

Wyspy brytyjskie są na pewno dobrym obiektem obserwacji funkcjonowania motoryzacji w kraju wyskokonasyconym samochodami. Wielka Brytania jest potęgą samochodową. Znajduje się na trzecim miejscu w świecie pod względem wielkości produkcji (po USA i NRF) z liczbą bez mała dwóch milionów wozów osobowych rocznie. Oczywiście, większość tego wchłania rynek wewnętrzny, rynek ciągle jeszcze bogaty i chłonny, mimo dającego się coraz ostrzej we znaki kryzysu gospodarczego. No a szczególnie polem obserwacji jest sama stolica — Londyn, gdzie na szczupłej powierzchni 50 razy 50 km garażuje i kursuje parę milionów samochodów. Można sobie z grubszą wyobrazić ten tłok, gdy się porówna z naszym krajem, po którym porusza się samochodów osobowych nie więcej niż 250 tysięcy.

W tej sytuacji ruch uliczny jest w zasadzie ciągły. To znaczy, że jedna strona ulicy jest wolna od samochodów tylko na moment gdy strumień zostanie zatrzymany czerwonym światłem. Za to przed tymże światłem momentalnie ustawia się kilkusetmetrowa kolejka wozów długości czasami kilkuset metrów. Złazka w godzinach szczytu czyli rano i późnym popołudniem kolejki przekraczają nawet pół kilometra. Samochody jadą wtedy ciasno jeden za drugim, oczywiście wolno, kierowcy muszą ogromnie koncentrować uwagę, by nie stuknąć w poprzednika, gdy ten nagle się zatrzyma.

Przechodnie rzecz jasna rzadko tylko — i nigdy w centrum — próbują przekraczać jezdnię w miejscach niedozwolonych. Natomiast na zewnątrz są całkowicie bezpieczni. Także wówczas gdy znaleźli się tam w niewłaściwym momencie, czyli gdy mieli przed sobą światło czerwone. Kierowcy ze znaczącą kurtuzą podkreślają prawo pieszego do swobodnego poruszania się po zebze, widziałem wiele razy, jak nawet kilka samochodów zwalniało dla jednego pieszego idącego zebra i gestem ręki zachęcało go do kontynuowania marszu. Kierowcy ci mieli w tej chwili prawo przejazdu!

Samochody przeważnie nie mają dachu nad głową. Posiadanie garażu to wielka wygrana na loterii. Bu-

duje się wprawdzie garaże wielopiętrowe, ale za mało. Zresztą w śródmieściu nie ma dla nich miejsca, a na dalekich przedmieściach raczej nie są potrzebne. Przy tak rozrzedzonym budownictwie jak w Londynie stosunkowo łatwo tam znaleźć jakiś kąt dla samochodu. Więc przeważnie samochody stoją pod gołym, wyjątkowo dla nich nieogóscinym niebem, z którego prawie ciągle kapie. Stoją w bezustannie wilgotnym, morskim powietrzu i... szybko niszczą. Rzecz ciekawa, w ścisłym centrum nagromadzenie samochodów przy chodnikach bynajmniej nie jest większe niż w oddalonych od centrum dzielnicach, gdzie ciasno, jeden przy drugim, zajmują prawie całą powierzchnię, często wjeżdżając nawet na chodniki, jeśli tylko są wystarczająco szerokie.

Ale bo też w centrum wiele ulic ma tuż przy chodniku wymalowany żółty pas (wolno tylko przystanąć,

Mieczysław Skąpski

Wymarzony kłopotliwy samochód

nie parkować), bądź też dwa żółte pasy (nie wolno się nawet zatrzymać). Gdzie zaś nie ma pasów — przy każdym białym namalowanym na jezdni miejscu parkowania stoi na chodniku licznik — automat, w którym uiszcza się opłatę za postój. Sama opłata nie jest przeraźliwie wysoka, gorzej, że po upływie godziny trzeba się z samochodem zabierać. Zegar bowiem pracuje dalej i gdy kontroler — a jest taki dla określonej liczby liczników — stwierdzi, że strzałka przekroczyła określony czas, wymierza bardzo słony (kilka funtów szterlingów) mandat. Przy tym nie wolno nawet zmienić miejsca postoju przy tej samej ulicy, trzeba się wynosić na ulicę sąsiednią, szukać wolnego miejsca, czyli kłopotów mnóstwo. Automaty — liczniki wyrugowały przede wszystkim ze śródmieścia samochody ludzi, którzy przyjeżdżali nimi do pracy. Nikt nie jest w stanie płacić codziennie parkingowego i w dodatku wychodzić z pracy co godzina i zmieniać miejsce parkowania. Pracujący w centrum zmuszeni zostali do dojazdów miejskimi środkami komunikacji (metro, autobus), bądź też, jeśli mieszkają daleko, wyjeżdżają z domu samochodem, który zostawiają na ulicy w miejscu, gdzie rozpoczyna się dogodna dla nich komunikacja miejska (znowu metro lub autobus). Stopniowo coraz więcej ulic otrzymuje żółte pasy ciągłe, automaty parkingowe instaluje się masowo. Kosztuje to miasto masę pieniędzy, liczniki są bowiem kosztowną inwestycją, ale Amerykanie, którzy wynaleźli owe liczniki



Nr 253 4 IX 1966 r. Rok VI

i zainstalowali je w wielkich miastach USA już parę lat temu, pociesza Anglików, że jest to inwestycja szybko się amortyzująca i przynosząca później miastom spory dochód.

