



SZCZECIN

Tygodnik Pomorza Zachodniego

29 LUTEGO — 6 MARCA 1948 R.

NR 9 (83)

ROK III.

Dzisiaj w numerze drukują swe prace m. in. następujący autorzy: Prof. K. Górski, E. Horak, W. Ilczyński

WALDEMAR KSIĄŻKIEWICZ

Problemy polskiej polityki morskiej

PRZEBUDOWA STRUKTURALNA

1. Zasadniczym celem państwowej polityki morskiej jest współdziałanie w przebudowie strukturalnej gospodarstwa narodowego polskiego. Struktura ta w ciągu całych wieków miała charakter przeważnie rolniczy, z niedorozwiniętą produkcją przetwórczą - przemysłową, ze spaczoną sytuacją społeczną mas pracujących, z niewłaściwie rozwiniętą siecią komunikacyjną, a w konsekwencji z osłabionym procesem urbanizacyjnym i niesprzyjającą atmosferą dla dynamicznego rozwoju kultury i cywilizacji na ziemiach polskich. Ponieważ uczyniony został decydujący i zasadniczy skutek celowy:

- zapewnienia ludziom pracy dobrobytu i rozwojowych warunków egzystencji w Polsce,
- zapewnienia ludności wiejskiej odpłacalności produkcji agrarnej, to dalszy wysiłek polityki państwowej musi być skierowany na:
- przyspieszenie procesu uprzemysłowienia kraju,
- stworzenie równowagi pomiędzy cyfrą ludności zamieszkującej w miastach i ludności wsi.

Polska nie jest surowcowo krajem samowystarczalnym, wymaga ona olbrzymich nakładów w urządzeniu przemysłowo-produkcyjnym.

Stojąc na stanowisku:

- usołeczenia środków produkcji,
- suwerenności nie tylko politycznej ale i gospodarczej,
- równowagi bilansu płatniczego państwa,

musimy dążyć do rozwoju wywozu towarowego, by skompensować niezbędny import maszyn, urządzeń przemysłowych i surowców.

Znaczna część tego importu i eksportu musi iść drogą morską. Polityka morska wiąże się więc bezpośrednio z najbardziej zasadniczym postulatem: strukturalnej przebudowy gospodarstwa narodowego.

RYNKI ZAMORSKIE

2. Państwo polskie stoi nadal w obliczu niebezpieczeństwa germańskiego. Sparaliżowanie tego niebezpieczeństwa zagrażającego wprost egzystencji całego narodu, w sensie złamania sił agresywnych wewnątrz samych Niemiec, nie leży w granicach naszych możliwości. Tym bardziej więc musimy dążyć do wytworzenia takich sił odpornych wewnątrz Polski, by niebezpieczeństwo agresji — zredukować do minimum.

Temu założeniu odpowiadają:

- w zakresie polityki zewnętrznej trwałe porozumienie i poczucie solidarności wobec Niemiec ze Związkiem Radzieckim,
- w zakresie polityki wewnętrznej tendencja silnego uprzemysłowienia kraju i budowy uosobionej struktury gospodarczej.

Oba zasadnicze postulaty mogą być realizowane przez szeroką współpracę ze Wschodem Europy, jak i Zachodem. Stagnowanie rynki zamorskie, a przede wszystkim rynki zamorskie muszą być udostępnione gospodarstwu narodowemu Polski w najszerszej mierze. W ten sposób polityka morska wiąże się bezpośrednio i logicznie z najistotniejszym i trwa-

łym postulatem polityki zewnętrznej państwa.

GŁÓWNE ZADANIA GOSPODARCZE

3. W przeciwstawieniu do sytuacji przedwojennej główne zadania gospodarcze nowej Polski winne się skoncentrować:

- na systematycznym i planowym stwarzaniu takiej sytuacji ekonomicznej, by jej rezultatem była trwała koniunktura na rynku pracy. Tylko na tej drodze można osiągnąć progresywnie i samorzutnie poprawiającą się sytuację klasy pracującej w Polsce,
- na systematycznym i planowym przestawianiu eksportu polskiego z surowcowego, na eksport akumulujący maksimum pracy przetwórczej, dokonanej w kraju. W eksporcie naszym muszą dominować nie węgiel, żelazo, cement, cynk, zboże, cukier, nawozy sztuczne itp., ale wytwory o najdalej posuniętym procesie przetwórczym,
- na planowym wykorzystaniu nowej sytuacji, geograficznej państwa tj. nie tylko na tendencji częściowego przejęcia tej roli gospodarczej, którą w zakresie usług towarowych, portowych i tranzytowych odgrywały przed wojną wschodnie obszary państwa niemieckiego, ale
- na planowej akcji zmierzającej do uczynienia z całokształtu gospodarstwa społecznego, instrumentu rozwoju i dobrobytu narodowego wyzwolonego we wszystkich swych przejawach z zależności od jednostronnej eksploatacji przez czynniki kapitalistyczne własne lub obce.

KONSEKWENCJE

4. Konsekwencją programową postulatów i tendencji zawartych w punkcie poprzednim, jest:

a) położenie w okresowych planach inwestycyjnych państwa, wyraźnego nacisku na rozbudowę i rozwój okręgów przemysłowych, na rozbudowę nowych dróg wodnych i śródlądowych, w szczególności zaś na wykorzystanie drogi Odrzańskiej i połączenia jej kanałem z Dunajem, oraz na rozbudowę lądowych dróg komunikacyjnych,

b) konieczność systematycznej odbudowy i modernizacji naszych portów morskich a przede wszystkim Gdyni, Gdańska i Szczecina oraz równomiernego wykorzystania ich urządzeń technicznych i właściwości geograficznych. Zasadnicza odbudowa portów morskich winna być wykonana do końca 1950 roku,

c) konieczność szczególnej opieki państwowej nad rozwojem całego Wybrzeża morskiego, we wszystkich jego fragmentach terenowych we wszystkich jego tak różnorodnych funkcjach i nowych, niewyżytkanych jeszcze możliwościach,

d) położenie wielkiego nacisku na rozbudowę własnej floty handlowej i marynarki wojennej dostosowanej do potrzeb państwa polskiego i jego pokojowych tendencji politycznych. Marynarka handlowa winna oprócz swój rozwój na budowie statków na własnych, polskich stoczniach okrętowych. Marynarka wojenna winna być ochroną polskiej floty handlowej i szkołą zaprawiającą młodzież polską do pracy i służby na morzu, współdziałając w systematycznej rozbudowie ludzkich kadr morskich dla gospodarczych potrzeb państwa.

e) Zwrócenie jak najbaczniejszej uwagi na wszechstronny rozwój rybactwa morskiego. Dziedzina ta winna się stać źródłem wielkiego bogactwa narodowego, co wymaga

zarówno rozbudowy floty rybackiej bałtyckiej i dla połowów dalekomorskich, rozbudowy stoczni, rybackich, chłodni i fabryk przetwórczych, wreszcie rozwój kursów przysposobienia rybackiego. Ważną funkcją rozwoju rybactwa jest właściwa organizacja jego zaplecza.

KADRY FACHOWCÓW — TRAKTATY HANDLOWE

5. Jednakże konkretnym wyrazem decyzji państwa polskiego w zakresie realizacji polityki morskiej jest nie tylko bezpośrednia akcja w dziedzinie rozbudowy gospodarczej na zapleczu, w rozbudowie dróg komunikacyjnych, w odbudowie portów czy tworzeniu floty handlowej, ale ponadto zdecydowana polityka państwowa w tej dziedzinie musi znaleźć swój wyraz:

- w tworzeniu fachowych zespołów ludzkich przygotowanych do realizowania wielkich i wielostronnych zadań narodowych na Wybrzeżu,
- w formowaniu systemu traktatów handlowych, które w swej jednolitej strukturze stają się kodeksem polskiej polityki morskiej i kodeksem zasad i tendencji polskiego handlu zagranicznego,
- w dalszym rozszerzeniu systemu ulg podatkowych w zakresie aktywizacji programu morskiego.

KULTURA WYBRZEŻA

6. Za jedno z naczelnych zadań Państwa i powołanych instytucji naukowych i społecznych należy uznać szeroką akcję uświadamiającą i wiążącą całe społeczeństwo polskie z jego wybrzeżem morskim.

Akcja ta winna się wyrażać:

- w tworzeniu silnych ośrodków naukowych na Wybrzeżu i w położeniu specjalnego nacisku w szkołach wszelkiego typu na zagadnienia morskie,
- w otoczeniu opieką i popularyzacją marynistycznej twórczości artystycznej,
- w zwróceniu szczególnej uwagi na osadnictwo, kulturalne, gdyż tylko ono, uzupełniając szeregi kadr do tychczasowe, zapewnić może właściwy rozwój kultury na Wybrzeżu,
- przez właściwą ogólnopolską organizację turystyki, skierowanej na Wybrzeże,
- przez koordynowanie wysiłków ludzi i organizacji, celem uniknięcia przypadkowości i dla właściwego zużycowania sił i środków.

SPRAWY SŁOWIAŃSKIE

7. Porty polskiego Wybrzeża, a zwłaszcza port szczeciński mają do spełnienia ogromną rolę usługową wobec całego świata słowiańskiego. Utrzymanie ścisłych, przyjaznych stosunków z państwami słowiańskimi i tworzenie żywotnych ośrodków współpracy i przyjaźni Polski z tymi państwami jest zadaniem, na które należy zwrócić na Wybrzeżu szczególną uwagę. Powinno to znaleźć swój wyraz zarówno w tworzeniu odpowiednich organizacji jak i w ośrodkach twórczej pracy naukowo-kulturalnej na Wybrzeżu.

Od Wydawnictwa

W ogłoszonym w Nr 47/48 (z dnia 28 grudnia br.) tygodnika „SZCZECIN” artykule Wydawnictwo nasze określiło zadania, którym pragnie służyć. Podkreśliśmy wówczas, że w redagowaniu naszego pisma położymy największy nacisk na sprawy morza i odzyskanego przez Polskę wielkiego Wybrzeża, oraz na związane z tym tematem, doniosłe zagadnienia odbudowy gospodarczej. Wyraziliśmy wówczas także przekonanie, że aktywizacji życia gospodarczego musi towarzyszyć wielka praca nad odbudową kultury, w mocnym związku z rzeczywistością Polski Ludowej.

Pismo nasze, przełamując szereg trudności i oporów, stale dąży do realizacji określonych powyżej założeń. Uważamy, że upełnoważenie i pogłębienie wiedzy o sprawach morskich za pośrednictwem prasy marynistycznej jest sprawą doniosłej wagi. Chodzi bowiem nie o akcję przejściową, ale o trwałą i systematyczną pracę w kierunku przedstawienia psychiki polskiego społeczeństwa z lądowej na morską. Jest

to zagadnienie ogólnopolskie, w naszym jednak rejonie i na całym wybrzeżu nabiera ono szczególnej doniosłości. Szczecin jako najdalej na północny zachód wysunięty wielki port Polski — to nie tylko ośrodek wytwórczy, ważnej dla gospodarki państwowej pracy. Szczecin — to zagadnienie i sztandar, wokół którego skupiają się ludzie pracujący dla całego kraju, a przede wszystkim dla całego wybrzeża. W rozumieniu tej prawdy pragniemy rozszerzyć zasięg problemów poruszanych na łamach naszego pisma, dążąc do ogarnięcia problematyki całego wybrzeża morskiego Polski.

W jednym z najbliższych numerów ogłosimy dalsze nazwiska nowopozyskanych współpracowników naszego tygodnika wybitnych fachowców morskich.

Artykułem, który drukujemy powyżej, stawiamy szereg zasadniczych problemów polskiej polityki morskiej, pragniemy zapoczątkować dyskusję, w której rozwinęte być winny i pogłębione poszczególne zagadnienia.

WOJCIECH ILCZYŃSKI

Aktywizacja portu szczecińskiego

WYMOWA LICZB I FAKTÓW

Mieszkańcy Szczecina i jego regionu, podobnie jak mieszkańcy innych dzielnic kraju, przeglądając codziennie gazety, spotykają często powtarzające się słowo „aktywizacja”. Przewija się ono na szpalach naszej prasy i w głosnikach radiowych, w dziesiątkach notatek, artykułów, reportaży. Stało się powszechnie przyjętym sloganem, który w umysłowości czytelnika gazet, lub słuchacza radia — niezależnie od zasobu jego wiedzy i środowiska pracy — formuje wyobrażenia o realizacji planu gospodarczego, przekraczającego miarę przeciwnych zamierzeń.

Jest rzeczą zrozumiałą, że wyobrażenia te kształtujące się na podłożu przypadkowo otrzymywanej informacji, zwykle niedokładnie i nie przedstawiającej w pełni istoty zagadnienia, obejmują tylko oderwane fragmenty planów, ich realizacji i wyników pracy.

Stwierdzając ten fakt, nie zamierzam oczywiście jednym artykułem zaspokoić wielorakich w tej dziedzinie zainteresowań Czytelnika. Zagadnienie jest zbyt trudne, obejmuje ono zbyt wiele dziedzin ekonomicznego życia regionu i poznanie tego zagadnienia w sposób, umożliwiający opanowanie jego fragmentów, wymagałoby wnikliwych studiów, które w równej mierze mogą pasjonować specjalistów i zwykłych dyletantów.

