłopów, budować wspólną dla całego narodu przyszłość polityczną, społeczną, gospodarczą i kulturalną, sprawy te niejako mamy już poza sobą. Tym nie mniej nie należy o tym zapominać a na odwrót, należy z całym naciskiem podkreślić, że stało się tak, dzięki zupełnie innym założeniom

niom na jakich opiera się Odrodzona, Demokratyczna Polska Ludowa. Stało się tak przede wszystkim dzięki innej zupełnie polityce naszego obecnego rządu, wyrażiciela i wykładnika mas pracujących, dzięki olbrzymiemu dynamizmowi społecznemu, jaki wykazują nasza klasa robotnicza i nasze warstwy chłopskie. Na tym należy więc budować dalej dzieło rozpoczęte i to winno być i niewątpliwie będzie kamieniem węgielnym budowy nowej kultury w Polsce, kultury opartej na fundamentach oświaty. Na fundamentach nauki.

„NASZA NAUKA TO NIE DOGMAT — mówi Lenin — lecz wytyczne do działania. Trzeba koniecznie zrozumieć te niewątpliwą prawdę, że marksista powinien uwzględnić żywe życie, dokładne fakty rzeczywistości, nie zaś w dalszym ciągu obstawać przy teorii dnia wczorajszego”.

To uwzględnienie samego „żywego życia” i umiejętności nie obstawania przy sprawach i rzeczach „dnia wczorajszego”, to wielka mądrość i wielka umiejętność, na które stać tylko jednostki i społeczeństwa wychowane ideologicznie, mocne, wewnętrznie zespolone, świadome swoich losów i celów, świadome dróg, jakie do nich prowadzą. Co by nam pomogło, gdybyśmy oplakiwali ruiny Warszawy i straty poniesione w tej wojnie przez całą Polskę w ludziach najofiarniejszych, w najcenniejszym mieniu i dorobku pracy, w najszcześniejszych i bezcenny wprost zabytkach? Nic. Trzeba nam natomiast na nowo budować i tworzyć. Trzeba rozwijać się i umacniać. Trzeba wznosić nowe budowle i nową po części kulturę, na gruzach, ale także na fundamentach szacownej, godnej przez to szacunku, starej kultury, kultury, której przyświecają nowe cele, nowe horyzonty, nowe ideały.

I nie jest to żaden oportunizm. To prosta, wielka prawda, że tylko taka kultura jest prawdziwie twórcza dla narodu, która każe mu iść naprzód w jego rozwoju socjalnym, w jego osiągnięciach gospodarczych. Takie wykreślenie drogi, wykreślenie drogi w sposób otwarty, śmiały i bezkompromisowy, to właśnie uwzględnienie wymagań samego „żywego życia” i umiejętności nie obstawania przy „dniu wczorajszym”. Wykreśla ono problematykę zagadnień kulturalnych w obliczu podstawowego faktu krystalizowania się form naszego życia politycznego i społecznego, jakim jest fakt dokonany właśnie zespolenia się naszych Partii Robotniczych i niewątpliwie bliskiego już skonsolidowania się ruchu chłopskiego a następnie także i odłamu inteligentnego w naszym życiu zbiorowym.

W ślad za tym idzie, że wiele spośród dotychczas rozpowszechnionych w naszym społeczeństwie, a nie zawsze dostatecznie przemysłowych poglądów i zapatrywań, składających się na całość stała naszego zbiorowego myślenia i naszych spraw kulturalnych, powinniśmy w tym świetle i możemy łatwo poddać rewizji, przeanalizować, stosując przy tym metodę spoglądania

na stronę zagadnień kulturalnych doby obecnej nie z punktu widzenia abstrakcyjnej teorii, lecz jedynie z punktu widzenia tego właśnie „żywego życia”.

O ile u nas na odcinku gospodarczym i społecznym postąpiłszy już znacznie naprzód w dziele tej budowy, rozpoczęliśmy w pełni wartościową, nowatorską, twórczą pracę i do tej pracy wręgnąć zdołaliśmy siły całego narodu, o tyle na odcinku tak pojętego budowania kultury mamy jeszcze bardzo wiele do zrobienia, do zaplanowania i wykonania a przede wszystkim — do indywidualnego i zbiorowego przemyslenia. I właśnie, przeżywając obecnie doniosły fakt krystalizowania się form, bardziej dojrzałych, bardziej organizacyjnie zdolnych do działania, naszego życia politycznego. Zjednoczenie naszych Partii Robotniczych, powinno być dla nas okazją do rozpoczęcia także pracy w tym kierunku.

Na odcinku kulturalnym i w sferze pojęć, które rządzą kulturą i określają jej kierunkowość, jej charakter, panuje u nas na ogół zadawniona myślowa rutyna i niechęć do spojżenia jałowy dzisiejszej rzeczywistości. W jednym ze swoich ostatnich przemówień na temat spraw kultury w Polsce premier Cyrankiewicz określił to dobitnie, jako „trwanie wciąż na starych pozycjach” i powiedział, że było by niedopuszczalnym, gdybyśmy myślał o budowaniu w Polsce kultury socjalistycznej, nie wyzyskali nie tylko bogatego dorobku własnego, ale nie skorzyskali także z olbrzymiego pod tym względem doświadczenia Związku Radzieckiego, państwa, które tę socjalistyczną kulturę z niesłabnącym powodzeniem buduje we własnym kraju.

WALKA O NOWĄ TREŚĆ KULTURY, którą w pierwszym rządzie podjął musi u nas w Polsce, wraz z całym narodem, Zjednoczona Partia, to walka na polu socjalnym, czy gospodarczym.

Jeśli idzie o konkretne zagadnienia, poszczególne etapy tej pracy kulturalnej wymagają jeszcze u nas przemyslenia, przedyskutowania, opracowania, ustalenia. Nie mniej dziś jest właśnie czas na to, by do tego przystąpić, by praca nasza na polu twórczości kulturalnej nie była odszkodnią do skoku w nieznane, czy przybudówką do naszego ustroju, ale logicznym, dobrze związanym z całością budowaniem narodowej przyszłości. W budowaniu tym musi wziąć przede wszystkim czynny udział, obok dotychczas czynnej, klasa robotnicza i chłopska.

Pisma periodyczne, wydawnictwa poświęcone sprawom kultury, nowo wydawane dzieła literackie i naukowe, wszelkie publikacje kulturalne winny w tak pojętym, nowym planie polityki kulturalnej, uczynić zadość tym zadaniom — rozszerzyć zakres tych zobowiązań ideologicznych z klasą pracującą, opierać się na niej, z niej czerpać treść swoich poczynań i dla niej prowadzić swą pracę.

Zgodnie z niedawnymi oświadczeniami czołowych pracowników naszych na polu kultury, „jasność w sprawie

perspektywy przechodzenia od demokracji ludowej do socjalizmu” pozwoli nie tylko na dokonanie organizacyjnych i ideologicznych, ale konkretne programowych zmian na froncie kulturalnym.

W całej Polsce, we wszystkich fabrykach i zakładach pracy, robotnik polski składał deklaracje wzmoczonego wysiłku, by wzrost produkcji, by szybciej mogły być zaspokojone rozliczne potrzeby materialne społeczeństwa, by wcześniej móc zamknąć proces normalizacji naszego życia po wojnie. To samo da się powiedzieć o polskich chłopach, którzy przejawiają pełnię zrozumienia dla roli ich wysiłku w dziele ogólnej odbudowy kraju. Miliony ludzi pracy fizycznej i umysłowej rozumieją dobrze nową naszą rzeczywistość, rozumieją swą rolę w tej rzeczywistości, mają poczucie swej misji wobec przyszłych pokoleń i wobec historii naszego narodu, bowiem mają to głębokie przeświadczenie, że pracują wyłącznie dla siebie i dla swego kraju, narodu i państwa.

„Zjednoczenie partii robotniczych stwarza — w myśl słów Prezydenta Bieruta — nową bazę konsolidacji wszystkich stronnictw obywatelskich sił sprawie ogólnonarodowej, jaką jest nowa, twórcza budowanie naszej współczesnej narodowej kultury”.

W niedługim czasie na terenie całej Polski, jak długa i szeroka, a także i poza jej granicami, złożymy zbiorowy hołd Adamowi Mickiewiczowi, w związku z przypadającą właśnie 150 rocznicą jego urodzin. Wielkiemu Wieszczowi Narodowemu w hołdzie postawione będą znowu zburzone w czasie ostatniej wojny przez najeźdźcę spizwice pomniki, będą dokonane nowe wydania jego dzieł i kult jego wielkiej spuścizny będzie słusznie rozpowszechniony jak najbardziej w całym społeczeństwie, jeśli to możliwe jeszcze bardziej niż dotąd, by stał się naprawdę wspólny całemu narodowi polskiemu — wszystkim jego warstwom. Myśli Adama Mickiewicza, tego wielkiego ducha polskiego, winny przewodniczyć naszym wysiłkom na polu twórczości i pracy kulturalnej, i jego postępowe hasła tworząca nasza droga w przyszłość. Z „Mwsi i wskazań”, jednego z najmniej znanych pism z okresu paryskich wykładów w Collège de France o literaturze słowiańskiej, w których Mickiewicz zawarł może najwięcej współcześnie i dziś aktualnych wskazań narodowych czytamy: „Prawda jest tam, gdzie jest cały człowiek. Najwyższą i za usług realizować prawdę. Człowiek na to stworzony — by urósł na wielkości, był sługą Ludu. Miej ton nowej epoki”.

Ten wspaniały „ton nowej epoki” zadźwięczać winien mocno w życiu odradzającej się przebojącej, nowej polskiej kultury.

Stanisław Brzeziński

WŁADYSŁAW KOWALENKO
Prof. Uniw. Poznańskiego

U PODSTAW POLSKIEJ POLITYKI ŻEGLUGOWEJ

OKRES INICJATYWY PIASTÓW

Polityka morska państwa polskiego jest obecnie przedmiotem badań naukowych. Historycy polscy wzięli na swój warsztat problem bałtycki. Pojmują go jako spłot różnorodnych zagadnień, przede wszystkim gospodarczych, ale również i politycznych, występujących w różnych czasach u narodów środowiska bałtyckiego. Jedne z nich, zajmując od pierwocin swojej państwowości poszczególne odcinki wybrzeża, zagradzały drogę do niego ludom pozabałtyckim. Inne walczyły o utrzymanie zdobytego na morzu primatu. Stąd wynikały sprzeczne interesy i konflikty o prawa do gospodarowania na Bałtyku w różnych okresach dziejów północnej Europy.

Naród polski występuje na widownię dziejową na tle walki o stanowisko na wybrzeżu bałtyckim przy ujściu Odry. Tu się znajduje główny punkt ciężkości polityki Mieszka I. Opanowana przez niego republika morska Wolin stanowiła w X w. główne centrum handlu słowiańskiego. Wolin był w ożywionych stosunkach handlowych ze szwedzką Birką (pod Stokholmem)

mi) duńskim Halthabu (pod Szwecją) i Mieszko rozumiał polityczną i gospodarczą wartość ujścia Odry, które jako najbliższe Skandynawii i posiadające obok Wolina grody portowe przedstawiało dużą wartość dla państwa polskiego. Potrzeba wymiany ze Skandynawią, bogatą w żelazo i brzo, była koniecznością życiową dla młodego państwa, tymbardziej, że samo miało w nadmiarze zboża, mięsa, skór, ceramiki, wosku i płótna. Handel więc między tymi krajami wynikał z różnic ich zasobów materialnych i produkcji. Ówczesne Pomorze, jako obszar nadmorski, kulturalnie górowało nad polskimi krainami Wisły i Warty i jaskrawo odbijało od nich swoim bogactwem i załadnie niem.

Mieszko I mimo zawilego spłotu stosunków i wpływów na odrzańskim odcinku wybrzeża potrafił go nie tylko zająć, ale i utrzymać przez całe swe panowanie wraz z wschodnim Pomorzem Nadwiślańskim.

Twórca państwa polskiego przez to ukształtował podstawy polskiej polityki bałtyckiej. W programie jego rządów moemy mi akcentami zaznaczać się nieustające czuwanie nad utrzymaniem nadmorskiego stanu posiadania. Do tego celu służyły przede wszystkim ze Szwecją i prawdopodobnie z Danią, a handlowa rola Wolina, znajdującego się w granicach Polski, była na zewnątrz wyrazem stanowiska Polski na Bałtyku. Niewątpliwie, że wewnętrzne powiązanie Pomorza z centralnymi jej krainami był: je-

szcze słabe, ale droga do silniejszej łączności i wzruchu Odry i Wisły została już otwarta.

Ta linia rozwoju państwa polskiego skierowana ku morzu doznała pewnego odchylenia za Chrobrego w ekspansji militarniej na Pragę i Kijów. Być może nawet nastąpiło wręcz pewne uszczerbienie granicy na zachodnim Pomorzu, ale zasadniczo Chrobry dążył do wzmocnienia związku z wybrzeżem przez administrację kościelną (biskupstwo w Kolobrzegu) i inicjatywę chrystianizacji Prus (misja św. Wojciecha). Utrzymał też na Bałtyku ten sam system przymierzy, na jakim opierał się Mieszko I.

Pod Chrobrym, w rewolucji pogańskiej i socjalnej, w wielkim przesileniu dynastycznym, w walkach z Rusią i cesarstwem Pomorze wylało się z pod zwierzchnictwa polskiego. Dopiero Krzywousty odnowił politykę polską. Znowu morze stało się głównym przedmiotem walk i zabiegów panującego jak i przed 150 laty za Mieszka I, z tą jednak różnicą, że program morskich Krzywoustego jest znacznie szerszy pod względem terytorialnym i bezpośredniego działania na morzu. Krzywousty zajął w nieznanych okolicznościach Rugię. W obrębie swoich posiadłości próbował włączyć także wybrzeże zadorzańskie i pruskie, co prawda bez pozytywnego wyniku.

Ten terytorialny rozmach Polski od Rugii do Prus znacznie przekraczał zdobywcze

zamiary dwóch pierwszych Piastów. Jest to dowodem, że Piastowie w ciągu kilku pokoleń nie zmienili swego programu w sprawie Pomorza i Prus i wznawali go za niezmienne i podstawowe zadanie swojej polityki morskiej. Stanowisko Krzywoustego ponadto na morzu opiera się o konkretne siły. Posługuje się on podległą mu flotą pomorską. Wyspy duńskie i wybrzeże normandzkie odczuwają wówczas groźbę korsarskich najazdów.

Pod naciskiem militarnym Sasów, idącym z nad ujścia Łaby, tracą Słowianie swoją dotychczasową podstawę gospodarki morskiej. Ich handel morską został zmniejszony przez stałe napady Sasów, szczególnie w okolicy Lubeki. W takich warunkach korsarstwo staje się jednym ze źródeł życia Słowian nadmorskich. Floty ich, nieraz z setek okrętów złożone, napadają na wybrzeża duńskie i skandynawskie. Również Szczecin i Gdańsk na rozkaz Krzywoustego wysyłają na morze setki statków pod dowództwem książąt pomorskich. Zniszczone miasto Kongsliel (1135 r.), słynnego miasta handlowego Norwegii (pod Oslo), leżało w zamierzeniach polityki Krzywoustego. Je go wyprawy morskie sięgają poza cieśninę duńską i wskazują na nieznaną dotąd rozmach polskich działań i zamierzeń na morzu. Pomorze i Rugię jako lenna polskie uznał cesarz i przez to zdobywcę Krzywoustego oparły się o prawna zasady ówczesnych stosunków. Stanowią one jego bazę nadmorską w takich granicach, do jakich

TYGODNIK
WYBRZEŻA

1939 (125-124)

WPLYW MIAST NA KSZTAŁTOWANIE POLITYKI MORSKIEJ

Ze zamierzenia Krzywostwego kończy się pierwszy etap panowania Polski nad Bałtykiem. Jego charakterystyczną cechą jest wyłączenie zaliczenia Polski na wybrzeża na szerszym froncie w celu oparcia granic państwa o morze, które weszło jako element strukturalny w jego obręb.

Ze strony Piastów w tym okresie nie ma również dążności gospodarczych, ale nie stanowią one dla nich głównych bodźców działania. Sprawy gospodarcze dojdą do znaczenia nieco później, kiedy ożywi się na obszarze Polski handel tranzytowy, idący od m. Czarnego ku Bałtykowi i do zachodniej Europy, kiedy na widownię wystąpi stan mieszczniański. Pośrednictwem jego na płaszczyźnie między Bałtykiem a czarnomorskim spowoduje wzrost roli miast. Mieszczniaństwo w Polsce stanie się czynnikiem wpływającym na kształtowanie się polityki gospodarczej państwa. Ciągnięcie ku Bałtykowi nabierze nowej sily, ale w warunkach politycznych wręcz nieomyślnych. Polska w tym okresie przeżywa rozbieżności dzielnicowe. W jego partycularyzmie i skłonie ogólnie cel państwa nad Bałtykiem. Próba dynastii utrzymania zwierzchnictwa nad Pomorzem kończy się katastrofą w r. 1227 pod Gasawą, po której zwrócić się do Gdańska wyłamuje się z pod zwierzchności polskiej. W tym okresie powoli kształtuje Pomorzem własną politykę gospodarczą niezależnie od potrzeb polskich. Świętopełk pomorski znakomicie rozumie korzyści swego położenia geograficznego i pierwszy z książąt troszczy się o rozwój handlu morskiego. W r. 1220 przyjeżdża on kupcom Lubeki różne ulgi i ustanawia wysokość stawek celnych od statków w porcie gdańskim. Taryfa celna Świętopełka jest narzędziem jego polityki morskiej. Stanowi ona opłaty:

- 1) w naturze od sukna i soli wwożonych z Zachodu i
 - 2) w pieniądzu od towarów wywożonych Wisłą z Polski.
- W tej polityce występuje zróżnicowanie między importowo-morską i eksportowo-morską. Z niej, a także z innych naderżających poznajemy, że wszelka akcja na morzu — handel, żegluga, stosowanie prawa stradowego, rybołówstwo, zakładanie lub użytkowanie portu stanowi wyłączne prawo księcia. Bez aktu nadania księcia nikt nie może użytkować morza, ekwipować jego bogactw ani odwiedzać jego brzegów.

WALKA O WISŁĘ

Naczej układały się stosunki w Polsce. Już w pierwszych dziesięcioleciach lat po sprowadzeniu Zakonu Krzyżackiego, Polska stała wobec trudności eksploatacji Wisły, jako swego wodnego szlaku handlowego. Zakon dążył do wyłącznego stanowiska w dolnym jej biegu, szczególnie po uzyskaniu od Świętopełka Pomorskiego pod koniec papieża i Polski swobody żeglugi na niej Wisły.

Od tego czasu stale powtarzały się zagięcia w Zakonem na różnym tle. Z jednej strony Zakon nie wypuszczał poza Elbląg kupców polskich na morze, płynących szlakiem nad Bałtyk, gdzie znajdował swój pierwszy port morski, Hamawit. Z drugiej strony handlu kupawski z zagranicą przez nie puszczenie kupców z Zachodu poza Chełm na stronę Polski. Z drugiej zaś strony odpowiadając to Kazimierz Konradowicz zabraniał eksportu polskiego Wisłą w 1252. Sąd arbitrażowy w r. 1263 załatwił sprawę dla obu stron na zasadzie równouprawnienia żeglugi na Wisłę z warunkiem opłacania cel. Te wypadki są świadectwem, że Polska walczyła już wówczas o wolny dostęp do morza, a Zakon o pochwylenie polskiego handlu morskiego w swe ręce.

Po linii szerokiej wymiany z zagranicą składał swoją politykę morską Łokietek. Należało kupcom lubeckim wolność od celów Gdańsku, na rzekach i lagdzie swego państwa (1298 r.). Przynależność im prawo zbudowania własnych śpiżarni i magazynów w porcie gdańskim. Zapewniał korzystanie własnego sądu. Układ ten nie był trwały. W walce się latwo w kilka lat później, gdy żyjący opowiadali ujście Wisły i zaczęli osadzać utrudnienia dla handlu polskiego.

Znane są wypadki zatrzymania pod świętym na Wisłę statków kupców polskich płynących ku morzu z miedzią węgierską. W tym samym też świętym kupcy polscy zostali przez Zakon zaarrestowani wraz z towarami, gdy wracali na własnych statkach z Flandrii do Polski (1309). Ze strony Zakonu poszedł w zapomnienie układ o swobodzie żeglugi na Wisłę z 1263 r. Zbrojną walka Łokietka z Zakonem, a po tym i polityczna, nie przywróciła Polsce Pomorza.

Odepchnięcie Polski od morza dokonało się pod naporem Niemców na Bałtyku. Hanza i Zakon współpracowały ze sobą i przez ujście rzek eksploatowały kraje nadbałtyckie.

Hanzaćci spełniali rolę pośredników między surowcowym rynkiem bałtyckim a przemysłowym Zachodem. Do udziału w tym obrocie międzynarodowym dążyło mieszczniaństwo polskie i parło silnie ku Bałtykowi.

Handel tranzytowy ze Wschodu nasilał ten kierunek ruchu. Kazimierz Wielki po panowaniu Włodzimierza i Lwowa miał w swoim ręku główny węzeł szlaków handlowych tranzytowych. Dlatego też dojdzie do Bałtyku z punktu widzenia interesów politycznych i gospodarczych Polski sta-

skim i zapewniony wówczas dostęp do morza przez Darłowo nie mogły zrekomensować straty Pomorza Gdańskiego i ujścia Wisły.

GDANSK, CZY SZCZECIN?

Prawie bezskuteczne okazało się za Kazimierza Wielkiego i Jagielly skierowanie handlu polskiego na Szczecin w momentach zatargów z Zakonem. Znaczne oddalenie od Szczecina, zaostrożenie nadwiślańskich rejonów zbożowych każdy raz zmuszało handel polski do szukania krótszego i dogodniejszego wyjścia na Gdańsk. Z drugiej strony Zakon pozbawiony polskiego dowozu starał się odnowić handel z Polską i zabięgał o to okólnymi drogami.

Wielki mistrz zwraca się do Witolda w r. 1418 w sprawie zatamowania żeglugi na Wisłę. Prosi za jego pośrednictwem o uzyskanie od Jagielly odpowiedzi, czy żegluga na niej ma być wolna, czy zamknięta.

W następnym potem układzie polsko-krzyżackim z r. 1422 nad jeziorem Melenem skłócić swobodę handlu na zasadzie wzajemnej równości. Tekst tego układu zawiera wyraźne postanowienie o wolnym bez przeszkody przejeździe w podróżowaniu polskich kupców i mieszczan ziem Królestwa Polskiego i Ks. Litewskiego przez Prusy i kraje mu podległe lądem, rzekami i morzami na statkach wielkich i małych. Postanowienie to miało na stałe obowiązywać obie strony.

Potrzeba ożywienia handlu między wybrzeżem zakonnym, a ziemiami Rplitej wymagała szczegółowego omówienia warunków stron zainteresowanych. Dlatego też w dwa lata później Jagiello zawarł w Nieszawie układ handlowy z Zakonem. Jest on rozwinięciem zasad pokoju wieczystego z r. 1422. Na czołowym miejscu w nim występuje zapewnienie wolnej drogi (via libera) dla kupców obu państw.

Interesujący jest rozdział rozwijający prawo kupców polskich przechodzących przez ziemie Zakonu. „Wolno im przez rzeki i wody dochodzić do morza, a przez morze żeglować na wielkich i małych statkach i okrętach zechca. Wolno im też swoje towary, zboże i rzeczy zgodnie z przepisami sprzedawać, albo zatrzymać się w miastach portowych lub na brzegach rzek i morza według ich własnego upodobania i woli. Mają też prawo bez żadnej przeszkody sprzedawać, albo wyjeżdżać ze swoimi towarami, gdzie się im podoba”.

Nie można nie uznać tych osiągnięć Jagielly za najwyższe uprzywilejowanie floty polskiej na wybrzeżu Zakonu. Polska polityka morska nie ma innego momentu o analogicznych warunkach żeglugi z okresu stosunków polsko-krzyżackich. Nikt ani z poprzedników Jagielly, ani też jego następców nie wyniósł tak wysoko polskich postulatów morskich wobec Zakonu. Jagiello jest pierwszym z Jagiellonów politykiem morskim, najgłębiej rozumiejącym potrzeby ówczesnej żeglugi polskiej na Wisłę i morzu.

FLOTA POLSKA W XIV—XV w.

Istnienie floty polskiej w XIV—XV w. na Wisłę i morzu stwierdzają nie tylko wspomniane wypadki z r. 1309, ale również i zeznania świadków w procesie polsko-krzyżackim wobec sądu cesarskiego w r. 1412. Świadkowie polscy zeznają, że Krzyżacy niszczyli polskie statki wielkie i małe na Wisłę, chcąc w ten sposób przeszkodzić rozwojowi żeglugi polskich miast. Znany jest zakaz wielkiego mistrza zabraniający kupcom polskim używania wielkich stat-

ków, z całym naciskiem w układach pokojowych narzuca Zakonowi uznawanie praw polskiej żeglugi na Wisłę i morzu oraz pośluguwania się statkami różnej pojemności. Miało to dla polskiego handlu podstawowe znaczenie.

Pod osłoną państwa polscy kupcy mogli szybko w handlu morskim dorobić się znacznych fortun. Z tego źródła pochodziła znaczność kupców krakowskich, a zwłaszcza Andrzeja Morsztyna, wysyłającego własnymi statkami towary polskie i węgierskie do Flandrii. Nie mniej też pewny jest fakt, podany przez Długosza, że arcybiskup Mikołaj Kurowski na początku XV wieku również na handlu morskim z Flandrią zbożem, mąką, kaszą, mięsem solonym nagromadził znaczne zasoby pieniężne i kosztowności. Obaj posługiwali się własnymi statkami morskimi przy eksporcie polskiej produkcji i imporcie sukien flandryjskich.

WALKA Z ZAKONEM KRZYŻACKIM

Jak przedstawiał się liczebny stan ówczesnej polskiej floty handlowej na Wisłę i Bałtyku — nie wiemy. W każdym razie stała się ona solą w oku Zakonu. Na zjazd dach miast pruskich w Malborku i Elblągu nieraz występowali ich przedstawiciele ze skargą na polską żeglugę. Szukano na nią hamulca. Wreszcie na zjeździe w Malborku 14.III 1442 r. na prośbę ich przedstawicieli wielki mistrz wydał tajne zarządzenie (jako naruszające traktaty polsko-zakonne), zakazujące budowania i sprzedawania Polakom statków. Zakazowi towarzyszyła sankcja karna, polegająca na konfiskacie sumy uzyskanej od Polaka za budowany lub sprzedany statek. Zapotrzebowanie w Polsce na statki w tym okresie było widocznie było znaczne i stocznia gdańska widocznie je zaspokajała.

Oslabiony Zakon chwycił się środka nie narażającego na otwarty zatarg z Polską. Nie przerwało to jednak od dawna ustalonych stosunków handlowych między kupcami polskimi i pruskimi. Jak widać z późniejszych represji na kupców gdańskich z powodu sprzedaży statków Polakom, stocznia gdańska nadal zaspokajała inwestycyjne potrzeby floty polskiej. W tymże samym czasie Gdańsk za cichą zgodą wielkiego mistrza próbuje pochwylić w swoje ręce pośrednictwo handlowe między Polską a Zachodem. Jest to zamiar zamurowania Polsce wyjścia na Bałtyk i unicestwienia żeglugi polskiej. Dalsze wydarzenia wykazują, że ostatnio handel polski z Gdańskiem napotykał na silne skrepowanie. Skargi kupców polskich na ten stan rzeczy wywoływały interwencję króla polskiego w obronie ich interesów. Widocznie sprawa miała duże znaczenie dla państwa polskiego, a mieszczniaństwo polskie miało dość sily i wpływów, ażeby spowodować wystąpienie Władysława Warneńczyka (1443). Król w liście swoim z Węgier do wielkiego mistrza skarży się na Gdańszczan, że zmuszają kupców polskich do sprzedaży zboża samym tylko Gdańszczanom i wzbraniają sprzedażi kupcom obcym w Gdańsku. Zabraniają też kupcom polskim nabywać u kupców zagranicznych towary i zmuszają do kupowania ich u kupców miejscowych. Takie postępowanie król polski uważa za bezprawne i naruszające zawarowane poprzednim traktatem wolności handlowe.

W tymże samym roku z podobną skargą do wielkiego mistrza występuje W. Ks. Litewski Kazimierz Jagiellończyk i zarzuca Gdańskowi uzurpowanie sobie prawa monopolu handlowego.

obu Jagiellonów w obronie handlu i interesów polskiego i litewskiego mieszczniaństwa na wybrzeżu.

Ożywiony ruch ładunków polskich Wisłą wymagał usunięcia na niej wszelkich przeszkód utrudniających żeglugę. W tym celu Kazimierz Jagiellończyk wydaje dekret ogłaszający Wisłę za rzekę wolną dla ruchu handlowego. W związku z tym nakazuje pod sankcją kary pieniężnej usunięcie na niej wszelkich tam i klauzur rybnych.

Przekształcenie Wisły w drogę publiczną trwało dość długo. Ten proces odbywał się powoli od XIII wieku. Jeszcze przed sprowadzeniem Krzyżaków polska polityka handlowa zmierzała do usuwania zastaw z kołryta Wisły dla ułatwienia spławu.

Mieszczniaństwo Zakonu i Polski miało ten sam stosunek do swobody żeglugi rzecznej. Pod naciskiem mieszczniaństwa odbywały się usunięcia przeszkód technicznych na rzekach. Występujące przy tym sprzecznosc interesów prywatnych właścicieli urządzeń jazowych z publicznymi potrzebami handlu. Powoli jednak przy stałym panowaniu zarządzeń królewskich zastawa górowała szerszy punkt widzenia i Wisła stała się drogą publiczną. Czołowa rola w tej przemianie przypada bez wątpienia mieszczniaństwu. Potrzeby kupieckie wyraźnie akcentuje dekret Kazimierza Jagiellończyka z 1447 roku: „Chcę uprzędnąć zle nadużyta i przeszkody tamujące dobro publiczne a zważając, że rzeki Wisła, Dniepr, Stry, Narew, Warta, Dunajec, Wisłoka, Bug, Wieprz, Tyśmienica, San, Nida, Prośna i inne jakiegdyś, chociaż są nasze królewskie i nikt sobie do nich nie może rościć prawa, zostały jednak w wielu gaciach zatamowane dla spławiających towary kupców. Przetę stanowiąmy, ażeby takowe jako też wszelkie jakiegdyś spławne rzeki pod karą siedemdziesiąt i pod niezwolecznym wymierzaniem sprawiedliwości skrzywdzonym, były wolne, dla wszelkich kupców tak w górę jak i w dół płynących”.