Samochodziarzom dzieje się coraz gorzej. Niewielka to pociecha, że obsługa samochodów jest na wysokim poziomie, że nie brak tu części zamiennych, że naprawy wykonuje się dobrze i szybko (choć bardzo drogo), że nabycie benzyny, umycie samochodu itp. nie jest żadnym problemem. Różne firmy prowadzące stacje benzynowe (stacja taka ma m. in. z reguły myjnię samoobsługową, aparat do napełniania dętek sprężonym powietrzem, prowadzi sprzedaż akcesoriów i części zamiennych oraz... sklep używanych samochodów) konkurują ze sobą walcząc o klienta. A więc jedna firma stempluje wydawany klientowi formularz, który uprawnia w przypadku wyjazdu za granicę do bezpłatnego ubezpieczenia do wysokości 1000 funtów szterlingów. Pokrywa to zarówno przywóz samochodu z kontynentu na wyspę jak i jego remont. Inna firma daje także stempelki, które corocznie biorą udział w wielkim losowaniu nagród rzeczowych, wśród których są nawet nowe samochody. Im więcej stempek, tym więcej szans wygranej. Itd. itd. Udogodnień jest wiele, ale cóż one znaczą, gdy tłok samochodowy utrudnia korzystanie z pojazdu, gdy miasta są zmuszone wprowadzać takie ograniczenia ruchu jak wyżej opisane.

Pozostają więc właściwie weekendy, do których spora liczba ludzi ogranicza korzystanie z samochodu. Wtedy jednak jednocześnie wyruszają setki tysięcy, a nawet i miliony kierowców. Autostradami ciągnie niekierujący się sznurkiem pojazdów, nie ma mowy ani o wyprzedzaniu, ani o upajaniu się szybkością. Po przybyciu do celu (miejscowości wypoczynkowej) zastaje się tam taki sam tłok jak gdzie indziej, takie same trudności z zaparkowaniem. Samochód, do niedawna błogosławieństwo cywilizacji, symbol swobody i niezależności, staje się przekleństwem, przeciwnieństwem pokładanych w nim nadziei.

W rozmowach z Polakiem pojawia się nieoczekiwana zupełnie nuta zazdrości: — Wy jesteście jeszcze przed tym, i was można sobie jeszcze pojeździć, tam to warto mieć samochód. Strzeżcie się jednak przed doświadczeniem do takiego stanu, jakiego mamy u nas. Bo my w Londynie oczekujemy już tego dnia, gdy nagle powstanie w centrum tak gigantyczny korek, że nikt nie potrafi go rozwiązać. Dzień ten podobno jest już niedaleki.

Ba, może to i słuszne, czy jednak ktoś weźmie takie ostrzeżenie na serio?

Roman Dudek

Kto jest najważniejszy?...

Maszyna i prestiż

Technika rewolucjonizuje gospodarkę i produkcję; kształtuje nowe potrzeby i upodobania; powołuje do życia nowe zawody, likwiduje bezpowrotnie i bezwzględnie stare, tradycyjne profesje. Powoduje też niemało kłopotów natury społecznej — wśród załóg przedsiębiorstw przemysłowych, instytucji, urzędów itp.

O tym, że coraz trudniej określić kto jest w przedsiębiorstwie pracownikiem fizycznym a kto umysłowym, nie potrzeba nikogo przekonywać. Nasze nazewnictwo przemysłowe nie kończy się na tym, nieaktualnym już często podziale. Mamy przecież w fabryce, hucie, kopalni inne jeszcze nazwy. Mamy wydziały produkcyjne i nieprodukcyjne, tzn. usługowe. Mamy pracowników grupy przemysłowej i nieprzemysłowej. Mamy robotników bezpośrednio produkcyjnych i tych, którzy w produkcji — a więc przy wytwarzaniu wyrobu — nie są bezpośrednio zatrudnieni.

Każda z tych nazw oznacza nie tylko miejsce pracownika w organizacji przemysłowej. Określa ona ponadto charakter i miejsce pracy pracownika w hierarchii prestiżu społecznego, obowiązującego w przedsiębiorstwie oraz wynikające z tego prestiżu uprawnień bądź aspiracji.

Nie są to tylko teoretyczne rozważania. Weźmy bowiem dla przykładu podział funduszu zakładowego. Pracownicy wydziałów produkcyjnych stwierdzają nierzadko, iż im należą się najwyższe nagrody. Oni przecież wytwarzają. Wszyscy inni pomagają im tylko co nieco. Ci inni żyją niejako z tego, co oni wyprodukują. Kto więc w takim układzie jest najważniejszy w fabryce? Wiadomo — ci z wydziałów produkcyjnych.

Inny przykład — to regulaminy premiowania. Preferują one nader często „produkcję” kosztem pozostałych grup pracowników.