Pisząc o aktywizacji regionu szczecińskiego, nie będziemy więc mówić o warsztacie tej pracy przygotowawczej, o studiach, projektowaniu i planowaniu, lecz o jej realnych wynikach, z uwzględnieniem przede wszystkim osiągnięć portu w okresie, poprzedzającym decyzję aktywizacji.

Jakie były te wyniki? W jakim stopniu rezultaty dotychczasowej pracy wywarły wpływ na usprawnienie portu i na całokształt życia gospodarczego regionu? Dla ułatwienia orientacji zastosujemy metodę porównywaną osiągnięć zamkniętych okresów czasu. Tym razem będą to lata 1946 i 47.

RUCH STATKÓW

A więc, najpierw — ruch statków w porcie.

W 1946 r. do portu szczecińskiego weszło 214 statków pod 6 banderami, a w następnym roku — 1.181 statków pod 12 banderami.

Wiadomo, że pierwsze statki zaczęły wchodzić do portu od kwietnia 1946 r. Były to przeważnie statki z repatriantami. Ruch towarowy zaczął się dopiero w sierpniu. Dlatego, porównując osiągnięcia dwu ubiegłych lat, przypominamy obroty towarowe od sierpnia do grudnia.

Przedstawiały się one następująco:

w 1946 przeladowano	44.651,4 ton
w 1947 przeladowano	546.776,5 ton

Jeżeli dodamy do tego przeladunek w okresie styczeń — lipiec w ilości 179.512,7 ton, wówczas okaże się, że w 1947 roku przeladowano w Szczecinie o 688.247,8 ton towarów więcej, niż w 46 roku, gdyż ogółem przeladowano 732.895,2 ton, łącznie z 6.606 tonami inwentarza żywego.

Charakterystyczny jest przy tym szybki wzrost przeladunku w ostatnich czterech miesiącach 47 roku, czyli w okresie rozpoczynającej się kampanii aktywizacyjnej:

wrzesień	91.664,8
październik	102.791
listopad	131.001,5
grudzień	140.536,8

Znikoma ilość importu w 46 roku, w sumie 4.641,5 ton — wzrosła w 47 roku do 112.093,4 ton towarów.

Eksport zwiększył się przeszło 14-krotnie: z 40.008,9 w 46 r. wzrósł do 577.139,2 — w 47 roku.

W pierwszym okresie porównawczym port szczeciński nie brał zupełnie udziału w ruchu tranzytowym, natomiast w 47 r. przez port przeszło tranzytem 37.056,6 ton towarów.

ZDOLNOŚĆ PRZELADUNKOWA

Dla człowieka, nie orientującego się dokładnie w mechanice pracy portu i w warunkach, w jakich ten port musiał rozpocząć pracę, liczby te mogą się wydawać albo bardzo imponujące, albo — mimo gwałtownego wzrostu obrotów towarowych — niewspółmiernie małe z przedwojenną zdolnością przeladunkową

Szczecina. Należałoby tu przypomnieć wojnę i jej następstwa.

Każdy, kto przybył tu bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych i w jeszcze większej mierze ci, którzy od razu zetknęli się z portem, mieli możliwość oglądania jego ruin, zwałonych dźwigów i zatarasowanych wrakami basenów i toru wodnego rzeki. Perspektywy uruchomienia portu nie przedstawiały się wówczas korzystnie.

Zresztą, dopiero we wrześniu 47 roku przejeżdżał port Centralny.

Zespół urzędnów przeladunkowych, jakim do końca 46 roku dysponowały władze portowe, nie mógł spełnić zadań w skali, przypadającej na Szczecin w realizacji planu gospodarczego. Było wszystkich pięć dźwigów i jeden 30-tonowy dźwig pływający z demobilu amerykańskiego, który na miejscu zmontowano i uruchomiono. Na uzyskanie od władz radzieckich 6 dźwigów różnego typu nie można było liczyć na dłuższą metę.

W 47 roku nastąpiła poprawa. W grudniu mieliśmy już 31 czynnych dźwigów portowych, kolejowych i innych i 9 czynnych dźwigów pływających.

Jeżeli dodamy do tego znajdujące się w porcie 42 różne dźwigi nieczynne, z których kilka jest już w remoncie i dalsze będą stopniowo przekazywane do remontu, oraz 5 dźwigów „Marion”, które otrzymaliśmy niedawno z Cherbourg, z demobilu amerykańskiego — możemy przypuszczać, że planowany na 48 rok przeladunek wynika z realnych kalkulacji i będzie mógł być wykonany jeśli nie wyląną się nieprzewidziane przeszkody.

USUWANIE WRĄKÓW

Warunkiem, decydującym o możliwościach uruchomienia portu i rozmiarach jego eksploatacji, było przede wszystkim usunięcie zatopionych przy nabrzeżach i na torze wodnym wraków jednostek pływających, dźwigów, pontonów.

W tej dziedzinie konkretną akcję rozpo-

częto dopiero w 47 roku nie licząc wydobytch poprzednio 338 ton części pontonowych — i wyniki, jakie osiągnięto, świadczą o rzetelnym wkładzie pracy.

Z trasy wodnej portu podniesiono i usunieto: 3 statki morskie, 10 holowników portowych, 4 holowniki rzeczne, 2 pogiebiarki i 5 szaland, 3 promy przeładowcze, 6 pontonów, 3 dokki pływające i 1 dok-ponton, 5 dźwigów portowych, 2 zniszczone dźwigi pływające i wywrotnicę wagonową, 25 drewnianych i żelaznych barek rzecznych oraz 9 jachtów.

Wśród wydobytch jednostek morskich znajduje się s/s „Otto Alfred Müller”, s/s „Rose” i niedobudowany transportowiec „Monte Cassino”.

Podając wyniki rocznych robót wrakowych, nie będziemy pisać o trudnościach i ryzyku pracy ekip kurkowych, gdyż tego rodzaju opis wkraczałby w dziedzinę „literatury pięknej”, musiałby posiadać dużą siłę w obrazowaniu i zawierać wiele momentów emocjonalnych, co zupełnie nie harmonizowałoby ze sprawozdawczym tonem tej relacji. Pozostawiamy to wyobraźni Czytelnika, przechodząc z kolei do krótkiej, również porównawczej, charakterystyki budownictwa portowego.

BUDOWNICTWO PORTOWE

Rok 46 nie zapewnił portowi szczecińskiemu sprzyjających warunków dalszej pracy. Wpłynęły na to same okoliczności, które wymieniliśmy, omawiając obroty towarowe i urządzenia przeladunkowe. Budownictwo portowe nie miało po prostu możliwości rozwoju, najpierw kępowane szczytami granicami znajdującymi się w naszej dyspozycji terenów portu, a następnie — spóźnionym okresem budowlanym i wreszcie niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi podczas zimy.

Wyniki pierwszego roku naszej pracy w porcie są raczej skromne. Odbudowano 282 mb pomostów na nabrzeżach w celu umożliwienia wyladunków; na przestrzeni 2.000 mb zbadano nabrzeża i nurt rzeki; wykonano 500 m² nowych bruków i dojazdów, 820 mb nowych rurociągów; oczyszczono 50.000 m² różnych terenów ze złomu i rumowisk; wykonano 2.000 mb ogrodzeń; osuszono, ogrodzono i zaopatrzone w wodę 10.000 m² okólników dla koni i — do końca roku — doprowadzono do stanu, nadającego się do użytku, 12 magazynów, oraz rozebrano 9.800 m² zniszczonych magazynów.

Bilans 47 roku jest znacznie efektywniejszy. Ogółem wykonano w porcie 112 robót, z których najpoważniejsze pozycje stanowią: zabezpieczenie 1.250 mb i odbudowa 300 mb nabrzeży, odbudowa magazynów o łącznej powierzchni 21.925 m², odbudowa 7 dźwigów drobniczych i 1 dźwigu dla masowych przeladunków, oraz remont — promu kolejowego, 2 pontonów i przesuwnicy wagonowej na wyspie Górnej Okrętowej, przystani dla promu i wartowni w Policach i wreszcie — w końcu roku — odbudowa przystani na Odrze, w związku z projektowanym uruchomieniem promu szwedzkiego na trasie Świnoujście — Trelleborg.

Jak wspominałem na wstępie, większość tych robót została wykonana w okresie poprzedzającym decyzję aktywizacji. Realizację planu i zagospodarowania portu rozpoczęto w październiku 47 roku. Nie może jednak ulegać wątpliwości, że — jak wykazałem to w szybkim wzroście przeladunku w ostatnich trzech miesiącach ubiegłego roku — nastąpiło w tym czasie wyraźne wzmocnienie pracy portu, a koordynacja planów i czynności wykonawczych stała się podstawowym warunkiem istotnej aktywizacji, której wyniki będziemy w miarę jej rozwoju — śledzić i oceniać.

W następnym artykule omówimy czołowy problem aktywizacji — budowę portu węglowego.

DZIENNIK BERLIŃSKI

Założony w r. 1894 w Berlinie.

Pod Redakcją Edwarda Kmiecika, ostatniego redaktora „Dziennika Berlińskiego”

ROZWÓJ STOCZNI NIEMIECKICH?

Hamburg. — Zawiązała się tu jako przedstawicielstwo sześciu największych norweskich towarzystw żeglugowych tzw. „Norwegian Shipping Agency”, która stoczniom niemieckim proponuje wykonywanie napraw. Stocznie norweskie są przeciężone, wobec tego przedstawicielstwo norweskie stara się o wykorzystanie wolnych stoczni niemieckich, proponując za wykonywane naprawy dziesięcioprocentową premię w dewizach.

Niemieckie koła gospodarcze w Hamburgu zwracają uwagę na żywe zainteresowanie Norwegii sprawą polepszenia stosunków handlowych z Niemcami. Przed wojną 18,5 proc. importu norweskiego przechodziło z Niemiec, a Norwegia wywoziła 15 procent swego eksportu. Obecnie Niemcy dostarczają Norwegii tylko węgiel i sól, a importują z Norwegii ryby, ruder, wyroby metalurgiczne, wyroby przemysłowe i tuszce. Ostatnio strefa radziecka Niemiec eksportowała do Norwegii nawozy sztuczne. Norwegia zainteresowana jest w imporcie maszyn z Niemiec oraz narzędzi i wyrobów włókienniczych, a głównie wyrobów elektrotechnicznych, w związku z wielkim programem elektryfikacji. Dziś Norwegia skupuje wyroby elektrotechniczne głównie w Anglii i w Stanach Zjednoczonych, pragnie jednak z braku dolarów rozszerzyć wymianę towarową z Niemcami i w jej ramach sprowadzać wyroby elektrotechniczne z Niemiec. Na targach przemysłowych w Hanowerze firmy norweskie poczyniły ostatnio zamówienia w wysokości 25 milionów koron.

Koła gospodarcze w Hamburgu oczekują przede wszystkim rozwoju stoczni niemieckich.

PORT W LUBECE

Lubeka. — Przeladunek portu Lubeka w roku 1947 wyniósł 932.451 ton, to znaczy połowę rocznego przeladunku z roku 1936. W porównaniu z rokiem poprzednim obrót towarowy Lubeki wzrósł w roku 1947 prawie o 100 proc. Na pierwszym miejscu wśród statków, które odwiedziły Lubekę w ubiegłym roku, stoi bandera Niemiec, potem Szwecji. Dani i Anglii. Importowano głównie śledzie z Norwegii, ruder, paczki z zagranicy i surowce z Holandii. Przez Lubekę eksportowano w roku 1947 — 230.506 ton drzewa do Anglii, 123.613 ton koksu do Fiiplandii i 118.019 ton nawozów sztucznych do Skandynawii i Holandii.

OPŁATY W KANALE KIŁOŃSKIM

Kilonia. — Prasa niemiecka oburza się, że statki zagraniczne korzystając z Kanału Kiłońskiego, płać po kursie 10 marek niemieckich w stosunku do funta angielskiego, podczas gdy administracja niemiecka ze swej strony uiszczać musi opłaty na rzecz armatorów zagranicznych po kursie 40 marek za jednego funta.

ROZBUDOWA PORTU BÜSUM

Büsum. — Administracja Bizonii zamierza rozbudować port w Büsum (Holstyn — Morze Północne), który obecnie jest portem rybackim, do obsługi żegluga kabotażowej.

ROZWÓJ WISMARU

Wismar. — Jak donosi „Flensburger Tageblatt”, powstaje w Wismarze (strefa radziecka) obok stoczni „Hansawerft” nowa wielka stocznia do budowy statków wysokomorskich. Liczni robotnicy z mniejszych stoczni niemieckich zaangażowani są do nowego centrum budowy statków w Wismarze.

NIEMIECKIE FIRMY PORTOWE W BREMIE

Brema. Władze Bizonii udzieliły firmom w Bremie kredytu w wysokości 10.000 dolarów i dopuściły firmy niemieckie do obsługi statków zagranicznych. Równocześnie zezwolono maklerom niemieckim w Bremie na przejmowanie przedstawicielstw zagranicznych linii żeglugowych.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W MEKLEMBURGII

Berlin. — Żegluga śródlądowa w Meklemburgii rozpoczyna obecnie 300 barkami i barkami motorowymi o nośności 330.000 ton. Do przewozu pasażerów służy 50 statków pasażerskich.