Niedługo po tym następujące wypadki są genezą wojny 13-letniej o Pomorze. Inicjatywa mieszczan pruskich i podjęcie przez nich swoich majątków w opiece króla polskiej wywołała akt Kazimierza Jagiellończyka o wcieleniu Pomorza do Polski (1454).

Mieszczniaństwo pomorsko-pruskie, a poprzednie polskie, w znacznym stopniu przyczyniło się do odzyskania ujścia Wisły. W związku z otwarciem drogi do morza zachodzi w Polsce bardzo ważna przemiana gospodarcza. Wzmocniona produkcja rolna dostarcza coraz więcej zboża, które zaczyna żywić Europę. Spław zboża z roku w rok stale wzrasta i powoli zastępuje na Wisłę produkcję węgierską i górnica, która dotąd głównie obracała mieszczniaństwo. Szlachta spławia swoje zboże bez cel i opłat, co wyręcza z rąk mieszczan handel zbożem. Również następuje zmniejszenie objętości innych towarów spławianych przez miasto i stąd zaledwie 15—20 proc. ogólnego spławu Wisłą.

POLITYKA MORSKA SZLACHETCZYZNY

Miejsce mieszczan w spławie zajmie szlachta. Okres mieszczniański handlu na Wisłę zanika się u schyłku XV wieku. Stan mieszczniański przestał oddziaływać na kierunek polityki handlowej. Szlachta uchwała w XVI w., że droga wodna na Gdańsk została zawarowana na jej wyłączny użytek, dla spławu produkcji wiejskiej i „czystych robót, a ktemu rzeczy wszystkich, ku żywności gospodarstwa własnego szlacheckiego”. Szlachta handel na Wisłę pojmowała jako dostawę zboża do Gdańska, bez mocnej tendencji wyjścia poza wybrzeże i wejścia w szeroki świat międzynarodowego handlu bałtyckiego. W odróżnieniu od tego stanowiska mieszczniaństwo w XIII—XV w. nastawiali politykę państwową pod kątem widzenia żeglugi na Zachód i pobu dzali królów do zawierania układów z Zakonem warunkujących im swobodę żeglugi na morzu i to wtedy, gdy ciele wybrzeże pomorskie było w rękach Zakonu. Po jego odzyskaniu i rozbiu Zakonu ten cel Polska traci, szlachta jako element wiejski nie rozumie szerokiach potrzeb handlu i dba jedynie o wygodne doprowadzenie swego zboża do Gdańska bez stanowczej troski o wyjście z nim na morze.

Więć polska nie mogła bez miasta rozmiścić istoty i potrzeby handlu w skali państwowej. Dlatego polityka morska Polski nawet w swoim zamierzeniu przy możliwościach aktywnego działania na morzu staje się bierna. Nie ma ona bodźców gospodarczych. Handel polski sięgał tylko do bram Gdańska. Dlatego też polskie wybrzeże pozostaje bez inwestycji. Wprost nie rozumiano potrzeby budowy floty i utrzymania portów morskich.

W dziejach Polski zaczyna się 3-ci okres polityki morskiej. Przewaga interesów i potrzeb wsi szlacheckiej na przeciąg 3-ech wieków obywateli miasta polskie i pogodzi się z wyłączną przewagą nad morzem Gdańska i miast pruskich. Dopiero po ich straceniu odżyje spóźniony, w okresie rozbiorów, nawrót do odrodzenia polskich strat i handlu na Bałtyku i Morzu Czarnym.

Władysław Kowalenko.

TYGODNIK WYBRZEŻA 3

26.XII.48, Nr. 49/50 (123-124)

KONKURS

Klub Literacko Artystyczny w Szczecinie rozpisuje konkurs pod nazwą:

ŚWIAT PRACY PISZE O SOBIE

Chodzi o krótkie opowiadania lub reportaże (od 3-cho do 5-ciu stron pisma maszynowego), w których autorzy spośród świata pracy na Wybrzeżu zechcą ująć swoje wrażenia z terenu swoich Zakładów.

Za najlepsze prace Klub ustanawia 3 nagrody:

- I-szą — w wysokości zł 15.000.-
- II-gą — „ „ „ 10.000.-
- III-cią — „ „ „ 5.000.-

Termin nadsyłania prac upływa dnia 31 marca 1949 r. Prace nadsyłać należy do Zarządu Klubu, pod adresem: Szczecin, Aleja Wojska Polskiego 41, Redakcja „Tygodnika Wybrzeża”.

Nagrodzone prace będą drukowane na łamach „Tygodnika Wybrzeża”, za co Autorem przysługiwac będzie oddzielne honorarium.

Nadsyłane prace winny być podpisane pseudonimem (godłem). Nazwisko i adres autora należy dołączyć w osobnej, zapieczętowanej kopercie.

Skład sądu konkursowego podamy w jednym z najbliższych numerów. Apelujemy do świata pracy na całym polskim Wybrzeżu o jak najliczniejszy udział w konkursie. W razie nadstawienia większej ilości prac, „Polskie Pismo i Książka” przystąpi do ich zbiorowego wydania. Książka taka miałaby niewątpliwie doniosłą wartość dokumentarną.

GWIAZDY NAD KILWATEREM

(ciąg dalszy).

Nie, nie żałowałem nigdy, że nie zostałem marynarzem. Obok nich, czy w ich środowisku, mogłem rozporządzać wolnością osobistą. Z nimi — musiałbym z niej zrezygnować, stając się niewolnikiem z góry przesądzonych wyroków, nieodmiennych w dramacie ich życia.

A więc nie oni, ani z nimi wspólnota, ścisła, bezpośrednia! A więc — co?

I dziś również to związanie się własnymi tęsknotami ze światem morskim nie mógłbym wytłumaczyć żadną przesadą w sensie patriotycznej gorliwości. Dobrze to byłoby w programie świętomorskich uroczystości, niestosowne jednak na codzień. Był w tym raczej jakiś mus wewnętrzny, siła ciężenia, jakiś instykt, może też sam, który podświadomie kieruje wędrówką ptaków do miejsca ich przeznaczenia. W każdym razie, żadna premedytacja. Kierując się nią, miałbym w tym wypadku nie jeden, ale mnóstwo powodów, aby uciec od naszej morskiej rzeczywistości i nigdy przy tym nie obejrzeć się na smutne, sdyńskie wydmuchowisko, które w latach przedwojennych stało się jej metropolią.

Bo też powszedniość, o którą w każdej postaci trzeba się tu było ocierać, nie przedstawiała się wtedy tak ponętnie, jak można to byłoby sądzić. W przelazach, przeglądając dziś ilustrowane albumy p. t. „Polska na morzu“. W zrywkach codziennym mogła ta powszedniość dostarczyć zadość goryczy, zdolna była wywiać z duszy choćby największy zapas optymizmu, malarskich zachwyty i poetyckich treli.

GDYNIA PRZED WOJNĄ

Przylepiona do portu Gdynia, w miarę jak stawała się miastem, nabywała coraz nieznośniejszych cech snobizmu. Wydzielała się on wszystkimi porami jej ceglanych murów, łącznie z miazmatami partykularza i bałkcyłami parafianśczyzny. Łatwość, z jaką obrabano w dobra materialne w sądownictwie coraz lepiej prosperującego portu, przy zapewnionych jednocześnie nie dochodach w okresie corocznego Święta Morza i sezonu letniego, kiedy Gdynia służyła za teren najazdu licznych wycieczek i tłumnie pątnikującej nad morzem rzeszy letników, wytworzyła w społeczeństwie miejscowych dorobkiewiczów gorączkowy, panujący nad wszystkim innym, kult dla złotego cieleca.

Elitę próbowało w tym kulcie nadszalać drobniomieszczanstwo, handlując pracowicie, od rana do nocy. Jedynym tu było marzeniem mieć własną kamienicę, albo choćby plac pod jej budowę. Zwykli oracze dnia powszedniego, urzędnicy, dostawcy i odbiorcy towarów, fachowcy, specjaliści, interesanci życia portowego, lub zatrudnieni w tym życiu funkcyjariusz, mogli się różnić od siebie wyśokością zarobków, klasą swych umiejętności i powagą znaczenia, wszystko jednak były zagonione, zalatane i próżki, ciuające, zamiast szpilek i patyków — grosz do grosza, co stanowiło właściwie jedyny cel w ich życiu.

Tymczasem, obok bogaczy, niemniej tłumnie snuła się biedota. Na przedmieściach Gdyni panowała nędza, tożsama przez gruźlicę. Podczas gdy z

centrum miasta coraz dalej wydłużała się ulica Świętojańska, reprezentacyjna jego arteria, pełna sklepów, barów i restauracji, jednocześnie w stronę Witomina, Grabówka, czy Małego Kacka wlokła się po ziemi inna Gdynia, ta w lachmanach. Barak za barakiem, widniały rzędem wąskie, pojedyncze okna, oświetlone kopcącą się lampką naftową, gdzie w ciasnej, smrodliwej izdebce, przy garunku z kartoflami, żyły stłoczone rodziny robotnicze, najemnych, częściej niezatrudnionych w pracy, dla których nie miało się zainteresowania, jakby istnieć poza nawiasem, wstrętnej i obojętni dla nuworyszów. Dachy z falistej blachy i kryte papa: — omijano je jakby kryły jaskinie zbójeń i kuźnie wszelkich zbrodni.

A właściwie samo centrum Gdyni, jeszcze niedawno temu, powstało z drewnianych lupin, a nawet — jak pamiętam — ze szczątków łodzi, wkopanych do połowy w piasek, gdzie w sterczącej nad ziemią ich części gnieździł się łowcy rozmaitych, choćby najbrudniejszych zysków, byle „odkuś się“ i jak najprędzej „zrobić karierę“. Ta osobiwa droga w cywilizowaniu się przędka, na gwałt i byle jak, przy otwartym jednocześnie polu dla pracowników, zatrudnionych fachowo i zyskownie w olbrzymim mechanizmie portowego życia, nie dziw, że doprowadziła gdyńskie Eldorado do duchowego zubożenia.

JALOWOŚĆ ŻYCIA KULTURALNEGO

Lata przedwojenne nie wniosły w ten ulepek portowego miasta żadnej kultury. O taki kapitał nie dbano tu w najmniejszym stopniu. Prócz Państwowej Szkoły Morskiej, która zresztą została przeniesiona z Tozewa w 1929-ym roku, nie zdobyła się Gdynia w przedwojennym okresie na żadną wyższą uczelnię. Teatru, prócz amatorskich, urządzanych czasem, i to w najprymitywniejszych warunkach, daremnie byś szukał. („Czerwona stodoła“, w której mieści się obecnie gdyńska teatr, została zbudowana w latach okupacji przez Niemców). Do września 1939-go roku — jakże to trudno było po tym nadrobić — nie miała Gdynia ani estrady koncertowej, ani odczytowej. Żadnego muzeum, żadnej biblioteki, na większą, naukową skalę. Prawie jedynym dziennikiem — do czytania, bo reszta lokalnej prasy wyglądała bardzo mizernie, był „Kurier Bałtycki“, redagowany przez Henryka Telzaffa. Ale ten dziennik, z trudem wytrzymujący konkurencję wszechwładnego „Il. Kuriera Codziennego“, nie miał dużego nakładu, ani poważniejszego zasięgu. Nie znano go w głębi kraju. Było to wydawnictwo typowo prowincjonalne, opierające się zresztą w głównej mierze na wcale dowcipnie prowadzonej rubryce miejscowych plotek. Te zaś, przynajmniej trzeba, uprawiano żywiołowo po różnych kątach, z największym jednak powodzeniem w stale załoczonej kawiarni Fangrata.

Wprawdzie z pożywką kulturalną zjeżdżali do Gdyni różne gwiazdy artystyczne, ich występy jednak trwały najwyżej dni kilka, w zasadzie zaś świadczyły tylko o impecie krajowego towaru, który jak każdy inny, przepływał tutaj szybko, bez specjalnego znaczenia w ogólnym obrocie przeladunkowym. Dopiero w późniejszych latach znaleźli się w Gdyni dwaj zapaleni, Zygmunt Cywiński i Feliks Smorski, którzy zajęli się organizowaniem imprez odczytowych, poświęcając im wiele czasu, a nawet — jak Cywiński — wiele pieniędzy, celem kulturalnej uprawy wyjąłowego środowiska. Obaj ci „siamyści bracia“, nagłowić się musieli aż nadto, aby w końcu przynieść garstkę publiczności do wieczorów literackich, urządzanych dla pisarzy, o głośnych nazwiskach w całej Polsce, tylko nie w Gdyni. Jeśli owe imprezy udawały się jako tako, to chyba jedynie dlatego, że dla związania publiczności urządzano je po różnych kawiarniach — przed ostatecznym wyładowaniem w kawiarni „Bałtyk“ przy ulicy 10 Lutego.

Za to, stale i najchętniej, jeździli Gdynianie na pożywkę kulturalną do Gdańska, gdzie według powszechnego ich przekonania można się było „porządnie zabawić“. W rezultacie, po-

ządnie to nabijało kabzę tylko i jedynie Niemcom, zwłaszcza, że po drodze wstępowało zwykle do kasyna w Sopocie, zostawiając tu niejedną wypróżnioną postać i niejedno ściśnięte serce pod grabkami krupierów.

Jeśli w powojennych latach dzwignęła się Gdynia tak wielkim trudem i wysiłkiem pionierów miejscowego ruchu kulturalnego i artystycznego, to bynajmniej nie wina ruin i zgłiszcz, których tu zresztą pozostało z lat wojny znacznie mniej, niż w innych miastach, ile zakorzenionej w czasach uprzednich, przedwojennych, nuworyszostwa na gruncie parafianśczyzny, partykularza i — nudy.

A jednak i ta dawna, gdyńska powszedniość nie odstraszyła mnie od symbolów lepszego świata, objawionej tęsknotom. Była w tym pociągu do morza i spraw doczesnych jego ówczesnego Wybrzeża — ślepotą cmy, urzeczony blaskiem ognia, choćby bezmyślnie, nierozsądnie, do własnego zatracenia. Było w tym coś i z fanatyzmu krajowca, zadomowionego w egzotycznej dżungli, który nie umie się z niej wyzwolić, chociaż wie, że jego ojczyzna obfituje w zwierzęta dziki, drapieżny, począwszy od cięższego kalibru, a skończywszy na rowjowisku małych, lecz niemniej groźnych owadów, roznoszących febrę i malarię. Gdynia z dawnym skrawkiem Wybrzeża nie odbiegała daleko od tego porównania. A jednak, jeśli nie w swoich egzotycznych liniach, to jednak trzymała mocno w swoich polskich korzeniach. A z nich przecie wyrosłem.

Młodość i to wszystko, co z nią razem zwarlo się w poczuciu jednej wspólnoty, w związkach ducha i ciała w marzeniach i rzeczywistości, w kodeksie praw moralnych, w zasadach obyczajowości i wychowawczych, stanowiło, razem wzięwszy, zbyt silną więź, organiczną.

WIERNOŚĆ MORSKIEMU ŚWIATU

Nie byłem w tym wypadku przykładem samotnym. Nad morze, do Gdyni, wielokrotnie wracała w podobny sposób gromada, moich kolegów, nie zostawiając tu niczego więcej prócz własnej duszy. Wielu z nich, podobnie jak ja, nie zdobyło ani złotych pasków na rękawie, ani żadnego, istotnego tytułu do wytłomaczenia swej wierności morskemu światu. Jakby w poszukiwaniu własnego, zgubionego tutaj cienia, spotykałem ich i dotychczas jeszcze spotykałem, pochłoniętych tą samą czynnością na tropach wzruszeń, dziwnych, prawie mistycznych.

Cóż mogło stać się tak ważnym powodem, że ja sam, urodzony w Krakowie, gdzie pamiętam w dzieciństwie swój dom rodzinny i gdzie, jak przystało, pobierałem nauki w szkołach do matury, nagle po tym jak ryba skrzelałami uwiązłem w oku sieci, z dała od własnego gniazda, w nieswoich, morskich, stronach? Można by pokłóżyć na karb przypadek, gdyby jednocześnie w identyczny sposób nie wyrosła przy mnie pierwsza generacja ludzi Polskiego Morza, związana z nim niezróżnicowanie, od początku własnej młodości, po dzień dzisiejszy, w zaawansowaniu dla dojrzałości.

Rzadko kto z nas przed 1920-ym rokiem poznał smak i zapach morską gody. Tylko bardzo nieliczni widzieli go przedtem, ale i wtedy raczej z daleka, powierzchownie, niż z bliska, od strony życia. Prawie dla wszystkich wtedy morze było zupełną pierwszozną. Prawie każdy z uczniów Szkoły Morskiej miał w zanadrzu podobną historię do mojej. Na jej treść składały się niemal wyłącznie dawne sny i westchnienia nad zborem znaczków pocztowych, albo przygody, przeżyte wspólnie z dziećmi kapitana Granta, z Robinsonem Cruzoem, czy z „Czerwonym korsarzem“. Pod palcem na mapie, wyrastał w tej historii westchnień archipelag wysp bezładnych, tajemniczych, pełnych skarbów przedziwności. Był to raczej świat Verne'a, Defoe'a, Coopera, Stevensona, nawe' bez Londona, a już najmniej Conrada-Korzeniowskiego, bo też nikt ich jeszcze w tych dawnych czasach z lektury znać nie mógł.

Obok takiego wykształcenia, do jedynego wyposażenia, jakie otrzymałem kiedyś przy wyjeździe z Krakowa do

tozewskiej Szkoły Morskiej, mógłbym dziś chyba tylko z rozrzewnieniem zaliczyć dwanaście kotletów, usmażonych wówczas przez matkę „na drogę, dla zwiarowanego syna“. Być może, iż ktoś inny mógł na tę drogę otrzymać więcej, ogółem jednak w owym naszym starcie do brzegów morza stanowiącej grupę młodzieży, wychowanej dotychczas po lądowemu, w głębi kraju. Przeważał w niej, rzecz znamienna, element warszawski i podwarszawski, wileński i z Małopolski Wschodniej. Ciekawe — mniej z Poznania, a już bodaj nie z województwa w tej gromadzie ani jeden okaz z Pomorza, lub samej ziemi kaszubskiej, chociaż zdawałoby się, że ona właśnie, przed innymi regionami, powinna zasilić szeregi pierwszych morskich aspirantów.

PROBLEM DEMOGRAFICZNY

Ten objaw uderzający, niestety, nie zainteresował dotychczas statystyków zajętych sprawami naszego morską dorobku, aczkolwiek problem demograficzny, osadnictwa i migracji, mogły tu wyjaśnić niejedną zagadkę w związku z niezwykle szybkim zaklimatyzowaniem się pewnych regionalnych elementów ludnościowych w tak trudnych zawsze dziedzinach morskich specjalności. I dziś jeszcze, na podstawie danych metrykalnych, można by stwierdzić, że najlepszy nasi kapitanowie żeglugi wielkiej, marynarze z prawdziwego zdarzenia, jak i ludzie, przywiązani do morza z przekonania i zamiłowania, prawie bez wyjątku wywodzą swój rodowód z odległych stron zapleczka kraju, ze znaczną przewagą nadwiślańskiego, czy nadniemieckiego charakteru, o zabarwieniu przy tym raczej małopolskim, lwowskim, czy podkarpackim, niż wielkopolskim, przy zupełnie nikłym w tym zastawieniu procentie pomorskim i kaszubskim. Co do elementu kaszubskiego, związany jest on prawie niepodzielnie z rybactwem, ale i w tym zakresie zainteresowania, raczej z rybactwem przybrzeżnym, niż dalekomorskim.

Wprawdzie można by stąd równie dobrze wysnuć wniosek, że na swój dorobek morski złożyła się cała Polska, byłoby to jednak zbyt wielkim uproszczeniem, wobec konieczności rozpatrzenia się w cechach kulturalnych, wniesionych w ten dorobek przez istotnych jego twórców, o specjalnych właściwościach psychicznych. Nie może to być rzeczą obojętną z uwagi na dalsze, wychowawcze znaczenie polskiej myśli morskiej, jak nie mogło przeminać bez wpływu na ukształtowanie pojęć moralnych naszej pierwszej, morskiej generacji.

W znacznie szczęśliwszych warunkach geopolitycznych po drugiej wojnie światowej, zapewne niejednym świadkowi przyszytych losów przyjdzie w ciągu lat dwudziestu pięciu ocenić cechy szczególne nowego pokolenia. Rzecz jasna, że na miarę wielkości Wybrzeża od Braniewa po Odrę, rozegrają się w tym czasokresie wielkie, historyczne zdarzenia, a w ich nurcie zaciąga inne, doniosłe wpływy wychowawcze. Nie sądzę jednak, aby problem demograficzny, tak kiedyś charakterystyczny, stracił w latach następnych na swym aktualnym znaczeniu.

Zapewne w rodzinach marynarzy, wielu synów, jak to już teraz widzimy, zastąpi ojców. I z chat kaszubskich nie będą Kąkolowie i Budziszowie wychodzić wyłącznie na swój połów rybacki. Pewno niejedną z nich, zamiast szyprować na kutrze, zechce po odbyciu należnych studiów kapitanować na tych samych towarowcach, na których ich ojcowie, wujkowie i bracia dawali się dotąd poznać tylko z zainteresowań sezonowych, w czynnościach zaś ustalonych najwyżej w stopniu bosmana. Jednak pomimo to, import narbyku z głębi kraju trwać będzie z pewnością w dalszym ciągu. Właściwie przyczyną należałoby tu szukać przede wszystkim w wielkości formy procesu, który towarzyszy wymianie dóbr ładu z morzem, na prawach stałej, od wieków trwającej, osycalicy.

Kto wie, może w tym tkwi jeszcze jedna z przyczyn — atawizm.

(Dalszy ciąg nastąpi).



TYGODNIK
WYBRZEŻA

26.XII.48, Nr. 49/50 (123-124)

KOŚCIOŁY ODRODZONE I OBUMARŁE

Wiele zakątków architektury pomorskiej legło w gruzach. Większość tych zabytków, to budownictwo kościelne, gotyckie, renesansowe lub barokowe. Zabezpieczenie ich i odbudowa spoczywa na barkach wojewódzkiego urzędu konserwatorskiego.

W Szczecinie mniejszy uszczerbek po niosły kościoły oddalone od najsrożej atakowanych brzegów Odry, przeważnie nowoczesne, i te najwcześniejsze zostały oddane na rzecz kultu religijnego.

Przypadkiem uszedł zagłady pofrancuskański kościół św. Jana na wybrzeżu, wspaniały pomnik gotyku zachwycający przedziwną harmonią i prostotą kształtów. Ale uroczę jego sklepienia pamiętające wiek XIV-sy, toną jeszcze w mroku i ogromne nawy zioną pustką.

Stokroć gorzej obeszła się wojna ze świętym Jakubem, najwyższą budowlą Szczecina, na której opiera się oko z każdego niemal miejsca, odstaniającego szerszy widok na miasto. Przed kilku laty kościół ten, rysujący się na niebie ostrą iglicą, był najpiękniejszym chyba gmachem grodu nadodrzańskiego i jednym z jego najcenniejszych zabytków historycznych. Dziś to tylko straszna, szczerbata ruina.



Romańska figura św. Piotra (Fragment połudn. szczytu tumu w Kamieniu)

Początek kościoła św. Jakuba sięga wczesnego średniowiecza. Już w r. 1187 powstał drewniany kościółek pod wezwaniem apostoła — patrona wędrowców. W wieku XIII-stym zbudowano na tym miejscu kościół murywany o formach pierwotnie romańskich, następnie przekształconych w gotyckie. Stał on się później punktem centralnym, od którego rozpoczął się rozwój urbanistyki czny Szczecina.

W czasie największego rozkwitu świątyni wewnątrz jej wyglądało imponująco, jak świadczą opisy i ilustracje. Prezbiterium miało olbrzymie rozmiary, nie mniejsze, niż nawa główna. Wzdłuż kościoła biegły dwa rzędy świetnych filarów, podpierających gwiaździste sklepienie, a pod ścianami mieściło się aż pięćdziesiąt ołtarzy, fundowanych przez cechy rzemieślnicze i rody możnych patrycjuszów Szczecina. Jeszcze obecnie kościół, przekrojony na połowę przez wybuch bomby i pozbawiony dachu, ukazuje na odsłoniętej ścianie południowej resztki dawnego przepychu.

Wspomnienie historyczne związało

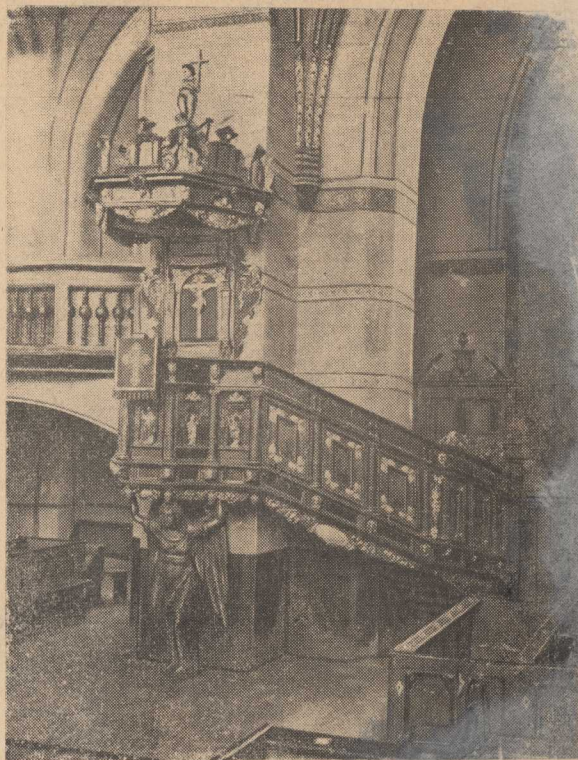
świętynię z postacią najwybitniejszego z książąt pomorskich, Bogusława X. Wychowanek Jana Długosza na jagiełłońskim dworze, ożeniony z królową polską Anną, ciążył więcej ku Polsce niż ku Niemcom i wskutek tego ciążył również ku katolicyzmowi.

Niemale zątem zdumienie wywołała obecność Bogusława wraz z jego świtą u św. Jakuba w dniu Bożego Ciała w r. 1523 na kazaniu słynnego Pawła von Rode, wysłannika Lutra. Ale Bogusław przybył tam tylko na zwiady, chcąc poznać nową wiarę, której propagatorów pomawiano o jakoweś polityczne wicherzenia. Pod tym względem uspokoił się książe, lecz na protestantyzm nie przeszedł. Syn jego Barnim XI, będący pod osobistym wpływem Lutra i Melanctona, przychylił później szalę na stronę ewangelików i duchowieństwo katolickie musiało opuścić Szczecin.

Kościół św. Jakuba ulegał kilkakrotnie katastrofom. W czasie obłożenia w r. 1677 spłonął zapałony od dwóch kul ognistych. Wieża zwała się na dach nawy i zniotła sklepienie. Spaliła się wielka biblioteka i całe urządzenie świątyni. Odbudowa ciągnęła się przez dwa wieki i nie doprowadziła wieży do jej dawnej wysokości. Dopiero z końcem XIX wieku uwieczono ją wysokim hełmem, który zerwała ostatnia burza wojenna.

Calkowite odtworzenie cznego dzieła sztuki przedstawia dziś ogromny koszt i olbrzymie trudności, jednakże wynik tegorocznej ekspertyzy wybitnego statyka, prof. Politechniki Gdańskiej dr B. Bukowskiego, którego porady zasiągnięto, jest dość pocieszający. W myśl jego opinii, wobec solidności murów, oraz dużej wartości architektonicznej i zabytkowej kościoła, charakterystycznego dla sylwetki miasta, komisyj sją złożona z fachowych czynników lokalnych wypowiedziała się za zabezpieczeniem tej pamiątkowej budowli. Święty Jakub nie niszczy się więc do reszty. Wiele jednak trzeba czasu, pieniędzy i pracy, aby budowlę, która przez wieki wzrastała i wieki przetrwała, a runęła w ciągu kilku sekund — powstała naprawdę z gruzów.

Sąsiedni Stargard, zgruchotany nie miłosiernie w dzielnicach mieszkalnych, zachował jednak nierównie więcej zabytków przeszłości. Miasto opasują jeszcze częściowo średniowieczne mury, a stare wieże i bramy strzegą jego sędziwego oblicza. Pośród ruin średniowiecza zachowała się prawie w całości świetna bazylika Najświętszej Panny, zabytek wczesnego gotyku, sięgający wieku XII czy XIII. Początki jej utonęły w mroku zapomnienia wraz z pierwotnymi dziejami Stargardu, gdyż archiwa miasta spaliły się w wielkim pożarze w czasie wojny trzydziestoletniej. Najstarszą część kościoła stanowi bezwątpienia nawa główna z ośmioma bocznymi filarami i sklepieniami krzyżowymi naw bocznych. Absyde otacza wieńiec kaplic, zewnętrzne filary, obejmujące



Ambona w kościele św. Jana w Stargardzie.

ujące prezbiterium, zadziwiają mistrzną koronką fryzów. Dzisiejszy wygląd bazyliki datują się z wieku XV, który choć pełen zamieszek i wojen, pozostał jednak na Pomorzu wiele potężnych arcydzieł budownictwa.

Miał ongi kościół Mariacki dwie wieże, północną i południową. Ta druga uległa zniszczeniu w r. 1635, kiedy świątynia stała się pastwą płomieni. Odbudowano ją rychło, ale jedna z wież z braku środków na wykończenie użyczyła tylko dachem siodłowym. Długie wieki składały się na bogactwo sklepienia, filarów, kaplic, niszy i wimpergów, na wykint ornamentów z glazurowanej cegły, rozet i malowideł, jakimi kościół jest ozdobiony.