A podział ten, jak i wiele jemu podobnych, nie oznacza dziś wcale tego, co oznaczał, gdy był formułowany. Jeszcze przecież nie tak dawno górnik przodowy był „figurą” na dole kopalni najważniejszą. Rębacz — to był dopiero prawdziwy górnik. Biegły mieśnice, lata, a wraz z nimi szerokim strumieniem płynęły do kopalń maszyny, mechanizmy.

Dzisiaj na przodku pracują już kombajny. Transportery przerzucają tysiące ton urobku na przestrzeni wieluset metrów chodnika. Do zespołów roboczych tradycyjnych do niedawna górników doszłusowują coraz liczniej „rzemieślnicy”. Ci, którzy konserwują, utrzymują w bezustannej sprawności technicznej skomplikowane mechanizmy robocze.

Kto jest teraz w takim zespole roboczym najważniejszy: tradycyjny górnik czy ów rzemieślnik? Do niedawna jeszcze społeczna ocena byłaby jednoznaczna: górnik. Dzisiaj odpowiedź na to pytanie staje się coraz bardziej kłopotliwa. Nikt nie chce ująć górnikowi nic z jego tradycyjnego splendoru, ale nikt też nie będzie negować ważności rzemieślnika — monter, ślusarz itp. dla prawidłowego przebiegu pracy zespołu. Więcej na wet — dziś trudno już naprawdę określić o ile ów rzemieślnik, pracujący na dole jest nadal przedstawicielem swej rzemieślniczej profesji, a o ile właśnie górnikiem.

Nie inaczej jest w innych przedsiębiorstwach przemysłowych. Coraz więcej w nich skomplikowanych urządzeń wytwórczych, mechanizmów, automatów, wykonują one coraz częściej dotychczasowe czynności człowieka. Coraz mniej liczne są w nowoczesnych zakładach zespoły pracowników, parających się bezpośrednio (w tradycyjnym znaczeniu) wytwarzaniem produktu. Coraz liczniejsze i ważne dla produkcji stają się tzw. zaplecze. A więc pracownicy, których obowiązkiem jest nie produkowanie, lecz gwarantowanie sprawności maszyn i urządzeń, zastępujących człowieka — producenta.

Te zmiany obserwuje się bezustannie. Nikt nie dziwi się, że pracownicy zaplecza w coraz większym stopniu warunkują nie tylko wielkość ale i jakość produkcji. Niemniej, mimo akceptacji zmian technicznych, bardzo niechętnie akceptuje się, wynikające z nich zmiany społeczne. Szczególnie zmiany prestiżu społecznego poszczególnych grup pracowników, związanych z określonym charakterem pracy bądź częścią przedsiębiorstwa.

Społeczna akceptacja zmian nie znajduje też — jak dotychczas — odbicia w praktyce przedsiębiorstw. Stosują one nadal stare nazewnictwo wraz ze wszystkimi jego implikacjami, nie próbując niesłusznej i nie oddającej istoty rzeczy tradycji przeciwstawić nowych wzorów: nazw poszczególnych komórek przedsiębiorstwa, hierarchii ich znaczenia dla jego podstawowego celu, hierarchii (przejawiającej się również w strukturze płac) czynności i stanowisk roboczych.

A na te zmiany czas już najwyższy.

„Podróże napowietrzne” niedokończony utwór Niemcewicz

Prof. dr Zdzisław Skwarczyński z Uniwersytetu Łódzkiego, badając znajdujące się w zbiorach Biblioteki Polskiej w Paryżu rękopisy niewydanych utworów Juliana Ursyna Niemcewicza, natrafił na dwudziestostronowy fragment początkowy rozpoczętej przez autora „Powrotu piosły” pracy prozatorskiej. Fragment nosi tytuł „Podróże napowietrzne”. Miały to być wspomnienia autentycznych przeżyć Niemcewicza w bardzo młodym wieku. Jest tam mowa o latach, kiedy dwunastoletni Julek przybył w 1770 r. z rodzinnych Skok pod Grodnem do Warszawy, aby zostać elewem Szkoły Rycerskiej. Wiele miejsca na kartach wspomnień poświęca opisy wspólnych zabaw z rówieśnikami — przyjaciółmi, przygodów wyimaginowanych w stylu Robinsona Krusoe. Pod adresem dzieła Daniela Defoe wygłasza Niemcewicz we wspomnieniach cały panegryk. Książka była mu prawdo podobnie znana w pierwszym polskim jej przekładzie pióra Jana Albertrandiego, wydany przez edytora warszawskiego Groella w 1769 r.

W następnym rozdziale fragmentu, zatytułowanym „Próżność próżności i wszystkie próżności”, Niemcewicz przemawia do zmarłego towarzysza dziecinstwa Henryka. Ostatni, zaledwie rozpoczęty rozdział otwiera żartobliwa apostrofa do „Oślej czapki, postrachu żaków, wawrzynu głupstwa, zachęty pracowitości, godnej tyłekroty uwieścić raczej skrońce mistrza aniżeli ucznia”. W rozdziale tym czytelnik miał dowiedzieć się o kolejnych losach autora, ale Niemcewicz zaniechał dalszego pisania.

