

TARGI KSZTAŁCĄCE

O tym, co znaczą Targi Krajowe dla sytuacji na rynku nie trzeba wspominać, bo wiele na ten temat mówiło się przy okazji dziewiętnastu imprez. Warto tu jedynie podkreślić nowe, coraz wyraźniejsze zjawiska rynkowe. Sygnałem takim jest z jednej strony tak zwany „odłożony popyt nabywcy, w postaci 64 miliardów złotych wkładów oszczędnościowych na PKO — co powinno pobudzić nieustannie do czujności i działania producentów oraz handlowców. Z drugiej strony wyrazem obecnej sytuacji rynkowej jest systematyczny wzrost zapasów towarów w handlu — choć w pierwszym półroczu br. wzrost ten był mniejszy niż w roku ubiegłym, i tak wyniósł 4,2 mld. zł. Potwierdza się zatem obserwacja z lat poprzednich, że przemysł i handel mają już do czynienia ze zmiennym, a nie stałym zjawiskiem względnego nasycenia rynku. To powinno prowokować do wnikliwszej analizy potrzeb nabywcy, do oceny możliwości... chęci produkcyjnych.

Rolę tę spełniały dotychczas każde Targi Krajowe. Sprokowały one producentów do jakiejś konkurencji o potrzebny wzór wyrobów. Zaostreżyły apetyt klienta w sklepie, bo dały mu skalę porównań, oceny wytwórców i targowców eksponatów. Handlowcy zaś zyskali na Targach groźny atut dla niedbalych i niesolidnych dostawców — hasło uporczywie powtarzane, że „co na Targach, to w sklepach”. Był to przecież podstawowy warunek dla spełnienia zadań naszej imprezy.

Wszystkie te zasługi są wystarczające, aby o Targach nie mówić jedynie w

czasie przeszłym. Mają one przed sobą dużą przyszłość i chyba jeszcze większą rolę do spełnienia.

Więc Targi w roli organizatora. To nie banal, lecz rzeczywistość targowa i nieuchronna konieczność dla dobra rynku. W sytuacji, gdy coraz wyraźniej występują na nim elementy konkurencyjności w produkcji i handlu, gdy waha się nabywca, bo ma w czym wybierać, Poznań powinien być także co roku miejscem przetargu na dobry, trafny wzór.

Nie wystarczy tu jednak prezentować tylko gotowe wyroby. Trzeba jeszcze rozwinąć u wystawców ambicję celnej produkcji, pobudzić ich do nieustannego nowatorstwa w dziedzinie wzornictwa, więc do stałego wybiegania w niedaleką przyszłość i rynkową przyszłość. Trzeba zachęcić wystawcę do niepokoju handlu i nabywcy swoimi wytwórczymi zamierzeniami — prototypami, koncepcjami obsługi rynku itp.

Nie obawiamy się, że uczyni to z Targów po części wystawę. O to również chodzi. Hasło „co na Targach, to w sklepach” jest tylko po części słuszne, prawidłowe jeśli idzie nam o realność dzisiejszej oferty. Byłoby jednak źle, gdyby nie dostrzegać oczywistych warunków naszej imprezy do przygotowania oferty dla następnych Targów. Tutaj w Poznaniu można bowiem nawet sterować koncepcyjnymi zamierzeniami producentów. Targi Krajowe powinny więc stać się nie tylko wielką giełdą towarową, pełną i realną, ale zarazem — swego rodzaju targami wzornictwa, które organizują przyszły rynek.



Ta organizatorska potrzeba rysuje się coraz wyraźniej nie tylko w sferze wytwarzania towarów. Chodzi również o dystrybucję. Jak donosi „Życie Gospodarcze”, około 57 proc. pracowników, zatrudnionych w sklepach ma zaledwie podstawowe lub nawet niepełne podstawowe wykształcenie. A przecież w istocie na pracownikach z detalu spoczywa główny ciężar odpowiedzialności za analizę braku towarów, bo oni właśnie mają uprzedzić o obecnych potrzebach nabywcy i przewidywać jego wybór w przyszłości. Od nich w dużej mierze zależy będzie, czy rynek wchłonie rosnącą coraz bardziej masę towarów.