Niewielkie szkody wojenne pozwoliły, by monumentalny gmach stanął wnet w rzedzie odrestaurowanych kościołów Pomorza Zachodniego.

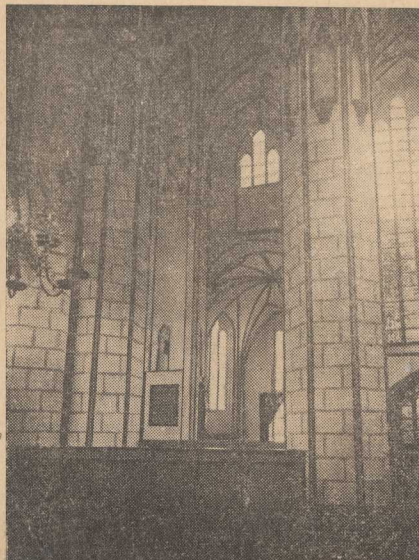
Jeszcze lepiej uchował się w Stargardzie kościół św. Jana, wywodzący swój średniowieczny początek od zakonu Joannitów. Wznosi dumnie na pagórku swą ocalałą iglicę wieży, jakiej nie

posiada już Mariacki. Dzisiejszy wygląd kościoła, rozszerzony poobejściem i wojen, pozostał w całości barokowy, z wyjątkiem wieży i ambony barokowej.

Pośród kościołów pomorskich należy do najpiękniejszych kościołów w bliskim Stargardzie kościół w Choszczynie, częściowo już odbudowany staraniem wileńskich repatriantów. Jest to trójnawowy przybytek, obwarowany masywną wieżą, zdobny pięknym szczytem i szeregiem smukłych przeczocy. Posiada, przy ołtarzu cenny zabytek średniowieczny — drzewo genealogiczne Chrystusa Pana, wykonane w formie płaskorzeźby z wypalanych płyt glinianych.

Prawdziwie szczęśliwym zdarzeniem dla architektury Pomorza Zachodniego jest ocalenie olbrzymiej katedry kamińskiej. Jako późno-romańska bazylika o jednolitym, regularnym kształcie, jest ona jednym z najstarszych kościołów naszego wybrzeża. Budowla jej postępowala powoli, etapami w stylu romańskiego, przeobraziła się w gotyk. Z okresu romańskiego pochodzi prezbiterium i nawa poprzeczna, nadająca kościołowi kształt krzyża. Część ta może pochodzić z XIII stulecia. Połnocne skrzydło krzyża, do wysokości 4 metrów murowane z równo ciosanego granitu, zawiera portal romański, prawdopodobnie jeszcze starszy. Początki swój zawdzięcza tum kamiński księciu Kazimierzowi, który położył jego podwaliny w r. 1175. Późniejsze mury czerwień się barwą surowej cegły.

Ucierpiał kościół wiele w czasie wojny trzydziestoletniej, natomiast większa krzywdę uczynił mu ostatni bombardowanie. Otrzymał się już z tych uszkodzeń i wyremontowany został staraniem urzędu konserwatorskiego.



Fragmenty wnętrza kościoła N. P. Marii w Stargardzie.

GWIAZDKA NA KASZUBACH

(Z WŁASNYCH WSPOMIENI)

Kaszubi bardzo trafnie nazywają święta Bożego Narodzenia „Godami”.
W domach rodzinnych panuje błogi nastrój miłości i szczęścia, cieszą się wszyscy, dzieci i starzy, ci zaś, jeśli nie czy innym, to choćby właśnie tym szczęściem i serdeczną radością dzieci.

Długo i niecierpliwie wyglądaliśmy tych najmilszych świąt roku. Na Kaszubach pierwszymi zwiastunami, że Gody już blisko, są tak zwani szopkarze. Oto zbrali się trzej biedni chłopcy, zbudowali szopkę, i roz poczeli wędrowkę od wsi do wsi, od domu do domu, śpiewając: „A wczora zwieczora — z niebieskiego dwora — przyszła nam nowina — Panna rodzi Syna”. Szponce, oświetlonej świeczkami niby gwiazdką, z ciekawością przyglądają się dzieci, a matka za radosną nowinę obdarza chłopców żywnością i pieniędzmi. Zdarzali się gdzie niedziedzie, jak na przykład w okolicach Kościerzyny, zawodowi szopkarze, nawet dorosli mężczyźni, którzy kilka mil naokoło szopkę obnosili.

Drugim zwiastunem zbliżania się świąt jest Gwiżdż albo Gwiżdż, jakaś tajemnicza postać, która w ciągu ostatnich kilkunastu dni Adwentu niepostrzeżenie chodzi wieczorami, skradając się pod okna, nad słuchując czy dzieci są bezpieczne i przeciągając gwizdże, wzbudza im postrach i zapowiadając w ten sposób, że niedługo „gwiazdki” zaczną chodzić. Tych gwiazdorów dzieci boją się najwięcej, bowiem dostają różgą, jeśli które jest złe i niegrzeczne.

Właśnie na dworze zaszczytali się wziętymi psami, a po małej chwili dał się słyszeć dzwonek. Niezawodny to znak, że idą gwiazdki. W dużej izbie zrobił się ruch. Dzieci się pochowały. Lampę — a wszelki wypadek — umieszczono w kącie.

„Prowadnik!”, „Niech przyjdą!”, „Na wieki wieków!”, „Chorem domowym!”, „Chceta wa widzieć!”, „Niech przyjdą!”.

„Dadzą do izby dziwny koni, kozioł, niebieski, na łańcuchu, koźmi, a do skrzypcami...”
„Pewno i gwarno jest w izbie, z sieni przyglądają się widowisku więcej łobuzy. Tymczasem działo dobiegają i rozpoczyna skoczna melodia. Taką takt maskary tancerzy i odprawiają swoje ceremonie. Niedźwiedź pomrukuje przestępując z nogi na nogę, kręci się, rzuca na ziemię, tarza się po niej i — kłóży przypuszczał! — niepostrzeżenie kula w stronę schowanych i przerażonych dzieci jabłka! Koń, rżąc skacze po wszystkich ławach i krzesłach. Kozioł zapuszcza się na całą długość izby i bodzie rogami drażniącą go młodzież. Najniebezpieczniejszy jest bocian: podchodzi po cichu do którejś z dziewcząt i ostrym dziobem szczypię ją w łydkę. Nagły stąd krzyk i wrzask, — oczywiście ku uciesze całej gromady, przy czym bocian okazuje swą radość i radośnym klekotaniem, które jest po całej izbie. Diabeł lub koźmi myszkuje po wszystkich kąciach, przepędza miotłą chłopaków, a czasem, jeśli którą złapie, czerni policzki, brodę i nos; załadna też do pieca lub ogniska — i biada jeśli tam znajdzie nieporządek!

A gdy już gwiazdory i maskary odprawiły swe ceremonie, gospodarz okupuje się dakiem a one wychodzą. Baba, jako ostatnia, stara się wymieścić słomę i śmiecie, kóre gwiazdki przyniosły, ale gospodarz na to jej nie pozwala, by zszczęścia przypadkiem z domu nie wywiotła.

Nie zawsze w takiej liczbie i w takim składzie gwiazdki się zjawiają. Czasem brak maskar, a jest w to miejsce większa ilość gwiazdorów. Ale zawsze i w każdym wypadku chodzenie z gwiazdkami jest dla młodzieży wiejskiej największą uciechą, daje jej bowiem mnóstwo okazji do różnych figlow-j-pot.

Największe nasilenie tego rodzaju imprez przypada na wczesny wieczór wigilijny. O późniejszej porze zapanowuje po domach cisza i poważny, zgodny nastrój; nastaje właściwy wieczór wigilijny. Wszyscy domownicy są wte-

dy obecni, Gromadzą się w jadalnej izbie i zasiadają naokoło stołu do wigilijnej wieczerzy. Często, a nawet bardzo często, nie różni się ona od zwykłej codziennej. Bo biedny jest lud kaszubski, zwłaszcza zaś ten rybacki z wybrzeża. A mimo to na stole wigilijnym muszą się znaleźć pewne obrzędowe potrawy, jak słynne kulski zalane makiem zamiast mlekiem lub kulski z brzadem; u rybaków jest prawie zawsze solony węgorz. W każdym domu są kaszubskie orzechy, wypiekane z marmelady, maki i pieprzu. Oplatkami nie wszędzie się dzieła.

Po wieczerzy następuje miła chwila zapalenia choinki, która wtedy nawet najbardziej „cheez” blaskiem na pełnia. Dzieci i starsi zasiadają naokoło — i w tym momencie zjawia się zwykle tak zwana dobra gwiazdka, niosąca w worku na plecach podarki dla dzieci. Wśród ogólnego zadowolenia rozlegają się teraz radosne melodie koled. — Wśród nich słyszeć jeszcze można oryginalną koledę, w której Kaszubi się uzalają, że „Pon Jezus” w takiej nędzy się narodził. Choć sami są ubodzy, jednak lepiej by go przyjęli:



Fot. Z. Kosycarz

Gryf

„Gdybyś w Kaszubach był narodzony, Nie na sianeczku byłbyś złożony, Dałbym Ci sienniczek I spod się pierzyczek, Parę poduszek, piernat jak puszek. Odzież miałbyś nie lada jaką, Siwym barankiem czapkę bogatą, Sukienkę z modrego Sukna kaszubskiego... Miałbyś czerwone bucki, Pod nimi gwóździki... Miałbyś do picia, jedzenia I z kim się bawienia... Na obiad miałbyś kaszkę jęczmienną Rosółkiem złotym tusto podlaną, Z cumperem gęsinę, Ze szperką jarzynę, Z imberem flaczki, niezłe przysmaczki. I jajecznicę z tustą kielbasą, Miałbyś maluchny nie lichą paszę, Piwa tucholskiego albo kościerskiego Miałbyś po uszy, lubiłbyś z duszy... W tej dobrej woli przyjmijże, Panie, Nasze życzenia, niech za dar stanie, Serca na ofiary, dajemy za dary, Nie gardźcie nimi choć ubogimi!”.

O północy udają się wszyscy do kościoła na pasterkę. Po powrocie z pasterki gospodarz daje bydłu i owcom najlepszą paszę: siana, kończyzny, owsianych snopków, aby zwierzęta, na równi z ludźmi w tym dniu się cieszyły. Mówi o tym poeta Woś Budzysz:

„Z ludzamy się ceszy dobetk, strzode, Jak cieć pierwej w Betleemście gode, Bo jim nolepszego dadzą z szope: Owsa koniąm, bedu sana kopę”.

Według wierzeń ludu, dzieje się o północy wiele cudownych spraw. Oto zdarza się, że ten, kto miał szczęście urodzić się w noc wigilijną i zachował duszę nieskalaną, może w późniejszych swoich latach zobaczyć, jak o północy nadjeżdża od wschodu na karym koniu wspaniały, biały płaszczem okryty i w złotej koronie jeździec, który wyciągniętą ręką błogosławi polom kaszubskim na dobry urodzaj. Pojawienie się tej postaci zwiastuje zawsze obfite zbiory w czasie żniw.

Opowiadają też, iż w tej świętej godzinie nieme stworzenia zyskują dar ludzkiej mowy. Pewien gospodarz, który o tym słyszał, ukrył się wieczorem na

strychu obory, ażeby przekonać się, o czym też rozmawiać będzie para jego wołów. Ale za tę grzeszną ciekawość spotkała go strasna kara: Bo oto kiedy nastąpiła północ, mówił jeden wół do drugiego: Jedz, jedz, bracie, bo za trzy dni będzie naszjgo pona na smętorz wiozła!... Gospodarz, przestraszywszy się taką wiadomością, spadł ze strychu i zabił się na miejscu, a woły rzeczywiście za trzy dni wiozły go na cmentarz.

Według innego wierzenia, o północy wigilijnej we wszystkich rzekach przez króciutki czas płynię szczere wino. Pewna dziewczyna, która poszła o północy po wodę do rzeki, wróciwszy spostrzegła, że w naczyniu ma wino. Kiedy prędko bodążyła, aby naczepać więcej, przyniosła już tylko wodę.

Opowiadają też, iż w tej świętej nocy można wyswobodzić zaklęte zamki, których pełno jest na Kaszubach. Na wzgórzu w lesie Sobienińskim koło Żarnowca stał kiedyś wspaniały zamek. Mieszkała w nim nadobna dama, bardzo próżna i wielka strojnista. W noc gwiazdkową zamierzała pojechać do klasztoru żarnowskiego na pasterkę. Przy wsiadaniu do sań zapytała się woźnicy:

LECH BĄDKOWSKI

W pracowni kaszubskiego rzeźbiarza

Mistrz Franciszek Męczykowski powstał już na swym koncie dorobek nielada. Jego wysiłkiem artystycznym, uderzeniami jego dłuta, wskrzesza się zwolna ludowa sztuka kaszubska na odcinku plastyki drzewnej.

Zwiedzamy właśnie jego warsztat pracy, w Białej Górze, miejscowości pięknie położonej nad morzem, już na terenie Ziemi Odzyskanych. Wśród lasów i pól widnieje kilka domów, nie dawno odremontowanych, w których w okresie lata mieści się kolonia dla chłopców i dziewcząt. W zimie odbywał się tu będą kursy przygotowania zawodowego oraz kursy sztuki ludowej. Sztuka ta na Kaszubach żyje jeszcze, chociaż potrzebując podtrzymania.

Warsztat Męczykowskiego, mistrza sztuki kaszubskiej w rzeźbie drzewnej, znalazł pomieszczenie w jednym z budynków. Wchodzimy, oprowadzani przez gospodarza, do pierwszej izby. Niema tu — na pozór — nic ciekawego. Stoły, warsztaty, heble, dłuta różnego gatunku i wielkości. Na ścianach wzory. Wyrysowane są ręką mistrza i jego uczniów.

Dopiero druga izba odkrywa nam bogactwo dorobku samородnej szkoły. Przede wszystkim uderza nas swym widokiem „Głowa Purtki”, kaszubskiego diabła, którą mimowoli porównujemy z chimerami, znanymi z budowni go tychich zachodniej Europy. Jest to dzieło Męczykowskiego.

Tego samego autora pracą jest — „Lwica w kopenhaskim ZOO”. Męczykowski obserwował ją w Kopenhadze, dokąd zawędrował w czasie wojny. Widzimy ją w nerwowym ruchu, kiedy spragniona wolności, ociera się w szybkim chodzie o pręty klatki.

Trzecia wreszcie rzeźba Męczykowskiego, to popularny na Kaszubach „Świątek”, dokładnie św. Jan Nepomucen, którego figurę często spotkać można na tutejszych drogach i w kościołach.

— Czy nie jestem piękna? Czy nie mam najśliczniejszych sukien?

— Tak, paniąka jest piękna, odpowiedział woźnica, ale Najświętsza Panna na ołtarzu w klasztorze jest tysiąc kroć piękniejsza.

To rozgniewało próżną pannę tak bardzo, że przeklęła siebie wołając:

— Jeżeli nie jestem najpiękniejsza na świecie, to niech ze wszystkim, co posiadam, w ziemię zapadnę.

Wtem trzask — i zamek i panna zapadli w głąb góry.

Kto podczas pasterki, tak kończy się legenda, przebiegnie drogę trzy razy z góry zamkowej do Żarnowca, ten wyzwoli pannę i zamek. Wielu już próbowało, ale nie udało się nikomu.

Takie i wiele innych opowiadań słyszą dzieci od swoich starców w wieczór wigilijny w przerwach między śpiewaniem kolend.

W pierwszy dzień Świąt lud kaszubski spędza czas wśród radosnego szczęścia rodzinnego. Dopiero w drugie święto odbywają się różne gościny, wizyty sąsiedzkie, zabawy. We wsiach nadmorskich, Jastarni, Chłapowie, Lebczu, Swarzewie, schodzą się w swoich maszperach rybacy i przy piwowej radzą o zastawianiu niewodu i o połowie węgorz.

Tak oto mijają wśród Kaszubów Święta Gwiazdkowe, trafnie przez nich nazywane Godami.

Następnie przechodzimy do trzech płaskorzeźb, dłuta tego samego mistrza.

Pierwszą jest „Gryf”, wyrzeźbiony na talerzu drewnianym.

Druga stanowi kompozycję symboliczną. Widzimy więc ujęte w kaszubskie motywy dekoracyjne „Orla i Gryfa”, połączone w swego rodzaju tarczy herbowej, ze słońcem i księżycem na szczyłce.

Trzecia płaskorzeźba przedstawia krajobraz kaszubski. Męczykowski wyrył na niej słowa pełne treści dla każdego miłośnika ludowości; „Wtedy uko chasz swój kraj, kiedy go poznasz”.

Na ścianach i półkach izby pełno jest innych rzeźb i płaskorzeźb, posiadających niezaprzeczoną wartość autentycznej sztuki ludowej. Wszystkie z nich posiadają swój wyraz i wartość autentycznej, ludowej sztuki, wolnej od pseu doartystycznych naleciałości miejskich, a jednocześnie sublimowanej.

Męczykowski zgromadził już wokół siebie grono młodych uczniów. Niestety, komplet ich się zmienia, ponieważ wobec młodego wieku, ciąży na nich obowiązki służby obywatelskiej. Jednakże i oni posiadają już pewien dorobek. Wróć — być może — później na drogę sztuki. Rzeźby tych początkujących artystów, podobnie jak i innych, zawierają w sobie obietnicę dużej przyszłości.

Trzeba, aby praca Męczykowskiego i jego warsztatu była kontynuowana. Kaszubska sztuka ludowa ciągle jest siłą żywą i może dokonać niemałego wkładu w sztukę ogólnopolską. Musi się jednak odświeżyć, musi znaleźć dla siebie pomysły warunki rozwoju. Niemcy dawili przejawy samородnego życia artystycznego na Kaszubach. Pol ska przedwojenna niedostatecznie się nimi zajęła. Teraz mogą i powinny powstać warunki, w których znalazłyby one dla siebie środki i podniecie pełnego rozwoju. I to zarówno plastyka w drzewie, jak hafciarstwo i ceramika.



Krajobraz kaszubski.

Fot. Z. Kosycarz

JAK „WARSZAWA” BRONIŁA TOBRUKU

Należący do Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego parowiec „Warszawa” utrzymywał przed wojną regularną komunikację pomiędzy Gdynią a Londynem. Był to nie duży statek, o pojemności 2.486 BRT i szybkości 10 węzłów, który dokładnie połowę swego przedwojennego żywota pływał pod polską banderą, zbudowany w roku 1916, a od 1928 roku wchodził w skład tonażu Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, eksploatującego linię zakupioną od towarzystwa Ellerman Line.

Kiedy wybuchła wojna „Warszawa” znalazła się na wodach brytyjskich i mimo swego poważnego wieku (już w latach przed wybuchem wojny miała być pocięta na złom) rozpoczęła służbę transportową. Wkrótce przeniesiona została na Morze Śródziemne i od tam widzimy ją do końca jej istnienia wyłącznie na tym akwenie.

Zima i wiosna 1940 roku. Z Polski w dalszym ciągu przedostają się liczni ochotnicy do wojsk formowanych we Francji i na Bliskim Wschodzie. Przez granicę Słowacji i Węgier, stąd dalej na Bałkany: do Jugosławii i Grecji. Dalej już na polskich statkach „Pułaski” i „Warszawa”.

W czerwcu 1940 roku do wojny przystępują Włochy i po kapitulacji Francji basen śródziemnomorski nie dla Wielkiej Brytanii, ale i staje się najbardziej niebezpiecznym teatrem wojennym. „Warszawa” działa na nim nadal. 28 października tegoż roku Włosi uderzają bez wypowiedzenia wojny na Grecję. Anglicy zakładają wówczas bazę na Krecie, a następnie wysyłają wojska do Grecji. Oczywiście nie braknie „Warszawy” wśród statków alianckich, przewożących na Kretę i do Grecji wojska, sprzęt i zapotrzebowanie. Odtąd niemal bez przerwy pływa „Warszawa” na trasie Aleksandria - Kreta - Grecja, oraz Aleksandria - Cypr, który z uwagi na przenoszenie się punktu ciężkości wojny na Bałkany, Anglicy coraz silniej fortifikują.

Następuje uderzenie niemieckie na Jugosławię i Grecję. Po nieudanej próbie powstrzymania niemieckich dywizji w Termopilach, wojska brytyjskie w pośpiechu się wycofują i następuje ewakuacja z Grecji, triumfalnie nazwana przez Niemców „drugą Dunkierką”. I znowu „Warszawa” szczęśliwie przepływa najniebezpieczniejsze wody, zagrożone tym razem przez nowego w basenie śródziemnomorskim przeciwnika: samoloty „Luftwaffe”, i opuszcza Grecję w jednym z ostatnich konwojów.

Kiedy w wyniku ofensywy Rommela odcięty i obłożony zostaje Tobruk, przed alianckimi statkami wylania się nowe i bardzo niebezpieczne zadanie: zaopatrzenia odciętej przez 242 dni twierdzy. W okresach najtrudniejszych Tobruk zaopatrywany był przez szybkie jednostki floty wojennej, które przewiozły do Tobruku 22.500 ludzi i 5.700 ton sprzętu, amunicji i żywności, zaś z Tobruku do Aleksandrii zabrały 26.400 ludzi. (W sierpniu 1941 roku brytyjskie okręty wojenne przewiozły do Tobruku 6.120 ludzi Polskiej Brygady Karpackiej). Główny jednak ciężar stałego kontaktu z Tobrukiem utrzymywała t. zw. „eskadra przybrzeżna”, składająca się z rzecznych kanonierek, starych trałowców i patrolowców oraz kilkunastu statków handlowych. Wśród tych ostatnich była „Warszawa”.

Statków tych było razem 19. A oto ich nazwy, które należą już do historii, bowiem trudno będzie dziś jeszcze znaleźć w spisach Lloyd's Shipping Register, którykolwiek z tych statków. A wiec tankowce „Pass of Balmaha”, „Helka”, „Adinda”, „Athene”, „Tomeline” — ostatni pod banderą Royal Navy, brytyjskiej marynarki wojennej, „Zeeland”, „Kirkland”, „Kistna”, „Calderon”, „Volo” i „Cerion”, transportowce „Gibel Kebir”, „Empire Patrol”, „Miranda”, „Elpis”, „Lesbos”, „Hanne”, „Warszawa” i „Trajanus”.

Jako pierwszy z tych statków zginął tankowiec „Helka”, zbombardowany przez niemieckie samoloty. Torpedy okrętu podwodnego posłały na dno

inny tankowiec — „Pass of Balmaha”. Zniszczeniu uległy później wszystkie wymienione tankowce. Zginęły od bomb lotniczych, za wyjątkiem jednego. Był nim „Volo”, który zginął tego samego dnia i w ten sam sposób, co jedyny przedstawiciel Polskiej Marynarki Handlowej w tym zespole, „Warszawa”. Oba te statki storpedowane zostały przez niemieckie okręty podwodne w drugie „Święto Bożego Narodzenia 1941 roku, to znaczy już po zniesieniu oblężenia Tobruku.

Ostatnie miesiące tego roku, przyniosły w basenie śródziemnomorskim wzmoczoną działalność nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Przyczyną tego było skierowanie przez Niemców szeregu „U-Bootów” na Morze Śródziemne. Miały one całkowicie unicestwić aliancką żeglugę we wschodniej części basenu i w ten sposób odciąć Osmą Armię od dowozu drogą morską, tak niezbędnego w zmaganiach z Korpusem Afrykańskim Rommela. Niezależnie od ataków na konwoje „U-Booty” uzyskały szereg sukcesów w atakach na brytyjskie okręty wojenne. 14 listopada został zniszczony torpedami „U-Boata” lotniskowiec „Ark Royal”, 25 listopada pod Sollum poszedł na dno pancernik „Barham”, a 15 grudnia niedaleko Aleksandrii — krążownik „Galatea”. Wreszcie, 26 grudnia ofiarą „U-Bootów” padły także „Warszawa” i „Volo”.

Ostatni rejs „Warszawy” rozpoczął się 22 grudnia. Pod wieczór tego dnia „Warszawa” wyszła z Aleksandrii w konwoju, składającym się z trzech statków, zamiast przewidzianych pięciu. Na pokładzie „Warszawy” znajdowało się kilkuset żołnierzy.

Konwój płynął bardzo wolno, z szybkością zaledwie 4 do 5 węzłów, gdyż towarzyszące „Warszawie” statki nie mogły wycisnąć większej szybkości ze względu na silną falę i duży wiatr, dmący z zachodu. Po dwóch dobach marszu, 25 grudnia nastąpił nalot trzech bombowców nieprzyjacielskich, który jednak nie spowodował żadnych szkód i strat. Tegoż dnia w pobliżu konwoju musieli się znajdować nieprzyjacielskie okręty podwodne, gdyż okręty eskorty rzuciły bomby głębinowe.

Bez specjalnych wydarzeń minęła noc na 26 grudnia i przedpołudnie. Krótko po południu nastąpił jednak niespodziewany kres tej „sielankowej” — jak na trasę do Tobruku — podróży. Posłuchajmy opowiadania kapita-

na „Warszawy”, Tadeusza Meissnera, o ostatnich chwilach jego statku:

„O godzinie 2,30 po południu byłem w nawigacyjnej i obliczałem, czy przed zachodem słońca zdążymy dojsz do portu przeznaczenia i zakotwiczyć w odpowiednim miejscu. (W przeciwnym razie musielibyśmy noc spędzić na morzu i krążyć niezbyt blisko portu). Właśnie zmierzylem na mapie pozostałą odległość cyrklem i miałem odczytać ilość mil, gdy statek zatrząsa się silnie i dosłyszałem jakby bardzo odległy wybuch. W pierwszej chwili pomyślałem, że to zderzenie z innym statkiem, ale nim zdążyłem otworzyć drzwi nawigacyjnej i wyjść na pokład, miałem już meldunek: torpeda uderzyła w rufę statku.

Wkrótce napłynęły dalsze meldunki: woda wdarła się przez tunel do maszynowni i dalej do kotłowni; podchodził pod paleniska kotłów. Palacze wygarniają ogień, starszy i drugi mechanik zamknęli drzwi wodoczelne do tunelu, i narazie poziom wody podnosił się bardzo powoli. Być może, iż dopływ wody do wnętrza statku wkrótce ustanie.

Wybuch torpedy urwał śrubę, ster, stewę tylną, działo na rufie i zniszczył zupełnie kubryk załogi.

Sytuacja nie była groźna, ale o dalszej podróży bez holowników nie było mowy. Poza tym statek był stary i już dawno przed wojną wydano wyrok, że gdy tylko nowa „Warszawa II” będzie gotowa, stara pójdzie na złom.”

Ze względu na bezpieczeństwo zakotwionych na „Warszawie” żołnierzy i z uwagi na dalsze podnoszenie się poziomu wody w maszynowni, kapitan Meissner — po porozumieniu się z dowódcą transportu wojskowego na „Warszawie” — zarządził spuszczenie łodzi ratunkowych. Część żołnierzy umieszczono na tych łodziach, reszta przeszła na korwetę, która podeszła do burty storpedowanego statku. Również większość niepotrzebnej już na statku załogi opuściła go. Na „Warszawie” pozostało 19 ludzi. Korweta dowódcy eskorty wzięła „Warszawę” na hol, jednakże praca ta była trudna, gdyż pozbawiona steru „Warszawa” wdał dryfowała. Około 5,30 nad wieczorem pękła lina holownicza i trzeba było umocować drugą. W dalszym jednak ciągu poziom wody w ładowniach się podnosił i rufa zaczynała powoli tonąć.

„Według moich obliczeń — kontynuuje swe opowiadanie kapitan Meiss-

ner — przy tej szybkości przybierania wody w ładowniach, mogliśmy się byli utrzymać na powierzchni jeszcze co najmniej 12 godzin. Liczyłem, że jeśli się fala nieco uspokoi — a na Morzu Śródziemnym uspokaja się szybko — będziemy robili przynajmniej 2 węzły. Jednakże widocznie przeznaczeniem „Warszawy” było zginąć 26 grudnia.

Noc była dość widna, gdyż niebu było bezchmurne, a księżyc zawieszony wysoko. Ołolo pół do osmej potężny wstrząs targnął statkiem. Tym razem wielka torpeda ugodziła „Warszawę” nieco w przód od pomostu nawigacyjnego, zapewne w drugą ładownię. Ołbrzymi ślup wody wpadając na statek zakrył go zupełnie przed oczyma załogi korwety...

Ilość wody spadającej na statek była tak wielka, że nie mogłem otworzyć drzwi od nawigacyjnej. Pomyślałem wówczas, że mostek się wybuchywał i odwróciłem od statku i rzuciłem w morze, i że jestem już pod powierzchnią wody. W końcu jednak drzwi ustąpiły i wypadłem na pomost. „Warszawa” wyprostowała się nieco, to znaczy, że zadarty dotychczas w górę dziób zanurzył się silnie, a rufa uniosła się w górę. Statek tonął szybko. Nie mieliśmy chwili do stracenia.”

Pozostałych na statku 19 ludzi zdołało szczęśliwie opuścić statek w szalupie i odplłynąć na bezpieczną odległość. W toku szalejącej walki okrętów eskorty z tropionym przez nie „U-Bootem”, „Warszawa” poszła na dno. Oprócz „Warszawy” niemiecki okręt podwodny zatopił także — w sprawie mianym uprzednio — transportowiec „Volo”. O wydarzeniach tych doniósł niemiecki komunikat wojenny z 29 grudnia 1941:

„Niemiecki okręt podwodny zaatakował na wysokości Marsa Matruku wojskowy konwój, zatopił 2 brytyjskie transportowce o łącznej pojemności około 9.000 BRT, i uszkodził trzeci torpeda”.

Oczywiście Niemcy — jak zwykle — przesadzili. Cyfra zatopionych statków dziwnym trafem była zgodna z rzeczywistością, ich tonaż jednak został więcej niż „podwojony”. Jak już podano, pojemność „Warszawy” wynosiła 2.486 BRT, zaś „Volo” liczył 1.587 BRT. Łącznie zatem pojemność ich wynosiła 4.073. Przewodnik BBC zapisał na swe konto niemiecką propagandę.