„ISAR” JUŻ NIE PRZYJEDZIE DO SZCZECINA

Lubeka. — Znany w Szczecinie statek „Isar”, który w ciągu roku 1947 przewoził transporty repatriantów z Niemiec, nie powróci już więcej do Szczecina. Przejeżdża go marynarka brytyjska, „Isar” odpłynął z Travemünde do Szkocji.

NOWE KUTRY NIEMIECKIE

Brema. — Najnowsza jednostka niemieckiej floty rybackiej jest kuter „Orion”, zbudowany na stoczni „Lürssen-Vegesack” (24,5 m długości — 73 BRT — silnik Diesel 240 KM). Jest to najszybszy kuter niemieckiej floty. Również stocznia „Abeking i Ramussen” buduje nowe kutry.

Rybacki niemieccy otrzymali zezwolenie dokonywania połowów na wodach terytorialnych Szwecji. Do portów szwedzkich wolno im wpływać tylko na wypadek nie pogody.

PRZELADUNKI NIEKTÓRYCH PORTÓW NIEMIECKICH

Lubeka. — W roku 1947 większe przeladunki wykazywały (w tej kolejności) porty niemieckie Lubeka, Kilonia, Flensburg i Eckernförde. W pierwszych 10 miesiącach roku 1947 w Kilonii przeladowano 100.000 ton, w Flensburgu 60.250 ton, a w Eckernförde 52.000 ton. Do portu w Eckernförde weszło w tym okresie 300 statków na ogół pustych i tylko 77 statków z ładunkiem 6.600 ton.

Prosimy
odnowić
Prenumeratę

PROF. KAROL GÓRSKI

Polska XV wieku wobec ujść Odry

Utarły się w tradycji polskiej pewne twierdzenia, które są systematycznie powtarzane i uchodzą za pewniki naukowe, choć nikt ich dokładnie nie zbadał. Do takich twierdzeń o charakterze pewników należy zaprawiony tezką pogląd, iż w r. 1181 Polska nieustępiła utraciła ujścia Odry i już ich przed XX wiekiem nie odzyskała. Pogląd ten, mający charakter już podręcznikowy nie został dotąd poddany rewizji w świetle źródeł. Rewizjonizm bowiem jest dwojaki: pseudonaukowy, który goni za sensacją i naukowy, który szuka nowych źródeł lub dokładniej i szczegółowo bada znane przekazy. Publicysta pseudonaukowy będzie trzymał się twierdzenia, że jeszcze w XV wieku była ludność słowiańska przy ujściach Odry, bo tak pisze Długosz. Naukowiec odnajdzie spisy chłopów z okolic nadodrzańskich i obliczy stosunek wzajemny niewątpliwych Słowian do Niemców na przełomie w. XV i XVI. Będzie to mniej efektowne w formie, ale zato o wiele bardziej przekonujące i trwałe. Naukowiec tu będzie szukał śladów związków Pomorza Szczecińskiego z Polską i po owym roku 1181, który bynajmniej nie stanowi granicy, skoro i wcześniej książęta szczecińscy raz po raz podawali się za lenników cesarza niemieckiego.

Wydaje się, że mogłem udowodnić źródłami, iż księstwo słupskie było uważane i uważało się za część Polski w XV wieku. Księstwo to obejmowało ziemie położone między Swiną, Zalewem Odrzańskim, Iną, Bałtykiem, ujściem Łeby i najwyższym grzbieciem Pojezierza. Na zachód od Swiny leżały obszary, należące do linii wologoskiej, na południe od Iny — posiadłości linii szczecińskiej. Księstwo słupskie znajdowało się od czasów Kazimierza W. w rękę potomków Bogusława VI i Elżbiety, córki Kazimierzowej, a jeden z wnuków króla polskiego, Kazko miał dziedziczyć ewentualnie po nim koronę polską. W artykule p. t. „Lenno słupskie“ w „Przeglądzie Zachodnim“ z listopada-grudnia 1947 r. przytoczyłem szereg źródeł które obrazują kolejne fazy stosunku księstwa słupskiego do Polski. Od uznania Kazimierza W. za „ojca“, a więc od nawiązania jakiegoś rodowego stosunku, poprzez hold Wacława VII złożony Jagielle w imieniu swoim i braci oraz hold brata jego Bogusława VIII wzamian za stałą pensję ze skarbu polskiego droga prowadzi do traktatu z r. 1435 z Krzyżakami, w którym Bogusław IX występuje jako lennik Polski a księstwo jego jako część Korony. Wreszcie w r. 1466 Eryk II występuje na traktacie toruńskim z Zakonem jako książę słupski (choć panował w Szczecinie i w Wologoszczu), a księstwo słupskie traktowane jest na równi z Mazowszem i Mołdawią jako lenno Polski. Wreszcie, jak to podniósł dr. Mitkowski, w r. 1469 poseł Eryka oświadczył, że księstwo słupskie jest lennem Polski. Złożył on to oświadczenie na zjeździe piotrkowskim w czasie rokowań z posłami brandenburskimi, którzy domagali się od niego holdu. Syn jego Bogusław X wychowany na dworze krakowskim zabiegał o związanie księstwa swego z Polską węzłem lennym. Starania jego wielokrotnie wznowiane, napotkały na opór Zygmunta Starego. Nie będę tu przytaczał raz jeszcze odnosnych dokumentów. Pragnę tylko

zwrócić uwagę, na płynące stąd wnioski.

Na mapach historycznych, także na mapach szkolnych, przedstawiona jest Polska XV w. bez księstwa słupskiego. To znaczy nie opiera się ona o Swinę i Zalew Odrzański. Jeśli dowód przeprowadzony przeze mnie jest słuszny, należy na mapach historycznych dokonać poprawek. Jeśli jako lenna zaznaczone są Mazowsze, Mołdawia i Prusy krzyżackie po r. 1466, to na mapach historycznych XV wieku należy też zaznaczyć lenno słupskie aż po Swinę. Nie była to bowiem pretensja korony polskiej nie uznawana przez zainteresowanych książąt słupskich: gdyż oni sami za lenników Polski się uważali i odnośnie oświadczenia składali na międzynarodowych zjazdach.

Czemu przypisać to zaniedbanie czy przeoczenie ze strony nauki polskiej? Zapewne nietrwałości słupskie-

go lenna, które nie odnowione za Zygmunta Starego, zostało mimo zabiegów Bogusława X, a może i jego synów zaprzepaszczone. Wobec potężnego cesarza Karola V książęta szczecińscy zabiegali o uznanie ich za książąt Rzeszy, a reformacja złączyła ich z Saksonią, a nie z Polską czy choćby z Prusami Książęcymi Albrechta. Odtąd dopiero należy liczyć ponowną utratę ujść Odry przez Polskę.

Ale mimo zwrócenia przemożnej uwagi na wschód pamięć o lennie słupskim pozostawała w kancelarii królewskiej, która strzegła archiwum koronnego i tradycji politycznych. Z tych kół niewątpliwie wyszła za Władysława IV myśl odzyskania Ziemi słupskiej po wygaśnięciu rodu książąt pomorskich (1637). Ale nie umiano zebrać dostatecznych dowodów i dyplomaci królewscy uciekli się do pomocy fałszerza Janikowskiego. Fał-

szerstwo to zostało wykryte i zabieg polskie spełzły na niczym. Ale wśród szlachty Ziemi słupskiej i sławieńskiej znalazły one żywy odzwiek: wierzono tam w prawa polskie do Ziemi słupskiej, tym więcej, że lud jeszcze mówił po polsku.

Wydaje się tedy, iż można postawić twierdzenie, że Polska trzykrotnie stawała nad ujściami Odry: Poraz pierwszy za Mieszków i Bolesławów, choć dorywczo zrazu, lecz ostatecznie umocniła się za Krzywoustego i doprowadziła do chrystianizacji Pomorza. Poraz drugi u schyłku XIV wieku i w wieku XV, gdy księstwo słupskie (i tylko słupskie) stało się lennem Jagiellonów. Poraz trzeci stanęła Polska nad Odrą w wieku XX. Jest w tym rytymie dziejowym coś więcej od suchego zestawienia dat i faktów. Są głębokie dziejowe współzależności i nieodzowne geograficzne powiązania.

Dr JÓZEF MITKOWSKI

»Wiosna Ludów« na Pomorzu Zachodnim

W bieżącym roku przypada stułecia rocznica wielkiego ruchu rewolucyjnego, znanego pod nazwą „Wiosna Ludów“. Zapoczątkowany we Francji przebiegł, niby iskra elektryczna, prawie całą Europę, zwłaszcza środkową, dotarł do Polski, do Czech i na Węgry. Nie od rzeczy byłoby dowiedzieć się, jak ten ruch objawił się na Pomorzu Zachodnim.

Z góry musimy uprzedzić Czytelnika, że spotka go pewne rozczarowanie. „Wiosna Ludów“ na ziemi pomorskiej miała przebieg dosyć mdły i anemiczny. Nie było tu dramatycznych walk ulicznych, jak w Paryżu, Berlinie czy Wiedniu. Nie było bombardowania artyleryjskiego zrewolucjonowanych miast, jak w Krakowie, Lwowie czy Pradze czeskiej. Wszystko miało tu przebieg znacznie spokojniejszy i bardziej prozaiczny. Na skutek nieurodzaju, drożyzny i głodu doszło mianowicie do zaburzeń w szeregu miast pomorskich, przede wszystkim w Szczecinie, dalej w Słupsku, Koszalinie, Łęborku i innych. Wielkie podniecenie zapanowało zwłaszcza w Szczecinie na wieść o walkach ulicznych w Berlinie, (18. III. 1848). Wszystko jednak rozeszło się po kościach: zamiast wznoszenia barykad, zamiast manifestacji i strzałów, miasto Szczecin zdobyło się tylko na wysłanie (22. III. 1848) wiernopoddańczego pisma do króla pruskiego.

Nie znaczy to, że na Pomorzu Zachodnim nie było wcale działań demokratycznych. Owszem, byli oni, a nawet rozwinęli wcale znaczącą ruchliwość! zakładali związki ludowe, kluby demokratyczne i konstytucyjne; prowadzili żywą agitację zwłaszcza w czasopiśmie „Wächter an der Ostsee“, „Allgemeine Pommersche Volksblatt“ i „Stolper Wochenblatt“. Domagali się wolności prasy, ulg podatkowych, zniesienia sądownictwa właścicieli majątków nad chłopami i polepszenia doli robotników rolnych. Agitacją swą objęli głównie miasta, ale sięgali także i na wieś. Wśród działaczy postępowych wybijali się: syndyk szcze-

ciński Gierke, Lothar Bucher działający w Koszalinie i Słupsku, oraz Rodbertus znany ze swych teorii socjalistyczno - ekonomicznych. Liczba ich była jednak zbyt mała, a i hasła głoszone były w formie na ogół bardzo umiarkowanej. Tych głosicieli hasła wolności, równości i braterstwa, domagających się „równego dobrobytu, równej oświaty i równej wolności dla wszystkich“, uważał ogół Niemców na Pomorzu Zachodnim za nierozumnych fantastów). Skończyło się więc na artykułach, ulotkach i słowach, oddzwiek w masach był prawie żaden.

Nowe ożywienie przyniosły wybory do Pruskiego Zgromadzenia Narodowego i Sejmu Krajowego. Posypały się znowu ulotki i pisma. Bucher, Gierke i Rodbertus zostali wybrani. Ogromną jednak większość wybranych z Pomorza Zachodniego stanowili konserwatyści i junkrzy. Był to najjaśniejszy dowód, że idee rewolucyjne przyjmowały się na Pomorzu Zachodnim nadzwyczaj słabo. Uformowane gwardie ludowe przeważnie poskładały broń i rozszły się do domów.

Wystąpiło natomiast silnie inne, bardzo dla nas ciekawe zjawisko: strach przed Polakami i Polską. W blaskach luny „Wiosny Ludów“ zjawiało się widmo zmartwychwstającej Polski i straszło Niemców siedzących na jej ziemiach macierzystych. Zdaowało się, że od huku dział w Krakowie i Lwowie drży ziemia nad Odrą i Bałtykiem.

A już jakakolwiek ruchawka w Poznańskim wywoływała odruchy trwogi i paniki. Jaskrawym przykładem tych nastrojów był dzień 11 maja 1848 r. Ktoś puścił zupełnie zresztą bezpodstawną pogłoskę, że polscy kosynierzy ruszyli z Poznańskiego i ciągną na Pomorze. Przerażenie Niemców było tak wielkie, że ludność uciekała w popłochu z miasteczek zwłaszcza nad Wartą i Notecią (Drezdenko, Gorzów, Strzelce Krajeńskie), było dalej, było na północ i na zachód. Tylko najodważniejsi pozostali, uzbroili się, wznieśli

barykady i czekali. A tymczasem nie zjawiał się nikt. Alarm był... o sto lat za wczesny.