PAP

Kamera i pióro — dwa środki artystycznego wyrazu

Rozmowa z Tadeuszem Konwickim

— I słusznie. Bo to nie było kino. W każdym razie, nie kino w obiegowym tego słowa znaczeniu. Kino, do którego widz idzie po relaks i rozrywkę, nie wymagającą współudziału jego myśli. „Ostatni dzień lata” powstał w roku 1957, kiedy nie było jeszcze mowy o żadnych nowych falach. Starał się w nim zrobić coś na przekór starym, utartym i uznanym konwencjom. — I tak już jest z resztą pańskich filmów. — Działam chyba w filmie na zasadzie biura projektowo-eksperymentalnego. Każde szanujące się przedsiębiorstwo produkcyjne — począwszy od stoczni, a skończywszy na wytwórni przypraw mięsnych — ma takie biuro eksperymentalne.

— Dlaczego Polska przestała się liczyć w kinematografii światowej?

— Bo taka jest normalna kolej rzeczy. Mieliśmy swoje bardzo ładne „wejście” do czołówki filmów światowych. Przed nami mieli Japończycy, teraz — Czesi. Pojawiają się jaskółki, że następnie paeczkę przejąć mogą Niemcy za-

chodnie, dotychczasowa pustynia kulturalna. Te rzeczy idą falami. Oczywiście, muszą powstać obiektywne dane, by taka fala przyszła. Na przykład Czesi. Jest tam grupa zdolnych ludzi, wyrstych na świetnych tradycjach surrealizmu, nie obarczona przy tym żadną mesjanistyczną niegromadą. Dziwne byłoby, gdyby nie zaczęło to w końcu profitować w postaci świetnych osiągnięć artystycznych. Nie ma jednak stanów permanentnej doskonałości. I dlatego nie należy bić na alarm, że nie utrzymujemy się na poziomie sprzed kilkunastu lat.

— Eksperymentuje pan w filmie, w książkach — nie. Dlaczego?

— Nigdy nie staram się eksperymentować na siłę. W pisaniu staram się po prostu przekazać doświadczenia swego pokolenia. Nie chcę tu robić porównań, ale wydaje mi się, że pisarze, którzy zdobyli trwałą pozycję w literaturze, nigdy nie eksperymentowali dla samego eksperymentowania, dla chęci okazania się oryginalnymi. Dostojewski pisał powieści sensacyjno-kryminalne, nie przewidując, iż kiedyś psychologia potwierdzi uogólnienia jego doświadczeń. To samo Kafka. Nie dźwigał na siłę. Po prostu wyrażał swoje myśli. A jego wielkość polega na tym, że znalazły one obiektywne potwierdzenie.

— Trzyma pan w ręku „Sportowca”. Wielu pisarzy interesuje się sportem. Jest to zainteresowanie całkiem bezinteresowne...

— Tak jak i reszty kibiców. Sport to abstrakcja, a abstrakcja to najlepszy wypoczynek. Nic przeciw praktycznie nie wynika z tego, że ktoś w ten czy inny sposób kopnie piłkę. A jednak ludzie trawia czas na siedzenie i emocjonowanie się tymi całkiem umownymi grami. Właśnie dla zrównoważenia swojej codziennej praktycznej działalności.

Rozmawiała

EWA BERBERYUSZ

PAMIĘCI DOBREGO MARYNARZA

Jak doniosła ostatnio prasa, w Gdyni zmarł jeden z najwybitniejszych marynarzy Polskiej Marynarki Handlowej, kapitan żegluga wielkiej Tadeusz Meissner. Pośl na Sejm w poprzedniej kadencji, b. kapitan „Batorego”, w pamięci młodszej generacji, szcze gólnie wśród zainteresowanych służbą w PMH upamiętnił się przede wszystkim jako wykładowca w Państwowej Szkole Morskiej. Ale kapitan Meissner związany był z naszą flotą handlową od lat z górą czterdziestu, jako jeden z tych, którzy w 1923 roku uczestniczyli w pierwszym pod polską banderą przejściu równi ka, jako jeden z pierwszych absolwentów PSM, a potem...

Trudna wyliczać wszystko to, co w karierze Tadeusza Meissnera nastąpiło potem, ale warto przypomnieć te kilka epizodów z jego służby pod polską banderą, które są równie ważnymi fragmentami dzieł naszej floty handlowej, czy to z okresu jej początków, czy z czasów ostatniej wojny.

W końcu grudnia 1929 roku w trakcie przeholowywania ze St. Nazaire do Naksos na remont nowo zakupionego „Daru Pomorza”, statek wpadł w orbitę nadzwyczaj silnego sztormu. Cumy holownicze pękły, holownik znikł w ciemnościach nocy i sztormu, a bezwolny żagłowiec zdryfował w kierunku wybrzeża Bretanii, gdzie groziło mu rozbicie o skały. Na statku znajdowała się tylko kilkusetosobowa „kadłubowa” załoga z kpt. ż. w. Maciejewiczem na czele. Pierwszym oficerem był Tadeusz Meissner, a towarzyszyła mu żona, rejs ten miał być bowiem ich po drodze poślubną.