Tak dobiegła końca kariera wojenna „Warszawy”, statku, który bronił Tobruku.

TADEUSZ DELIMAT

Morza - gościńce kultury

„Jest rzeczą zdumiewającą, mówił Chapman przy rozpatrywaniu obyczajów ludu Damara — jak duże zachodzą analogie pomiędzy obyczajami i ustrojami rodzinnymi wszystkich ludów świata” (1). Uderzała Chapmana jedność wytworów kulturalnych daleko od siebie zamieszkałych ludów, odgrodzonych przez czynniki geograficzne, które — jak się wówczas zdawało — mogły tylko dzielić, a nie łączyć ludy pozostające na bardzo niskim stopniu rozwoju cywilizacyjnego. Cóż łatwiejszego było wówczas nad wysnuć tezę, że natura: ludzka jest wszędzie jednaką i że determinuje ona powstawanie jednakowych wytworów w różnych miejscach kuli ziemskiej, a (nieliczne) różnice, zachodzące pomiędzy ludami, wywołane są tylko przez czynniki geograficzne i że rozwój kultury przebiega wszędzie przez te same mniej więcej fazy. Nie dostrzegano wówczas, że kultura nie żyje organicznym życiem, nie stosuje się do zasad biologicznego dziedziczenia. Sprawy „biologii” kultury postawiono we właściwym świetle dopiero z końcem XIX i początkiem XX wieku. Uświadomiono mianowicie, że kultura żyje i rozwija się: przez rozprzestrzenianie oraz przez modyfikacje we własnym obrębie. Podkreślono specjalnie rolę migracji jako czynnika rozwoju kultury, a cytowany powyżej Ratzel w roku 1909 pisał: „w rozwoju kultury odgrywa rolę wymiana dóbr, a przed oczyma badaczy częściej jawią się podobieństwa aniżeli różnice” w bagażu kulturowym różnych ludów.

Fakt, że obecne i dawne kultury nie należą bynajmniej do jakichś określonych lądów, ale rozciągają się nawet poprzez dalekie oceany, dowodzi, że morza są pożytecznymi, wielkimi gościńcami, po których — od najdawniejszych czasów aż po dzień dzisiejszy — wędruje nie tylko język, ale także i dorobek rąk i umysłu ludzkiego, czyli kultura, Sciera się, miesza i tworzy z zasadniczych wątków formy zgoda no-

we. Morza są gościńcami lądów, powiedział Chamisso, ale słusznie było by powiedzieć, że są one gościńcami kultury.

Jaka była rola tych gościńców w historii kultury człowieka?

Początków żeglugi nikt już nigdy nie wysłodzi. W każdym razie jest pewne, że datować należy na czasy znacznie wcześniejsze od epoki żelaza. Przemawia za tym istnienie łodzi dębanych w pniu przy użyciu siekiery kamienną, wypalanych przy pomocy ognia itp.

W tym okresie dzieł człowiek był jeszcze mimo wszystko bardzo mocno związany z lądem. Nie posiadając środków, przy pomocy których mógł by swobodnie poruszać po wodzie, spoglądał na morze jako na coś nieokreślonego, dalekiego i niebezpiecznego, a drogi jego wędrówek prowadziły wyłącznie przez lądy, co najwyżej brzegami rzek czy mórz. Granice lądów nadawały kierunek wędrówkom człowieka, określały zasięg tych wędrówek i możliwości kontaktów i wpływów.

Wyjście na duże powierzchnie wodne, przezwyciężenie izolacji kulturalnej możliwe było dopiero z chwilą odkrycia żelaza. Nie kamień i ogień, ale żelazo umożliwiło zbudowanie takich wehikułów wodnych, na których człowiek mógł się już walczyć na odbywaniu wypraw po nieznanych i tajemniczych przestrzeniach morskich. Wtedy dopiero morze stało się pomostem pomiędzy ludami i kulturami, stało się szlakiem, przez który człowiek ponosił na dalekie kontynenty swoją rasę, język i kulturę, a mógł je ponieść tym łatwiej, że morze — w przeciwieństwie do dróg lądowych — „prowadzi we wszystkich kierunkach i bezpośrednio na cały świat”, a „otwierając dostęp wszędzie, zachęca do bezpośrednich i stałych kontaktów z najodleglejszymi stronami świata” (2).

CZTERY „KULTURY MORSKIE”

Przed wszystkim sam nowo opanowany element, morze, wzbogaciło niepomier-

nie różne dziedziny życia społecznego i duchowego, nie mówiąc już o dobrach kultury materialnej, w której wpływ ten był bodaj że największy (zapas środków i narzędzi służących do ujarzmania morza i korzystanie z jego dobrodziejstw). Wpływ jego uwidocznili się mocno w zakresie sztuki, podań i wierzeń (mity o początku świata), w literaturze (np. Odyseja), filozofii (greccy filozofowie przyrody), wpłynął na powstanie nowych grup społecznych i zawodowych (kupcy - korsarze morscy, np. Fenicjanie i Wikingowie), a nawet na powstanie dużych i zwartych społeczności, ba, całych kultur morskich jak: śródziemnomorska, północnoamerykańska (przede wszystkim skandynawska).



Odmiany człowieka na kuli ziemskiej wg J. Czekańskiego. 1 - strefa odmiany białej, 2 - strefa odmiany żółtej, 3 - strefa odmiany czarnej.

wych (szczególnie eskimoska). Kultury owe, w przeciwieństwie do kultur lądowych, oparowały szybko duże przestrzenie, zdobywały dalekie wybrzeża, zakładając na nich ludne porty i miasta, prowadziły ożywiony handel i rosły w potęgę polityczną. Możliwe to było właśnie dzięki temu, że główna wartość morza, jako szlaku migracyjnego, leży w ruchu, w szerokim oddechu, jaki daje, jasnym spojrzeniu i nie ograniczonym niczym horyzontem zarówno dla myśli, jak i czynów.

Dzisiejszy skład etniczno-językowy, jak również i kulturalny poszczególnych części świata był by zgola inny, gdyby nie wchodziło tu w grę morze, ten swobodny szlak, przez który różne ludy i kultury sięgały na bardzo dalekie odległości, niosły swoje zdobycze i korzystały z doświadczeń i dorobku innych, bogactw kultury i ujednoliceń jednocześnie, bo w mechanizmie rozwoju kultury, w tym niestanym ścieraniu się wpływów i wzajemnym wymianie wytworów, zawiera się właśnie i bogate w skutki zjawisko — kosmopolityzm.

KULTURA SKANDYNAWSKA

I tak najwięcej zmian w pierwotnym, przedmorskim układzie stosunków językowych, etnicznych i etnograficznych dokonano się dzięki ekspansjom ludów wchodzących w skład dużych kultur morskich.

Ważny dla przykładu najbliższa nam kultura morską, a mianowicie skandynawską. Wytworzyły ją ludy uprawiające żeglarsko co najmniej od 2000 lat przed Chrystusem, przede wszystkim germańskie, ale prócz nich także fińskie, bałtyckie (Litewskie), słowiańskie i celtyckie, jakkolwiek znacznie słabsze i na morzu nigdy nie produkujące. Pogorszenie się warunków klimatycznych Skandynawii, przyczynające na się zwłaszcza ok. II w. przed Chr., wyrzuciło stąd na południowe wybrzeże Bałtyku liczne zbrojne ludy należące; ekspansja ich przyberała na sile ok. VIII w. po Chr., kiedy w historii zarówno północnej, jak i południowej Europy pojawiają zaczynają się Wikinowie, korsarze, rozbójnicy i kupcy morscy, oparowujący nie tylko wybrzeża, ale docierający rzekami w głąb lądu (Wolga do Morza Kaspijskiego, Dniepr do Morza Czarnego i do Bizancjum). Oni to odkryli

okno sine sukrowe (z norweskim), Grenlandię, a w X wieku, a więc o przeszło cztery wieki wcześniej od Kolumba — Amerykę.

Germańskie ludy, przybyłe ze Skandynawii właśnie za pośrednictwem morza, stały się na kontynencie z przedstawicielami drugiego takiego ośrodka, mianowicie śródziemnomorskiego (z Rzymianami) i stworzyły nowy okres w średniowiecznej historii Europy, a ich wpływ zaczął oddać mocno wazny na politycznych i kulturalnych stosunkach także ludów słowiańskich. Kultura skandynawska nie była wprawdzie tak wysoka jak śródziemnomorska, ale dość poważna: „wytworzyła miasta handlowe oraz spółki i związki handlowe (gildie i hanzy), rozwinięta mitologię i poezję epicką (sagi, pieśni skaldów), wprowadziła pismo (runy), stworzyła bogatą sztukę zdobniczą i oryginalne budownictwo drewniane”. Nie tylko elementy tej kultury, oddziaływującej na wszystkie ludy, lecz także i etniczne jej nawarstwienia żywe są jeszcze współcześnie zarówno w Anglii (Anglo-Sasi), jak i Islandii, a także na południowym wybrzeżu Bałtyku.

MORZE ŚRÓDZIEMNE

Punktem wyjściowym drugiej kultury — śródziemnomorskiej — był Tyr na wybrzeżu syryjskim (żegluga fenicka), a eta pami dalszymi: basen Morza Egejskiego (kultura: mykeńska i minojska, ta ostatnia nazywana także egejską), ląd i wyspy greckie, a wreszcie Italia. Zespół ten, od lądu lub nawet kilkunastu tysięcy lat oddziaływujący przez długie wieki (już przed Chr.) na wszystkie prawie kraje (z Anglią włącznie), wypromieniował różne elementy: małoazjatyckie (azjanickie — język Pelasgów w Grecji, Etrusków w Italii, Retów we wsiach górskich Szwajcarii, Tyrolu i Włoch, Bastów w Hiszpanii i we Francji, egipskie (żywe kontakty z Egipcjanami), asyryjsko-babilońskie, chemiczne, semickie (fenickie, kartagińskie, arabskie), jakieś karpackie (Grecy przyszli na Bałkany z południowoschodnich stoków Kampa), wreszcie rzymskie. Zasięg oddziaływania tej kultury obejmował prawie cały znany starożytny świat (na wschód daleko poza granice państwa perskiego, aż do Indji i na wyspy Oceanu Indyjskiego, na południe do środkowego

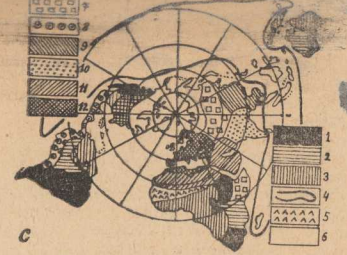
wysp Indyjskich). O roli tego wybitnie morskogo zespołu kulturalnego w historii kultury europejskiej i ogólnoswiatowej mówić tu niema potrzeby. Wiece charakterystyczne jednak dla rozwoju kultury jest starcie się tego zespołu z zespołem skandynawskim, w którego wyniku u schyłku wieków średnich między Londynem a Antwerpią i Amsterdamem wytworza się jedność kulturalna Europy i zaczyna się proces jednolicenia europejskiej kultury ludowej.

EKSPANSJA OCEANI

Inne co do charakteru uderzenie kulturalne wyszło z wyspiarskiego świata Oceanii, zasyłającego przez ludy malajopolinezyjskie. Ekspansja ta, biorąca początek — być może — z wybrzeży Azji południowo-wschodniej, skierowała się w głównej mierze w kierunku wschodnim (docierając aż do Ameryki Środkowej i północnej części Ameryki Południowej) i pozostawiając tam wyraźne ślady swojego pobytu, ale docierała także i na zachód, gdzie oparowała kulturalnie prawie zupełnie Madagaskar. Wielkiej kultury ta ekspansja morska wytworzyć nie zdołała; była raczej korsarska niż kupiecka, a rozproszenie się po tysiącach wysp, brak jakiegos centrum, gdzie mogło by się dokonać kulturalne i polityczne zjednoczenie, nie pozwolił jej odegrać takiej roli, jaką odegrała np. kultura śródziemnomorska, ale i niemniej — z etnograficznego punktu patrzenia — poczyniła dużo zmian w układzie stosunków kulturalnych na kuli ziemskiej.

ESKIMOSI

Czwarte międzykontynentalne przesunięcie kulturowe jest dziełem Eskimosów. Lud ten kulturalnie i językowo należący do szczytkowej dzisi grupy ludów arktycznych Azji, oparował (zdaje się jeszcze w czasach przedhistorycznych) Grenlandię i najdalej na północ wysunięte części Ameryki Północnej, oddziaływując na kulturę sąsiadujących z nim od południa Indian (w których krwi również widać sporo elementów kaukaskich i mongolskich) i przez mając sporo obcych ich rodakom w Azji elementów kulturowych. I on, podobnie jak zespół malajopolinezyjski, wielkiej kultury wytworzyć nie potrafił, w każdym wszakże razie złączył kulturowo części dwu zupełnie różnych kontynentów.



Cykle kulturowe świata wg G. Montadion (zgeneralizowane i zmodyfikowane). 1—prymitywny i austroindalny. 2—totemiczny. 3—paleo i neomatryarchalny. 4—austroneozalalny 5—sudanoidalny. 6—arktyczno-subarktyczny. 7—pasterski. 8—andomeksyjski. 9—chiński. 10—indyjski. 11—islam. 12—zachodnioeuropejski.

Lorzem szły jednak nie tylko impulsy dużych kultur — wędrowali nim także drobne ludy, a często i pojedyncze wytwory człowieka. Morzem przybyli np. Celtowie z kontynentu europejskiego do Anglii (dzisiejsi Szkoci, Irlandczycy i Walonowie), na wyspy Morza Śródziemnego i do Azji Mniejszej Frygijczycy, Semici do Hiszpanii i na Malte, Japończycy z Azji na Wyspy Japońskie, a Indo-europejczy — na Ceylon; morzem dostali się chemicy Iberowie na Półwysp Pirenejski (Iberyjski) jeszcze w neolicie, Italikowie na Półwysp Apeniński, Eolowie i Achajowie na Kretę i do Egiptu; morzem przybyły do nas nieznanie nam przed tym rośliny, zwierzęta, różne wyroby rąk człowieka.

Promieniowanie kultury za pośrednictwem morza widoczne jest zresztą nie tylko przy badaniu ludów pierwotnych i naszych własnych dzieł; zbyteczne jest chyba wykazywanie przesunięć i wpływów, jakie dokonują — właśnie poprzez morskie szlaki — centra cywilizacyjne od chwili wymalowania maszyn parowej, rozkładając jedne kultury a bogacąc i szerząc inne.

Tadeusz D-łimant.

KRYSTYNA KOWALSKA

Walka o byt w morskiej głębi

— Je jak ptaszek — mówiło się o osobnikach, którzy starali się w towarzyszywie wykazywać całkowite desinteressement dla spraw tak pozomych jak odżywianie, wynagradzając sobie to w donru podwójnymi porcjami. To niewinne i bardzo pochlebne określenie zawiera w sobie ciężki kamień obrazy. Ptaszek wprawdzie jest o wiele mniejszy niż stoń, ale za to potrafi zjeść w ciągu dnia o wiele więcej niż sam wazy. Gdyby stoń chciał mu dorównać, dziewicze lasy podzwrotnikowe znalazłyby tylko z zapisanych u starożytnych pisarzy legend.

Wszelkie rekordy żarłoczości biją jednak niektóre zwierzęta morskie. Nie łatwo jest utrzymać się przy życiu w bogatym, rojnym środowisku morskim. Co krok czycha wróg, za każdym razem inny i używający innych metod walki. Duszące opłoty ramion osmiornicy, ostre szereg zębów w rozwartej paszczy rekina, porażające śmiertelne organy elektryczne drętwy, parzące i uprawiające w odrętwienie czułki jamochłonców, pułapki w postaci wędek z przynętą i sieci zastawnych, na których wzorowali się ludzie.

Nie obroni przeważnie ani wielkość, ani szybkość ucieczka, ani własna równie dobra, broń. Nawet olbrzymim wielorybom wyrwywają płatami żywe mięso z ciała drapieżne delfiny-orlki.

Obok wroga bezpośrednio, jest jeszcze inny, pośredni, działający powoli, ale pewnie, zagrabający istnieniu całego gatunku. Konkurent — osobnik, odżywiający się tym samym rodzajem pokarmu.

Dlatego trzeba jeść. Jeść dopóki samemu nie zostanie się zjedzonym! Młcząc, makabryczną umowę zawarły kiedyś między sobą zwierzęta morza: tuczmy się nawzajem dla siebie. W gruncie rzeczy to się jednak opłaca.

W morzu żaden trup nie idzie na marne. To, co nie zostanie pożarte przez zwycięzcę, spada na dno, gdzie czyhają na większe kaski trupojadów. Gnijące, mikroskopijne resztki organi-

czne uprząta znów inna brygada czyścicieli dna — pożarcze mułu.

A zdobycie pożywienia nie jest rzeczą łatwą. Trzeba by znaleźć, dogonić, zdobyć siłą czy sprytem. Dlatego trzeba jeść dużo. Na zapas. Bo ten żer ma dziwny i bardzo niemiły zwyczaj. Broni się, ucieka, niktne czasem na długie okresy w związku z takimi różnymi tajemniczymi sprawami jak prądy poziome i pionowe, termika, naświetlenie oraz w związku z własnymi potrzebami aprowizacyjnymi. Za mikroskopijnymi rączkami wiosłującymi ciągną ławice śledzi. Za śledziami znów inne ryby drapieżne, ptactwo morskie, foki, delfiny i w ogóle wszystko to, co żywi się śledziami, rybami, drapieżnymi, ptactwem morskim, delfinami itd.

Łańcuch przyczyn i skutków zda się być nieskończony. To nie rączki były przyczyną całego zamieszania, bo przecież samodzielnych podróży nie odbywają.

Przyczyny i skutki znamy z grubszą my. Dlatego możemy pewne rzeczy z góry przewidywać. Zwierzęta znają tylko skutki. Dlatego muszą jeść. Bo to, co jeszcze nie jest w żołądku może zniknąć z przed oczu, może w ogóle okazać się złudzeniem albo pułapką.

DRAPIEŻNA PIĘKNOŚĆ

Diabeł nie jest jedynym wędkarzem. Nie bije również rekordu żarłoczości. Biją go natomiast napewno ryby głębinowe. Jedną z nich, dopóki jest głodna, wygląda nie tylko całkiem przyzwyczajenie, ale poprostu dystygownie. Smukła, szczupła sylwetka, iryzujący ciało, z szeregiem świecących guzików, węzowatymi ruchami sunie wśród ciemności jak świetlista smuga. Napotkała na swej drodze rybę trzykrotnie większą, ale bezbronną. Po krótkim szamotaniu obezwładnia ją z pomocą garnituru tygrysich zębów i — mimo, że ofiara jest o wiele grubsza i dłuższa wchłania ją powoli w całość. Rozszerza się kilkadziesiątkrotnie żołądek, kilkakrotnie skóra i mięśnie brzucha. Znużona wysiłkiem opada na dno potwornie zgrubiała, drapieżna piękność głębin. O utraconą linię się nie martwi. Niejednokrotnie jeszcze uganiać się będzie smukła, zwiewna, świetlista i zła jak furia, za czymś, co możnaby zjeść. Stanowczo głębinny mor-

skie są przynębiające. Co chwila coś nowego się przewinie, oświetlając cmentarzysko dna własnymi latarniami i szukając gorączkowo żywego mięsa lub starej padliny.

O ileż bardziej ludzkie są łowy w pełnym słońcu, na jakimś lazurowym wybrzeżu.

W zaroślach u brzegów Indji „stoi“ ukośnie w wodzie mała rybka i z filozoficznym spokojem obserwuje nadwodne liście trzciny. Skoro ujrzy na jednym z nich owada, z wprawą, której zazdrościłby jej niedjed marynarz, wystrzela w jego kierunku slineg z ust. Zestrzelony owad pada na powierzchnię wody, wędruje do małego pyszczka i polowanie zaczyna się od początku. Rybka ta potrafi splunąć celnie na odległość jednego metra, co przy jej długości nie przekraczającej 20 cm. jest jednak rekordem.

RYBA — PILOT

Skoro już o rekinie mowa, to kręci się koło niego jeszcze jedno małe stworzenie, ryba-pilot. Zdania co do jej funkcji są podzielone. Ma jakoby wskazywać rekinowi, który ma słaby wzrok, drogę do zdobycy. Czy tak jest naprawdę niewiadomo. Faktem jest tylko, że przy zrzuconej z okrętu przynęce pojawia się pierwsza, a zaraz za nią rekin. Czasem nawet podobno odpływa i przyprowadza za chwilę rekina. Czy celowo go przyprowadza, czy też instynktownie trzyma się w jego pobliżu, tak jak szakale trzymają się lwów, w gruncie rzeczy nie wiadomo. Często za bardzo po ludzku tłumaczymy sobie pewne rzeczy.

W każdym razie w związku z rekinem, podnawką i pilotem nasuwa się refleksja o względności wygłaszanych przez nas prawd. Niechby ktoś spróbował wytłumaczyć tym dwóm pieczeniarnom, że rekin jest najgroźniejszym drapieżnikiem morza. Z ich punktu widzenia jest to miły, starszy pan, z okrągłym brzuskiem, któremu można dostownie stawać na głowie i u którego można się dobrze pożywić w ciężkich dla wszystkich stworzeń morskich czasach. Bo właściwie albo wszystkie zwierzęta są drapieżnikami, albo drapieżników niema wcale. Ostatecznie mucha, do której strzela sympatyczna rybka z wybrzeży indyjskich,

ma trochę inny pogląd na łagodnego w naszym rozumieniu rybiego sportsmena. Trzeba by chyba przejść na pokarm mineralny, jak roślina, by być zupełnie w porządku.

Ciężka jest walka o możliwość życia w bogatym środowisku wodnym. Dlatego trzeba się stowarzyszać, chodzić gromadą. Gromadnie atakują orki wieloryby, gromadnie małe, krwiozercze piranie południowo-amerykańskie atakują przebywających wbród rzekę ludzi i zwierzęta. Biała temu, kto ukąszone boleśnie mnóstwem maleńkich, mocnych zębów upadnie. W rekordowym czasie pozostanie z niego ogryziony szkielet.

Takie stada są to luźne bandy, które łączą się razem, by łatwiej osaczyć, zrabować, zabić. Jeżeli chodzi o życie zespołowe, najlepiej problem ten rozwiązały zwierzęta kolonialne, gąbki, jamochłony, mszywioty, niektóre osłonice. Ale ten temat wymaga obszerniejszego opisu. Jest to zgrany, zharmonizowany zespół, w którym jedni tylko, o ile jest to kolonia swobodnie pływająca, żeglują, inni tylko łowią, inni tylko bronią, jeszcze inni wyłacznie się rozmnażają. W efekcie wzrostu kolonia osiada przysparza ziemi ludziom, tworząc wyspy koralowce, daje schronienie w swych zakamarkach ściganym i zarazem, w równowagę w przyrodzie nie została zachwiana, znaczne jej gropy są bazami wypadowymi, w których czatują drapieżniki.

Dziwne jest w gruncie rzeczy morze. Czasem niepodobna jest określić gdzie kończy się ścisła wiedza a zaczyna fantazja. Jest głęboki sens w pozornym bezsensie odwiecznego i ustawicznego przesuwania przez skrecone, różnolite przypominające, miliony jelił mułojadów mułu wszystkich mórz świata.



Drapieżna piękność głębin (głodna najedzona)

STOCZNIA

(fragmenty poematu)

ZAŁOŻENIE STĘPKI

I.

Płaskie wycinki morza, jak na obrazach Matisse'a,
wdzierają się w stocznię, w kraj pachnącego żelaza.
Każdy pod innym kątem zdaje się wznosić ku górze,
perspektywa jest roztracona i równowagę
utrzymuje jedynie szara płaszczyna pochylni.
Droga prowadząca w przestrzeń,
droga do Ameryki i Azji,
droga w słońce i w deszcz,
droga po kauczuk i heban,
droga czarnych, białych i żółtych,
droga, na której powstaje dno okrętu,
kołyszące się miękko,
ocierające się o sen oceanów,
szarpane szumem burzy,
droga — początek wyprawy morskiej,
jest ściśle ograniczona; na planie stoczni stąd dotąd.

II

Dźwign nadjeżdża — ptak rozkraczony,
w słońcu błyszczą rdza i minia.
Nogi jego wczepione są w krawędzie pochylni,
w dziobie trzyma twardą blachę.
Zwierzę kopalne! Zwierzę kopalne!

Brzęk stali uderza o beton,
pałeczki ludzkie wszechynają ruch;
słońce w zenicie, a beton jest biały.
ptak rozkraczony ma dziób pusty i smutny.
Zwierzę kopalne! Zwierzę kopalne!

Nie lękaj się — nawet w snach
nie uderzy cię dziobem w czaszkę,
nie wyrwie ci ręki z tułowia;
pod jego gardłem rośnie pas żelaza.
Zwierzę kopalne! Zwierzę kopalne!

Zwierzę kopalne! Na szczycie pustego szkieletu,
tam gdzie natura przewidziała ptasi mózg,
człowiek przekłada dźwignię i rytm,
element taneczny, buduje stępkę okrętu.
O, zwierzę posłuszne! Zwierzę posłuszne!

III

Kiedy zmrzujesz oczy,
to jak w odwróconej lunecie,
każda droga się wydłuża,
każda droga nie ma końca.

Także i pochylnia,
biały pas betonu,
jest niby struna stalowa,
niby droga mleczna.

Tylko ją potrafić,
nuty z niej wybiegną,
tekst muzyczny pieśni,
pieśni marynarskiej.

Ledwo zmrzujesz oczy,
a od dna okrętu,
rozbudujesz kadłub,
wbudujesz wnętrzości — maszyny.

Inżynier stojący z boku
ma zmruczone oczy.
Słońce stoi w zenicie
blask bije od betonu.

BUDOWA KADŁUBA

Trzask karabinu maszynowego.
Trzask pneumatycznego młota.

Tutaj bitwa wre, beton i żelazo
wspierają się nawzajem, każde uderzenie
rozsypuje snop iskier i płytę stalową
ranią raz po raz pociski rozżarzonych nitów.
Oczy zmruczone jak do wystrzału, a w ręku,
niby pistolet oficera, prowadzącego przed trzema laty
szturm na to miasto — młot, bijący ładunkiem
elektrycznym. Oto stałe ćwiczenia
szkoły oficerskiej, godnej daty, wypisanej na kalendarzach!

Trzask karabinu maszynowego.
Trzask pneumatycznego młota.

Tutaj bitwa wre. Przemoc człowieka
nadaje kształt rzeczom martwym, odbiera
tysiącletnią wolność żelazu, wolność
bezwładnej rudy pod pokładami ziemi.
Jak gniazda oporu nieprzyjaciela, tak wylot lufy młota
szuka miejsca, w któreby mógł uderzyć.
Powstaje kadłub okrętu,
jak rosnąca góra rdzawego słońca,
wydobytą się z globu, w którym tkwi żelazo.

Trzask pneumatycznego młota.

Moje pióro, pióro pisarza, drzy jeszcze
od tych wystrzałów. Oczy malarza
zaczernięją się, tknięte żarem. Uszy
muzyka zaledwie uchwyca rytm.
I cóż? Życie statku trwa dłużej
niż życie człowieka i droga jego po morzach
dalej prowadzi, niż przejść można za życia;
jeszcze dłuższy jest żywot bandery, powiewającej na rufie,
bandery robotnika, którego oficerskim pistoletem jest

młot pneumatyczny.

WACŁAW MROZOWSKI

PIEŚŃ WAŁBRZYCHA

Dymi kominów las, maszyny huczą i grzmia,
czarny, roboczy Śląsk śpiewa pieśń swą.

Śpiewa o halach ze stali, o młotach, kilofach, oskardach,
o czarnym swym robociarzu, rękach splekanych i twardych,

o wielkich, jasnych warsztatach, groźnych, tętniących maszynach,
pociągach ze złotem ziemi pędzących do Polski po szynach,

o plecach w kabłak zgiętych o trudzie prostym codziennym,
o czarnym życiu tej ziemi tak zmiennym i niezmiennym,

o pocie rozkwitłym na czole, gdy młoty w kowadło wałą,
o wielkich piecach hutniczych, gdzie trzewia ziemi się palą,

o muzyce pasów transmisji spletanych dziko jak liany,
o jękach ziemi dogłębnych, o węgłu wydobywanym,

wesoła pieśń o pracy, radosna pieśń tworzenia,
o kłębowisku kopalń, o czarnych ludziach podziemia.

Dymi kominów las, maszyny huczą i grzmia,
dymiący groźny Śląsk kończy pieśń swą.

I śpiew powoli ginie jak mgła poranna, ucicha,
słyszałeś?
to pieśń robocza, pieśń polska, pieśń Wałbrzycha

NOCA

Dymy nisko zasnuły miasto,
cisza w koło, nie szeleści wiatr.
Na kopalni zegar dwunastą
wybił. Dzień wczorajszy jak jabłko spadł.

Na Węglewie zygzaki ognia
kokardy płomieni wiążą się w noc —
to szaleje pracą koksownia,
to się praży węgiel na koks.

Biały Kamień kominów pięście
do połowy zanurzył w mgłę
co za szczęście
tętnić pracą gdy miasto jest w śnie.

W benzolowni światełka migają,
w ciemnościach zaskrzypiał dźwign,
księżyc — złocisty pajak
yjrzał na moment i znikł

i znów wyrzał w srebrnej obrączce
i w chmur pianie jak statek się nurza.

Pusto wszędzie. Wałbrzych śpi w gorące
przytulony do piersi Podgórze.

JACEK BOCHEŃSKI

* * *

W pierwszy dzień wojny, tak dawno,
jakbym życie i śmierć przez ten czas zsumował
i zwyciężył oboje ręką piszącą,
dziwilem się niebu, że nie zamarło,
że ptak po nim obojętnie kołował,
że nie od stali lecz od słońca było mi gorąco.

W ostatni dzień wojny, tak blisko,
że jeszcze nie dostrzegłeś, czym napiera,
cieszę się, bo niebo nie umiera,
bo duszno w gęstwinie młodym liściom,
a na majowym polu ona i on
całują się w żywe usta i budują ceglany dom.