Dr Józef Mitkowski

*) „Auch in Deutschland hoben hier und dort sinnlose Phantasten die rote Fahne auf und forderten „für alle gleichen Wohlstand, gleiche Bildung gleiche Freiheit“ pisał z oburzeniem o tych wypadkach w kilkanaście lat później burmistrz jednego z miasteczek na pograniczu Poznańskiego i Pomorza Zachodniego. (Treue. Gesch. der Stadt Friedeberg i NM. str. 474).

AGENCJA REKLAMY

Szczecin, Wojska Polskiego 41

Załatwia fachowo i sprężyście reklamy:

prasowe
ekranowe
w tramwajach
na słupach
na pylonach świetlnych

Telefon 21-45

Towarzystwo Przyjaźni
Polsko - Czechosłowackiej

W Szczecinie przystąpiono do organizacji kół przyjaźni polsko-czechosłowackiej. Odbędzie się zebranie komitetu organizacyjnego, w skład którego weźli przedstawiciele stronnictw politycznych, organizacji społecznych, młodzieży, prasy i innych. Na czele komitetu stanął dyrektor Biura Odbudowy Portów, inż. Sobiepan.

Inicjatywę powołania w Szczecinie kół przyjaźni polsko-czechosłowackiej powitać należy z wielkim uznaniem. Wiczy gospodarze łączące Szczecin z Czechosłowacją, wymagają na naszym terenie bardziej, może nawet niż w innych środowiskach kraju szerokiej akcji, która służy winna zbliżeniu społeczeństw polskiego i czechosłowackiego.

Pismo nasze w akcji tej zamierza współpracować jak najwydatniej.

JERZY PERTEK

»Burza« w bitwie o Atlantyk

Mimo, że rokiem największych sukcesów odnoszonych w toku minionej wojny przez niemiecką broń podwodną był 1942, nazwany przez Niemców „das Jahr der U-Boote“, najważniejszymi, przełomowymi miesiącami walki z „U-Bootami“ nazwanej „bitwą o Atlantyk“, były niewątpliwie pierwsze miesiące 1943 roku. Nie bez słuszności komandor Taprell Dorling, autor oficjalnego sprawozdania admiralicji brytyjskiej o „bitwie o Atlantyk“, napisał: „Kwiecień i maj 1943 będą prawdopodobnie uznane przez przyszłych historyków za okres przełomowy „bitwy atlantyckiej“, w którym ofensywa na morzu przeszła w ręce alianckie. Niewątpliwie Taprell Dorling ma rację i najpełniej uzmysławiają ją dwa porównania. W kwietniu alianci stracili 56 statków o łącznej pojemności 328.000 ton, w maju już „tylko“ 50 o tonażu 265.000, natomiast „U-Bootów“ zatopili alianci w kwietniu 16, zaś w maju 45! A jednak najbardziej zażartą walkę z „U-Bootami“ i vice versa „U-Bootów“ z aliancką żegluga i eskortującymi ją okrętami wojennymi zauważamy w miesiącach dzielących „das Jahr der U-Boote“ od miesięcy przełomowych.

Studiując dokładnie przebieg „bitwy o Atlantyk“ i fazy jej natężenia, przy równoczesnym zwracaniu uwagi na zmiany niemieckiej strategii wojny morskiej, nie można nie zauważyć, że wyjątkowe napięcie, jakie osiągnęła nieograniczona wojna podwodna, związane jest ze zmianą na stanowisku głównodowodzącego „Kriegsmarine“. Miejsce Raedera, propagującego prowadzenie na równorzędnych szczeblach wojny podwodnej i korsarskich działań nadwodnych, zajął 30 stycznia 1943 roku admirał Doenitz, wielki zwolennik wojny podwodnej bez ograniczeń, autor słynnego rozkazu do dowódców okrętów podwodnych, w którym nakazywał niszczyć nieprzyjacielskie statki **wraz z załogami**. Już najbliższe tygodnie, w których Doenitz sprawował naczelne dowództwo „Kriegsmarine“ przyniosły wzmożenie działań „U-Bootów“, pokazując, że nowo kreowany dowódca niemieckiej marynarki wojennej pragnie za wszelką cenę powtórzyć sukcesy z ubiegłego roku.

Alianci jednak także nie próżnowali. Płynące przez Atlantyk konwoje otrzymywały silniejszą niż dotychczas eskortę, niezależnie od niej po szlakach żeglugowych krążyły nowo utworzone „grupy wspierające“, złożone z niszczycieli, fregat i korwet, zajmujących się wyłącznie tropieniem okrętów podwodnych, coraz bardziej ożywioną i wzmoczoną działalność przejawiało lotnictwo, zgrupowane w ramach t. zw. „Coastal Command“. Nie mniej ofiarą U-Bootów padło 360.000 ton, których zatopienie kosztowało niemiecką broń podwodną 20 jednostek. Z nich jedna — „U-602“ — zatopiona została przez polski niszczyciel ORP „Burza“.

ZASŁUGI „BURZY“

„Burza“ była zasłużonym i doświadczonej broń w walce z „U-Bootami“ już w grudniu 1942 r. zasłużyła się walcząc z nimi ośmiokrotnie i odpierając 35 ataków na konwoje, przy czym dwa „U-Booty“ zostały ciężko uszkodzone i prawdopodobnie nawet zatopione. Na początku lutego, eskortując płynący w ciężkich wa-

runkach atmosferycznych z Anglii do Nowej Finlandii konwój, „Burza“ ratuje załogę amerykańskiej kanonierki „Campbell“, krótko po zaatakowaniu przez nią bombami głębinowymi 6 okrętów podwodnych, z których jeden został zatopiony. Kanonierka „Campbell“ odniosła jednak bardzo poważne uszkodzenie, tak, że zachodziła obawa zatonięcia. Mimo nieustannego narażania na atak torpedowy znajdujących się w pobliżu „U-Bootów“, „Burza“ po wyratowaniu i wzięciu na pokład załogi amerykańskiego okrętu — prowadzi wspólnie z okrętami angielskimi akcję ratowniczą i holownicą kanonierki, zakończone ostatecznie powodzeniem. „Jest to najbardziej bojowy okręt, jaki kiedykolwiek widzieliśmy“ — oświadczyli członkowie załogi kanonierki „Campbell“ po zakończeniu akcji ratowniczej.

W drodze powrotnej przez Atlantyk, eskortując inny konwój, „Burza“ odnosi 22 lutego 1943 roku wielki sukces, niszcząc bombami głębi-

wymi niemiecki okręt podwodny. Jest nim „U-606“, zatopiony w odległości 540 mil na północny zachód od Azorów.

MIESIĄC KLĘSK

Z początkiem marca działalność U-Bootów jeszcze bardziej się wzmogła. W wielkich ilościach i równocześnie pojawiły się one w różnych, bardzo od siebie oddalonych akwenach Oceanu Atlantyckiego, a nawet Indyjskiego. Szereg statków zostało zatopionych u wybrzeży francuskiej Gujany, konwoje płynące do Wielkiej Brytanii i Północnej Afryki poniosły ciężkie straty, równocześnie cała stada „U-Bootów“ pojawiły się koło Przylądka Dobrej Nadziei, na wodach oblewających Madagaskar, a nawet na Morzu Arabskim! Liczne inne „U-Booty“ grasowały wokół Wysp Brytyjskich oraz na północnej trasie konwojowej na Morzu Lodowatym. Nie mniej jak 112 „U-Bootów“ znajdowało się w tym miesiącu równo-

ześnie w akcji i odnosił też one wielkie sukcesy, zamykające się cyfrą 108 zatopionych statków o łącznym tonażu 627.000 ton.

Na skutek kontrakcji alianckiej zostało zatopionych 15 „U-Bootów“. Dwa z nich uległy zniszczeniu w toku zażartych walk, jakie miały miejsce na Północnym Atlantyku w nocy na 11 marca. W walce, która wywiązała się między jednostkami eskorty konwoju, wśród których znajdował się polski niszczyciel „Burza“ zatopiony został niszczyciel brytyjski „Harvester“, jednakże stratę jego pomszczono zniszczeniem dwóch „U-Bootów“. Oba — „U-444“ i „U-432“ — zniszczone zostały bombami głębinowymi i wskutek taranowania przez francuską korwetę „Aconit“, która tym samym uzyskała bardzo rzadki i tym cenniejszy sukces.

Po tym miesiącu wzmożonej działalności i dużych sukcesów niemieckich okrętów podwodnych, nastąpiły — jak już pisano — miesiące przełomowe. Inicjatywa w „bitwie o Atlantyk“ przechodzi w ręce alianckie.

OSTATNIE PRÓBY

Jeszcze jesienią tego roku usiłują niemieckie „U-Booty“ odzyskać utraconą inicjatywę, dzięki zastosowaniu nowej broni — torped akustycznych. Po przejściowych jednak i niedużych sukcesach zostaje wynalezione skuteczne antidotum i niebezpieczeństwo jest opanowane. Ostatnią z wielkich prób są ciekawe ataki „U-Bootów“ na przełomie 1943/4, a zwłaszcza w lutym 1944 r. I znowu jednym z bohaterów zażartych walk, prowadzonych w obronie konwoju jest „Burza“. Okręty eskorty, w której skład wchodzi, topią łącznie 6 „U-Bootów“!

Powrót do domu

Srebrne dalekie gościńce wyłożone głazami dzwonoń
wiatrem sosnowym pchają — za rękę prowadzą do domu.
W obłokach jest miłość ojcowska ziemi jak myśl nieuchwytnej,
do której się mówi cicho — powietrzem mię swoim przykryj.
Liście jej lasów gładzić jak się gładzi włosy najdroższe,
w świerku niebardzo bujnym własne losy dostrzec,
krew swą oddawać trawom i brać z nich soki płomienne.
Być poetą i pieśnią — grą i instrumentem.

JERZY KWIATKOWSKI

JANUSZ STĘPOWSKI

Jak to Joakim grał o „Zymku“

(FRAGMENT OPOWIEŚCI pt. „DZWONY W BIAŁEJ TOPIELI“)

Za chwilę, chociaż wciąż jeszcze pośród zawieszonych szczytów przystając, w inkszą znów gędbę Joakim uderzył: — w srebrzyste pióra wioślarzy. Raz po raz, bez ustanku, śmigły one w otworach burt, wybijając swój nieodmienny rytm w jednostajnym kołatanu i plusku, czy to w uchwycie płynnej darni, czy też w odrzucie skib spienionych. Nie trudno było dobrać do nich sposobnej nuty, gdyż nalazła się samochoć, samorodnie, podług powszedniej pieśni przewodnika wioślarzy, Nielaskarza. A jednak chociaż do znużenia ta sama, mimo to lubym echem rozpyliwała się pieśń owa w uszach, przenikając do serca, które wypełniała gwarem radosnego żywotowania. — Uuu — ciech!

— Hej, lelum — polelum — ładol! Wszystko to razem, uniesione w zwycięskim okrzyku, a wymarzone grzebyszczkową grąjką, dopełniało się w umiłowanych kształtach holku, sławiąc w nim zarówno dzieje przeznaczenia, jak i treść jego foremnego budulca. Mierzono go na siedemdziesiąt wzdłuż, a wszędy na dziewięć dobrych kroków, zanurzenie na stóp jedenaście, pojemność na stopięćdziesiąt łasztów, a wy-

sokość masztu — jedynaka, o żaglistej rei — na pół lotu celnej strzały. Na płaskim dnie chodził, ale dzięki rzetelnemu układowi stępki i kadłuba, stateczność na fali miał wysmienitą. I cóż to znaczyło, i któż to wszystko sprawił? — wiadomo. Umieszczała w jego rzeźbie doskonałość słowiańskich korabników, z błękitnego Jasmundu na wyspie Ranie poczęta, od wieków przed oczyma stawiana, jako wzór sprawności, wiedzy i słusznej dumy przeciwko prawdzie, która w ustach wszelakich żeglarzy na morzach siewierzu zawsze jednakowo brzmiała: — „Ukaż mi twój statek, a z tego postury sądząc, nie mniej jawnie ci wyznam, co plemię twoje jest warte“.

Zdało się potem chłopcu, że na wierzchołek masztowego tramu wbił się wysoka nuta, i że tutaj szerokie kregi na chmurach kreśląc, wtórował przechyłow na wybojach i dolinach wzburzonych czeluści, podczas gdy na dole, na deskach pokładu, przewijała się, jednako- wa, dobrze mu znana z widoku, ciżba domowników holku. I ona miała pieśń swoją, wypełnioną własnym kształtem, mową i przeznaczeniem. Z każdego ką-

ta, na swoim miejscu, patrzył kłobądz przy żaglu, przy wiosle, czy przy zbrojnej strażu. Knopy to były w szarych, wytartych kaftanach, o twardych, wygarbowanych twarzach, o brodach i wąsach, potarganych na wietrze, w mykach wełnianych, albo i w szłomach szpiczastych, mocno osadzonych na czupryniastych czerepach, dzicy z wejrzenia, chciwi łupu, zazdrośni każdej przgody, zespoleni jednak prawami jednej drużyny i wspólnej mocy. A zasie Joakim, chociaż z nimi razem, jako i ze samym „Zymkiem“, ciałem i duszą zrośnięty, przeciw jednak czuł się w ich pieśni nijako, prawie jak nikomu niepotrzebna drzazga, stercząca w obojętnym drewnie, i tyle w tej zwartej ciżbie znacząca, co nic, albo krąkacz trudu za czymś paznokciem. Jakoż w taki też sposób należał do Torkiela.