Na Targach Krajowych można nie tylko przepowiadać rynkową przyszłość, ale można się również kształcić. Kształcąca ich funkcja skłania do tworzenia różnych praktycznych imprez towarzyszących giełdzie targowej. I w tej formie bowiem można sygnalizować powstające ogólne problemy, sondować opinie, podpowiadać praktyczne sposoby rozwiązań. Ot, choćby nawet pokaz pełnego wykorzystania powierzchni sklepowej. Są one niewielkie z reguły i dotychczas zapchane nieraz niepotrzebnym śmieciem, przy jednoczesnym ogoloceniu półek z potrzebnych drobiazgów.

Nie sprowadzajmy więc roli Targów Krajowych jedynie do giełdy towarowej. Stać je na znacznie więcej, bo to są Targi kształcące — wszystkich.

Zenon Pilarczyk

Poznańska walka powietrzna Włodzimierza Gedymina

O d dziecka miał zamiłowanie do lotnictwa. Jeszcze też w gimnazjum im. Karola Marcinkowskiego ukończył lotnicze Przesposobienie Wojskowe. Po zdaniu matury w 1934 r., zaczął odbywać służbę wojskową w poznańskim 57 pułku piechoty. Tam spędził okres „rekrucki” i ukończył Dywizyjny Kurs Podchorążych Rezerwy. To jednak była piechota, a nie lotnictwo. Przeniósł się więc do podchorążówki w Dęblinie, a następnie do Szkoły Podchorążych Lotnictwa, również w Dęblinie.

W roku 1937 spełniły się jego marzenia. Po zdaniu wszystkich egzaminów został promowany na podporucznika — pilota lotnictwa myśliwskiego i skierowany do 3 pułku lotniczego, stacjonującego na lotnisku Ławica. Latając więc często w czasie ćwiczeń nad miastem i jego okolicami, pchnął je dokładnie i z perspektywą pta. Chciał latać nad Poznaniem i bronić go. Jednak 31 sierpnia 1939 r. poznański dywizjon myśliwski, w którego skład wchodziła jego 131 eskadra, otrzymał rozkaz przeniesienia na lotnisko połowe Dzierżnica koło Nekli w powiecie wrzesińskim.

1 września... Około południa nadchodził rozkaz przeniesienia dwóch samolotów z 131 eskadry na zasadzkę do Kobyłegopola koło Poznania. Jednym z tych myśliwców jest właśnie P11-c ppor. pilota Włodzimierza Gedymina, z numerem bocznym 6 i czerwono pomalowanymi końcówkami skrzydeł. „A więc będę bronił okolic Poznania” — ucieszył się 24-letni dowódca zasadzki.

O zmierzchu pierwszego dnia wojny, pod lasem w Kobyłepolu wyładowały dwa myśliwce. Piloci zdawali sobie sprawę, że czeka ich niełatwe zadanie. Nawet bombowce niemieckie Do 17 i He 111 miały większą prędkość od polskich P11-c. Co dopiero niemieckie samoloty myśliwskie Me 109! Dlatego też dowódca postanowił działać przez zaskoczenie. Taktyka ta okazała się słuszną.