Mieczysław Zydler, którego nowelę drukujemy poniżej, otrzymał ostatnio nagrodę m. Gdyni za książkę p. t. „Morze woła” oraz zbiór opowiadań morskich i kaszubskich p. t. „Gdzie Bałtyk szumi”.

— Obserwator w dół!... Do zanurzenia! Donośny bek klaksonu przemielił żałośnie oczekiwania. Umilki hałaśliwy silnik Diesel. Jak zdumiałemu zniknął z pomostu marynarz sygnalista i zsunął się po trapie do centrali, stanął u kółka steru głębokości. Mrugnięcie światła. Centrala. Po raz drugi ryknął klakson. Dla zbiorników balastowych wtargnęło morze. Pochyliły ku dziobowi okręt zaczął się pograżać.

— Na peryskopowa! — odezwał się dowódca, komandor podporucznik Stanisław Mróz. Po czym do podoficera obsługującego peryskop:

— Góra! Gruba, polyskująca rura gładko i cicho przelazła się w swoim łóżu. Świat, widziany z wysokości dwu metrów nad powierzchnią morza, przeniesiony został przez układ pryzmatów i soczewek do centrali. Dowódca ścisnął obręcz uchwyty i spojził. W niebieskich jego oczach odbiła się perłowa poświata pochmurnego, późnego przedpołudnia. Orl nos, krzącał się brwi i sucha, surowa twarz czyniły go podobnym do gady spod Zakopanego, skąd istotnie pochodził.

— Alarm bojowy!... Robimy atak! — wrócił się po chwili do przyjaciela. Kapitan Plichta w odpowiedzi nabral pełną pierś powietrza i zaczął w okular, w którym widać było statek średniego tonażu z kominem na rufie. Była to atrapa trawkoewa, służąca za cel w ostrym strzelaniu, które miało być zarazem próbą torped nowej produkcji polskiej. Kapitan był krępy, cioty i miał czerwone, zadolowane oblicze, któremu krótki nos i wysunięty podbródek nadawały jednak zamię energii i uporu.

— Ster prawo dziesięć! —
— Prawo dziesięć! — bzmiała odowiedź sternika kierunkowego.

— Ster zero!
— Leży zero!

Statek — cel, który dotychczas zajmował w okularze tylko drobny jego wycinek, zaczął rosnąć, obrzymicznie.

— Jeszcze ster prawo pięć!
Plichta podał torpedystom dziobowym odstęp czasu i nastawienie głębokości.

— Pał! Słowo to ukazało się nagle nacięciem na matowej tabliczce szklanej.

I po chwili:
— Stój!... Przeszczaj strzelaj!

— Wyszyły trzy torpedy!
Ośmiometrowej długości stalowe cyfary, ciągnąc za sobą w morzu pienisty ślad, zaczęły porządkiem i z szubym sprężonym powietrzem, padały do celu z szybkością 50 węzłów.

Nę tablice było teraz: „Stop!”
— Ster lewo na burt!... Położ nas na dno. Junku! — odezwał się znowu dowódca.

Plichta zaś upał wyciskał coraz obfite krople potu na czole i tysej czaszce, z której spływały mu cieniutki strumyczkami na szyję i ginęły za rozpiętym kołnierzem leśszali.

— Czyżbyśmy chybili — mruknął kapitan. Wyciągnawszy chustkę zamierzał osuszyć sobie twarz, kiedy wpiwer jeden — i zaraz potem drugi silny wybuch przyłostí mu odpowiedź.

— Nienajgorzej! — rzekł Mróz na pół do siebie, poczekawszy jeszcze minutę. Jego chuda twarz rozjaśnił uśmiech. Ale wcale głęboko siedlismy! — rzucił okiem na strzałkę, która drgającą szpazmatycznie, zastęgiła wreszcie na 150 stopach. Było mu goręco niemniej niż Jerzemu, niż wszystkim na okręcie, ale pozabawicnie tłuszczu i zwiastę, wielkie ciało jego nie zdawało się zbyt dotknięte.

— Uwaga!... Okręt w namiarze 210 stopni! — zameldował bosman-mat od „Asdicu”, pożytecznego aparatu ultradźwiękowego, działającego na zasadzie echa.

Zatrzymać wszystkie silniki!
Chociaż były to tylko ćwiczenia, zrobiło się cicho, jak maknem stiał. Większość załogi były to weterani ostatniej wojny, którą robili na wszystkich morzach oblażających niespokojny ład europejski i jej bezczeszczenia mieli już we krwi.

Zbliżający się okręt to w czasie wojennym możliwość „roźnica” bomb głębiny wycel, zapowiadę chwil do przetrawiania ciężkich godzin włókających się nieznacznie w duchocie zanurzenia, to posmak śmierci...! I zakończenie bomb nie groziły im teraz, to jednak wszystkie twarze spozwały.

Jakoż krótko daly się wraźnie słyszeć szuby nielące wodę. Zrazu słabe mla skania nabrały stopniowo mocy, potężniały.

Podnieśli oczy ku stropowi. I ci w centrali, którzy byli mózgiem okrętu i ci w maszynie, która słuszenie do jego serca może być przyrównana, i torpedyści stalowymi, na odległość bijącymi ciosami, i artylerzyści, i mineryzy, motorzyści, elektrycy i inni jeszcze, wszyscy złączeni z okrętem nie tylko obwazką mi, ale również przywiązaniem do niego.

Jakże wielką potrafi być siła przyzywania! Odezwali się, kiedy hałas krązący nad nimi śrub zaczął się oddalać, by uciegnąć wreszcie z pełni.

Niszczycieli! — twierdził M ó z z taką pewnością, jakby patrzył na niego przez peryskop.

Znienacka poczuł gład tytoniu. Ale zdusił go w sobie natychmiat. Na oświeceniu zanurzonej tlen jest warstwą zbyt cenną, by lekkomyślnie uszczuplać jego ilość w powietrzu paleniem papierosów. Jest to najsurowiej zakazane.

— Wynurzenie na sterach!... Szas balastu centralnego!

Znalazł się w górnej warstwie wody okręt zakochany się. W okularze peryskopu ukazało się zasnułe szarugą niebo, na morzu zaś — szereg trawkoew w szczyt trawcom, zasłanianych co chwila przez wysoką falę, za nimi — w perspektywie, transportowiec, jeszcze dalej — drobna sylwetka niszczyciela.

— Cztery minuty na tej szybkości!
Po czym:
— Ster lewo dwadzieścia!... Oba motorzy wolno!... Przygotować aparaty!

— Czy nie za blisko, Stachu?
— W czterdziestym pierwszym zatopili Włochom dwiema torpedami krążownik pomocniczy z dwustu załadunek metrów bez żadnej dla siebie szkody!

Wreszcie finał wszystkich złożonych czynności załogi, krótkie:
— Pał!

Dwie torpedy, tym razem ćwiczebne, a więc pozbawione ładunku „Torpeku” w głowach, pospieszyły ku pzechodzącemu w odległości 400 metrów dużemu transportowowi.

— Stop! — ukazało się na szkle tabliczki.

— Szas balastów!... Peryskop dół!
W miarę wynurzenia się kiwanie okrętu stawało się coraz silniejsze i dokuczliwsze. Dał się słyszeć swoisty świst. To podawano sprężone powietrze, potrzebne do rozruchu dżi, które już krótko miały rozpocząć swoją hałaśliwą pracę. Wentylatory przyniosły zmęczonym plicom pierwszą falę ożywczego powietrza morskigo. Wreszcie ukłucie w uszach oznajmiło, że otworzono wąż.

— Będę na pomoście! — rzekł Stanisław chwytając za poręczę trapu, prowadzącego do kiosku i wyżej — na pomost dowodzenia.

Plichta skinał głową i wyjął papierosicę. Tymczaszem w owalu drzwi sąsiadującej z centralą radiostacji stanął na baczność podoficer-radio.

— Co nowego, Kozubek?
Słazak wciągnął głębiej brzuch i wyjął pierś.

— Rozkaz z Dowództwa Floty, obywatelu kapitanie!
Dowódca jest na górze! — Jerzy bez cienia zadowolonia, a nawet z wyraźnym obrzydzeniem zadęgnął się bez po raz dymem „Camela”, którego smak, jako pierwszego po dłuższym zanurzeniu papierosa, wydał mu się jak zawsze paskudny.

— Idźcie na pomost!
Mat stuknąwszy obcasami zniknął w górnym otworze. Z pomostu dobiegła tumanony przez wiecher, niemniej wyraźny głos komandora.

— Powiniście wiedzieć — dawał „wcię ramię” artylerzyście odpowiedzialnemu za drobny nieporządek — że dzieło jest tym dla okrętu, czym zdrowy kulak dla pięciociaza i zawiesz w potrzebie nie śmie!

Mróz mówił ostro, jak zawsze w wypadkach niedbaństwa lub niedokładności, których nie zniścił. Jakkolwiek surowy, był jednak szczerze lubiany i szanowany przez załogę, która dobrze wiedziała, że jeszcze więcej niż od niej, wymagał od samego siebie.

Kiedy znalazł się w centrali miał jeszcze między płowymi bławami brudzą gmfewu, która jednak wygładziła mu się na widok dobrodusznego oblicza Plichty.

Idziemy zaraz pod wodę!
Przeciągnęli zawył klakson. I znowu jak przed godziną, jak zawsze w takich razie przed umilkim dźwiękiem. Ich prace podjęły dyskretnie elektromotory, czerpając prąd z baterii nabitanych w czasie przebywania na powierzchni. Okręt podejmował swoją zwyczajną, mozołną służbę w zanurzeniu.

Mróz zdjął czapkę ugniatającą mu czoło i wsunawszy wskazujący palec za kołnierz, odchylił go niecierpliwym gestem.

— „Stary” musi być wściekły — odezwał się cicho podając przyłoscielowi złożoną w czworo kartkę. — Zobacz, jaki mi tu pasztec przysłał!

Plichta przebiegł oczami tekst radiogramu.

„Strzelanie torpedowe miało być ukończone o godzinie dwunastej stop dowódcy ORP „Jaguar” poprzedaje się do wiadomości, że jest już dwunasta minut trzydzieści ci pięć”.

Pokiwał głową z ubolewaniem:

— Ba, całą noc w zanurzeniu, proszę ciebie!... Potem te kutry rybackie ze swoimi zatabaconymi sieciami, które p.zecieć trzeba było oszczędzić!... Po tym znowu mgla... Warunki mieliśmy niełatwe... Pewno mi wtrąca dolega, ot co, więc na nas się odgrywał!... Ale co tam, zaraz będzie ciad, proszę ciebie — dodał pogodnie. — Zjemy tutaj, prawda?
Dowódca zmarszczył brwi. Z reguły posiłki winny być spożywane w mikrosko plynje mессie.

Jakoż w drzwiach dziobowych centrali ukazał się pzyaty, jak na ulubienca kucha ra przystało, najmłodszy z załogi marynarz z tacą w dłoniach. Wytornym niklem błyszczało pudro, z którego po zdjęciu wypukłej pokrywki uniósł się w parą smakowitych zapach podumienionej woliwiny.

Plichta zatarł dlonie. Nie trzeba też go było do jada zapraszać. Z prostej czynności jeżenia zdawał się czerpać wszystkie dęsty rozkosze. Stanisław zaś, kto remu zresztą apetyt również dopisywał, jadł śpiesznie, nie rozróżniając właściwie, co polyka.

— Przyznaję trzeba, proszę ciebie — rzekł Jerzy niewyraźnie, mając pełne usta — że nasz kucharz to mistrz prawdziwy w przyrządzaniu rozbefu... Jego arcydzieła godzą człowieka z życiem.

Mróz rozeźmiął się szeroko.

— No chyba ciebie, Jurku, nie trzeba z życiem gozić!... Zdaże mi się, że potrafisz umiejetnie spijać wszystkie jego miody.

— Nie wszystkie, proszę ciebie! Przecież nie „obabimem” się dotychczas!
— O, zdrójko!
— Ale nie narzekam!... Grzech byłby!...

Czy pozwolisz jeszcze?
Na dnie pudra leżał osamotniony, przystrojony zielenią kawałek mięsniwa, różowy i ponętny jak rumieniec pensjonarki.

Stanisław odownie pokręcił głową.

— Zanurzenie 35! — powiedział i otarł usta serwetką.

Na okręcie wszystko zdawało się iść ustalonym trybem. Nieczęste, spokojne rozkazy przekazywane przeważnie w tuby głosowe... Dzwonek telegrafu... Bełkot wo dy wypełniającej storniowa balasty... Migające światełki kontrolnych. Równie za nuznienie okrętu podwodnego wymaga dużej uwagi i wprawy.

Dowódca spojził na manometr, który wskazywał liczbę 40.

— Powiedziałem 35 stóp!... 35! — powtórzyl nieco niecierpliwie widząc, że ruchliwa strzałka nie zatrzymała się na 40, lecz zdaża ku 50.

Podenwał się Plichta z miejsca elastycznym ruchem, zadziwiający u człowieka ważącego około 100 kilo.

— Nie rozumiem, proszę ciebie!
— Co to znaczy? — Stanisław zmarszczył brwi. Manometr wskazywał 70 stóp zanurzenia.

W odpowiedzi dobiegł z pomieszczenia załogi pojedynczy okrzyk „Jezu!” i szum spadzającej wody. W drzwiach między centralą i radiostacją ukazał się jeden z torpedystów. Twarz miał zmienioną, w oczach — przerażenie.

— Waz!... Waz! — krzyczał zaniebawszy zameldowania. — Ten „lab’ega” zostawił wąż otwarty.

Od dziobu doszły klątwy i wrzawa zmieszanych głosów. Obaj oficerowie spojrzeli na siebie przeciągale.

— Szas balastów dziobowych — rozkazał Mróz. Głos miał zimny, w oczach blask stali.

Nieoczekiwanie przeszło go wspomnienie zacznisnego domu na Oksywiu i słodkich twarzy żony i synka. Za gardło ścisnęła tęsknota. Ale trwało to nie dłużej, niż mrugnienie powieki. Doznał o sobiste przemyśle wobec przytłaczającej troski o okręt, o załogę.

Plichta rzucił się poprzez kabiny oficerskie i pomieszczenie załogi tam, skąd dochodziły odgłosy coraz większego zamieszania. Kiedy ukazał się z powrotem, odczekał wodę. Błyszcząca od potu twarz jego była jakby odbarwiona i przypominała surowe ciasto. Przez czas jakiś łapał oddech, którego mu w szerokiej piersi brakowało.

— To ten cymbał — kucharz! — wyduśzał wreszcie. — Widocznie w złą godzinę go pochwalilem!... Chciał przewietrzyć kuchnię, psia krew i uchylił waz!... Myślał, powiada, że przed zanurzeniem przedziemy jezdzie do messy na kawę!

— Po obiedzie czarna kawa! — powiedział Mróz spokojnie. — Tak się mszczą nasze mieszczańskie przyzwyczajenia!

Nagły wstrząs mucił ich na podłodze. Zgasło światło. Gdzieś zadzwieczało tużyczone szkło. Posypały się te nieliczne przedmioty, które nie były przyzmocowane na stałe. Elektryczność znowu się zapaliła. W drzwiach tłoczyli się marynarze. Twarze mieli blade.

— Leżymy na dnie! — stwierdził Plichta rozcierając sobie stuczony łokieć.

Mróz spojził na manometr.

— 110 stóp!... Przedziaily dziobowe odłączono?

— Tak jest! — odrzekł kapitan gliczo.

Czy ktoś został?
— Trzech torpedystów!

Los ich był przesądzony. Stanisław zagryzł wargi i ten mocny człowiek z trudem opamonał odruch, aby ścisnąć sobie palcami skronie.

— Opróżnić zbiorniki ropy i smarów do jednej dżdźiestej! — polecił. Kiedy zaś liczne galony ciężkich olejów uszły w morze, wydał rozkaz przedmuchania wszystkich pozostałych balastów.

Oczy obecnych wpily się w manometr głębokości, którego strzałka jednak ani nie drgnęła.

Pewno leżymy na otworach balastowych! — odezwał się jakiś głos.

Istotnie okręt z niewiadomego powodu legł na dnie silnie pochylony, tak że załozde trudno było się poruszac.

— Głupstwo!... To nie ma najmniejszego znaczenia! — obruszył się dowódca.

— Raczej zawoźdź pompa balastowa!
W tej chwili przyszedł meldunek szefa motorzystów potwierdzający to przypuszczenie.

— Na miejsca! — rozkazał Mróz gromko. — Okręt uratujemy, ale żądam od każdego, aby dokładnie wykonał swoje obowiązki.

Cisnący się ku centrali marynarze spojrzeli na siebie. Pewność siebie dowódcy podzialała na nich krząpako.

— Do roboty, chłopaki! — zawołał mał Jankowski, podsłuchowiec. — Niczego tu nie wostymy!

— I więksi nie urośniemy! — dodał inny.

Odpowiedział mu pojedynczy, niepewny śmiech. Dowcip był niewyszukany, ale wprowadził požądane odprężenie i załoga niewielekaj rozszalała się bądź na swoje stanowiska, bądź jako wolna chwila do służby do pomieszczenia na rufie. Dziobowe było zalane.

— Walczyliśmy we trzech z tym przeklętym wazem, proszę ciebie! — usprawiedliwiał się Plichta. — Daremnie!... Sam ledwo uszedłem stamtąd!

— To zrozumiale!... Za duże ciśnienie wody!
— I co teraz, Stachu?

— Jeżeli pompy nie będzie można naprawić, to odruczę otów z kila.

— Okręt może się wyrwać!

— Wyplynie jednak, a o to nam chodzi, prawda?

Mróz był całkowicie opamonał, ale w lewym jego oku nerwowym tikiem drgała powieka. Jerzy znał ten objaw i nauczył się go nie lekceważyć, wiedział, że występuje on u przyjaciela tylko w chwilach największego wzburzenia lub niebezpieczeństwa.

— Tak, to powinno wystarczyć! — zgodził się. — Jeżeli... nie nabrałsmy zbyt dużo wody!... Pójdę, przeknam się co słychać z tą przeklętą pompą!

Skierował się do drzwi rufowych, prowadzących przez tylnie pomieszczenie załogi do maszynowni, na której piętrze nieieciły się napędzane silnikami elektrycznym pompa balastowa i sprężarka. Ale odwrócił się i znowu zbliżył do Stanisława. Otworzył już usta, jakby chciał coś rzec, przypomniałszy sobie jednak, że przyjaciela jego nie lubi niekiedy słów, wypowiadanych nie w porę, machnął tylko ręką i zniknął w tylnych przedziałach okrętu.

Stanisław zaś zamyślił się mocno. Po chwili wyjął blok z okwikim. W uszach czuł szum. W okręcie było coraz duszniej.

Był przecież odpowiedzialny za tych wszystkich ludzi, którzy z takim zaufaniem, z taką wiarą w jego wiedzę i doświadczenie oczekiwali ratunku...

I zaczął pokrywać stroniczkę notosu cyframi wylizcien. Drugą... trzecią... Na skroniach wystąpiły mu grube potrońki żył. Czerwone cny w nieregularnych krągach płaśały przed oczami. Wzdrygnął się, poczuwszy, że ktoś dotknął jego ramienia. Zobaczył zaatroskaną twarz Plichty i oprzytomniał.

— Jakkie tam pompa? — zapytał przecierając wierzchem paleców przekrwione oczy.

— Motorzyści i elektrykarze robią, co mogą, ale pracy jest dużo, bo nawalił także silnik. Przy tym w maszynie woda zacieka.

— To było do przewidzenia!... Podaj tam sprężone powietrze!

Kapitan przysunął się ciałkiem blisko. Zaleciało od niego mokrym, zgrzanym ciałem. Nie trudno było dostrzec, że stracił nadzieję na uratowanie okrętu.

— I „Asdic” nie działa!... Czy nie czas było by, stary, pomyśleć o ocaleniu załogi?... Może przez wyrzutnie torpedowe?

— Ale Mróz pokręcił głową.

— Do chrzanu! — odrzucił niecierpliwie. — Z tej głębokości to pewna śmierć!... Za duże ciśnienie, człowieku!... Ale boję się sygnałowa trzeba oddać i zajmij się tym, proszę!

— Racja, proszę ciebie!

— A jak nasi ludzie z przednich przedziałów?

— W porządku, Stachu!

Twarz Mroza zmierzchała.

— Słuchaj!... Porządek i karnosc muszą być utrzymane!... Rozumiesz mnie?... Za każdą cenę! — zaakcentował. — Do zbiorowej hysterii dopuścić nam nie wolno!... W razie konieczności postąpimy w myśl regulaminu!... Czy stać cię na to, Jerzy?

Plichta skinął głową ponuro. — Sie wi! — poruszony czymś do żywego zatrzął czasem gwara, sam o tym nie wiedząc. — Ale wierzę, że nie będzie potrzeby użyć broni!.. To, swoje chępy! Od pewnego już czasu słychać było dobiegające z przedziałów rurowych suche pokaszlanie, które stało się coraz częstsz. zawróciły teraz uwagę dowódcy. — Jerzy? — spojrzal mu w oczy z niepokojem. — Czyżby? — Cóż? — odrzekł kapitan zgnębiony. W akumulatorami także woda? — Chlor?... — Nie! — Wkrótce gaz dojdzie i tutaj! — Mróz ścisnął szczęki tak mocno, że schwylił go kurz. Bezwidnie zaczął masować bolące miejsce. *)

3. I dlaczego ta właśnie melodia nasuwała jej się dzisiaj tak uporczywie pod palce?... Datennie Ewa próbowała taktów walczyńnego walcu Gounoda i figuarnego „Rondeau” Mozarta... Wreszcie uległa i o bieleć ściany zacisznego pokoju, oddzielnego podwójnymi szymbami i ciężką stoną od porzytych podmuchów wiatru i szumu tracących liście drzew, obdy się tony preludium Des-Dur. Kiedy zostawała sama samotność zaś jest przywilejem szczerze udzielanym żonom marynarzy — szuka często w grze na fortepianie ucieczki przed niedobrymi przeciecaniami, dręczącymi ją wówczas chorobliwie.

I muzyka dawała jej oczekiwany spokój i ukonienie. Spokój opowarcia, tak bardzo jej potrzebny w chwilach, kiedy męza żegnała... Spokój łagodności, z jakim go witała żnużonego, ale zawsze uśmiechniętego się do niej oczami roześmianymi przez radość, że ją widzi.

Dzisiaj stało się inaczej. Może był winiem temu pesymizm i wręcz fizycznie bolący smutek szepeniącego otworu, ale nagle dźwięk rozbiły wydarł jej się z gardła i spod opuszczonych powiek wypięły dwie łzy.

Zamilkła urwana melodia i Ewa przy zkrztyliwym wózce naciśniętych kłkami klaszyski uchyliła czoło w dłoniach. Świeca na pianinie rzuciła żółty, objęty blask na wstrząsana przez ikanie jasną głowę młodej kobiety, która zapewne poddałaby się zupełnie obezładniającej zgnębieniu, gdyby nie dotknięcie małej rączki. — Mamu!.. Jeszcze.

Wtedy podniosła zmienioną twarz usiłując przywołać na nią uśmiech. Świeci, weszła bez skargi oczy skierowała na drobną buzię, z której nie znającym jeszcze zła spojrzeniem dziecka patrzył na nią jej Stanisław. Bezbrzeżna miłość ciepłą ją fałg wypełniła jej serce, osuszyła łzy.

— Mały mój Piotrusi! — szeptała Ewa namłnie, tuląc mocno synka do piersi. — Kochanie ty moje!

Chłopiec, trochę zdziwiony tym wybuchem, objął ją za szyję.

— Graj, mamu, jeszcze!

— Nie, syneczku, to smutna muzyka!.. Zresztą pora już, abys spał!

Było już po dziewiętej. Ewa cierpliwie czekała na męża z obwidem, potym z kocą. Aż do tej chwili ulała jej się lekko do siebie nie dopuścić. Opóźnienie mogło być zupełnie naturalne i usprawiedliwione, zdarzało się wszakże niejednokrotnie. Wszystem tym trwożnym przeciecaniom niewątpliwie był winien Chopin... W dodatku Piotrus, taki zawsze ożywczy, nawet rozhułany, był dzisiaj zupełnie inny.

— Ja chcę taty! — powiedział płaczliwie.

— Niedługo już tatuś przyjdzie!.. Bądź grzeczny, mój maleńki, mamusie serce dzisiaj boli.

— A dlaczego tatuś jeszcze nie ma?

— O jakieś okrutne potrafił być czasami pytania dzieci!.. Westchnięta mimo woli.

— Bo tatuś ma chwilenka, synku!.. Tru dnie ćwiczenia i zapewne długeto jeszcze nie wróci!.. No, chodź, Piotrusi, mamusia położy cie.

— Ale malec potraża się krnąbrnie złotową główką i spojrzal na matkę chmurnie.

— Ja nie chcę spać!.. Ja chcę taty!

— Wciąż dobrze, położysz się tutaj na kanapie. Kiedy tatuś wróci, zanieśe cie do łóżeczka.

— Dobrze, ale... — Ale co?

— Nakryjesz mnie, mamusiu, niebieskim pledem.

Niebieskiego, puszystego pledu używał Stanisław w czasie poobiedniego wyciecznika, rzadko zresztą mu się trałającego. Pled pachniał swoisic tytoniem, trochę wodą kolonią, trochę mydłem do golenia, w ogóle bardzo przyjemnie, bo samym tatusiem.

— Wprawnie i szybko rozebala malca.

I otuliwszy troskliwie synka oczekowała go w jasne czoło, potym w czerwone, zdrowiem wymalowane usta.

— Spij smacznie!.. Dobranoc!

— Dobranoc! — Piotrus zamknął oczy, ale zaraz znowu je otworzył.

— Pamiętaj! — odezwał się z naciściem. — Obudziysz mnie, jak tatuś wróci!

— Obudzę, Piotrusi!.. Spij, kochany!

Umilkli... Tylko za oknami wichura zda wala się jeszcze wzmagać. Blyskający mo sładzem wahadła w ciemnym rogu pokoju zegar wybił poważnie raz jeden. Było pół do dziesiątej.

Nagle coś zakokotało w okno. W Elwie zamarało serce... I nie odrazu domyśliła się, że to nie zwiaztem złotowiętej nowiny, lecz pobawiona już liśt gałąź klonu przesuńca po szybce kosisty swój palec.

— Boże, zmłuj się nad nami! — Ewa przycisnęła obie dłonie do serca, które podjęło swoją pracę w nierównym, przyspieszonym rytmie. Podniosła się, aby

zdmuchnąć świecę, zapomniana na dnie, ale wstrzymała ją senny głos dziecka.

— Mamusiu!

— Co, mój maleńki? — spytała ze słodyczą, usiłując głosowi swojemu nadać brzmienie naturalne.

— Nachyl się, mamu, Piotrus chce ci coś powiedzieć!

I zbliżywszy buzię do jej ucha wyszeptał:

— Ja już nie chcę być doróżkarzem, jak będę duży!

— A kim, Piotrusiu?

— Główką chłopca opadła beżsilnie na poduszke. Zamknął oczy i odpowiedział powoli, zasypiając:

— Tak jak tata... Marynarzem.

4. Kiedy w przytulnym mieszkaniu komandora rozgrywała się ta scena, okręt przez niego dowodzony zbliżał się już ku swojemu nieuchronnemu losowi. W tej samej chwili, gdy Piotrus sennym głosem mówił, że chce zostać marynarzem, ojciec jego, sprawdziwszy raz jeszcze swoje włożenia, zamknął notes i schował go do kieszeni. Na ściągniętej twarzy, pokrytej już ostrym rzykiem zarostu, miał odbite dramatyczne dzieje ostatnich kilkunastu godzin.

— Jaki stan wody w maszynach? — zapytał krztusząc się kaszlem.

— Kaszel... kaszel... krzeli. Nieustannie, bez przerwy, rozlegał się w c-ym okciele swisty, suchy kaszel, skutek drażenia błon śluzowych gardła i tchawicy przez gaz chlorowy. Mroziwym przypomniały się owe, których kiderel pozostawił kiedyś jego niedbaly wujek w czasie mrozoó na wysokiej poloninie pod wierzchem. Był tego świadkiem ongi!.. Jakże dawno to było czasy, kiedy jako nieustraszonego wyrostek szalał na „deskach” w roziskrzonych od słońca i śniegu górach... Błogosławione czasy, kiedy nie leżał na dnie mroza w tej stalowej trumnie, kiedy nie wyślagała się po niego chłdna, lepka dłoń śmierci przez uduszenie!.. Kaszlał on, i kaszlał Jerzy, kaszel dobiegał z tych w zystkich pomieszczeniach, gdzie byli żywi ludzie... Jeszcze żywi!..

— Powstrzymujemy przeciek — odrzekł Plichta cicho. Oszczędzanie wszelkiego wysiłku było koniecznością, wynikającą z braku tlenu. — Ale tylko w miarę możliwości, bo sprężonego powietrza mamy już niewiele.

— Dobrze robisz, że nie jesteś rozrzutny, Jurku!.. Musi go nam jeszcze wystarczyć na tę ostatnią, najważniejszą chwilę!

Słaby blask zainteresowania ożywił zapuchnięte oczy Plichty. Jego mięsiste buj szcące od potu policzki zwiślały, czyniąc go podobnym do oswiałego, starego węża.

Elektryczność nie paliła się już od godziny. Od nadmieru wilgoci powstawał w instalacji śnieć. Totcz w centrali zcał się mrok. Nie mogła go skutecznie pokonać mała, czterowoltowa żarówka, paląca się nad nimi, w kiosku, przy żyrokompasie. Ale stożek jej wężego światła, przenikającego ze stroju górnym otworem komunikacyjnym, był symbolem nadziei. Każdy drżał w głębi ducha na myśl, że także ono mogłoby zgasać. Całkowita, nieprzenikniona ciemność byłaby w tych warunkach czymś potwornym, czymś nie do zniesienia, groziła rozpętanem trzyna nych dotychczas na wodzy nerwów.