Bardzo gładką linią snuła się jego gądką o holku, a owoc kiedy w niej przyszło teraz samego siebie odnaleźć, nie wiedział Joakim, jak to uczynić — bez wstydu. Bo jako szczenię bezwonne, uwiązany do cienia starego rudlarza, nie miał własnego życia, głosu, ni znaczenia. Pośród szczytów, zawieszonych na burtach „Zymku“, brakło jego tarczy — nie doszły się jej jeszcze. Miecz nie zdźwignął, a nożyk, który od Torkiela dostał, tyle do bitewnej zbroi pasował, co i tamten, od balwiarza, o koniuszczku złomany. Albo inni! — ha, inni, pewni siebie, rozpierali się ramionami. On ledwie że komuś głową do pasa sięgał — mały, ciągle tyli, co kolek, od ściany do łepka. Każdy z knopów rosty, waligorny — a cóż on? — łupina, płatek szypszyny. Naciągał się,

EUGENIUSZ HORAK

Poznajemy Skandynawię

Przed kilku tygodniami w Akademii Handlowej w Szczecinie otwarto studium skandynawistyki. Rozpoczęte studia nie ograniczają się tylko do filologii skandynawskiej, obejmują też zagadnienia gospodarczo - społeczne i kulturalne państw leżących po drugiej stronie naszego wspólnego morza, jakim jest Bałtyk. I właśnie Szczecinowi, jako portowi bałtyckiemu przypadła w udziale zaszczytna rola do spełnienia w rozwoju nauk skandynawskich i w badaniu obrotów morskich, problemów międzynarodowego handlu, ruchu statków i organizacji portów. Do ważnych zagadnień będzie należało poznanie wzajemnych stosunków kulturalnych państw i ludów północno-bałtyckich w poszczególnych dziedzinach, a głównie w dziedzinie historii, geografii i polityki.

TRANZYT

Szczecin, jako jeden z 100 miejsc ładunkowych na Bałtyku, gęsto rozsiągniętych w zatoce Botnickiej, odegra ważną rolę w ruchu tranzytowym z krajów Europy środkowej i północno-wschodniej. Nie trzeba wiele tłumaczyć, jak ważnym czynnikiem dla portu są ładunki tranzytowe ze względu na podjętą dla częstszych połączeń linii żeglugowych, dla podniesienia poziomu usług portowych, dla rozwoju przemysłu portowego i dla podniesienia dochodów w dewizach. I ta dziedzina stanie się przedmiotem badań naukowych, w celu usuwania błędów, jakie mogą powstać przy rozpoczęciu na wielką skalę ruchu państw nie mających własnego dostępu do morza, jak Czechosłowacja, Austria, Węgry wchodzi również w rachubę tranzyt Jugosławii i Rumunii.

wyciągał, a jednak nie rósł. Zawsze słaby, musiał się dobrze z wiatrem zmagać, aby wydźwignąć w miejscu, a cóż dopiero krok stawić. Podczas sztormu, nosił w kieszeniach od portek kamienie — i to nie pomagało, ciskało nim, pobiło miało potem boki, zielone od sińców. „Szpaczkien” go przewzano — i to na przekór. Takiemu, to chociaż skrzydła pomagały, podczas gdy on nosił w sobie tylko tę zniechęconą watość plewa. Co gorzej, dużo przetrząsał oczami, ale bez żadnej korzyści. Jak przyszło, co do czego, każdy go okpił, a już balwierz Foldyng, przechra — najłatwiej.

Niedola, to było wszystko, niedola! Na posługi go używano przy rudle, ale kiedy staryk na prawej burcie tylnego kasztelu mógł zrzędzić do woli przy sterowym wiosle, on sam przy nim, w kłębek skulony, odezwał się nie mógł i — po prawdzie też — nie śmiał. Ciężko sapał Torkiel, nie do zniesienia skrzypiąło jego wiosło — miało to jednak znaczną wagę i cenę. Tymczasem w Joakimie, chociaż bardzo skwierczała dusza, nikt na to nie zważał. Tak mijali dzień za dniem i noc za nocą, bez znaku odmiany. Czasem tylko, jeśli staryk mu na to zwoilił, mógł liczyć na głos mieniące się smugi na dalekim morzu, albo loty ptaków na pogodę, czy plucę, czasem zagle mijane, lub zakosy brzegów. A kiedy gwiazdy rozbłysły na niebie, tyle jeszcze Torkielowi zawdzięczał, że mógł je nazywać kolejno po imieniu, a to „Kwoczka”, a to „Jutrzenka”, „Zbiorem kośników”, albo też „Wozem Wielkim” i „Małym”. Wstęga bieleła się pośród nich wtedy Droga Mleczna, którą szybowały zwykle ptaki na wyraj, ra-

Magnesem przyciągającym tranzyt powinny być udogodnienia i przywileje, pozwalające na podniesienie wartości i rentowności towaru. Tu właśnie konkurencyjność portu powinna sprowadzić się do konkurencji kosztów obsługi przez odpowiednie opłaty portowe i stawki tranzytowe.

JĘZYKI SKANDYNAWSKIE

Dla dokładnego życia gospodarczo-politycznego danego kraju, studiowania odpowiedniej literatury i dla nawiązania bliższych kontaktów kulturalno-społecznych potrzebna jest oczywiście znajomość języków. Stąd prof. dr. Boehm, jako organizator instytutu przystąpił do wykładów języka szwedzkiego, jako najpowszechniej używanego języka z grupy języków skandynawskich. Języki skandynawskie należące do nordyckiej grupy języków germańskich od IX wieku rozwijały się samodzielnie. Ję-



Słońce polarne w Laponii

zykiem szwedzkim włada 9 mil. Szwedów i częściowo Finów, norweskim 3 mil. Norwegów, duńskim 4 mil. Duńczyków. Wykształcone warstwy Norwegów mówią także po duńsku. W Islandii mówi się jeszcze staro-norweską gwara. Norwegia po odłączeniu się od Danii rozwinęła u

siebie nowo-norweski język, jako państwowy zachowując na wsi jeszcze narzecze ludowe t. zw. Landsmaal.

Wszystkie 3 języki skandynawskie są tak do siebie podobne, że narody te wzajemnie doskonale się rozumieją.

KRAJ

Przy omawianiu zagadnienia geograficznego, gospodarczego i polityczno-kulturalnego należy zwrócić uwagę na ogromnie trudne warunki przyrodzone w Skandynawii, w tym najbardziej na północ wysuniętym obszarze ekumeny tj. terytorium zamieszkałym i regularnie odwiedzanym przez człowieka. Gospodarkę na tych górnych szerokościach geograficznych umożliwia Prąd Zatokowy, ocieplający zachodnie wybrzeża półwyspu skandynawskiego. Lata tu chłodne i dżdżyste, a zimy łagodne z częstymi jednak mroźnymi wiatrami.

Wewnątrz półwyspu panuje klimat ostrzejszy a na północy długotrwała zima. Poza kołem polarnym słońce w zimie nie wschodzi przez kilka tygodni a w lecie nie zachodzi. W mroczne noce pojawiają się od czasu do czasu wspaniałe zjawiska zorzy polarnej.

Widzimy z tego, że przyroda krajów skandynawskich różni się od przyrody innych krajów europejskich. Kraje skandynawskie posiadają dziwny nieodparty czar. Tu znaczenie ma nie tylko zewnętrzny charakter krajobrazu, lecz również wspaniałość jego zabarwienia, symfonia barw północnych w jasnych nocach i piękno bieli w porze zimowej. To światło słoneczne śród nocy zanurza krajobraz skandynawski z jego lśniącymi wodami, śnieżnymi górami i wodospadami, w pewnego rodzaju cień świetlny, którego wrażenie pozostawia w zwiędających trwałą pamięć.

GOSPODARKA

Gospodarkę utrudnia górzysty i skalisty teren, głównie ciągnący się łańcuch gór skandynawskich, sięgający do 2.500 m. wysokości. Górskie pola śnieżne nazywają się tutaj „fieldami”. Góry stykają się z Norwegii z morzem tworząc wybrzeża strome i silnie rozgałęzionymi fiordami.

W Norwegii użytki rolne zajmują zaledwie 5 proc., w Szwecji 12 proc. w Finlandii 9 proc. powierzchni. Największy skarb półwyspu leży w morzu, do opanowania którego zabrano się z uporem, mężnym sercem i umiejętnością poznania wszystkich niebezpieczeństw, kryjących się w nurtach wody.



Nad brzegiem jeziora Siljan (Szwecja)

zem z duszami ludzkimi pod ich skrzydłami.

O tym też gościńcu niebieskim przypomniała się teraz samochcą nuta w chłopięcej pieśni, uderzając w smutliwą melodię. Poszedł za nią myślą Joakim — żdźbło, zagubione w gwieźdny łanie, kropla, utopiona w ogromnym kolisku morza, drażga nieznacna, przyrośnięta do drzewianego siodła „Zymku”. I westchnął chłopiec do tej nuty. Prawdziwie, ojca nie miał, ni matki, ni też nikogo na świecie, prócz jedynego tylko Torkiela który go kupił kiedyś, trzy lata temu we Visby, na targu od handlarzy robami.

Na to wspomnienie załkało coś w nim samym. Odłożył na bok cudowny grzebyszczek i w czarną noc za nutą smutliwą dokończył na głos:

— Łado — nielado!

Wszystko to trwało jedną chwilę, krótką nad podziw. Kiedy się ocknął — Foldyng krzątał się przy zamykaniu swojego sepetu, a tuż obok, oparty o belki legara, stał Isep, przynaglając balwierza do pośpiechu.

— Co się stało? — zapytał Joakim przecierając oczy.

— Wiedział przysłał po mnie! — ozwał się golibroda, zwykłym swoim, zrozumiałym tonem, stosowanym na co dzień. Biła z niego dawna, pazerna chciwości i pycha.

— Tyle mu jesteście potrzebni, co wasza na podbródku brodawka! — wtrącił Isep z boku, szyderczo.

— Radzę wam, człowieku, abyście się nie zapominali w swoim prostactwie! — odrzekł mu Foldyng wyniośle, poczem zwrócił się do Joakima: — Zdrzemnąłeś

się, tak nic nie wiesz. Wiedzą po mnie przysłał, abym się corychlej u niego stawiał. Weźmiesz sepet i pójdziesz za mną!

W głowie chłopca obracały się ciężkie żarna — nic nie rozumiał. Ani krztynę strachu nie znalazł teraz w balwierzu, chociaż jeszcze przed chwilą trząsał się on jak osika i z wielkiej trwogi umierał, trzy po trzy bredząc.

— A grzebyk!? — szepnął nagle otrok szukając go daremnie w kole siebie.

— Nie trąp się o niego! — wyjaśnił mu Foldyng pobłażliwym tonem. — Nie omieszkałem go schować w sepecie.

— Mój grzebyk?

— Dostaniesz go kiedy indziej. Może jutro.

— Przecie-żęcie mi go dziś dali.

— Tymczasem będzie mi on do wielkichowych pukli potrzebny! — zaśmiał się na to balwierz i dodał z dumą: — Obaczysz, jakiej sztuki nim dzisiaj dokażę. Chodźmy!

Z tymi słowami podał chłopcu skrzyneczkę i przodem go puścił przed siebie, nie oglądając się nawet na Isepa. Z całej dawnej rozmowy ostał Joakimowi tylko listek klonowy, który, mając teraz ręce zajęte, w zęby sobie wcisnął. Wyjął go wkrótce jednak, bo rozgryziwszy koniuszek jego szypułki, uczuł na języku cierpki smak goryczy. Cóż mu zresztą było po nim w tej chwili! Nawet zawadzał mu w drodze. To też, po kilku krokach, podparłszy skrzyneczkę kolanem, szybkim ruchem zniósł go w dłoni i za burtę, w czarną otchłań nocy, cisnął.

KONIEC

Dokończenie na str. 6

Najkrótsze połączenie ze Skandynawią

Znaczenie nowej linii Trelleborg - Odra

Przeprawa przez Bałtyk promem kolejowym od szwedzkiego portu w Trelleborgu do dworca morskiego stacji Odra koło Swinoujścia trwa obecnie — po otwarciu stacji Odra — zaledwie 8 godzin. Daje to oszczędność pełnych 10 godzin w stosunku do dawnego połączenia między Trelleborgiem a Gdynią.