Trudno opisać tu perypetie statku, który według opinii tak wytrawnych marynarzy, jakimi są Holendrzy, należało uznać za stracony. Tak uważał kapitan holenderskiego holownika, zaprzestając i rezygnując z akcji holowniczo-ratowniczej, i tego samego zdania byli marynarze holenderscy z holownika zaokrętowani na żagłowcu. A jednak, wbrew pozorom, dzięki umiejętnościom żeglarskim i uporowi kapitana Maciejewicza, Meissnera i trzech pozostałych Polaków, statek nie zginął na bretońskich skałach i został ostatecznie uratowany.

Ocalony dla Polskiej Marynarki Handlowej służy nam po dziś dzień, przemierzając morza i oceany z adeptami rzemiosła morskiego na pokładzie. A w największym jego rejście, który w latach 1934/1935 prowadził wokół kuli ziemskiej, kierowali statkiem ci sami dwaj ludzie, którzy u progu jego polskiej służby przyczynili się do jego uratowania: kapitanowie Maciejewicz i Meissner, pierwszy znów jako jego kapitan, drugi jako starszy oficer. Po powrocie z tego rejsu kpt. Meissner napisał książkę pt. „Dookoła świata na „Darze Pomorza”.

Zupełnie inny charakter ma następna karta służby kpt. Meissnera, którą chciałbym tu przypomnieć. W latach 1940—1941 był on dowódcą transportowca „Warszawa”, działającego na Morzu Śródziemnym. Początkowo statek ten woził z neutralnych portów: Pireusu i Splitu polskich uchodźców wojskowych i cywilnych, zdających do armii polskiej we Francji. Ta działalność trwała do czasu kapitulacji Francji i omal nie zakończyła się interno-

waniem „Warszawy” przez wchystowskie władze w Bejrucie. Kpt. Meissner zdołał jednak wyprowadzić statek na wolność, aby podjąć służbę transportową pod dyktando brytyjskimi.

W tym okresie „Warszawa” kursowała z Port Saidu do Tobruku, po tem do objętej pożogą wojenną Grecji, i znów do obleżonego Tobruku. W trakcie jednego z tych rejsów, spiesząc z pomocą Tobrukowi „Warszawę” dosięgnęły torpedy niemieckiego U-Boota.

Wyratowany z większości załogi przez towarzyszącą konwojowi brytyjską korwetę, kpt. Meissner służył potem na różnych innych frontach i stanowiskach, ale okres jego dowodzenia „Warszawą” i służby na śródziemnomorskim teatrze wojennym zyskał mu najwięcej uznania i przyjaćci, zwłaszcza spośród ludzi, których wywoził z południowo-wschodnich krańców Europy do Syrii i Francji pod polskie sztandary.

A po wojnie nastąpiło dalszych przeszło dwadzieścia lat służby kpt. Tadeusza Meissnera w Polskiej Marynarce Handlowej, na różnych odpowiedzialnych stanowiskach, czemu teraz kres położyła jakże przedwczesna śmierć. Ale imię Zmarłego związane zostało nierozdzielnie z historią PMH, dlatego też winno zostać upamiętnione.

Nie jest wprawdzie u nas dawna tradycja nadawania nowym statkom nazw upamiętniających zasłużonych polskich ludzi morza. Dopiero w latach powojennych, stale wrażliwa liczba naszych pełnomorskich jednostek umożliwia wykorzystanie w nazewnictwie polskich statków także i tej grupy nazw osobowych. Pływa więc pod polską banderą dziesięciotysięcznik o nazwie „Kapitan Kosko” — na cześć absolwenta PSM i jej pierwszego z absolwentów sze regów, a równocześnie ostatniego przed wojną dyrektora, który poległ w obronie Wybrzeża we wrześniu 1939 roku. Noszą nazwy polskich ludzi morza: kapitanów i marynarzy floty handlowej pięć małych trampów, a nazwiska dwóch stoczniovców — dwa rudowęglowce. Ponadto jeszcze kilka innych, różnego rodzaju statków handlowych i pomocniczych, oraz jeden jacht, noszą nazwy przypominające nam ludzi zasłużonych dla spraw morskich.

Ta krótka lista z całą pewnością nie odpowiada naszym — mimo mylących pozorów — stosunkowo bogatym tradycjom morskim i winna być znacznie rozszerzona, na co zresztą w ostatnich czasach nieraz wskazywałem. I wydaje mi się, że podobnie jak to uczyniono w wypadku wyżej wspomnianej serii małych frachtowców — nazwy upamiętniające wybitnych polskich ludzi morza powinny przyozdobić burty statków no wej, i to nie koniecznie tak krótkiej jak tamte, serii.

A wśród nich nie może zabraknąć nazwiska człowieka, który jeszcze za swego życia przeszedł na karty historii Polski na morzu, zajmując w niej poczesne miejsce. Na cześć kapitana żegluga wielkiej, kawalera orderu Virtuti Militari i wielu innych odznaczeń polskich i zagranicznych. Tadeusza Meissnera, który w 1923 roku na „Lwowie” przepłynął równik, który potem nazwisko swe związał z „Darem Pomorza”, a w latach wojny zasłynął na „Warszawie”.

Literatura wspomnieniowa cieszy się narastającym wzięciem czytelników. Jest w tym wyraz jakiegoś dążenia do autentyczności, do odbierania barwy minionego czasu poprzez najbardziej bezpośrednie przeżycia i obserwacje świadków konkretnych wydarzeń.