Ostatnie słowa dowódcy zawierały w sobie coś, co kazało Plichtce podnieść głowę.

— Co masz zamiar zrobić?

— Zgromadzić wszystkich ludzi w kiosku i w rurowym pomieszczeniu załogi, oddzielić się drzwiami od reszty okrętu i otworzyć rury od przedziału załogowego.

— Chciałbyś więc w ten sposób?... — zająknął się Jerzy. Znajac przyjaciela nie dowierzał własnym uszom. — Dobrowolnie?... Samobójstwem?

— Mróz niecierpliwie rzucł ramionami.

— Co takiego? — zająknął się. — Także pomysł!.. Czy nie rozumiesz, że jeżeli zmniejszymy w ten sposób pojemność, to ta skromna ilość powietrza sprężonego, którą jeszcze rozporządząmy, mogłaby wystarczyć do zrównoważenia, a nawet przeważenia ciśnienia wody z zewnątrz?..

— Wtem już do czego zmierzasz! — podchwycił kapitan. — Wtedy będzie moż na otworzyć wiaz i...

— ...I ciśnienie wewnętrzne wyrzuci kań dego z nas z okrętu na powierzchnię!.. Jak wepchnięta przez zremoc do wody i nagle puszczoną piłkę gumową!

Jerzy nie mógł opowiadać ogarniającego go podniecenia.

— Wiesz do pioruna, na co jeszcze czekamy?

— Spokojnie, chłopie!.. Bądź co bądź to tylko ostateczność!.. Leżymy trochę ja głęboko!

— Wyboru przecież nie ma!.. Nie tudzisz się chyba, że uda ci się podnieść okręt!

— Mróz nie odpowiedział, z pomieszczenia załogi bowiem dobiegły dźwięki, w tych okolicznościach zdumiewające. Było to ciche, niemniej wyraźne wiewkanie mandoliny, układające się w popularną piosenkę Yradiera „Ja Paloma” — „Chłopcę na nas już czas!”..

Z brzękliwych tych tonów promieniowała taka otucha, że przyjaciele spojrzeli po sobie rozjaśnieni nagle. Jakże pokrzył ich ten uśmiech!.. Jakże w porę przyszła ta niewybredna muzyka!

— Ciekawym, który to taki grajek! — mruknął Plichta podnosząc się ociężale.

Niespodziewanie Mróz poczuł ból w piersi, ujrzał bowiem znowu obie najdroższe mu na świecie twarze, w ciepłym świetle pomarańczowego abażuru, roz-

smiane, miłe, najmlęsz, takie, jakimi je zostawił w ów wieszcze ostatni, kiedy wzwiał go telefon Dowódcy Floty.

Przecież niwem pomógł tym, co tak niedawno porzucił, a rzeczywistością, było zbyt okrutne. Przez czas pewien pozwolił sobie jednak sycić się tymi majakami, obez władniającymi słodyczą i rozpaczą zarazem. Cierakowicie uwinł się od nich pomógł mu dopiero Plichta, który wyszedł z ciemności stanął w smudze poświaty sączące się z góry i rzucającej mu tak czarne cienie na oczodoły, jakby już nie żył.

— To mat Jankowski! — oznajmił pogodnie. — Powiada, że skoro ma czas wolny od służby, to właściwie nie wie, dlaczego nie małby pobrzdać sobie i kolegom.

— A to zuch! — ucieszył się Mróz. — Krty to Jankowski, óż chwalc Boga, mamy ich na okrecie trzech!

— To ten podsuchowoc!.. Z cywila czeladnik mularski!.. Warszawiak!

Stanisław uległ znowu atakowi wyniszczającego kaszlu.

— Czy zauważyłeś, Jerzy — powiedział wreszcie przerywanym głosem — jakie wielkie wartości duchowe tkwią w ludziach pracy fizycznej?... Chociaż niedoceniane były dawniej i raczej dławione niż pielęgnowane, to jednak żyją i twarją z pokolenia na pokolenie!

— Ba, od politycznej niewoli są one mocniejsze — zgodził się łatwo Plichta.

— I od nieprzyjającego ustroju społecznego! — uzupełnił Mróz. — Ie mamy jeszcze sprężonego powietrza?

— 45 atmosfer!.. Słuchaj, Stachu!.. Skoro mamy próbować oczenia załogi przed wiaz kiosku, to ne rozumiem, dlaczego zwlekasz?

— Nie zapomniaj, że leżymy na 110 stopach!.. W najbliższym razie połowę lu dzi wyzuczonych z tej głębokości różnica pomiędzy ciśnieniem tutaj i ciśnieniem na powierzchni morza rozednie płuca, wszystkim zaś porozrywa skórę i naczynia krwionośne.

— Tą drogą przecież wytrałwał przed laty część swojej załogi i siebie kapitan Maciejewicz!

— Owszem, to znany wypadek. Ale okręt Maciejewicza zatnął duzo pływicy.

— Nie zapominaj jednak, Stachu, że wkrótce może już być za późno!

Mróz pokręcił głową odmownie.

— Mam jeszcze w zapasie powietrze sprężone w tych torpedach, których nie zdążyliśmy wystrzelić. To powinno wystarczyć!.. Myślę, że nie pomyliliem się w swoich wyliczeniach.

Oficerowie zamilkli. Obaj wyraźnie słyszeli miarowy, rytmiczny szum, przypominający pracę tłoków maszyny parowej. Dźwięki te wydawała własna ich krew, którą serce przepompuywało mozolnie przez arterie czaski. Wtórały temu pokaszlania załogi i mandolina, na której mat Jankowski wygrywał teraz „serce w plecak!”.

Do odgłosów tych, z którymi zdąził się już oswoić, wplatał się nieoczekiwanie dźwięk nowy i przez swoją obecność wręcz wstępująca. Było to wyraźne stuknięcie z zewnątrz, potym powolny chrobot metalu po kadłubie okrętu. Nie mogło to być złudzeniem, musieli to usłyszeć wszyscy, w pomieszczeniu bowiem załogi mandolina zamiliła w pół taktu.

Plichta zacisnął palce na ramieniu przy jaciela.

— Tak, to nurek! — stwierdził Mróz spokojnie.

W radiostacji podoficer porwał ciężki kłuc francuski i samorzutnie zaczął nim pukać w ścianę. Gdy skończył, odpowiedziano mu również stukaniem, wyraźnie uporządkowanym w alfabet Morse’a: kreska, kreska, kreska... Kreska, kropka, kropka... Kropka, kreska, kreska...

Łączność ze światem żywych została nawiązana.

Wsluchując się w napięciem w stukanie, odcyfrowywał Plichta głośno jego treść: — Odwagi!.. Ratunek w toku!.. Nad wami dwa holownik!.. „Smok” w drodze!

— Przecież „Smok” ma dźwięk do podnoszenia wraków! — dorzucił już od siebie, radośnie.

— Czy tylko zdąży na czas! — odezwał się Mróz, skoro minęło pierwsze wrzenie. — Ie powietrza?

Plichta zepsuł kilkanaście zapalek, które gasły jedna po drugiej z braku tlenu, zanim udao mu się oświecić manometr. — 35 atmosfer!

Tymczasem światełko kompasowej żarówki zaczęło wyraźnie przysasać. Upał i duchota, zmieszane z trującymi wycieczkami chloru, stały się wręcz zbrojce. Nie odezwała się już więcej mandolina.

Do obolatego mózgu wracała uporczywie myśl o losie tych torpedystów, którzy nie zdążyli wydostać się z zalanego przedziału. Stawało się straszno...

— Ie powietrza, Jerzy? — 30 atmosfer!

— A więc jeszcze wystarczy!

Po kadłubie ginącego okrętu znowu zachrobotały kroki ostrożnie stawianych, oliwianych podszew. Ale ludzie, zamknięci w stalowej pułapce, byli już bliżsi śmierci niż życia. Było jasne, że czekać dłużej na ratunek z zewnątrz nie podoba, że przyjdzie on za późno...

— Ie powietrza? — wychrypiął Mróz. — Gucho homotały mu tętna w skroniach. Kaszel i pośpieszny, krótki oddech rozrywały dą się pierś. Czerwona mgła przesłaniała wzrok. Broni się jeszcze przed utratą świadomości. Wymęczony organizm sposobił się jednak do udzielenia mózgowi ostatniej dobroczynnej narkocy, która miała ułatwić człowiekowi odejście z tego świata.

— 25 atmosfer!

— Jerzy! — odezwał się Mróz głosem, który miał być mocny i stanowczy, ale zabrzmiał drżący i wągle. — Każ załozde wzmoczyć aparaty ratunkowe i zgromadź ją całą tutaj!.. Opuśczzamy okręt!

— Ale do tego już nie doszło.

W pierwszej chwili nie mogli zrozumieć znaczenia tego, co zaszło... Jakaś zmiana, która sprawila, że zmora śmierci ustąpiła z zatrutych ich mózgow, że lew zarówiła poplabide policzki, że w zapad nietych oczach zabłysła znowu nadzieja.

— Światło!.. Paliło się światło!.. Mocnym blaskiem jarzyły się wszystkie żarówki!.. Ludzie, nie dowierzając sobie, przecierali ośnione oczy.

— Obywatelu komandorze!..

Poważny to musiał być odprawdy powód, który sprawił, że flegmatyczny i małomówny poznaniak, bosman Stachowiak, nie posłuszny się rurą głową, ale przyszedł sam. Nie zapomniał przy tym o przejściowej postawie. Stał w owalu drzwi rurowych centrali, nie wyprężając się nadmier nie jak byle rekrut, ale właśnie tyle, ile na szefa motorzystów i elektrykarzy okrętu podwodnego przystało. Jego chuda twarz o oliwkowej cerze i ciężkiej dolnej szczęk, ozdobiona cienkim, czarnym wąsikiem i również czarna, śpiczasta brodka, była niemniej opowiana niż zawsze, tylko w małych, zmrużonych oczkach igrały pomyliki zadowolenia, kiedy cichym przerywanym przez kaszel głosem mędłował, że ślik i pomia balastowa są już w całkowitym porządku.

Mróz poczuł w sobie przypływ noweli nieprzeżuczanych sil.

— Na stanowiska!.. Wynurzenie sterach!.. Szas wszystkich balastów!

Cicho zamruczały silniki elektryczne. Zachłupiała w rurach woda pędzona sżą sprężonego powietrza. Załoga parowała swa swawia, jak na ćwiczeniach. Każ miał tu swoją funkcję, znaną lepiej o pacierza, kt.ego niejeden już zapomniał. Każdy ruch w ciastnym wnętrzu był obcy i wyuczony, możliwy do wykonania nawet po omacku. Teraz pomagał im jeszcze instynkt i wola życia.

Okręt dgniął i uniósł się rufą do góry. Po chwili dziób wyrównał. Siłomannometru głębokości poczęła sumiłowanie tarczy.

— 100!.. 90 stóp, proszę ciebie, czytywał Plichta głośno. — Ale wychodzim, jak babcie oczom!.. droga owany chłop z tego Stachowiak!

I pomśleł tylko, że jeszcze przed pleciem minutami za nasze życie nikie nie daby garści pałak!

Mróz chciał odpowiedzieć, ale za taszlał się tak gwałtownie, że oczy wyślupły mu z orbit. W gardle poczuł śliny smak krwi...

— 45 stóp! — Plichta z pewnym niepokojem spojrzal na przyjacielu. — Aż dało m nam szłozę, przecież ciebie!..

— Owszem! — odrzekł wreszcie Stanisław, skoro parokwasy minął. — Ale wjdziemy z niej mocniejszy!

— I o własnych siłach!

— A nie wyciągnęci przez „Smoka” jak stary kaloszi!.. Może także z większym zaangażowaniem dla życia!

— I z większym zaufaniem do naszych ludzi, proszę ciebie!.. 35 stóp, Stachu!.. Czy widzisz?... 35 atp! — powtórzył z naciściem.

— Peryskopowa! — rzekł dowódcu. — Jest peryskopowa!

— Góra!

Poruszana elektrycznym silnikiem pomocniczym przesunęła się ru a peryskopu.

Mróz przyglądał do okularu.

— Ho, ho!.. Ale zabrało się tutaj, jak widzę, towarzystwo!.. Noc jest widna...

— Jak to noc? — przerwał Plichta spoglądając na zegarek, który wskazywał drogą. — Do licha, zupełnie straciłem rachubę czasu!.. Byłem pewny, proszę ciebie, że to wczesne popołudnie!

— Cztery!.. Nie pięć tratłowców! — mówił Mróz. — Jest także niszczyciel, gromada ścigaczy!.. Tuż przy nas dwa holownik!.. A to co za dabel?... Ależ tak, nie myślę się, to wali „Smok”!.. Potrzebuję jego dźwięk do podnoszenia wraków!.. Za późno, bracie! — mrucał pod nose m z zadowoleniem, dobrodzusnie. — Musztarda po obiedzie, bracie!

— A my nie jesteśmy wrakiem, proszę ciebie! — wtrącił Plichta.

— I nie będziemy! — uzpełnił Mróz. — Puścił uchwyty i odwrócił głowę od okularu.

— Peryskop dół!.. Do wynurzenia... — Oba silniki pół napród!.. Ser prawo na bur!.. Trzeba ominąć naszych niedoszłych wybacwicli!

I wreszcie uroczystym młmowoli głosem:

— Otworzyć wiaz!

— Ukłucie w uszach... Łoskot rozpozcy nających swoją pracę dzieli... I przez zaturte, smrodliwe powietrze przebiegł nieruszony, pędzony przez wentylatory strumień chłodnego powietrza, będący dla umęczonych ludzi życiem samym. Płuca chciały chłonoły ożywcze tlen.

— Wreszcie uroczystym młmowoli głosem:

— Otworzyć wiaz!

— Ukłucie w uszach... Łoskot rozpozcy nających swoją pracę dzieli... I przez zaturte, smrodliwe powietrze przebiegł nieruszony, pędzony przez wentylatory strumień chłodnego powietrza, będący dla umęczonych ludzi życiem samym. Płuca chciały chłonoły ożywcze tlen.

*) Śledniki wody morskiej, łączące się z kwasem siarkowym akumulatorów, wiązują trującą gaz chlorowy.

TYGODNIK
WYBRZEŻA
26.XII.48, Nr. 42/50 (123-124)

JAROSLAW ROGALA

POWSZEDNIA TREŚĆ MORZAN

Holownik Kapitanatu Portu miał nas tylko przerzucić przez pasmo Świny, z wołyńskiego na uzamski brzeg, a przecieć nie sposób oprzeć się powabom horyzontu. Niech sobie portowy prom tego kursuje z tej na tamą stronę i spowrótem — holownik ma swobodę, ostrą, niby skrzydła rybitw, niby dziób, prującą piynną bryłę wód.

Cóż tam obene Świnoujście? Niech tym czasem śpi snem posezonowym, niech zabicie ślepowo opakuje zaniknięcie kuaicu zcy z Międzyzdrojów. Prawie tylko ich wycieczkom służyło. Nie ważne jest całe jego dziś wobec jutra, które planuje dla smaczach. Ryby, ryby mają ożywić to martwe miasto, staną się, białe i smagle, waniemie rozbudow, przeczarują się w gęty, asfalty, betony, urosną w domy, siedla, pnie nowej urbanistyki. Kutry, garściami rzucone w morze, będą czerpć ten rybie „żłoto”, czerpać szeroko z głębi niewyczerpalnej.

Już na Warszawie biją pale pod fundamenty chłodzi. Tylko co pracę dzną skończyły kafary. Stanie tu największe wyrzeźbu narzędzie chłodzenia: 6.000 m² powierzchni. Rybacy będą pokojnie czerpać tonny ryb z Bałtyku. Rud połowu nie może się zmarnować. Właśnie w tym czasie będzie 100 m³. Powstanie wytwórnia mączki ryb. Wytwórnia tranu! Już obdukuje się osiedle robotnicze w zdrowiu sosnowego lasu. Już jest pierwszy inwestor: „Morskie Zakłady Rybne”. Będzie ich jeszcze dwóch. Już zaplanowano na wodnej przestrzeni nowy układ wyjścia z portu. Wszystko odmiennie się ulepszy. Za jakieś 3 lata pełny rozwój wielkie bazy rybackiej zostanie osiągnięty. Przejście starosta tylko marzyć o ożywianiu swego najwłaźniejszego miasta w powiecie — będzie ono żywe.

Holownik sunie gładko. Ciepły jest. Myszyna w dole w rękę dwóch ludzi, przy sterze młode oczy.

Tuż na prawo Odry — Port: dworzec i przystań. Łąd nie — łąd, woda nie — woda — czołwiek przeprowadza swe władztwo nad przestrzenią. Pięknie jest być silniejszym niż odległość, pokonywać ją, jak oporny czas.

U nabrzeża stoi biały ogrom promu. Pasażerski gość z Trolleborgu, przewoźnik pociągów, których międzynarodowy luksus zna się z przesiadek w Dąbju lub z podróży do Warszawy. Cicho stoi przy drewnianych zagrodzeniach.

Mijamy wrak o włoskiej nazwie, którego duży kadłub leży na boku i w oplocie lin, oraz to bardziej zbliża się ku dnu, kiedy potężnym wysiłkiem — wstanie.

Opodal przy brzegu samotny marynarz zanurzył wędkę od cichej strony nabrzeża. Czatuje. Nad tym zawałanym rybakiem, jak zabawką chłopców, grupują się pomieckie opancerzone działka, zdjęte zapewne z jakich małych jednostek, uszko albo chyba i przestawia.

Rybitwy raz po raz wiją się w powietrzu. Napięte ich skrzydła ważą się, drżą. Oczy, drapieżne oczy przewodzą tym lotom. Tam na redzie biela się i tęczopoczą całe ich dęsiaki. Półkłęgiem, sama jak zbite fale, wytryska kamienna, twarda woda w miłą otwartość morza.

Nad wołyńskim brzegiem góruje latarnia morska. To ta chyba, pod którą wspaniele leżą nasi i radziecy polegi, jak wieniec złożony morzu na chwiał w chwili powrotu do nas jego południowego brzegu.

A oto i port. Zwyczajny, z pruska ceglany, poroży darnia. Po drugiej stronie w kępie drzew, ruina obronności. Oto tradycja miejsca; kleszcze wojennego panowa dla nad Świny-uścieniem, nad wejściem ku Zalewowi, ku zagłębionemu bezpiecznie Szczecinowi.

Chyba w tych samych miejscach stały owe „dwa silne zamki”, white tu przez książąt pomorskich przeciw Duńczycykom. Koniec XII wieku wrzał nastrojem walki. Książęta pomorscy, Warcisławowice, Bogusław i Kazimierz, oparli się o Mieszka Starego. Szkołbrzeli, urosli, strząsnęli wpływy Sasów i Dupań. Lapieli okręty kupców na morzu, napadali obce siedziby w Danii i Skandynawii. Nie wahano się. Słowiańskie morze przerywały netylko łagodne

Stali obaj na pomnożone dowodzenia, wcielić między rure głosową i kompas, rzucani wraz z okrętem przez gwałtowne morze. Głębokimi wdechami pili jedne powietrze, syjąc dowoli zmysły i serca niedocenianym przeważnie przez zwyczajnych zjadaczy chleba smakiem życia.

— Podnieś no głowę, Jurku!... Widzisz ten śpieszenie pedący cłok, przeświełtiony przez księżyc?... Wygląda jak nalany srebrem, prawda?

— Dobrze jest żyć! — po prostu stwierdził w odpowiedzi Plichta.

Stanisław porywczym gestem wyciągnął do niego dłoń i zajął mu z bliska w oczy.

— Spicnij mi ją Jurku, ale mocno!... — coś niby wzruszenie zażęło w głosie do-

wody. — Tak, dziękuję ci!... To było mi, widzisz, potrzebne!... Ale, ale!... Stachowiaćki należy się Krzyż Zasługi i na rękawie drugi kąt!... *A mat Jankowski, ten magik od mandoliny, dostanie poza kolejką dwa tygodnie urlopu!

— Szusnie, proszę ciebie!... Chłop znalazł się w rzeczywistości w kropce!

Przełagły, gromadny salut okrętowy, wicher niesiony, ponosił się ponownie po ruchomych pagórach wodnych, na których ukazała się, ginąc im co chwila z oczu, przesłaniana przez fale, zbliżająca się szybko motorówka.

— To do nas! — rzekł Jerzy.

— I dobrze, bo szkoda mi czasu!

— Dwa kąty na rękawie — starszy bosman.

— Tak ci śpieszą do „starego”? Stanisław spojrzął w stronę zachodu, gdzie odbita od niskiego putapu chmur, jaśniała daleka kłosa światła ich portu macierzystego.

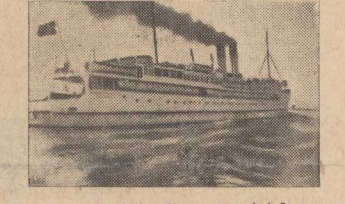
— Oj, nie do „starego!” — odpowiedział międko.

— Ty pantoflarzu! — w kpiarskim uśmiech pokazał Plichta małe, ostre zęby.

Ale Mróz zmarszczył brwi.

— Nie bądź głupi, Jerzy! — powiedział surowo. — Kto wie, czy nie było łatwiej walczyć mi o życie, niż jej biernie wypatrywać oczy w tej strasznej noc!

KONIEC
MIECYSŁAW ZYDLER



„Konung Gustaf V” — statek-domy utrzymujący stałą komunikację między Polską i Szwecją.

MARIAN SYGANIEC

Zachodnio Pomorski konkurent Krynicy

W Trzcinieko - Zdroju byłem w środku lata. Zawiodła nas tam dobra szosa, wysadzana po obu stronach drzewami, owocowymi. Drzewa obrodziły: gałęzie uginają się po prostu pod ciężarem czerwieniących jabłek i prawie już dojrzałych gruszek. Na płacach, które pęczyniła myśliborska szosa, falujące żyto zniknęło w oczach pod zamazystymi błyskami kos licznych żniwiarzy. W uszach utrwalał się — powtarzały w kilkunasto - kilometrowych odstępach — wysoki i ostry terkot majątkowych snoopowiązalek.

Tak było od samego Trzcinska-Zdroju, gdzie, po minięciu starej, rogatkowej nie gdyś baszty, znikli nastroj gorączkowej pracy panujący na otolicznych polach. W miasteczku było cicho i sennie... Jednopiętrowe, porysowane wielkimi domki i wyludnione kwadrat sześdziwego rynku, ocieniony bryłą dwustoletniego ratusza, dzemały w upalnym słońcu. Nawet największa restauracja w miasteczku dostała się do ogrytwej, sennej pustki. W sal, za ładą, trwała na posterunku jedynie żona właściciela ciela, która, korzystając z wolnego popołudnia, robiła na drutach ciepłe skarpetki.

— Czy daleko do uzdrowiska? —
— Po drugiej stronie ratusza jest ta ka wąska uliczka. Ona zaprowadzi pana do celu.

— Dziękuję. —

Uzdrowisko położone jest bardzo malowniczo — podobnie zresztą jak i całe miasteczko — nad długim i, jak mnie informowano później, bardzo głębokim jeziorom. Budynki dla kuracjuszy znajdują się w niewielkim, ale gustownie urządzonej parku. Dużo drzew: świerki, modrzewie. Uzdrowisko w Trzcinieko-Zdroju zasobne jest w bardzo dobrą borowinę — nie usteępującą wcale borowinie w Polczynie — i może pomieścić stu czterdziestu kuracjuszy. Pokoje gościnne odpowiadają wszelkim, nawet komfortowym wymaganiom: nie szukając w nich można prawdziwie wypocząć.

Jednak tegorocznego lata nie wykorzystano jeszcze w Trzcinieko-Zdroju z tych względów i przyjemności. Coś nie było. „Obsługę” stanowiący trzej osoby: kierownik Jankowski, kapitan rezerwy służący jes-

z w nim, zwykły, czerwony wagon. Cały statek jest, jak futerał tego pocągu. Niesie ściółkę szyn z ich naturalnym podróżnikiem na drugą stronę. Dno promu niesie powierzony ekspres, skrzydłami swego korpusu obejmując go, jak w pieczołowitym rękę.

Urzeka nas droga „Gustafa”. Ciągniemy za nim. Mijamy ostatnie latarnie ziemi. Teraz już tylko morskie, ograniczające farwater. Jedna na grubym pławie nurza się pionowo, jak gruba jęmość w kąpielu. Fala dźwięk jest „martwa”, kołysze się łagodnie, bezpiecznie. Ledwie która czasem jest silniejsza, niby wspomnienie przejścia „Gustafa”. Wydaje się coraz dalszy i szybszy. Maleje na olowianym morzu, na którym, jak w starym lustrze, odbija się ciemno-bura wstęga jego dymu.

— Chcesz się rozzerwać — zaczyna ktoś ryś z pasażerów drugiego.

— Bo co?

— To wejdź na mnie! — pada wesoło.

Raz po raz rybitwa biało łopocze w powietrzu, przechyla się, zawisa prawie i spada na wodę. Odwracam się. Słońce wczesne popołudnia jest przymgnione pyłem radoskich chmur. Spie się z tej woalki srebrny, srebrny deszcz światła, jak pieniążki na wodę. Rysuje się wśród żółknącej zieleni widok świnoujścia, nad którym martwo tkwią cumulusy. Martwota nieba i morza. Cicho.

Właśnie w farwater wychodzi również czarny skunper pod szwedzką banderą. Węgi, węgiel — to trochę tych prozacyjnych rejsów. Ze Szwecji cieśloś lodowca rozrzut nie rozwiłkło wiele swego kamienia po naszych ziemiach. Tego czarno - palnego nie mają sami.

Wracam na dół.

Z lewej widnieć niemieckie wiełki: Aalbeck, Heringsdorf. W prawo mówiący dom Międzyzdrojów i, niby mowy na fali, siedzą w głębi punktiki kutrów.

Jestem między dwoma skrzydłami tego samego Pomorza. Świna — to prze-

dłużenie Odry, osi obu skrzydeł.

Wzrok wybiega ku horyzontowi. Cały zbiegł się i stęzał w linię ciemną, grubo, wyraźnie, jak węgiem, narysowaną.

Koyszemy się na martwej głębi.

Wyobraźnia otwiera iluminowane rozdziały, które pisać nam zaczęła bliskość „dwóch zamków”, co strzegły wlotu z morza. Wiek Warcisława i Warcisławowiczów, wiek Krzywoustego i Mieszka Starego, wiek walki o bałtyckie panowanie. Czyj brzeg? Czyj przestwór wodny? Czyj półów? Wzajem niesiono ku sobie broń, aby za te realne pragnienia przelać ludzka krew. Zaczepni są księżąt słowiańscy, odwet niosą napadami. Krązą floty. Lecą korabie ku ziemiom Waldemara. Przekradają się Duńczycy, chcący Słowian dosięgnąć w ich siedzibach, wszystkimi trzema ujściami Odry. Raz Wołyń napadnięty, raz Kamień nawet, to pustszy się Uznam. Szczecińowi grozi ruina i mord. Łączą się kirwie Piastów polskich z Gryfytami Pomorza w wydaniu dwu córki Mieszka Starego za ojca i syna książąt pomorskich. Płaczą się nęgi intrzy, politydy, wiążą węzły siły.

Właśna arena morska.

Dwie wyspy — Wołyń i Uznam — opływa ją statki. Raz w matni Duńczycy, raz ujścia zamknięte, raz grody pion! Wielki wiekowy bój ściele się wszystkimi barwami po wodach.

„Dux Maritimus” — oto miano ks. Bogusława I w kronice Mistrza Wincentego Kadłubka — książę Morzan, ludzi morza, walki, życia i śmierci na morzu. Istotnie — Morzanami byli: i wiecy i mali, ci sami z pokoju ku wojnie tylko narzędzia odmienne, żyłcy z morzem, z niego i za nie żyjący. Morzanie.

A od prawłowiek — między bojami — niesustannie, najwytrwalej ze wszystkich morzan wypływa rybak, szary, jak dziś jeszcze morze. Z sieci, odwiecznym sposobem związanej, odwiecznym ruchem wyjmując trzępoczące się ryby.

Ryby to powszednia treść morzan.

— Przejedźmy się — rzuca propozycję kierownik Jankowski.

— Bardzo chętnie.

Pakujemy się do jednej z licznie uwiązanych u przystani łodzi.

— Panie kierowniku — zacząłem wówczas swoje wątpliwości — zaczęła mnie bardzo, dlaczego przy takich urządzeniach i komforcie nie ma u was ani jednego kuracjusza. Pełnia sezonu (w Trzcinieko - Zdroju byłem w sierpniu) a wy tutaj jesteście właścicielami uzdrowiskiem bez kuracjuszy?!

Na to, że w ubiegłym sezonie wczasowiano Trzcinieko - Zdrój nie spełniał jeszcze należny mu rol, złożyło się wiele przyczyn. Utrzymanie uzdrowiska na odpowiednim poziomie wymaga dużych kosztów. Trzcinieko potrzebuje jeszcze inwestycji... i to poważnych. Nie wszystko było tam „zapięte na ostatni guzik”. Stary kocioł naprzekład — źródło energii parowej poruszającej mieszanki do borowiny — wymagał przebudowy lub gruntownego remontu.

— Zresztą — jak wyjaśniał mi kierownik — nowe uzdrowisko już będzie zupełnie innym celem, niż przed wojną. A my chcemy, aby Trzcinieko-Zdrój mógł skutecznie współzawodniczyć z Polczynem i Krynicą.

Zimę wypełnią koficowe przygotowania, angażowanie personelu, lekarzy... A w przyszłym sezonie, — Możemy stać się już poważnym konkurentem znanych uzdrowisk!.

Rozbudowa polskiej marynarki handlowej

Morski program inwestycyjny na rok 1949 powinien uwzględnić dalszy, spodziewany wzrost obrotu towarowego w ramach naszego handlu zagranicznego. Wylonił się wówczas dla naszych portów i naszej marynarki handlowej nowe zadania. Inwestycje portowe, planowane na rok przyszły, dadzą swój efekt tylko częściowo w roku 1949, w ogromnej zaś mierze uwidocznią się dopiero w roku następnym. Według planu przeładunku towarów masowe (których mamy 88 proc. ogólnego wolumenu ładunkowego) przejdą w 65 proc. przez Gdańsk—Gdynię, w 31 proc. przez Szczecin i w 4 proc. przez małe porty. Drobnica zaś przejdzie w 72 proc. przez Gdańsk — Gdynię i w 28 proc. przez Szczecin.