Tłumaczy to rozmach i pośpiech z jakim przystąpiono do uruchomienia tej ważnej dla tranzytu i ruchu pasażerskiego linii komunikacyjnej. W okresie zaledwie siedmiu miesięcy, zgodnie z określonym planem, zmienił się krajobraz rejonu Swinoujścia. Tam, gdzie do niedawna były zgłiszcz, poroście chwastami, wybudowano szereg budynków stacyjnych, dworzec morski z ruchomym pomostem dla fery (promu morskiego), pogłębiono dno Odry, zabezpieczono nabrzeża wodoszczelnymi słupami stalowymi, poza tym przeprowadzono roboty kolejowe dostosowane do ruchu pośpiesznego, łączące stację Odry z zachodnią w Dąbiu Szczecińskim. Niezależnie od tego wykonano przy dużym wysiłku inżynierów, techników i wielkim wkładzie pracy robotników cały cykl robót ściśle związanych ze sprawą obsługi ruchu międzynarodowego na lądzie.

Była mroźna pogoda. Po przez szeroką bramę wylotową Odry na Bałtyk spływała kra. Chylił się dzień ku zachodowi, gdy do stacji Odry w dniu 20 lutego zawitał z morza w pełnej gali szwedzki prom kolejowy „Starke”. Bandery polska i szwedzka dumnie powiewały na wysokich masztach. Na lądzie oczekiwały delegacje, aby powitać prom, otwierający oficjalnie nową regularną linię. Wśród przybyłych znajdowali się przedstawiciele Rządu, oraz naczelni dyrektorzy kolei zagranicznych: Czechosłowacji, Szwecji, Norwegii, oraz delegaci Władz Radzieckich. Z chwilą przycumowania fery do ruchomego pomostu dworca morskiego, po krótkich, sprawnie przeprowadzonych formalnościach celnych, przetoczone zostały na ląd pierwsze wagony pasażerskie i towarowe z drobnicą które po krótkim postoju wyruszyły w głąb Polski. Na trasie przejazdu wyznaczono 2 główne punkty rozdziału dla zespołów wagonowych: W Dąbiu Szczecińskim odchodzą wagony przeznaczone dla Gdyni i Gdańska, a w Poznaniu rozgałęzienie prowadzi do Warszawy i do Pragi po przez Leszno, Wrocław i Międzyzlesie, skąd dalszymi liniami do krajów bałkańskich.

Otwarcie nowej linii, umożliwiającej po przez ziemie Polski ruch międzynarodowy między Północą a Południem Europy, daje szerokie możliwości gospodarcze w najkrótszym połączeniu krajów Skandynawskich z grupą państw Europy Środkowej i Bałkanami. Czas przejazdu z Trelleborga do Pragi wynosi 42 godz. 44 min., ze Sztokholmu do Warszawy 44 godz. 58 min., z Göteborga do Pragi 48 godzin 44 min. Znajdzie to swój wyraz w ożywianym się coraz bardziej w transzycie pasażerskim i towarowym dla drobnicy, co podkreślono w wypowiedziach delegatów z zagranicy, biorących udział w oficjalnym otwarciu nowej linii.

Nowa linia, to wielki drugi sukces odbudowy Pomorza Zachodniego na

etapie komunikacyjnym. Wybudowane w pierwszym rzucie trwałe wielkie mosty kolejowe na Odrze i Regalicy łączą bezpośrednio obszar wielkiego Szczecina z siecią na której rozpoczął się ruch międzynarodowy. Niezależnie od tego kontynuowane są wielkie roboty w innych resortach odbudowy. Aktywizacja obejmuje zagadnienia nie tylko związane z rozbudową portu szczecińskiego, ale również problem przekształcenia jego roli w strukturze gospodarczej Państwa. Usprawnianie stopniowo połączenie wodne Szczecina ze Śląskiem z czasem otworzy szerokie możliwości tanich dostaw do portu dla przeładunków na staki tak towarów masowych jak i drobnicy.

Jan Bolewski

Tereny nowego portu rybackiego w Swinoujściu

Nie przypadkowo Swinoujście zostało wybrane na główną bazę rybołówstwa dalekomorskiego. Złożył się na to cały szereg czynników, które zadecydowały o umiejscowieniu na tym właśnie obszarze przyszłego portu.

Nowa baza, bardziej niż inne wysunięta na zachód, położona u ujścia Swiny - Środkowej odnogi Odry, posiadając będzie dogodnie połączenie z zapleczem.

Budowę jej przewiduje się na wschodnim brzegu Starej Swiny.

Nurt rzeki jest w tym miejscu stosunkowo spokojny, gdyż falowanie tak daleko nie dochodzi.

Zupełnie specyficzne jest ukształtowanie terenu przyszłego portu.

Region Swinoujścia posiada charakterystyczne cechy krajobrazu południowego. Płaskowzgórza utworzone w epoce dyluwialnej z moren denich przez ustępujący lodowiec, rozciągają się szerokim łukiem, rozwartym ku północy i rozdzielonym dwiema dolinami na trzy części.

Pomiędzy wschodnimi i zachodnimi płaskowzgórzami leży nizina Brama Swiny (Swineporte), tworząca płaszczyznę wzniesioną maksymalnie do 8-miu metrów nad poziomem morza.

Osią jest rzeka Swina, łącząca Zalew Szczeciński z Zatoką Pomorską.

Baza będzie rozbudowana na szerokiej platformie wzniesionej nad poziom morza od 1—4 m i przechodzącej od strony północnej w płaszczyźnie przyplażowe wydmy. Od Bałtyku oddzielona jest ta płaszczyzna dwoma równoległymi wydmami o dość pokaźnej wysokości (15 m), pomiędzy którymi znajduje się podłużna kotlinka. Nieco dalej na południe rozmieszczone są, na poprzerywanej kanałami melioracyjnymi równinie, osiedla Warszów i Klinowo.

Równina ta pochodzenia dyluwialnego utworzona jest z morskiego mułu piaszczystego, wydmy piaszczystego oraz torfów i mułów. Powstawała w okresie południowym wypełniając wgłębienia Brama Swiny.

Z wiercen dokonanych na tym obszarze wynika, iż leży ona na pokładach jurajskich i kredowych, na których zostały osadzone gliny zwłowe ostatniego zlodowacenia i w epoce ostatniej pokłady aluwialne.

Proces tworzenia się wydmy rozpoczął się w ostatnich tysiącach i trwa do dnia dzisiejszego.

Torfy i humusy pobagienne dochodzą do brzegu wachlarzowo naprzemian z wydmami żółtymi. Północny cypel zbudowany jest z gruntu nasyconego. W niektórych miejscach, szczególnie w okolicy osiedla Klinowo zalegają piaski humusowe.

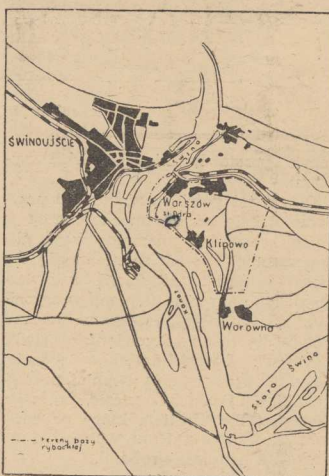
skiego, ale również problem przekształcenia jego roli w strukturze gospodarczej Państwa. Usprawnianie stopniowo połączenie wodne Szczecina ze Śląskiem z czasem otworzy szerokie możliwości tanich dostaw do portu dla przeładunków na staki tak towarów masowych jak i drobnicy.

Jan Bolewski

Za wyjątkiem paru klinów żółtej, suchej wydmy teren jest wybitnie podmokły. Poniżej Klinowa znajduje się dość znaczne rozlewkisko, które będzie można wykorzystać przy bagrowaniu jednego z basenów.

Dawniej istniał tu dość skomplikowany system melioracyjny i tereny były zupełnie dostatecznie odwadniane, jednak w czasie wojny urządzenia te wskutek braku odpowiedniego personelu technicznego zostały zamulone i obecnie prawie żadnej efektywnej wartości nie przedstawiają.

Pewna trudność przy pracach pogłębiarskich będzie bezspornie stanowić płytkie w tym miejscu koryto Starej Swiny. Rzeka wytworzyła znacznej wielkości mieliznę i należy przypuszczać, że konieczne będzie ścięcie cypla w północnym krańcu. Wówczas sam nurt dopomógł do zli-



kwidowania tej niezbyt wygodnej zapory. Przy brzegu głębokość nie przewyższa 1 metra, pośrodku rzeki dochodzi do 6 metrów. Dla statków rybackich wystarcza to w zupełności.

Długa ostroga oddziela przyszły port rybacki od głównego nurtu Swiny. Jest to jakgdyby naturalny falochron. Wejście do bazy w północnej części wymagać będzie pewnej przebudowy tej ostrogi. Ze względu na niewielkie głębokości przy brzegu powstaną pewnego rodzaju pirsy, wykonane z gruntu wydobytego przy bagrowaniu odpowiednich basenów.

Położenie nowej bazy ze względu na swoje przeznaczenie (ma być głównym ośrodkiem przemysłu przetwórczego) rokuje nadzieję jej pomyślnego rozwoju, zwłaszcza, że będzie posiadać dostateczne możliwości transportowe.

INŻ. LEON GLASWAJN

Poznajemy Skandynawię

Dokończenie ze str. 5

Mówiąc o gospodarczym rozwoju państw skandynawskich, należy wspomnieć, że każde z tych państw rozwiązywało sprawę wykorzystania stosunkowo małych bogactw naturalnych w swoisty sposób. I tak Szwecja oparła swe istnienie na rozwoju przemysłu drzewnego, papierowego, żelaznego, elektrycznego i cukrowniczego. Przetwarzające niegdyś stanowisko rolnictwa przeszło na rzecz przemysłu. Norwegia utrzymuje się z floty handlowej (III miejsce w świecie) rybołówstwa morskiego i przemysłu konserwowego. Finlandia utrzymuje się z lasów, hodowli bydła, rybołówstwa słodkowodnego i morskiego. Dania stanowiąca pomost między Skandynawią a Europą środkową jest krajem wprawdzie ubogim w surowce naturalne, lecz przez pracowitość i mądrość mieszkańców — bogatym. Przez wysoką kulturę rolną i hodowlaną Dania stała się bezkonkurencyjnym eksporterem masła, bekonów i jaj. A największym bogactwem Danii to wzajemne zaufanie do ludzi i współdziałanie tychże na niwie spółdzielczości.

CZŁOWIEK

Oprócz bogactw naturalnych Skandynawowie posiadają największy skarb w wychowanym w ucziwości człowieku. Specjalnie podkreślam „w wychowanym” bo narody północne w historii dawnej nie odznaczały się specjalnie ucziwością, często napały na sąsiednie państwa i rabowały dobytek. Dopiero niepowodzenia wojenne skierowały ludy północne na „drogę cnoty”. Przekonali się, że jedynym bogactwem kraju, oprócz morza — to człowiek ucziwy, pracowity, oświecony i sprawiedliwy. Nie spotyka się tutaj oszustów, żebraków ani brudasów. O starość nikt się nie troszczy, bo po przepracowaniu 35 lat otrzymuje emeryturę. Świadectwem wysokiej kultury krajów skandynawskich jest troskliwa opieka, jaką otaczani tam są starcy. Liczne „domy starców” w Szwecji czy Norwegii nie mają w sobie nic z ponurej atmosfery przytułków. Są to domy wygodne, obszerne, każdy pensjonariusz ma w nich oddzielny pokój.

Na podstawie własnej obserwacji miałem możność stwierdzić jak silnie i powszechnie rozwinięte jest w krajach skandynawskich poczucie sprawiedliwości społecznej. Różnice społeczne sprowadzone są tu do minimum, stopa życiowa jest przeciętnie wysoka. Skandynawia imponować może wielu krajom nie tylko wysoką cywilizacją, ale kulturą wewnętrzną mieszkańców.

W każdym domu

w każdej świetlicy i bibliotece

T. Karpowicz — „Legenda Pomorska” 300 zł.

W. Lachnitt — „Pod znakiem Gryfa” 160 „

Cz. Piskorski — „Zabytki Piast, Szczecina” 80 „

P. Zaremba — „Polska flaga w Szczecinie” 25 „

Do nabycia we wszystkich

Księgarniach Sp-ni Wydawn.

„Polskie Pismo i Książka”

Szczecin, Al. Wojska Polskiego 39/41

List z Warszawy

Karnawał minął. Nastąpił post, okres powściągliwości. Po tygodniach tłustych — tygodnie chude. Taka już od wieków panuje biblijna zmienność kolei rzeczy.

Jedną rzecz jest w Warszawie nie zmienna, a to ten nieustający, stale się potęgający zapał odbudowy. Nigdzie w stolicy nie rzuca się to tak w oczy, jak na Nowym Świecie i Krakowskim Przedmieściu.

Tegoroczna „uwiośniona” zima do połowy lutego ogromnie sprzyjała odbudowie. Prace trwały nieprzerwanie. Stolica obróciła się w proch i z prochu powstała. Jadą wozy z cegłą, gruzem, piachem. Remontuje się pałac Staszica, wznoszą się ruiny otaczające Domu Bożego pod zawołaniem św. Krzyża. Kopernik nie będzie stał na pustkowiu. Wprawdzie stoi markotny, bo nie trzyma w ręku globu ziemskiego, ale to szczegół. Stolica odbudowuje się hurtem na każdym odcinku życia społecznego.