W „Czytelniku” ukazał się pod tytułem „Czasy dobre i złe” tom wspomnień Tadeusza Łopalewskiego, obejmujący lata 1900—1945, prowadzący drogi autora przez Petersburg, Warszawę i Wilno. Imponuje pamięć i erudycja autora, pociąga przemity, gawędziarski styl, zacięka z zestaw ukazywanych szerzej czy w kapitalnych skrótach postaci takich, jak prezydent Mościcki, jak przywódca „żubrów” wileńskich, potrzyskający swym „Słowem” Cat-Mackiewicz, ożywa pamięć instytucji takich jak „Reduta” Osterwy czy głośne wileńskie „Srody literackie” w pobawiańskim klasztorze. W sumie wspomnieniowa przygoda dla starszego pokolenia, dla młodych zaś wejrzenie w osobliwy często i nader ciekawy świat dawnych dni.

Na nucie wspominkowej oparta jest powieść biograficzna Edwarda Kozikowskiego „Portret Zegadłowicza bez ramy” (wyd. LSW). Autor, współzałożyciel wraz z Zegadłowiczem grupy literackiej „Czartak”, która tak wiele szumu uczyniła w latach 1921—29, w barwny, żywy sposób odtwarza atmosferę owego okresu i czołową postać środowiska, Zegadłowicza, postać, ciągle jeszcze tak bardzo kontrowersyjną. Utwór obejmuje w zasadzie całe

dwudziestolecie międzywojenne, ukazując jeden z jego bardziej interesujących wycinków.

I jeszcze, wydany także przez LSW, niewielki, ale treściwy tomik Stanisława Maławskiego „Księgarskie konspiracje”, relacjonujący działalność okupacyjną przy organizacji tajnej sieci księgarń spółdzielczych, jako jeden z wycinków nielegalnej działalności centrali spółdzielczej „Spółtem”.

Inną ciekawostką dużej skali jest wydany przez niezmordowane „Ossolineum” tom listów Józefa Ignacego Kraszewskiego,

Eugeniusz Paukszt

Z różnych oficyn

tym razem, w opracowaniu Wincetymego Danka. Są to „Listy do Adama i Joanny Miłazewskich, rodziny Langie, Walerego Eljasza-Radzikowskiego”, a zatem adresaci zgromadzeni według mier nika swego krakowskiego pochodzenia i dobrej wzajemnej znajomości. Wbrew może niektórym pozorom, lektura tych listów jest wręcz pasjonująca zarówno przez mnóstwo nader ciekawych szczegółów tak o życiu, kłopotach, zainteresowaniach i pracy samego pisarza, jak i o cechach epoki.

Skoro zaś o Kraszewskim, to trzeba powiedzieć, iż nakładem Wydawnictwa Literackiego w

Krakowie ukazał się w dwu tomach „Meczenicy” tegoż autora, mało znane dwie powieści objęte jednym tytułem, obyczajowe, nader istotne dla obrazu swojego czasu, przy tym napisane wartko i osnute na ile dobrze zawiązanej intrydze.

I jeszcze chciałbym zalecić czytelnikom dwie powieści wydane nakładem PIWU. Pierwsza, to „Hamlet, czyli kres długiej nocy” Alfreda Döblina, utwór o wielkich wartościach i artystycznych i etycznych. Autor, Niemiec, zwolennik ekspresjonizmu, przez los inwalidy wojennego, Anglika, ukazuje powojenny obraz społeczeństwa, rządzące nim namiętności, stosunek do wojny, do pokoju, do obecnych niebezpieczeństw znów wstrząsających światem. Książka nakazuje myśleć, w niej jednej swej partii po prostu wstrząsająca, a przy tym napisana z olbrzymim talentem.

Książka „Niebezpieczeństwo” Josa Vandello, jest napisana przez pisarza-chemika, znającego doskonale temat, który bierze na warsztat. Cała akcja powieści toczy się w badawczym instytucie jądrowym, celem zaś autora jest ukazanie pełnej grozy niebezpieczeństwa atomowego. Vandello nie rozpacza, nie usiłuje przerażać, ani nie zalamuje rąk. Stara się pisać pozornie beznamiętnie, ale może tym bardziej obraz malowany przez niego jest wstrząsający i głęboko zapada w pamięć.

Z KSIĄŻKA NA TY

Lot Jurija Gagarina na statku kosmicznym „Wostok-1” zapoczątkował praktyczne opanowanie przez człowieka przestrzeni kosmicznej. Program tego opanowania przewidywał wiele długotrwałych lotów orbitalnych wokół Ziemi i innych planet naszego Układu Słonecznego, lądowanie na tych planetach i wyjście kosmonautów na ich powierzchnię. W związku z tym przed nauką wyrasta szereg skomplikowanych problemów.

Jednym z poważnych problemów, którymi obecnie zajmują się uczeni — to obserwowana w latach kosmicznych nie dostateczność odczuć kosmonautów. Wynika to ze zmniejszenia wrażeń czuciowych w statku kosmicznym, w porównaniu z ich obfitością i różnorodnością na Ziemi.