Obecny stan naszej marynarki handlowej, który przekracza już 200 tys. ton nośności (w r. 1939 — wynosił 120 tys. ton nośności) pozwala Polsce przewozić pod swoją banderą zaledwie 7—8 proc. ładunków przechodzących przez nasze porty. Jeśli chodzi o drobnicę to przewozimy pod polską banderą nawet ok. 15 proc. towarów, natomiast w ładunkach masowych udział ten spada do 2—3 proc. ogólnej ilości towarów masowych będących w obrocie w portach polskich. Gdybyśmy utrzymali w przyszłości obecny poziom tonażu (bez jego rozbudowy i odnowienia wieku statków) wyżej wykazany stosunek procentowy — przy dalszym przewidywanym wzroście obrotów naszych portów — zaczęłyby stale maleć. Byłby to stan anormalny. Na szczęście nam to nie zagraża, gdyż jest przewidziana dalsza rozbudowa naszej floty handlowej. Przy końcu następnego wieloletniego planu inwestycyjnego Ministerstwo Żeglugi planuje osiągnięcie takiego stanu naszej żeglugi morskiej, któryby pozwolił przewozić pod własną banderą ok. 25 proc. towarów naszej morskiej wymiany zagranicznej, a w szczególności ok. 10 proc. ładunków masowych i do 35 proc. drobnicy. W tym stanie rzeczy, aby osiągnąć ten cel, **potrzebna jest flota przekraczająca 700 tys. ton nośności (TDW)** — a więc w stosunku do stanu obecnego powinna ona wzrosnąć 3,5 razy. Wskazuje to na konieczność dużej tempa w rozwoju naszych inwestycji morskich w zakresie budownictwa okrętowego.

Na szczęście stocznie nasze, a w szczególności Stocznia Gdańska pokonały już wstępne trudności organizacyjne i wstąpiły na drogę budowy naszego nowego tonażu, czego wymownym symbolem było wodowanie w dniu 6. XI. b. r. pełnomorskiego statku handlowego s/s „Soidek”, który to pamiętny moment był również wspaniałym wynikiem współzawodniczą pracy polskiego robotnika stoczniowca.

Inne jednak stocznie nasze nie osiągnęły jeszcze w pełni takiej zdolności konstrukcyjnej.

Do końca 1949 roku Stocznia Gdańska powinna wodować ogółem 6 rudowęglowców o nośności 2,540 ton każdy oraz 4 holowniki pełnomorskie po 200 ton nośności i o mocy 400 KM. Choć budowa niewielkich holowników nie posiada takiego ciężaru gatunkowego jak statków handlowych pełnomorskich (rudowęglowce) — jednak świadczy o dobitnie o tym, że nasz polski przemysł okrętowy wypełniając zaczyna wszechstronne potrzeby rozbudowy naszej marynarki handlowej.

Niezależnie od krajowego przemysłu okrętowego zmuszeni jesteśmy jeszcze — na razie — do zamawiania nowego tonażu zagranicą. W dniu 6. XI. (podwołując pamiętny dzień) przybył do Gdyni nowy motorowiec żeglugi przybrzeżnej m/s „Warmia” (1.260 ton nośności), który łącznie ze swym bliźniakiem „Mazury” pracować będzie na liniach do portów angielskich. W roku 1949 przybędzie parowiec „Puck” (1.500 ton nośności) budowany w Anglii, a w r. 1951 — 2 duże motorowce (ziarnikowce) o nośności po 11.000 ton. Nadto na stoczni szwedzkiej w Norrköping zamówione zostały 4 holowniki i 1 statek hydrograficzny. Stocznia Gdańska kończy również wodobyty poniemiecki wrak m/s „Warta”.

W dalszej przyszłości przewidziana jest budowa:

- 5 małych towarowców drobnicowych po 650 ton nośności,
- 2 motorowców typu „Lewant” po 4.000 ton nośności,
- 5 parowców drobnicowych po

- 1.600 ton nośności,
- 1 motorowca typu „Bielsko” 7.300 ton nośności,
- 6 trampów parowych po 3.200 ton nośności,
- 2 statków pasażerskich zatokowych dla Tow. Żeglugi „Gryf”.
- 1 doku pływającego o nośności 12.000 ton.

Z biegiem lat stocznia Gdańska będzie budowała wszystkie większe jednostki naszej floty handlowej, a jej zdolność produkcyjna doprowadzona zostanie stopniowo do ponad 85.000 ton nośności rocznie. Dalszym postulatem jest odbudowa stoczni szczecińskiej, jako stoczni remontowej oraz warsztatu budowy mniejszych jednostek. Stocznia Gdynia pracować nadal będzie w zakresie remontowym. Fabryka Maszyn Okrętowych i Turbin w Elblągu, która jest coraz bardziej aktywowana, zapewni naszemu przemysłowi budowy okrętów należyte nowoczesne urządzenia maszynowe. Ogólnie rzecz biorąc rozbudowa polskiej floty handlowej znajduje się na dobrej drodze.

Mniejsza na razie dynamika inwestycyjna w żegludze uwarunkowana jest chwilowo w pewnym stopniu możliwościami produkcyjnymi naszych stoczni. Ta dynamika będzie jednak z biegiem lat coraz to wzrastać i inwestycje flotowe w latach następnych będą coraz przybierać na sile, a bandera polska coraz częściej zjawiać do naszych i zagranicznych portów.

INŻ. B. SZEMIOT

JAK ODBUDOWUJE SIĘ SZCZECIN

Odbudowa Szczecina zaczęła się w sierpniu 1945 r. Wraz z przejęciem miasta od władz sowieckich, zjechała grupa inżynierów i budowniczych Społecznego Przedsiębiorstwa Budowlanego, jednej podówczas organizacji budowlanej w skali ogólnopolskiej. W panującym jeszcze w mieście chaosie (Niemców w tym momencie było ponad 90 proc. całej ludności), przystąpiono do pracy. — Bez sprzętu, transportu, materiałów i pracowników — ciężkie to było zadanie.

Praca zaczęła się w warunkach może jeszcze trudniejszych niż w Warszawie. Przyjeżdżały instytucje, urzędy — należało remontować spalone i wyszabrowane do szczytu budynki.

Zaczęto od gmachu Urzędu Wojewódzkiego na Wałach Chrobrego i odbudowy zniszczonych mostów kolejowych na Odrze. Przystąpiono również do remontu mieszkań i budynków użyteczności publicznej dla napływających coraz liczniej pracowników i robotników.

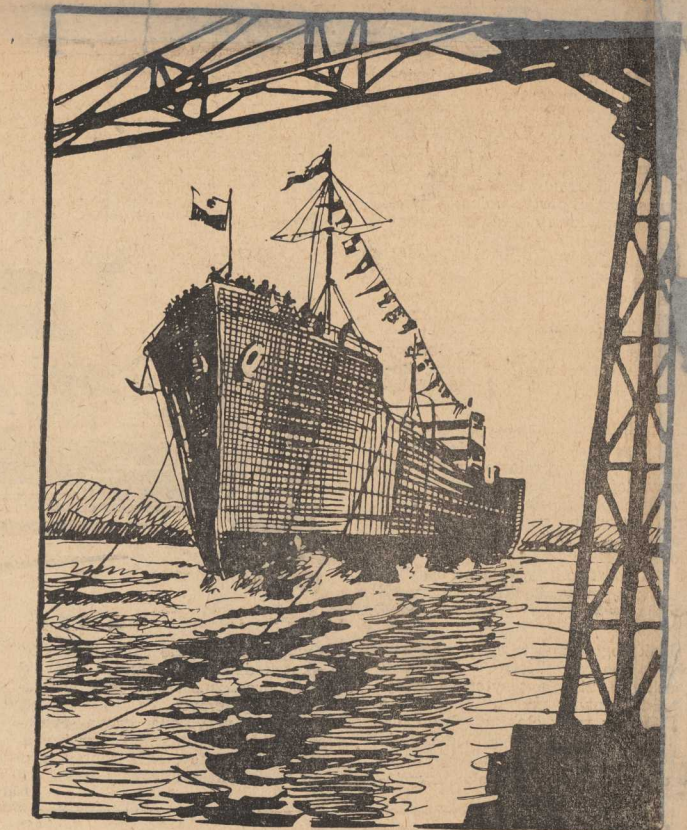
Wraz z normalizacją życia pierwszy, w większej szabrowniczy, element zaczął występować na korześć ludzi pracy, rzemieślników i t. d. Pierwszy rok odbudowa odbywała się bez należytej dokumentacji, często na telefoniczne zlecenia władz i urzędów.

Z czasem odbudowa weszła na tory systematycznej i planowej pracy.

Okres 1945 — 1946 r. — jest okresem po skutkowania właściwych dróg organizacji budownictwa. Pojawiają się w tym czasie liczne ewakuowane ze Lwowa lub Wilna prywatne przedsiębiorstwa budowlane. Powstaje Centralny Zarząd Zrzeszeń Przedsiębiorstw Budowlanych, przekształcony następnie w Centralny Zarząd Państwowego Przedsiębiorstwa Budowlanych.

W roku 1947 Centralny Zarząd P. P. B. przystąpił do reorganizacji i nowego układu P. P. B. przekształcając się w Przedsiębiorstwo Państwowe z 77 oddziałami.

Wypracowuje się zasady pracy i organizacji wewnętrznej. Szczecin podlega Zjednoczeniu Wybrzeża z Centralą w Gdańsku i



posiada dwa Oddziały do wykonawstwa robót.

Równocześnie z tworzeniem Państw. Przedś. Budowlanych, jako organów Ministerstwa Odbudowy, tworzą swoje Przedsiębiorstwa Budowlane inne Ministerstwa dla obsługi własnych potrzeb budownictwa.

Rok 1948 przynosi ogromny krok naprzód w dziedzinie usprawnienia budownictwa, poprawy metod i warunków pracy. Przewidywany przez Ministerstwo Odbudowy dla Państw. Przedś. Budowlanych na terenie całego kraju plan przewidywał w r. b. wykonanie robót na sumę 13 miliardów zł., z czego na Szczecin przewidywano 500.000.000 zł. Plan ten w skali ogólnopolskiej został znacznie przekroczony. Gdy chodzi o Szczecin plan przekroczony zostanie do końca r. o około 50 proc. — P. P. B. wykona roboty za ok. 750 milionów zł.

Z rokiem 1948 miały dla Państwowego Przedsiębiorstwa Budowlanych okres prób i szukanie form organizacyjnych.

Został ustalony przez Ministerstwo Odbudowy łącznie z Centralnym Zarządciem P.P.B. długofalowy plan wykonawstwa robót budowlanych do 1955 r. Z tego przypadnie na Szczecin do przerobienia w roku 1949 — 1,3 miliarda złotych, w następnych latach stopniowo zwiększając się, aż do 55 roku do sumy 4 miliardów zł.

Plan ten jest powiązany z ogólnym planem rozbudowy miasta i portu Szczecina i udziałem w wykonaniu planu również i innych przedsiębiorstw branżowych łącznie z S. P. B.

Jeżeli spojrzymy na wyżej przytoczone cyfry i uswiadomimy sobie, że w 1947 roku, w porównaniu z 1946 rokiem Państwowe Przedsiębiorstwo Budowlane podniosło produkcję dwukrotnie, a w roku bieżącym w porównaniu z rokiem ubiegłym również prawie dwukrotnie, to zdamy sobie sprawę z wysiłku i energii włożonych w tę pracę i z tego, że czas ten nie został zmarnowany.

Uswiadamlamy sobie, czego w przyszłości do 1955 roku po Państw. Przedsiębior-

stwach Budowlanych spodziewać się można.

Nie ma już tutaj tak wielkich skoków wzrostu jest stopniowy i łagodny. Nie da się go jednak przypadkowo.

Zbyt gwałtowny dotychczasowy rozwój miał i swoje złe strony, a mianowicie nie dawał czasu na uporządkowanie i usystematyzowanie szeregu zagadnień wewnętrzno - organizacyjnych na poprawie nie błędów i usprawnienie gospodarki wewnętrznej.

Od roku 1949 praca P. P. B. wchodzi w okres gospodarki w całej pełni usystematyzowanej. Od dnia 1.I.1949 roku na terenie Szczecina i Województwa tworzy się Zjednoczenie Państwowych Przedsiębiorstw Budowlanych z 9 Oddziałami. Z tego 4 Oddziały w Szczecinie inżynieryjno - budowlane, 3 Oddziały robót pomocniczych i 2 Oddziały terenowe.

Oprócz tego przewidywane są grupy terenowe w poszczególnych powiatach.

Zadaniem Zjednoczenia jest wykonanie odbudowy zgodnie z planem i uporządkowaniem pracy przez:

- 1) doprowadzenie do normy księgowości,
- 2) uporządkowanie zaopatrzenia, rozdania i materiałów i księgowości magazynowej,
- 3) uporządkowanie gospodarki sprzętem,
- 4) uruchomienie i uporządkowanie podrzędnych warsztatów, jak stolarni, betoniarń, warsztatów samochodowych e.t.c.

To jednak nie wszystko. Musimy do swej pracy wprowadzić nowe zagadnienia. Najważniejsze z nich to:

- 1) Upowszechnienie współzawodniczącej pracy,
- 2) Wprowadzenie i rozszerzenie racjonalizacji pracy w egzystujących i nowych rodzajach robót budowlanych,
- 3) Powołanie do życia i prowadzenie akcji socjalnej w jaknajszerszym zakresie,
- 4) Zmechanizowanie robót budowlanych,
- 5) Upowszechnienie robót budowlanych.

Wszystko to jest zadaniem niemałym i wymaga ono znacznie większej pracy i energii niż znaczne uwielokrotnienie obrotów budowlanych. Pamiętać jednak musimy, że w pracy tej leżać możemy zawsze na ścisłą współpracę Związków Zawodowych i naszych robotników, którzy nie tylko rąk swoich, ale i mózgow nie będą skąpić dla usprawnienia swej pracy i osiągnięcia największej wydajności.

O wsohrące to zwracać się musimy i ona właśnie zapewni nam powodzenie w naszych zamierzeniach.

Rok, do progu którego właśnie stoimy, będzie dla nas rokiem przełomowym.

W nim to pokazać musimy, czy należyce rozumiemy zadanie Państw. Przedsiębiorstwa Budowlanych, czy doróżniłyśmy do pracy zespołowej, czy będziemy umieli pozbierać się swych osobistych słabości dla państwowego wykonawstwa robót.

Nie mamy wątpliwości, że tak będzie.



ELBLĄG POWRACA DO ŻYCIA

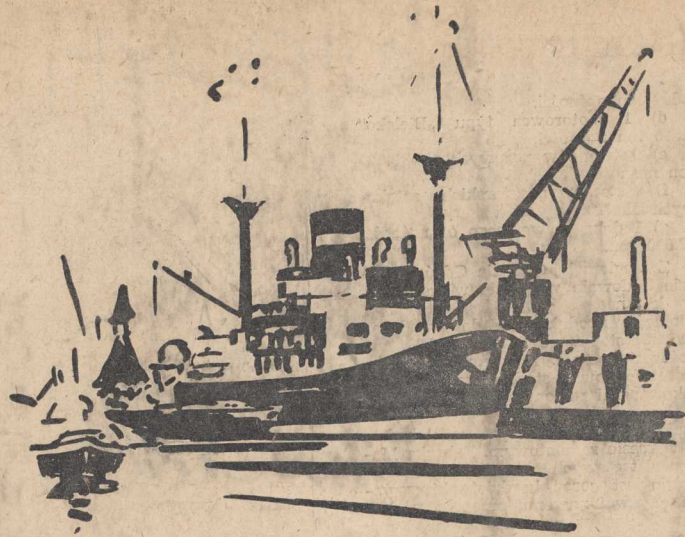
Między Zalewem Wiślanym a jeziorem Drużno i kanałem Warmińskim, leży jeden z największych ośmi portów bałtyckich, Elbląg. Historia jego sięga początków XIII stulecia. Dzisiaj ma on jedynie znaczenie jako port żeglugi śródlądowej. Spowodowało to stonniowe zapuszczenie portu, uniemożliwiający z biegiem lat ruch statków morskich.

Chlubną kartę historii zapisał Elbląg w wiekach Rzeczypospolitej jako pierwsze miasto ośmielające się wystąpić przeciwko wielkiemu mistrzowi krzyżackiemu w Malborku. W okresie trzydziestoletniej wojny mieszczanie elbląscy zdobyli zamek krzyżacki, stojący około dwóch wieków nad kanałem elbląskim.

Za wierną służbę Rzeczypospolitej w walce z zakonem Kazimierz Jagiellończyk (1491) obdarzył miasto przywilejami, zezwalając na bezpośredni handel z Krakowem i Wrocławiem. Rośnie i rozwija się handel pod opieką Rzeczypospolitej. Stefan Batory, za pomoc udzieloną przez miasto w jego rozrywkach z Gdańskiem, zezwala na osiedlenie się kupców zamorskich, którzy tu zakładają swe przedsiębiorstwa handlowe.

Jednak bogate miasto chyli się ku upadkowi po dwukrotnej okupacji szwedzkiej i utracie terytoriów miejskich (które nadal miastu Wł. Jagiełło w r. 1410) na rzecz elektora brandenburskiego. W roku 1772 Elbląg zostaje włączony do Prus.

W dniu 6. lutego 1945 roku, zwycię-



skie wojska radzieckie zajmują miasto. Na skutek działań wojennych budynki są w 50 proc. zniszczone, leży w gruzach ciężki przemysł.

Do Elbląga przybywa grupa operacyjna polskiej administracji, przybywają pierwsi osadnicy. Dziś Elbląg liczy ponad 40.000 mieszkańców, a liczba ich

z dnia na dzień wzrasta. Wznoszą się fabryki, uruchomione zostają Zakłady Budowy Maszyn, Fabryka Wytwarzania Metalowych. Odbudowuje się elektrownię (o dużej mocy i zasięgu) i gazownię. Przemysł drzewny i spożywczy rozpoczyna nowy etap rozwoju. Na terenie miasta powstaje szereg szkół róż-

nych. Przez okres pierwszych trzech lat Elbląg nie posiadał wyraźnego oblicza w ogólnopolskim planie gospodarczym. Sytuacja ta trwała do dnia 3 lipca 1947 r. Na III Zjeździe Ziem Odzyskanych w Szczecinie Min. Przemysłu i Handlu Hilary Minc powiedział: „Elbląg musi się stać standardowym obiektem ciężkiego przemysłu”. Słowa te znalazły wyraz w odbudowie zakładów przemysłu metalowego.

Powołano do życia Komitet Aktywizacji Elbląga, który koordynuje plany przywrócenia miastu pozycji gospodarczej oraz ożywienia rejonu Elbląga.

W dniu 4 grudnia br. w Zakładach Budowy Maszyn i Turbin im. Gen. Świerczewskiego odbyła się uroczystość przywrócenia do życia, zastępstwa od czasów działań wojennych, pieców mar tenowskich, Ruszyla stalownia, podstawa wielkiego przemysłu, którego przeznaczeniem jest ożywić wschodnie skrzydło wybrzeża, stwarzając centrum przemysłu ciężkiego.

Na apel górników Zabrze - Wschód załoga Zakładów Budowy Maszyn, postanowiła uczcić Kongres Zjednoczenia Polskiej Klasy Robotniczej przyjmując zobowiązanie, które zostało wykonane przed planowanym terminem.

Elbląg rozpoczął nowy etap swego rozwoju. Pełne wykorzystanie portu elbląskiego będzie uzależnione od zrealizowania szeroko zakrojonych planów zbudowania Mierzei. Z czasem miasto przemysłowe odzyska straconą pozycję miasta portowego. Będzie on wschodnim skrzydłem wybrzeża, jak zachodnim jest Szczecin.

PRZEGLĄD PRASY

Większość pism literackich poświęca ostatnio wiele miejsca jubileuszowi pięćdziesięciolecia pracy pisarskiej najwybitniejszego poety współczesnego (jak się wyraził o nim trzy lata temu Julian Przybyło) — Leopolda Staffa. I tak: w 48 numerze „Odrodzenia” mamy piękne wspomnienie Juliana Tuwima „O „moim” Staffie” oraz nowy artykuł prof. Juliana Krzyżanowskiego p. t. „Droga poetycka Leopolda Staffa”.

„Być może — pisze prof. Krzyżanowski — że rozkwit antropologii i oparte na niej historiografi nowoczesnej da nam w czasie niedługim jasny i precyzyjny schemat najwyższych i najwartościowszych osiągnięć ludzkości wieku XX. Nim jednak to nastąpi, człowiek mający we własnym doświadczeniu dzieje tego wieku, może przypuścić, że naukowe poznanie naszych czasów nie odmówi im swoistej wielkości, że dojrzy w nich olbrzymi wysiłek myśli ludzkiej, zmierzającej do opanowania przy pomocy techniki sił przyrody, i wysiłek woli ludzkiej, przekształcającej planowo przy pomocy reform ustrojowych życie zbiorowe człowieka nowoczesnego. Spoglądając w ten sposób na to historyczne twórczości poety, który rozpoczął ją w r. 1898, pamiętamy roku odkrycia radu, nie popeliśmy się przesady, twierdząc, iż nie kto inny, tylko właśnie Staff w liryce swej szukał wyrazu dla wielkości poczynania człowieka wieku XX”.

W „Kuźnicy” wydrukował obszerny artykuł, poświęcony Jubilatowi, Zygmunt Jastrun. Poeta ten bardzo krytycznie ocenia dorobek Staffa, a jednak stwierdza:

„Leopold Staff, największy z żyjących poetów polskich jest dla nas dzisiaj wiadomym znakiem związków między poezją współczesną i poezją lat ubiegłych.

Jak bodaj żaden inny z naszych poetów, stał u narodzin kilku pokoleń literackich, dla których był autorytetem, jeśli nie patronem. Fakt ten wyłomaczył można jedynie właściwościami jego sztuki poetyckiej, która jest wielowarstwowa i niezupełnie jednolita. Staff wyszedł z okresu Młodej Polski, ale pewne znamiona poetyki tego ruchu literackiego możemy odmalować w różnym nasileniu we wszystkich tomach jego wierszy. Dzieli jednak Staffa od jego rówieśników inny stosunek do życia, postawa pełna pogodnej mądrości, umiarkowanego optymizmu,

tak różnego od melancholii i rozpaczliwych wierszy Stanisława Korab-Brzozowskiego czy Tetmajera. W przeciwieństwie do poetów Młodej Polski Staff głosi pochwałę życia, mimo że „zna goręcy i zawody, ból i troskę”. Poezja jego nie rezygnuje nigdy z walki o piękne i pogodne życie”.

Staffowi poświęcił również wiele miejsca katolicki „Tygodnik Powszechny” oraz czołowy polski miesięcznik literacko-krytyczny, „Twórczość”, który zamieścił obszerny esej Mariana Piechala.

Leopold Staff jest dla nas dzisiaj uosobieniem wielkich tradycji sztuki polskiej, tradycji, w której tkwi korzeniami dzisiejsza rzeczywistość poetycka. Mimo swego wieku interesuje się Staff najmłodszą poezją polską, czyta uważnie wszelkie nowe publikacje poetyckie i w miarę możliwości opiekuje się młodymi adeptami sztuki poetyckiej. Dlatego też nie od rzeczy będzie ten przegląd prasy, poświęcony głosom jubileuszowym, zakończyć głosem, jaki padł ostatnio w dyskusji nad najmłodszą poezją.

48 nr. „Odrodzenia” przynosi artykuł Amolda Śluckiego, zatytułowany „O wyjście z kryzysu”.

„Ubojowanie życia politycznego i zaostrezenie walki klasowej w naszym kraju — pisze Ślucki — zastało młodą poezję nie w pełni przygotowaną. Opportunistyczna polityka kulturalna nie sprzyjała ani zahartowaniu charakterów, ani dojrzeniu talentów. Główną przyczyną zahamowania rozwoju młodej liryki była subiektywizm; winni są przede wszystkim ci, którzy — że spełniali swoją rolę organizatorską i inspiratorską, wprowadzając często swoją chwalebnością i eklektyzmem zamęt do młodej literatury”.

„Cóż z tego, że słuszny nawet często wypowiedziom krytycznym nie towarzyszyła odpowiednia polityka redakcyjna czołowego pisma lewicowego „Kuźnicy”, które faworyzowało staroświeckości, pseudoklasycyzm lub w najlepszym razie spóźniony futurizm”.

Trudno nie przyznać racji wypowiedziom młodego poety. Byłoby nieźmiernie interesujące i pożyteczne, gdyby na temat współczesnej poezji wybuchła tak zaciekała dyskusja, jak w latach 1945-6 o realizmie w prozie. Były pewne przyczyny, które tę dyskusję opóźniały. Zamieszczenie artykułu Śluckiego w „Odrodzeniu”, artykułu, który jest odbiciem poglądów, panujących wśród większości młodych pisarzy, świadczy, że te hamujące przyczyny zostały przezwyciężone i że dyskusja na temat najmłodszej poezji będzie się toczyła publicznie, a nie, jak dotychczas, na zamkniętych zebraniach.



Lucyna Sieciechowiczowa po udanym debiucie książką „Ięcza nad Wągliem” — dającą zdrową sensację i opis przygód chłopów w Zakopanem, w drugiej swojej książce, która ukazała się ostatnio nakładem Wydawnictwa Zachodniego w Poznaniu p. t. „Córka zastępy Jaskółek” — daje historię grupy dziewcząt zbranych w zastępie harcerek, ich prace, przygody, zainteresowania i przeżycia w szarym, codziennym dniu.

Żywa, interesująca akcja, jasny prosty styl, dydaktyka dyskretnie z kart książki przesiąkająca, stanowią, że „Córka zastępy Jaskółek” jest literaturą dla młodzieży zdrowa, ciekawa i pożyteczna.

Liczne ilustracje w tekście art. K. Wiercińskiej — Zajęczykowskiej, oraz porożająca ośladka podnoszą atrakcyjność książki.

Jan Czekanowski: „Polska — Słowiańszczyzna”. Perspektywy antropologiczne. Biblioteka Wiedzy w Polsce. Wydawnictwo S. Arcta. Warszawa 1948. Str. 390.

Po książkach Z. Wojciechowskiego o Zygmuncie Starzym i T. Lehr-Splawinskiego o języku polskim, jako tom II „Biblioteki Wiedzy w Polsce” ukazało się dzieło prof. Jana Czekanowskiego, wymienione w nagłówku. Dowiadujemy się od autora, że Polska jest w Europie krajem bodaj najlepiej zbadanym pod względem antropologicznym, to znaczy dokonano u nas najwięcej pomiarów, zebrano najwięcej danych statystycznych i przeprowadzono najwięcej zestawień i obliczeń. Tak dalece, że prof. Czekanowski podjął próbę syntezy zebranego materiału, dając obraz składu rasowego narodu polskiego na obszarze jego osiedlenia przed drugą wojną światową. Obraz ten rzucił na tło rozwoju dziejowego, na tło układu rasowego ludności europejskiej i Słowiańszczyzny.

Zagadnienia antropologiczne nie są łatwo dostępne dla czytelnika, który nie jest obyty z podstawami, na których — się opiera nauka antropologii. Sposób przedstawienia rzeczy przez prof. Czekanowskiego jest taki, że nawet mało przygotowany czytelnik może z pożytkiem przeczytać jego książkę. Nie będzie mógł, oczywiście, ocenić ją krytycznie, lecz zapozna się z dotychczasowymi wynikami badań antropologicznych, z metodami stosowanymi przez jego adeptów, oraz nabierze zainteresowania do tego działu wiedzy.

Nie będziemy próbowali w krótkiej wzmiance przedstawić poglądów syntetycznych prof. Czekanowskiego, bo dla ich należytego wtlumaczenia należałoby wyjść ze ścisłego określenia podstawowych pojęć z dziedziny antropologii. Ot i na przykład ktoby chciał w sposób zrozumiały dla każdego wyłożyć ujęcie syntetyczne prof. Czekanowskiego, że ludność

słowiańska (poza Eurazją) jest rezultatem wykorzystania się czterech elementów rasowych, a mianowicie nordyckiego, laponałdajnego, śródziemnomorskiego i armenoidalnego, ten musiałby rozpocząć od wyjaśnienia pojęcia rasy i od ustalenia podziału ludności europejskiej na różne ściśle określone rasy. Tu zaś odrazu napotykałby na bardzo duże różnice poglądów wśród badaczy w dziedzinie nauki antropologii.

Pozostawiamy specjalistom ocenę dzieła prof. Czekanowskiego. Sygnalizujemy tylko pojawienie się jego książki, co dotyczy przedmiotu, który interesuje najszersze koła czytającej publiczności.

ski.

W PAŃSTWIE
DEMOKRATYCZNYM
NIE MOŻE BYĆ
ANALFABETÓW!

ZŁÓŻ OFIARĘ
NA FUNDUSZ
OŚWIATOWO
KULTURALNY

ROCZNIK POMORZA ZACHODNIEGO

„Rocznikiem — Informatorem Pomorza Zachodniego” wypełnia Spółdzielnia „Polskie Pismo i Książka” lukę w literaturze, dotyczącą polskiego dorobku na tych obszarach. Wydawnictwo to, liczące ponad 200 stron druku, zawiera w obszernym skrócie wszystko to, co o Pomorzu Zachodnim trzeba i warto wiedzieć.

Dobrze się stało, że „Rocznik” nie jest przeciętny materiałem historycznym. Rozpisany jest o wymiarach dynastii słowiańskich czy zgermanizowanych Piastów nie jest dziś zbyt dobrą propagandą polityczną. Znacznie ważniejszą sprawą jest opracowanie rzeczywistości, pokazanie naszej pracy nad odbudową i przbudzeniem tej ziemi, zdesztawianej materialnie i moralnie przez faszyzm. Wyniki tej odbudowy stanowią o naszych prawach do Pomorza Zachodniego. I dlatego należy się wdzięczność redakcji, która umiała, opracowując te problemy, utrzymać właściwe proporcje.