Za cokołem pomnika Mickiewicza dźwiga się starożytna „Dziekanka”. Mickiewicz ponoć ma powrócić „z emigracji” na jesień. Bez Kopernika i Mickiewicza Krakowskie Przedmieście traci cały swój tradycyjny styl. To też dzielnicę renowuje się z całym pietyzmem dla przeszłości z powściągniętą fantazją urbanistów. Cały Plac Zamkowy tętni życiem, kipi pracą. I na Miodowej odbudowa idzie naprzód pełną parą.

Na skrzyżowaniach ważniejszych ulic mają być zainstalowane zegary. Myślę, że te zegary nie będą tak ginać, jak żarówki na schodach kamienicznych, po pierwsze dlatego, że wiszą na dość znacznej wysokości, a powtóre dlatego, że niebawem nadadzą się do noszenia „na rękę” czy do kieszonek. Bo z tymi żarówkami, to źle się dzieje. Po kłatkach schodowych grasują specjaliści, od „organizowania”, żarówki też giną jak kamfora, ku rozpaczem mieszkańców. Czekamy wszyscy z utęsknieniem na przyoblecane okryty, które przynajmniej mają wielkie partie żarówek.

Warszawa lubi także teatr. Nie tak wpawdnie jak kino, ale lubi. W listopadzie

ub. r. przewinęło się przez widownię teatrów stołecznych 130.700 osób. Przybyła Warszawię nowa scena, pod nazwą „Teatr Klasyczny”, pod dyktando Marii Górczyńskiej. Sala teatralna obliczona jest na 640 miejsc. Na inaugurację dano „Marię Stuart” — Słowackiego. Uroczystość otwarcia teatru odbyła się w dniu 29 stycznia. Prasa i publiczność przyjęły premierę jak i sam teatr bardzo życzliwie. Trzeba bowiem wiedzieć, że po Teatrze Polskim, Teatr Klasyczny posiada największy obszar przestrzeni użytkowej.

Warunki mieszkaniowe oczywiście nadal są twarde, ale stale się poprawiają, o czym mówią dane statystyczne Zarządu Miejskiego. Warszawa przed wojną, w roku 1939 rozporządzała 594.940 izbami mieszkalnymi, obecnie izb mieszkalnych jest 209.489. Gdy się zważy, że przed wojną ludność stolicy liczyła około 1.300.000 mieszkańców, a obecnie wraz z Pragą około 700.000, to proporcja ludności do liczby izb mieszkalnych nie wypada rażąco. Przedwojenna Warszawa mieszkała źle. Zagęszczenie Warszawy nie jest wynikiem powojennym. Nie było wprawdzie przymusowego kwatunku, ale ciasto i drożyzna mieszkań cechowały warunki życia w naszej stolicy.

Co tu jednak mówić tylko o odbudowie na odcinku mieszkaniowym.

Z miesiąca na miesiąc odbudowuje się także życie rodzinne. Zatrzymajmy do miesięcznika statystycznego. Oto gdy w listopadzie 1946 r. zawarto w Warszawie 460 małżeństw, to w listopadzie 1947 r. cyfra zawartych związków małżeńskich wyniosła 594. Cyfra zgonów utrzymuje się natomiast na jednakowym poziomie. W listopadzie 1946 r. zmarło 850 osób, a w listopadzie 1947 r. — 540.

Oto w krótkim przekroju obraz życia dzisiejszej Warszawy. Świadczy on o niewątpliwym dynamizmie i twórczym wysiłku ludzi budujących nowe życie na ruinach.

Leon Sobociński



KĄCIK FILATELISTYCZNY

— Pierwsze znaczki na świecie, wyobrażające królową Wiktorię, wartości 1 pens (czarny) i 2 pency (niebieski) niezabłakane, ukazały się w Anglii 6 maja 1840 r.
— W Polsce pierwszy znaczek wydano 1 stycznia 1860 r. Był to znaczek koloru

niebiesko-różowego, wartości 2 kopiejek.
— Pierwszą wystawę filatelistyczną zorganizował Alfred Moschkau w r. 1870 w Dreźnie, wystawiając 6000 znaczków.

J. T.

ROCZNIK POMORZA ZACHODNIEGO

Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka” w Szczecinie postanowiła wydać w połowie bieżącego roku — **Albmuowe dzieło**, bogato ilustrowane pod nazwą:

„ROCZNIK POMORZA ZACHODNIEGO”

obejmujące całokształt dorobku Szczecina i Pomorza Zachodniego na przestrzeni lat od roku 1945—1948, w którym zobrazowane będą wszystkie osiągnięcia polskiego robotnika, chłopca i inteligenta pracującego — nad scaleniem piaszowskiej ziemi z Macierzą.

Do współpracy nad tym pożytecznym dziełem przystąpili:

Dyrekcja Przemysłu Miejsowego, Związek Rewizyjny Sp-ni RP, Związek Gosp. Sp-ni „Społem”, Izba Przemysłowo-Handlowa, Izba Rzemieślnicza, oraz Wojewódzki Związek Zrzeszeń Kupieckich.

Na całość dzieła złożą się następujące działy:

1. Część wstępna — ogólna, 2. Województwo Szczecińskie, 3. Miasto Szczecin, 4. Port, Żegluga, Transport, 5. Dziarsz Pomorza Zach., 6. Przemysł Państwowy, 7. Spółdzielczość, 8. Sektor prywatny, 9. Wolne zawody, bankowość, 10. Wybór literatury, 11. Informator adresowy.

Materiały opracowane przez 85 autorów stanowią będą monografię gospodarczą i społeczną — będącą bogatym przekrojem olbrzymiego wysiłku osadnictwa, odbudowy, zagospodarowania i dynamiki gospodarki pol-

skiej na obszarze województwa, zachodnim odcinku wybrzeża morskiego i rejonu Odry.

Całość spoczywa w rękach Kolegium Redakcyjnego w skład, którego wchodzi: Red. Wł. Goszczyński, Mgr Cz. Piskorski, Mgr W. Lachnitt, Red. Cz. Sobczyk.

Niewątpliwie, że dzieło to stanie się podstawową książką — każdego domu polskiego, każdej czytelnicy, świetlicy i biblioteki; źródłem informacji dla publicystów, ekonomistów i polityków — niezbędnym podręcznikiem — w pracy oświatowej, urzędniczej, przemysłowej, kupca i tp.

Spółdzielnia „Polskie Pismo i Książka” — pragnąc to liczące ponad 260 str. bogato ilustrowane wydawnictwo udostępnić najszerszemu ogółowi — ogłasza obecnie, dla ustalenia wysokości nakładu — przedpłatę na Rocznic Pomorza Zachodniego — po ulgowej cenie 300.— zł. egz.

Po upływie okresu przedpłaty tj. po 15. V. br. — cena księgarska wydawnictwa będzie znacznie wyższa.

Institucje, oragnizacje, związki rady zakładowe i tp. proszone są o współdziałanie przez dokonanie zbiorowych przedpłat, przy czym na każde 10 egz. tytułem premii przydzielą się 11-y egz. bezpłatnie.

Zawiadamiając o podjęciu powyższej inicjatywy — uprzejmie prosimy o subskrybowanie książki.

Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka” — Szczecin Al. Wojska Polskiego 39/41 Tel. 2506

DOM HANDLOWY S. T. BERGANDY

Szczecin, Pl. Hołdu Pruskiego 8

poleca w największym wyborze **wózki dziecięce** po rewelacyjnych cenach

STANISŁAW CECERKO i S-KA

SZCZECIN, UL. JAGIELLOŃSKA NR. 83, TEL. 31-64

POLECA:

w wielkim wyborze w pięknych deseniach **100 procentowe wełny męskie**, damskie i konfekcję dziecięcą oraz **wózki dziecięce z F-my S. T. BERGANDY**

S. P. B.

SPÓŁECZNE PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE

Centrala Gospodarcza Spółdz. Budowl. R. P.

Oddział w Szczecinie

ul. 5 Lipca 45

Tel. 22-82

Tel. 22-82

wykonuje wszelkie roboty inżynierskie i budowlane



Poltrans

PKSPEDYCJA • SKŁADOWANIE • CLENIE • ASEKURACJA
TELEFON 27-45, 35-02

Wykonuje wszelkie czynności wchodzące w zakres ekspedycji morskiej

Szczecin, ul. Wielka 5. Adres telegr. „POLTRANS”

PAŃSTWOWA CENTRALA HANDLOWA

HURTOWNIA SPOŻYWCZO-PRZEMYSŁOWA

W SZCZECINIE — AL. WOJSKA POLSKIEGO 52

TELEFON — 3263

zawiadania o otwarciu

ROZLEWNI OLEJU RAFINOWANEGO

najlepszej jakości w cenie 505.-zł za 1 litr, 255.-zł za 1/2 litra

Rozlewnia mieści się przy ul. K. Kolumba Nr. 5

Afryka w Teatrze Solskim

T. PERKITNY „DROGA DO ŹRÓDEŁ”

Na granicy białej plamy, w sercu Afryki, stykają się dwa światy — biali i czarni, cywilizacja i pierwotność, kłótnia i zdrowie, uciekająca przed nędzą chciwość i nie znające co bogactwo ubóstwo, krzyż i fetysz, bezgrzeszna nagość i zamaskowana obłuda, moralność zakazów i nakazów i etyka naturalna. Z tych dwóch światów mówi tylko jeden — biali. Czarni milczą. Za czarnych mówią jady, heban, tam-tamy. Zresztą biali oskarżają się dostatecznie.

Plantator ma jeden dogmat — heban. On uzależnia jego „jutro”; a czarni znają tylko „dziś”. Dla Marii szczęście to nie bogactwo, lecz miłość. Ale relatywizm autora każe nam wątpić, czy nie ulega ona sugestii pozorów, czy nie chodzi jej raczej o formę, niż o treść. Misjonarz wierzy, że nawraca czarnych, którymi właściwie gardzi, a nie wie, że on i jego religia są narzędziami w rękach Plantatora. Lekarz, choć wie, że on i jego nauka musi być tylko drugą bronią Plantatora w jego szatańskim planie, kompromisem z rzeczywistością zapewnia opiekę Marii i jaką taką pomoc murzynom. Przybysz dąży do źródeł problemów stosunku człowieka do człowieka, ale i on znaczy powrotną drogę, nie przekroczy więc Rubikonu...

Mądry Lekarz wie, że „droga do źródeł” daleka, a wynik walki dwóch światów może być tylko jeden: klęska słabszego, pierwotniejszego, choć wartościowszego. W tej bowiem tak ciężko oskarżanej cywilizacji jest siła, która zmusza jej członków do samotaryzowania się z nią, nawet wbrew ich woli. Między dwoma światami nie można postawić znaku równości. Bo oto błogosławieństwa cywilizacji: pierwotny, nagły murzyn odda znalezione maczete, a murzyn z misji ukryje ją w faldach habitu, by ją sprzedać... Jego pierwotne pojęcie o uczciwości skaził pieniądź. Biorąc zdobyte „cywilizacji” grzeźnie w złem, nie wiedząc, że „uszcześliwiająca” go kultura dąży nieubłagane do tego, by z wolnego murzyna uczynić go kulisą..., by o jego nędzy deklamować z pałaców. W swej niszczącej semopochłaniającej się sile, cywilizacja stworzy i „białego murzyna”, jakim jest w sztuce Kancelista. Któregoś dnia zamiast tam-tamów, głoszących świętą wojnę dwóch światów o okna bungalów plantatorów uderzy inny dźwięk... Któregoś dnia w ścianie obcego dla pokrzywdzonych świata utknie nie strzała, lecz kula... Wizja, gdy po zniszczeniu czarnych cywilizacja bogaczy stanie się wrogiem „białych” murzynów, to jeszcze jeden aspekt „Drogi do źródeł”.

W czasie swego wieloletniego pobytu w Afryce, autor, posiadacz trzech tytu-

łów naukowych, poznał dokładnie „czarny problem”, ale w sztuce swojej (jej prapremiera odbyła się w Londynie) nie ograniczył się doń tylko. Z drogi do jego źródeł dostrzegł perspektywę szeregu innych jeszcze problemów: wolności wewnętrznej człowieka, problemy socjalny i wyznaniowy.

Perkitny jest naukowcem. Fakt ten tłumaczy jego asekurowanie się względnością przy wygłaszaniu sądu. Nadmierny relatywizm zaciążył może nawet nad sztuką, odbierając jej przejrzystość, zmuszając autora do wkładania w usta osób działających zdan o charakterze tyradowym, mentorskim. Perkitny ukrywa się za dwiema postaciami sztuki — Przybyszem i Lekarzem. Obaj podzielają sympatie autora dla słabszych. Choć autor — jak Przybysz — w obronie czarnych głos zabiera, jak on ostatecznie nie może oderwać się od „przekleństwa solidarności” z swym światem. Święty gaj hebanowy ocalał, ale nie na długo. Drugie „alter ego” autora, Lekarz, trochę filozof, cynik, przepowiada ostateczną klęskę czarnych.