W kabinie statku kosmicznego zanika odczucie ciężaru własnego ciała, ulegają znacznej zmianie i osłabieniu bodźce narządu równowagi, ulegają zredukowaniu odczucia dotykowe wskutek zmniejszenia nacisku powietrza i przedmiotów na skórę. Monotonne i mało intensywne wydają się wrażenia pochodzące od tablicy rozdzielczej statku i innych jego urządzeń. Ubóstwo wrażeń pociąga za sobą obniżenie napięcia układu nerwowego, zwłaszcza kory mózgowej. W związku z tym zmniejsza się zdolność mózgu do pracy, a przy dłuższym okresie niedostateczności odczuć mogą wystąpić zakłócenia w czynności psychicznej, aż do zmian patologicznych.

Profilaktyka wobec niedostateczności odczuć idzie przede wszystkim w kierunku doboru na członków załóg statków kosmicznych ludzi najbardziej odpornych na brak odczuć i wrażeń. Prócz tego ilość takich bodźców i wrażeń można na statku zwiększyć przy pomocy różnych urządzeń technicznych, jak tele-

Borys Alakryński

kandydat nauk medycznych

Kosmiczne problemy: samotność i lęk

wizja, łączność radiowa, nagrania magnetofonowe, zmieniająca się barwa oświetlenia.

Zatrzymajmy się jeszcze na czysto psychologicznym problemie lęku. Lęk, jak wiadomo — to naturalna reakcja człowieka na niebezpieczeństwo grożące jego życiu lub pomyślności. Pod względem reakcji na takie niebezpieczeństwo ludzi można wyraźnie podzielić na trzy grupy.

Do pierwszej grupy należy zaliczyć ludzi, którzy na zagrożenie ich życia odpowiadają gwałtownym obniżeniem realności oceny rzeczywistości. W takich wypadkach ludzie ci popadają w panikę, całkowicie tracą kontrolę swego postępowania i najczęściej stają się ofiarami swych nierozsądnych odruchów.

Do drugiej grupy należą ci, którzy zachowując dość słuszną ocenę sytuacji, obniżają efekt swej aktywności i wskutek tego pogarszają jeszcze swą trudną sytuację.

Wreszcie na trzecią składają się ludzie, którzy na co dzień uważali się za miłośników silnych wrażeń i chętnie podejmują ryzykowne decyzje. Ryzykowna sytuacja wywołuje u nich szczególne podniecenie, w takim wypadku wykazują

niezwykłą energię i bystrość umysłu, wychodząc dzięki temu zwycięsko z trudnej sytuacji. I właśnie — tego typu ludzie są najbardziej predestynowani do zajęcia miejsca w kabinie statku kosmicznego.

Opracowany system doboru kosmonautów umożliwia wyselekcjonowanie ludzi, którzy na niebezpieczeństwo odpowiadają zwiększeniem rozsądnej aktywności. Prócz tego w procesie przygotowania załóg statków kosmicznych przewidziane są sposoby i środki wyrabiania takich cech ich osobowości, które określa się zwykle mianem męstwa. Do środków tych zalicza się zwłaszcza skoki spadochronowe.

W czasie lotu kosmicznego wytwarza się specyficzna sytuacja. Z jednej strony zarówno w kabinie, jak i na zewnątrz bodźce czuciowe są niezmiennie na całej trasie lotu. Z drugiej strony — wkraczając w nie zbadać do końca środowisko człowiek zdaje sobie sprawę, że w każdej chwili narażony jest na jakies niebezpieczeństwo. Jego przeżycia w tej sytuacji można z całym uzasadnieniem określić jako intelektualną formę strachu. Szczególnie należy podkreślić, że te odczucia potęgują się w miarę oddalania się od Ziemi, skąd jedynie można oczekiwać pomocy w wypadku nieprzewidzianych komplikacji.

Przeglądamy Prasę

Zbliżający się Kongres Kultury Polskiej jest okazją dla wielu publicystów do podejmowania tematyki z zakresu najszerzej pojętych problemów kultury. Także w bieżących wydaniach czasopism znajdujemy na ten temat sporo publikacji.

WSPÓŁTWÓRCY KULTURY

Bronisław Gołębiowski na kanwie lektury pamiętników młodzieży wiejskiej porusza w „Kulturze” nie często podejmowany problem. Jego zdaniem:

„Miarą żywotności i autentyczności danej kultury może być m. in. szerokość wspólnot twórczych ambicji społeczeństwa, w którym się ona rozwija. Wiadomo — pisze — że masowa kultura wielu społeczeństw kapitalistycznych cechuje konsumpcyjna postawa jej odbiorców. Kształtując naszą kulturę chcemy tego uniknąć poprzez zachowanie ciągłości jej rozwoju, wiązanie nowych zjawisk z tradycją, poprzez budzenie i utrwalanie postawy współtwórcy kultury we wszystkich jednost-

kach ludzkich. Taka jest, jak rozumiem, główna idea Kongresu Kultury Polskiej”.