„Rocznik” daje nam dość dokładny — choć może nieco powierzchownie potraktowany i niedostatecznie uzasadniony ideologicznie — obraz osiągnięć polskich w północnej części Ziemi Odzyskanych. Mamy więc artykuły, dotyczące się odbudowy rolnictwa, przemysłu, szkolnictwa, życia naukowego i kulturalnego województwa szczecińskiego. Mamy materiały o odbudowie portów. Mamy kronikę lat 1945/48. Mamy krótkie — może zbyt krótkie — omówienie wyników akcji osiedleńczej i ruchu ludności.

W sumie należy uznać wysiłek redakcji i wydawców za celowy i udany.

w.

Na terenie Szczecina powstał w końcu roku 1947-go Oddział Morski Państwowego Przedsiębiorstwa Budowlanego „Hydrotrest”. Ze decyzja Ministerstwa Odbudowy o powołaniu do życia tej placówki była słuszną — okazało się niebawem. Już w styczniu 1948 roku Oddział Morski, reprezentowany wówczas zaledwie przez kilku pracowników — zdobywa na przetargu w Urzędzie Morskim Szczecinskim pierwszą robotę, mianowicie odbudowę pierwszych czterech staw nabieżnikowych, potocznie zwanych latarniami morskimi. Były to też i pierwsze latarnie, na tym terenie, które zaczęły spełniać swoją służbę, mianowicie kierować ruchami statków na trasie wodnej Szczecin — Swinoujście, choć na tym pierwszym przetargu podobne zalecenie na odbudowę dalszych staw nabieżnikowych wydano i innym firmom.

Niebawem Zjednoczenie Energetyczne Pomorza Zachodniego powierzyło „Hydrotrestowi” odbudowę urządzeń wodnych, elektrowni wodnych w Trzebiatowie, Rejowicach i Likowie, które to roboty zakończone zostały w bież. sezonie po myśli zleceniodawcy.

Trzecia grupa robót wykonanych w roku bieżącym przez „Hydrotrest” były roboty melioracyjne na terenie Zulałów Szczecinskich, polegające na odwodnieniu i osuszeniu obszarów rolnych, położonych niżej poziomu morza, skutkiem wojny i zniszczeń wałów ochronnych przez rolnictwo utraconych. Obecnie na tych terenach żyznych o przestrzeni ca 8.000 ha znów zakwit-

nie rolnictwo i hodowla, tym razem uprawiana już przez osadnika polskiego.

Roboty melioracyjne na terenie Zulałów Szczecinskich zakończono w czerwcu rb., zaś w kilka tygodni później znacznie większe grupy melioracyjne „Hydrotrestu” rozpoczęły podobne prace na wyspie Wolin. I te roboty już w warunkach bardziej niepomyślnych, bo w okresie przeważnie jesiennym, zakończone zostały w terminie, a nawet przed terminem i w zakresie 100 procent większym od pierwotnie zleconego przez Ministerstwo Rolnictwa i Urząd Wojewódzki.

Czwartą grupą robót „Hydrotrestu” są roboty morskie. Z tych prowadzone przez „Hydrotrest” prace przy odbudowie głowicy mola wschodniego w porcie kołobrzesckim, muszą być uważane za najtrudniejsze w tej dziedzinie ze względu na przeszkody, jakie stawia pracom żywiol, woli człowieka, jeszcze nie podporządkowany.

Szczeciński Urząd Morski nie przestał na odbudowie 4-ch względnie 7-miu staw nabieżnikowych, oddanych na przetargu w styczniu rb. We wrześniu zlecił „Hydrotrestowi” odbudowę dalszych 11-tu staw, zakreślając termin ukończenia: 15 lutego 1949 r. Mając za sobą doświadczenie organizacyjne, zdobyte przy pierwszych 4-ch, rozporządzając już wytrawnym personelem technicznym, kierowniczym i wykonawczym — „Hydrotrest” ukończył te prace o 2 miesiące wcześniej.

Na ostatniej Radzie Wytwórczej w

Szczecinie w dn. 1 grudnia, zaprotokółowane zostało między innymi:

„W charakterze prezentu na Kongres Zjednoczenia Partii Robotniczych na dzień 15 grudnia rb. Oddział Morski „Hydrotrest” może ofiarować następujące sukcesy załóg:

1) ukończenie w terminie umownym do dnia 15. XII. 48 r. robót melioracyjnych na wyspie Wolin w zakresie o 100% większym od robót zleconych pierwotnie, mianowicie zamiast 10 na 20 milionów złotych,

2) wykończenie przed terminem, mianowicie 15 grudnia zamiast 15 lutego 1949 r. odbudowy 11-tu staw nabieżnikowych dla obsługi dróg wodnych rejonu Szczecińskiego, pozatem zaś:

3) wykończenie wszystkich zleconych dotychczas robót przy odbudowie urządzeń wodnych przy elektrowniach wodnych Pomorza Szczecińskiego

Jest niewątpliwie zasługą personelu wykonawczego i kierownictwa „Hydrotrestu”:

że w wyniku przyspieszenia zakończenia prac S. U. M. doczekał się zwrotu holownika, którym „Hydrotrest” posługiwał się w robotach na trasie Szczecin — Zalew Szczeciński, już obecnie, zamiast w umownym terminie 15-go lutego;

że obsługa nawigacyjna łasy wodnej na tym odcinku uruchomiona została znacznie wcześniej, co jest ważne w związku ze zbliżającym się okresem zimowym;

(choć za tych, którzy przyczynili się do wspomnianych robót) wraz z rodzinami. Osadnicy ci zagospodarują niewykorzystane dotąd obszary, przyczyniając się do lepszego zaspokojenia potrzeb aprowizacyjnych Szczecina;

że elektrownie wodne, których urządzenia wodne zostały w r. b. ulepszone, podniosły swą wydajność i waleń przyczyniają się do wydajniejszego i bardziej sprawnego zaopatrzenia odnośnego rejonu przemysłowego.

Bg.

SKLEPY WZORCOWE P. C. H.

Państwowa Centrala Handlowa w Szczecinie i innych miastach wojew. Szczecińskiego, otworzyła sklepy detaliczne tak zwane „Sklepy Wzorcowe”, celem zaopatrzenia świata pracy w artykuły spożywcze. W samym Szczecinie zostały już otwarte 4 sklepy, a mianowicie:

przy Alei Wojska Polskiego 52,
przy ul. Mickiewicza 102,
przy ul. Mosiężnej 23a,
przy ul. Karpińskiego 1.

Niezależnie od wyżej wymienionych, z dniem 1 stycznia 1949 r. P.C.H. przejmie wszystkie sklepy branży spożywczej od Spółdzielni Wojskowych w ilości 10, które również będą dostępne dla wszystkich.

Sklepy detaliczne „Wzorcowe” P.C.H. są zaopatrzone pełnym asortymentem towarów spożywczych i kolonialnych po cenach państwowych.

P.C.H. HURTOWNIA SPOŻYWCZO PRZEMYSŁOWA

w SZCZECINIE



z dniem 6.XII. br. przeniosła swą siedzibę z Al. Wojska Polskiego 52

na ul. Krz. Kolumba 5, tel. 27-23

Jednocześnie zawiadamiamy o otwarciu detalicznych sklepów spożywczych:



- Sklep Nr 1 przy ul. Mosiężnej 23a,
- Sklep Nr 2 przy ul. Mickiewicza 102,
- Sklep Nr 3 przy ul. Karpińskiego 1,
- Sklep Nr 4 przy ul. Al. Wojska Polskiego 52.

Zaopatrujemy mieszkańców Szczecina we wszystkie artykuły spożywcze, kolonialne i monopolowe.

Hotel „ORBIS”

Szczecin, Aleja 3 Maja 1, tel. 36-66

poleca komfortowe pokoje.

PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE „HYDROTREST”

Centrala w Warszawie, Smolna 32, tel. 879-10-11
ODDZIAŁ MORSKI W SZCZECINIE,
ul. Mariana Buczka Nr 31, tel. 27-96

Oddziały i Kierownictwa Robót w całym Kraju wykonują wszelkie roboty w zakresie wodno-inżynierskim

- 1) Porty morskie i rzeczne, kanały żeglugi, akwadukty, podnośnie, syfony.
- 2) Regulacje - obwałowanie rzek, zapory, jazy, śluzy i inne;
- 3) Melioracje wodne, zbiorniki dolinowe, zakłady o sile wodnej.
- 4) Wodociągi i kanalizacje miast i osiedli, wiertnictwo badawcze i studienne.
- 5) Budowa lotnisk, roboty ziemne.
- 6) Mosty i konstrukcje stalowe, żelbetowe i drewniane.
- 7) Wydobywanie obiektów zatopionych.

UWAGA!

Mleka pełnego, jaj oraz drobiu bitego na okres przedświąteczny posiadamy w dostatecznych ilościach. Sprzedaż w naszych sklepach codziennie do godziny 19, mleko również w porze popołudniowej
SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY MLECZARSKIE
Spółdz. z odpow. ulcz.
SZCZECIN

LAKIERY — FARBY — EMALIE — POKOSTY

(Olejne i syntetyczne)

FARBY SUCHE — ziemne, mineralne, nieorganiczne

MINIA I GLEJTA OŁOWIANA

ROZCIENCZALNIKI — KITY — ULTRAMARYNA

BIEL CYNKOWA — LITOPONY

P O L E C A

CENTRALA HANDLOWA PRZEMYSŁU CHEMICZNEGO

Oddział w Szczecinie, ul. Ks. Jaromira 12 tel. 27-61

Pododdział w Słupsku, ul. Kopernika 45 tel. 33-46

Pododdział w Szczecinku, ul. Stalina 21 tel. 458

NAVIGATOR

POLSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

SPÓŁKA Z OGR. ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
ŚW. WOJCIECHA 1, TELEFON Nr. 20-20

MAKLERZY OKRĘTOWI

AGENCI FRACHTOWI

LINE REGULARNE

PRZEDSIĘBIORSTWO
BUDOWLANE

bud. **BRUNON MIAŁKAS**

SZCZECIN, ULICA 5 LIPCA 36-37

TELEFON Nr. 22-11

WYKONUJE

WSZELKIE ROBOTY W ZA-
KRESIE BUDOWNICTWA
= L A D O W E G O =

„NAUTICA”

AGENCJA OKRĘTOWA
Sp. z o. o.

SKEPPSMÄKLERE
BEFRAKTNINGSAGENTER

GDĄŃSK — GDYNIA
SZCZECIN — USTKA

— **Telegr.: „NAUTICA”** —

DOM TOWAROWY
CENTRALI SPÓŁDZIELNI PRACY

W SZCZECINIE pl. Stalina, tel. 21-81 i 24-96

Z
A
O
P
A
T
R
U
J
E

ŚWIAT PRACY W ARTYKUŁY CODZIENNEGO UŻYTKU

ZJEDNOCZENI MAKLERZY UBEZPIECZEŃ MORSKICH

United Insurance Brokers Ltd.

Ubezpieczenia

Försäkringar

Biuro Awaryjne

Haveri Agentur

Gdynia 10 Lutego 18

Telegr. MUMIL Gdynia

Teleph. 17-17, 17-27, 22-17, 23-24

GDĄŃSK — WARSZAWA — KATOWICE

MEBLE BIUROWE

Urządzenia pensjonatów, uzdrowisk
i hoteli oraz wszelki sprzęt szkolny

— dostarcza szybko i sprawnie —

ZACHODNIO-POMORSKA CENTRALA MEBLI

W. MICHAŁSKI i S-ka

SZCZECIN, UL. ŚW. WOJCIECHA 11

Telefon 30-93

Telefon 30-93

MORSKA CENTRALA ZAOPATRZENIA

Skrót telegraficzny „CENTROMOR”



CENTRALA: WARSZAWA, FILTROWA 57 telefon 8-29-15
ODDZIAŁY: GDAŃSK, GDYŃSIKICH KOSYNIERÓW 5 telefon 31-767, 31-766
SZCZECIN, MAŁOPOLSKA 58 tel. 31-85. GDYNIA, ABRAHAMA 7 tel. 38-73

ZAOPATRUJE:

INSTYTUCJE PODLEGŁE
MINISTERSTWU ŻEGLUGI

W ARTYKUŁY:

WŁÓKIENNICZE, SKÓRZANE,
CHEMICZNE, ELEKTROTECHNICZNE.
PAPIERNICZE, OPTYCZNE,

SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY MLECZARSKIE

Spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami
w Szczecinie, ul. Jagiellońska 68/69, tel. 27-60

składają wszystkim swym P. T. Klientom

żywienia świąteczne i noworoczne

polecając codziennie nadal:

świeże mleko pasteryzowane, śmietankę słodką, kremówkę
śmietankę kwaśną, sery, twaróg, jaja, miód, pieczywo i drób
bity po cenach umiarkowanych.

Dla odsprzedawców nabiału płynnego — ceny hurtowe.

Sklepy własne:

- Nr 1 — ul. Jagiellońska 68/69
- Nr 2 — ul. Kollataja 14
- Nr 3 — ul. Konopnickiej 32
- Nr 4 — al. Wojska Polskiego 134
- Nr 5 — al. Jedności Narodowej 42
- Nr 6 — ul. Emilii Plater 95
- Nr 7 — ul. Żółkiewskiego 20
- Nr 8 — ul. Koziorowskiego 1a
- Nr 9 — ul. Janickiego 18
- Nr 10 — ul. Światowida 47
- Nr 11 — ul. Gen. Sikorskiego 8
- Nr 12 — ul. Król. Jadwigi 43
- Nr 13 — ul. Parkowa 6
- Nr 14 — ul. Wilsona 31
- Nr 15 — ul. Jasna 29
- Nr 16 — ul. Fr. Ratajczaka
- Nr 17 — ul. Wielkopolska 25
- Nr 18 — ul. Ledóchowskiego 12
- Nr 19 — ul. Jagiellońska 23
- Nr 20 — ul. Łukasińskiego 6.

Uwaga: w roku 1949 przewiduje się uruchomienie dalszych punktów sprzedaży.

BANK RYBAKÓW MORSKICH

Spółdzielnia z odpowiedzialnością ograniczoną
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14.
Telefony: Zarząd 22-32. Ogólny 43-95

Konta czekowe: Narodowy Bank Polski, O/w Gdyni
Bank Gospodarstwa Spółdzielczego O/w Gdyni,
w Gdańsku i Szczecinie.

Własne zastępstwa: Szczecin, ul. Zygmunta Starego 5.
Hel, ul. Wiejska 94 telefon 21
Władysławowo, Kapitanat Portu telefon 27

Przyjmuje: Wkłady na rachunku bież., czekowe i oszczędność.

Skupuje: Waluty zagraniczne,

Załatwia: Przekazy, przelewy, inkaso, akredytywy i t.d.

Udziała: Pożyczek na potrzeby rybołówstwa morskiego.

Bank czynny każdego dnia (prócz niedziel i świąt) od godz. 8⁰⁰ do 13⁰⁰

POLSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWE

działając na pod tawie zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 15 lipca 1948 r. przystąpiły z dniem 20 listopada 48 r. do rozszerzenia swojej działalności, i uporządkowania rynku na odcinku gryki i prosa oraz ich przetworów.

Ceny ustalone na wo ewództwo Szczecińskie wynoszą d'a rolnictwa

za 100 kg gryki — 3.600.-zł

„ 100 „ prosa — 3.200.-zł

Marża zarobkowa dla aparatu handlowego wynosi 300.-zł od 100 kg tak przy gryce jak i przy prosie.

Wobec powyższego handel wyżej wymienionymi artykułami poza aparatem skupu Polskich Zakładów Zbożowych jest niedozwolony.

Wszystkie placówki współpracujące z Polskimi Zakładami Zbożowymi obowiązują warunki analogicznie jak przy zbożach aprowizacyjnych t. j. żyta, pszenicy, jęczmienia i owsa.

CENTRALA RYBNA

W ramach ogólnej gospodarki państwowej zagadnienie obrotu rybą nie stanowi może pod względem ilościowych i wartościowym podstawowej pozycji jak np. węgiel, czy ruda; jednak z punktu widzenia zaopatrzenia kraju w środki żywnościowe sprawa ta posiada wielką wagę.

W okresie przedwojennym niedoceniano znaczenia gospodarczego ryb morskich i przedmiotem istniejącego wówczas handlu rybą były przeważnie tylko śledzie. Ryba stanowiła artykuł stosunkowo mało u nas rozpowszechniony, a konsumpcja jej była minimalna, gdyż wynosiła zaledwie 2,8 kg na osobę, podczas gdy w Anglii wyciągała się cyfra 23 kg, w Niemczech 14, w Włoszech 12 kg. Obecnie, mimo że spożycie ryb zwiększyło się narazie tylko do 3,2 kg, to jednak rozszerzył się wachlarz spożywanych gatunków. Mało znany dawniej dorsz zdobywa sobie dzisiaj rynek i wysuwa się na pierwszy plan. Ten brak ciągłości w formie i rodzaju handlu rybami spowodował, iż pierwszy okres powojenny nie mógł od razu zmienić istniejącego poprzednio stanu i trzeba było pewnego czasu, aby zorganizować od podstaw cały aparat handlu rybami dostosowany do obecnych potrzeb.

Jednym z powodów wzrostu znaczenia ryb morskich jest obecny brak równowagi na rynku mięsny. Ryba staje się więc produktem do pewnego stopnia zastępczym. Z punktu widzenia interesów rybołówstwa jest to korzystne, gdyż w ten sposób wartość ryby staje się jeszcze bardziej doceniana i w razie powrotu równowagi w gospodarce mięsem — popyt na rybę nie powinien spaść, i ilość spożywanej ryby będzie dążyła do wyrównania z ilością w innych krajach.

W związku z powyższym dąży się, aby ryba stała się jednym z podstawowych składników pożywienia ludności nie tylko naszych miast, ale również, aby dotarła i do mniejszych miasteczek a nawet na wieś. I tutaj zaczyna się zagadnienie jak zorganizować nasz handel rybny, którego końcowym celem powinno być dojeżdżenie z rybą do każdego konsumenta. Osiągnięcie to można jedynie przez stworzenie odpowiedniej sieci dystrybucyjnej.

Obecnie, w przeciwieństwie do czasów przedwojennych, kiedy to głównym celem był zysk, można osiągnąć zupełnie i dokładnie zaopatrzenie konsumenta korzystając z usług sektora upublicznonego, który ma na celu dobro ogółu, bez względu na to, czy na danym odcinku osiągnie on zysk, czy też nie. Ten cel sprawiedliwego podziału dóbr jest jednym z zadań gospodarki planowej państwa.

Instytucja powołana do zorganizowania takiej sieci dystrybucyjnej i całego handlu rybnego jest na terenie naszego kraju Centrala Rybna. Centrala Rybna początkowo jako sp. z o. o. zajęła miejsce państwowego przedsiębiorstwa „Centrala Obrotu i Przetwórstwa Rybnego” później przekształcona została w Centralę Spółdzielczo-Państwową. Sądzę, że ze względu na dominującą rolę jaką odgrywa C. R. w całości obrotu rybą, należy omówić dość dokładnie działalność, a zwłaszcza osiągnięcia ostatniego roku, instytucji tak silnie związanej z życiem gospodarczym naszego portu.

Centrala Rybna jako organizacja ogólnopolska ma przed sobą ogromne zadanie. Statut jej m. in. podaje, że C. R.

1. prowadzi handel w kraju i zagranicą rybami i przetworami rybnymi, oraz materiałem obsadowym i zarybkiem,

2. organizuje sieć dystrybucyjną, a więc zakłada swoje sklepy detaliczne, tak aby udostępnić ludności miejscowej możliwie najlepsze zaopatrzenie się w rybę i jej przetwory,

3. prowadzi magazyny, chłodnie, zimochowy, utrzymuje specjalny tabor transportowy w postaci wagonów - chłodni i samochodów - chłodni,

4. zakłada i sprawuje kontrolę nad spółdzielniami rybackimi, od których skupuje rybę,

5. udziela pomocy rybakom w postaci dostarczania sprzętu jak sieci, kutry, łodzie itd.,

6. prowadzi propagandę spożycia ryb wśród społeczeństwa.

Działalność handlowa oddziału szczecińskiego C. R. w zakresie skupu opiera się na całym szeregu placówek, których zadaniem jest odbiór ryb od rybaków. Takich punktów w naszym terenie znajduje się aż 14, m. in. w Świnoujściu, Międzyzdrojach, Wolinie, Kołobrzegu — dla ryb morskich w Stargardzie, Drawsku — dla słodkowodnych. Dostawcami są poza indywidualnymi rybakami również i spółdzielnie pracy, oraz majątki znajdujące się w rękach państwa jak też związki Samopomocy i innych.

Zakupiona ryba zostaje natychmiast przewieziona do odpowiednich magazynów. Na terenie Szczecina, jak i w innych miastach spotykamy często obfite samochody koloru czerwonego z napisem Centrala Rybna. Właśnie tymi samochodami-chołodniami wędruje większość ryb świeżych do magazynów z punktów skupu. Po wyładunku następuje segregacja. Część idzie bezpośrednio do sprze-

daży w stanie żywym, część do przerobu, a więc do wędzenia, solenia, marynat itp., a reszta do zamrożenia.

Przejdźmy na chwilę do liczb. Jest zrozumiałe, że ilość ryby znajdującej się na rynku, zależna jest od połowów. C. R. przyjmuje gros ryby złowionej, niewielkie ilości dostają się na rynek drogą nielegalną i z czasem należy się spodziewać, że i to odpadnie. Ciekawie przedstawia się zestawienie ilościowe zakupionych ryb w stanie świeżym przez oddział szczeciński C. R. Miesiące letnie stanowią okres martwy w rybołówstwie, wielki wzrost następuje dopiero w miesiącach jesiennych i tak we wrześniu ogółem skup (bez śledzi dalekomorskich) wyniósł przeszło 203.000 kg., w październiku 227.000, a w listopadzie aż 333.373 kg. Pozatym w miesiącu tym zakupiono 159.750 kg. śledzi solonych.

Te wielkie ilości ryb zostają obecnie, jak już powiedzieliśmy wyżej, rozdzielone i w dalszym ciągu setki ludzi pracuje, aby ryby już przerobione mogły służyć jako pożywienie dla najszerzszych mas.

Część przeznaczona do przerobu zostaje przetransportowana do odpowiednich przetwórci. C. R. w Szczecinie posiada takich zakładów przetwórczych kilka. Największy z nich przy ul. Potulickiej, zatrudnia kilkaset osób. Tutaj następuje czyszczenie i patroszenie ryby świeżej, następnie wędzi się ją, filetuje, ewentualnie przerabia na inne przetwory rybne. Trochę inny ma charakter solarnia na nabrzeżu „Oko” — tutaj widzimy tysiące beczek przeznaczonych do pakowania śledzi solonych. Dostarczane ze statków śledzie zostają zasolone w specjalnych basenach, by później jako poszukiwany i cenny produkt dostać się do sprzedaży. W ciągu ostatnich miesięcy C. R. w Szczecinie odebrała z zagranicy przeszło 4 miliony kg. śledzi. Były tam śledzie norweskie, szwedzkie i duńskie. Większość z nich została rozdzielona za pośrednictwem kartkowego systemu zaopatrzenia ludności pracującej.

Powracając do przetwórstwa należy pamiętać, że C. R. Szczecin przerabia miesięcznie przeszło 100 ton ryby o wartości ca. 22 milionów złotych. Dzięki wybitnym fachowcom przetwory rybne odznaczają się wysokim gatunkiem i spotykają się z wielkim uznaniem na rynku tak miejscowym jak i zamiejscowym.

Jak już wspomiano, część ryb idzie do zamrożenia. W wielkich komorach chłodni na Lasztowie w temperaturze powyżej 20° C. przechowuje się ryby, aby w odpowiednim momencie rzucić je na rynek. Tutaj znajduje się również towar t. zw. eksportowy, t. j. odpowiedniej wielkości, przeznaczony na eksport. Ryby z naszych wód idą do Czech, Austrii, a nawet do dalekiej Palestyny.

Jednym z głównych zadań C. R. jest dystrybucja. Oddział Szczeciński C. R. dąży do najlepszego zaopatrzenia ludności miejscowej w rybę, otworzył na terenie miasta 13 sklepów detalicznych. Sklepy te ułatwiają mieszkańcom zaopatrzenie się w tak ważny do wyżywienia człowieka produkt, jakim jest ryba. Zwłaszcza dzisiaj odpowiednio zorganizowana sieć dystrybucyjna stanowi niezmiernie ważki problem w gospodarce miejscowej. C. R. stanęła na wysokości zadania i potrafiła zorganizować tak swoją sprzedaż detaliczną, że nie tylko konsument jest codziennie zaopatrywany w rybę świeżą i wędzoną, która zastępuje mu do pewnego stopnia mięso, ale posiada również tak duży wybór gatunków, że może nimi zaspokoić najbardziej wybredne wymagania. Dzięki odpowiedniej polityce handlowej, sklepy C. R. były zaopatrzone zawsze w rybę, mimo, że istniały chwile, kiedy ze względów niezależnych od woli ludzkiej, połowów zupełnie nie było, co powodowało brak przepływu ryby do handlu i przetwórstwa.

Tutejszy oddział C. R. prowadzi również sprzedaż detaliczną na terenie województwa. Branżowe sklepy C. R. znajdują się w Stargardzie, Świnoujściu, Trzebieżowie, Połezynie, Zdroju, Białogardzie, Drawsku, Koszalinie, Kołobrzegu, Świdwinie, Międzyzdrojach.

Jak wielki jest wkład C. R. w zaopatrzenie miasta i okolicy najlepiej przedstawia nam cyfra obrotów detalicznych. W I połowie roku ilość sklepów C. R. w Szczecinie wynosiła 5, obecnie 13. Obroty z 2,4 mil. w styczniu wzrosły do 18 mil. w listopadzie.

W swojej działalności w następnym roku na odcinku dystrybucji C. R. będzie dążyła do stworzenia b. gęstej sieci punktów sprzedaży detalicznej. I tak na terenie Szczecina dąży się do otwarcia jeszcze nowych 7 sklepów, zwłaszcza w dzielnicach robotniczo-mieszkańczych. Na obszarze województwa w większości miasteczek powyżej 4 tys. mieszkańców powstaną własne sklepy C. R. Dla zaopatrzenia ludności miejskiej przewiduje się uruchomienie specjalnych samochodów, które będą miały za zadanie dowieźć i sprzedawać ryby w miejscowościach, w których nie będzie stałych punktów sprzedaży. W ten sposób pomyślana organizacja aparatu dystrybucyjnego powinna w zupełności zaspokoić potrzeby konsumenta tak w mieście, jak i w terenie w przeciągu najbliższych lat.

P. C. H.

SHIPCHANDLERS

Head office: GDYNIA,

ul. Świętojańska 32 2nd floor

Phone: 43-06

BRANCH OFFICES:

SZCZECIN

K. Kolumba 74

Phone 33-42

GDAŃSK

Nowy Port

Oliwska 53

Phone 42168

USTKA

M. Stalina 32

Phone 306

DARŁOWO

Powstańców 64

Phone 143

KOŁOBRZEG

Wojewódzka 39

Phone 151

ŚWINOUJŚCIE

Władysława IV 41

Phone 267

CODE: MORPECEHA

Fresh & Dry Provisions: Deck & Engine Stores

Rok I Giełdy Zbożowo-Towarowej w Szczecinie

CEDUŁA URZĘDOWA

Nr

z dnia 17 grudnia 1948 r.

Konta barowe:		Szczecin, ul. Felczaka 17		Telefony Makleów	
Państwowy Bank Rolny Nr 488		Telefon 39-16		39-17 i 39-18	
Bank Gosp. Społdź. Nr 741					
Ceny rozumieją się za towar zdrowy, suchy, przeciętnej jakości handlowej za 100 kg w siadła hurtowym, franco, wagon st. załad. w woj. Szczecin.					
Standarty	Pszennica 745 g (126,5 f. h.) Żyto 700 g (119,1 f. h.)	Jęczmień zwykły 650 g (110,1 f. h.) Owies 490 g (81,6 f. h.)			
Nazwa towaru	Ceny orientacyjne od zł do zł	Nazwa towaru	Ceny orientacyjne od zł do zł		
I. Zboża:			V. Oleiste:		
Pszennica	3.550	Rzepak ozimy	6.000	6.300	
Żyto	2.240	„ jary	5.200	5.600	
Jęczmień	2.090	Siemię słonecznk.	5.000	5.600	
Owies	2.090	Lnianka		4.54	
Cryka	3.900	Mak niebieski	14.000	15.000	
Froso	3.500				
II. Przetwory zbożowe:					
Mąka żytnia 97%	3.100				
„ „ 82%	3.450				
„ „ 65%	4.150				
Mąka pszenna 97%	4.700				
„ „ 72%	5.700				
„ „ 67%	6.100				
„ „ 57%	6.800				
Mąka pszenna poślđ	3.450				
Kasza jęczmień. 63%	4.100				
„ perłowa 46%	5.300				
„ pęczak 63%	4.100				
Płatki owsiane	6.100				
Makaron pszen. 50%	10.800				
Kasza manna	7.900				
III. Ziemiaki i przetwory:					
Ziemiaki jadalne	500	dla producenta	570	dla trans.	570
„ przem.-past.	450		450		520
IV. Strączkowe, jadalne i pastewne					
Groch Wiktorja	5.000	5.200			
„ zielony	4.500	4.800			
„ polny	4.000	4.400			
Fasola biała	4.700	5.000			
„ kolorowa	4.100	4.300			
Wyka ozima					
„ jara	3.000	3.400			
Peluszka	3.000	3.400			
VII. Warzywa i przetwory					
Marchew jadalna	800	900			
Cebula	1.300	1.500			
„ wolska	1.500	1.800			
Pory	2.300	2.700			
Selery	2.800	3.000			
Kapusta	800	0			
Buraki ćwikłowe	900	1.100			
Ogórki kisz. I stand.	7.600	7.800			
„ „ II „	7.000	7.200			
Pietruszka	2.300	2.700			
Kapusta kiszona	3.200	3.400			

Ogólna tendencja spokojna