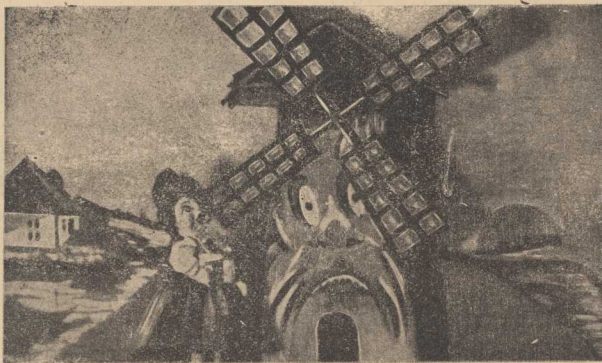
Fabula sztuki kończy się z zapadnięciem kurtyny, ale z tą chwilą bynajmniej nie rozwiązują się poruszone problemy, których niepokojący ładunek widzi wznosi z teatru. To właśnie stanowi wartość tej sztuki, dającej wiele do myślenia. „Droga do źródeł” jest sztuką trudną.

Tylko dwie postacie sztuki są proste i zdecydowane w rysunku. To Plantator i Kancelista. Murzyni w sztuce milczą, Kancelista mówi, mówi tylko o bilansie,

to już kulis swego chlebodawcy. Karłowatość tej postaci, stanowiącej analogię do niemoty murzynskiego boja (Krzakowski) dobrze, w miarę groteskowo, odzwierciedla. Plantatorem był Zbyszowski, może zbytnio „zrobiony” na „czarny charakter”. Toż to przecież Anglik a nie Otello! Marią, rozkwitającą pod tchnieniem miłości i niezwykłości Przybysza, była Zarembianka. To jedna z jej najlepszych ról, szczerą i naturalną. Malkowski, jako Przybysz w roli tej czuł się znowu w swoim żywiole i potrafił umiejętnie przechodzić od akcentów lirycznych do wysoce dramatycznych („Proszę o łódź i wioślarzy” w akcie II). Młodnicki był znowu bardzo dobry jako Lekarz, maskujący pozornym cynizmem dobroć i współczucie, stanowczość i słabość zarazem. Misjonarz — Czabanowski — jowialny, dobronudny, a raczej pocziwy — w tym gorszym znaczeniu. Takie ujęcie Misjonarza pozbawiło go wprawdzie charakteru ideowego partnera Lekarza, ale było konieczne dla reżysera, celem uniknięcia niebezpieczeństwa zarzutów antyreligijności, jaki groził w wypadku zbyt wyraźnego podkreślenia pewnych akcentów.

Inscenizatorowi, p. Młodnickiemu przyszedł trzeba, że niebezpieczeństw tych szczególnie uniknął a przedstawienie poprowadził sprawnie tak, że wraz z pięknymi dekoracjami Rajkowskiego, dzięki wyrównanej grze artystów, efektownym światłom, stanowi ono cenną pozycję teatralną i robi duże i bardzo dodatnie wrażenie.

W. Lachnitt



Z Szczecińskiego Teatrzyku Kukiełkowego „Cztery mile za piec” M. Kownackiej

STANISŁAW TELEGA

„ŚPIEWNIK MORSKI”

Przy związku Muzyków Szczecińskich powstała niedawno Sekcja Wokalistów. Bardzo ambitna Sekcja. Pragnie ożywić ruch śpiewaczy, stworzyć atmosferę zainteresowania dla śpiewu w najszerszych masach, nawiązać kontakty z O. K. Z. Z. i t. p. Bravo! Na razie jednak ta atmosfera dopiero się tworzy, jak w podgrzewanym zamkniętym naczyń. Zobaczymy co się stanie, gdy wieko się uchyli...

Nim się to jednak stanie, może nie od rzeczy będzie przypomnieć sobie coś nie o śpiewie. Ba, ale o jakim śpiewie? Otóż to właśnie. Skarbiec pieśni ludowych? Owszem. Znany repertuar z nieśmiertelnym „Kręć się, kręć wrzeczono?” Ale my uparci szczecińscy, chcieliśmy coś innego. Mamy mianowicie takiego „felbaka” do morskiej tematyki. I w stosunku do malarzy, i w stosunku... do śpiewaków.

Chcielibyśmy, aby na ulicy szczecińskiej rozbrzmiewała lekka piosenka nie tylko o tej dziecinności „co to wolki pasala”, a w poważnych koncertach śpiewających, pragniemy rozkoszować się pieśnią nie tylko o kalinie, co „rosta z liściem szerokim”. Chcemy i na ulicy i w świetlicach i na czcigodnych akademiach stale słyszeć „coś

o morzu. Za wszelką cenę o morzu. Wiemy uprawdźcie, że tych „kawalków” o morzu, jest bardzo mało. Jest 500 kilometrowy pas wybrzeża, a nie ma nawet 50 piosenek. Trudno nie ma to nie ma. Może będą. Ale czy nie ma też poważniejszych pieśni, które by można śpiewać w świetlicach lub na koncertach śpiewających?

Może jednak co się znajdzie? Na początek więc przypomnijmy sobie „Śpiewnik morski”, który napisał na długo przed użyciem przez nas 500 km wybrzeża morskiego, Feliks Nowowiejski twórca muzyki do „Roty”, „Rota” i „Śpiewnik morski”. Czy to zestawienie nie mówi samo za siebie. Teraz, gdy jedną z naczelnych idei stać się powinno przekształcenie naszej psychiki lądowej na morską i odpowiednio do tego nadanie sztuce wybitniejszego charakteru morskiego — pieśni Nowowiejskiego, nawiasem mówiąc twórcy opery „Legenda Bałtyku” i oratorium „Testament Bolesława Chrobrego” — powinniśmy głęboko zapasać w duszę każdego Polaka, powinniśmy stać się alfabetem naszej sztuki śpiewającej w Szczecinie.

Warto za podkreślić, że „Śpiewnik morski” Fel. Nowowiejskiego ujmie zagadnienia morza niemal we wszystkich jego

przejawach. Nie będąc muzykiem, powtórzę tylko za jednym z nich, mianowicie Tadeuszem Kassernem, to, co w tych pieśniach jest najbardziej warte podkreślenia. Są w nich mianowicie hymny morskie, dalekie pieśni ludowe, o motywach kaszubskich, wręcz pieśni opisowe oraz pieśni epicko-bohaterskie, dające jak gdyby przegląd historyczny walk Polski o morze. Do działu pieśni o charakterze hymnów należy zaliczyć „Hymn Pomorza”, „Hasło morskie”, „Rotę morską”, „Pieśń na święto morza”, „Frontem do morza”, „Od Karpat do Bałtyku”, „Pieśń polskiego Jachtklubu” itp.

W dziale pieśni ludowych znaleźć można szereg utworów opartych na motywach kaszubskich np. „Jak szumi Bałtyk”, „Śpiew Kaszubów”, „Barcarola kaszubska”, stylizowane na wzór melodii kaszubskiej, pieśni „Czar Bałtyku”, „Hej, witajcie mi Kaszuby”. Z pieśni opisowych, opiewających pracę dla morza, warte przypomnienia są „Wilki morskie”, „Hej marynarze” oraz „Młoty Gdyni dzwonią”. Wreszcie wśród pieśni o charakterze epicko-bohaterskim wyróżniają się te, które odtwarzają walkę Polski o morze od czasów Bolesława Krzywoustego. Znajdziemy tu więc oryginalną „Morską pieśń rycerzy Bolesława Krzywoustego”, której tekst, jak wiadomo pochodzi z XII wieku i jest pierwszym opisem morza w polskiej literaturze. Pieśń „Zwycięstwo floty polskiej pod

Wystawa obrazów

Doroczne wystawy prac plastyków szczecińskich zdobyły sobie ustalone miejsce w życiu artystycznym Szczecina. Tegoroczny Salon jest tego życia wydarzeniem bezspornie najważniejszym.

W salach Muzeum Wojevodzkiego zgromadzono dorobek 18 artystów-malarzy. O ile poprzednie wystawy robiły — ogólnie biorąc — wrażenie wielkiego poszukiwania własnych form artystycznego wyrazu o tyle na obecnej widz może zorientować się już w kierunkach, które zdają się najbardziej odpowiadać naszym plastynom. Odróżnił bym wśród nich dwie grupy: jedna holduje wyraźnie legitymującej się autorytetem Picassa deformacji, problemom dekoracyjnego zaubudowania płaszczyzny obrazu, druga więcej uwagi poświęca problemowi światła w obrazie; zagadnieniu barwy.

Wydać mi się, że, podobnie jak inne ugrupowania artystyczne, i plastycy odczuwają w Szczecinie brak stałego i pełniejszego kontaktu z problemami swej sztuki, brak galerii arcydzieł, brak wzorów i możliwości porównawczych studiów.

Z wystawianych w tegorocznym Salonie prac zwracają uwagę akwarele Powickiego („Ulica w Szczecinie”, „Na kartofliksu”) prace olejne braci Kononowiczów, z których Zenon jest śmieszny ale i bardziej niepokojący od Romualda, portrety olejne Messera („Kobieta z dzieckiem”), ciekawe prace tuszem Recka oraz wywołujące zaciekłe dyskusje najbardziej indywidualne obrazy Niewisiewicza i Tomaszewskiego.

Na szczególnie podkreślenie zasługuje — w związku z wystawą — inicjatywa Związku urządzania niedzielnych dyskusji na temat nowoczesnej sztuki malarzkiej, do których „materiał dowodowy” stanowią eksponaty wystawy. Ostatnio n.p. dyskusja taka zgromadziła kilkadziesiąt osób, przyczyniając się znacznie do nawiązania ścisłego kontaktu między artystami a publicznością. Co prawda ataki na „deformistów” były ogólne i mocne...

O „aktywizacji” sztuk plastycznych mówi także druga wystawa — „niezależnych” — Kondratskiego i Nartowskiego — urządzona przez nich w lokalu kawiarni „Symfonie”. W małej salce pokazują nam oni sztukę poprawną, czasem aż denerwującą w swej „pocztówkowatości”. Ta poprawność razi szczególnie u Nartowskiego. Z prac Kondratskiego najciekawsze są barwne drzeworyty.

Na marginesie tegorocznego Salonu najsuś się uważa: w nieprzejeźdźnym separacjonizmie artystycznym niektórzy artyści-malarze pozbawiają się możliwości porozumienia się ze społeczeństwem, z którego przecież wyrastają, wśród którego i dla którego tworzą. Jest to zagadnienie, które — równie jak czysto formalne — musi być rozwiązane, jeśli plastyka nie chce pogłębiać przepaści dzielącej artystę od widza. J. B.

Oliwa” opisuje w barwny i efektowny sposób glorie jednego z największych zwycięstw polskiej bandery wojennej. W pieśni „Torpeda” nawiązuje kompozytor do czasów współczesnych opisując bitwę morską, w której biorą udział nowoczesne pancerniki i torpedowce. Jest to obraz batalistyczny, chyba jedyny tego rodzaju w pieśniarstwie polskim. Jak z tego pobieżnego przeglądu wynika „Śpiewnik morski” ma dla nas szczególnie aktualne znaczenie. Układ śpiewnika wskazuje na stopniowanie trudności wykonawczych. Od pierwszej pieśni, mianowicie od „Hymnu Pomorza” do skomplikowanej i trudnej „Torpedy” dał kompozytor, jak się wyraża Tadeusz Kassern, „całą gamę w stopniowaniu trudności technicznych, od stosunkowo łatwej faktury, dostępnej dla każdego dobrego chóru aż do zagadnień technicznych, których rozwiązanie winno być celem i zadaniem wykwintowanych, produkujących w pieśniarstwie chórów”. Do takich pieśni należy „Na lazuarach wód”, oraz „Torpeda”. Charakterystyczną cechą tych utworów jest doskonale brzmienie partii głosowych i całości chórów, wynikających z ciekawego opracowania linii melodii oraz świetnej oprawy harmonijnej. Całość zawiera 34 pieśni na chór mieszany.

Nie wątpimy, że nasza ambitna Sekcja Wokalistów Szczecińskich zainteresuje się tym „Śpiewnikiem” i przyczyni się do jego spopularyzowania na terenie Szczecina.

Redaguje Komitet — Redaktor naczelny przyjmuje od 10—12. Adres Redakcji i Administracji: Szczecin Al. Wojska Polskiego 41 — Redakcja i administracja czynne od godz. 8 — 16. Telefon 25-06. Nadesłanych rękopisów zwraca się. Oddział: Józef Lipski, Gdynia, Portowa 8, Tel. 216-85.

Prenumerata: mies. — 80 zł, kwart. — 225 zł, półr. — 440 zł, roczna — 860 zł. Cennik ogłoszeń: 1 mm łamu szer 63 mm w dziale ogłoszeń — 40 zł, w tekście — 80 zł, ogł. drobne: 1 słowo drukiem zwyczajnym — 30 zł, tłustym — 60 zł (przyjmuje się najmniej 10 słów). Strona — 50.000 zł, 1/2 str. 30.000 zł, 1/4 str. 20.000 zł.

Wydawca: Spółdzielnia Wydawnicza „Polskie Pismo i Książka” — Szczecin Al. Wojska Polskiego 39 — Telefon 21-45 — Tłoczono w Państw. Szcz. Zakł. Graf. w Szczecinie ul. Św. Krzysztofa 7. X-08337