Z kolei autor poddaje analizie aspiracje do roli współtwórcy kultury w środowisku wiejskim, jak też u wychodźców do miast, pochodzenia chłopskiego. Zdaniem autora nie są to zjawiska nowe. Aspiracje te wynikają z chęci kontynuowania tradycji współtworzenia kultury w środowisku. Wynika toteż, często wbrew warunkom, z chęci przejęcia wzorów kultury ze środowisk wielkomiejskich i stereotypów życia, lansowanych przez masowe środki upowszechniania kultury.

NIE PRZESZŁOŚĆ LECZ PRZYSZŁOŚĆ

Przed Kongresem Kultury Polskiej mnożą się postulaty dotyczące doraźnych potrzeb. Zarysowuje się nawet obawa, że Kongres stanie się jedynie rekapitulacją naszych osiągnięć. Są one niewątpliwie, ale perspektywą Kongresu Kultury — zdaniem „Polityki” — powinna być nie przeszłość lecz przyszłość.

Takie jest założenie redakcji, która poprosiła trzech profesorów, naukowców i działaczy społecznych — prof. J. Bukowskiego, B. Suchodolskiego i S. Żółkiewskiego, by we wspólnej rozmowie spróbowali określić najistotniejsze problemy, które powinien rozwiązać Kongres Kultury Polskiej. Redakcja publikuje przebieg tej rozmowy, z której tu

odnotujemy fragment wypowiedzi prof. S. Żółkiewskiego:

„Wielu zagadnień Kongres Kultury nie potrafi rozstrzygnąć, ale powinien on być tym punktem zwrotnym, po którym będziemy mogli powiedzieć, iż znamy trudność, wobec których stoimy i zaczynamy im przeciwdziałać”.

OBYŚMY ZDROWI BYLI

Jak wiadomo, pod tym zawołaniem „Polityka” zamieszcza publikacje na temat problemów ochrony zdrowia. W bieżącym tygodniu Mirosław Chrzanowski w artykule „Pochyłe drzewo” zajmuje się sprawą umiejętności korzystania ze wskazywania lekarzy przez pacjentów.

Sprawa ta nie jest zależna wyłącznie od chorych, ale także od systemu organizacji służby zdrowia. Obecnie lekarze rejonowi często znajdują się pod naciskiem pacjentów, którzy oceniają ich po liczbie recept lub po tym, czy aplikują modne lekarstwa. Nie zawsze to wychodzi na zdrowie pacjentom. Autor proponuje, by chociaż na prawach eksperymentu inaczej niż dotychczas zorganizować pracę kilku lekarzy rejonowych: obdarzyć etaty w drodze konkursu, zainteresować materialnie stanem zdrowia ludności rejonu, a potem porównać, jak wygląda absencja chorobowa, zużycie leków, skierowanie na badanie pomocnicze.

CZY WYSTARCZY WYCHOWANIE OBYWATELSKIE

Rozpoczął się rok szkolny, a z nim rozważanie problemów kształtują-

cych oblicze naszej zreformowanej szkoły. Władysław Cichoń zajmuje się w „Życiu Literackim” problemem, czy przy pomocy wychowania obywatelskiego (przedmiot w klasach najwyższych) można będzie osiągnąć cele wychowawcze stawiane szkole podstawowej?

Zdaniem autora przedmiot ten nie spełni pokładanych w nim nadziei, jeśli wyłącznie na nim — jak to myślą niektórzy — oprzeć pracę wychowawczą szkoły. Nie spełni, bo przedmiot ten proponuje zagadnienia etyczne w stopniu niewystarczającym, by mogły stanowić podstawę wychowania moralnego młodzieży, a ponadto treści wychowania obywatelskiego nie dotyczą wprost zagadnień wychowawczo-moralnych.

„Życie Literackie” rozpoczyna publikację artykułów różnych autorów pt. „Tematy, które czekają”; ma to być nowa forma dyskusji o literaturze współczesnej — pierwszy zabiera głos Jerzy Lovell. „Kultura” przynosi artykuł Jerzego Falkowskiego poświęcony problemowi ochrony zawodu pisarza — „Pisarz” — pojęcie dwuznaczne...”. „Tygodnik Demokratyczny” w cyklu „Mieszkania i ludzie” drukuje artykuł Jolanty Buchartowskiej na temat problemów sublokatorów, proponujący rozważenie możliwości budowy pensjonatów przez spółdzielnie mieszkaniowe dla ludzi oczekujących na mieszkania. „Żołnierze Polski” publikuje artykuł Jacka Wilczura o pomocy polskich lekarzy udzielanej jeńcom skandynawskim w Stalagu XXI A w

Ostrzeszowie i Wolsztynie. „Ziemia Kaliska” rozpoczyna druk w cyklu publikacji Jana Zawadzkiego „Kalisz w latach okupacji hitlerowskiej 1939—45”. „Itd” przynosi refleksje Witolda Duńskiego o Wiesławie Mianiku, który w tych dniach zdobył dla Polski tytuł mistrza Europy w biegu na 100 metrów. W tymże tygodniku Leszek Prorok publikuje uwagi o najmłodszym z teatrów — Teatrze Telewizyj.

A oto, niestety, wciąż jeszcze aktualny rysunek satyryczny „Szpilek”:



Dosyć, znowu jesteś nieprzygotowany! Rys. — Zbigniew Kiulin

LEKTOR