Pierwszy sukces ppor. Gedymina odniósł nazajutrz w rejonie Kórnik, zestrzeliwując „Dorniera”. Po wyładunku, w radosnym nastroju, szybko uzupełnił paliwo, załadował amunicję i sprawdził synchronizację karabinu maszynowego. Umówił się z mechanikami: gdy tylko uruchomi silnik, zaczął obserwować niebo i nasłuchiwać. Natychmiast też zobaczywszy samolot hitlerowski lub usłyszawszy jego warkot, wyłochał na ziemi strzał z białych piachów w kierunku, skąd nadlatuje nieprzyjaciel. Niedługo musiał czekać na umówiony znak. Ledwie po starcie uzyskał wysokość 1000 metrów, położył „jedenaście” w lekki zakręt, zobaczył na ładowisku strzałę wskazującą północno-wschód. Skierował więc samolot w tamtą stronę. Zauważył niemiecki samolot, który na tej samej wysokości nieprzyjacielski bombowiec He 111, wracający znad Polski do bazy.

Pilot miał już ugruntowaną zasadę: atakować od tyłu. Zbliżając się do samolotu hitlerowskiego nabierał wysokości, zachowując się przy tym tak, jakby nie widział nieprzyjaciela. Tylko przechylając jedenastkę na

prawo, lub na lewo skrzydło, obserwował kiedy „Heinkel” znajdzie się pod jego samolotem. Dopiero wówczas wykonał szybki zwrot. Wyszedł dokładnie na tył bombowca. „Jedenaśka” pędziła w locie nurkowym do ataku na samolot He 111. Postanowił strzelać tylko krótkimi seriami.

Po daniu pierwszej znowu, wznosił się wyżej. Oba samoloty leciały w jednym kierunku, mniej więcej z tą samą prędkością. Ponownie dał kolejną serię w „Heinkla”. Po kilku takich atakach zbiornik w lewym skrzydle niemieckiej maszyny zapalił się i eksplodował. Do tyłu buchnęła tak długa smuga ognia, że polski pilot odchylił odruchowo swoje maszyny w obawie, aby i ona się nie zapaliła, ale i tak odczuł żar z hitlerowskiej maszyny.

Pilot „Heinkla”, zachęcony cumulusami przesuwającymi się pod nim, chciał w nie uciec polskiemu myśliwcowi i zerwać z nim kontakt bojowy. Wkrótce też wleciał w chmury. Tylko, że lot szykiem w chmurach też nie był obcy ppor. Gedyminowi. Nie odstąpił ofiary. Wyduśzając całą moc silnika, zbliżył się do hitlerowca. Dał jeszcze jedną serię...

Załoga „Heinkla” zorientowała się, że ma do czynienia z doświadczonym pilotem myśliwskim. Ledwo więc obydwa samoloty wyskoczyły z chmury, Niemcy zaczęli opuszczać swój bombowiec. „Heinkel” przechylił się i lotem niestworzonym spadł ku ziemi. Wkrótce ppor. Gedymina zauważył, jak rozbija się w rejonie jeziora Glinno, na północ od Poznania (samolot spadł w miejscowości Złotkowo i do dziś można na tym miejscu znaleźć jego drobne szczątki). Bohaterski pilot wrócił do Kobyłegopola, gdzie owacyjne przyjęcie zgotowali mu pracownicy browaru.

Dalszy szlak bojowy ppor. Gedymina prowadził ponownie do Dzierżnicy, potem w rejon Żnina, skąd 4 września przerzucono go pod Kleszew, a następnie na lotnisko połowe w okolicach Koła. Startując z tego lotniska, osłaniał z powietrza szosę Slesin — Sępólno, którą wycofywały się wojska polskie. 6 września zestrzelił nad Koninem trzeci samolot niemiecki. Kiedy jednak podchodził do następnego ataku, sam został ranny. Ze szpitala w Warszawie uciekł 13 marca 1940 r. Nie czuł się jeszcze zupełnie dobrze. Zdobył jednak podobne dokumenty i zaczął pracować w pewnym warsztacie w Warszawie. Gdy zaś wyzdrowiał zupełnie włączył się do walki polskiego podziemia. M. in. brał udział w akcji, w której przekazano aliancom nieznaną wówczas broń V-2. Za swoje zasługi i bohaterstwo ma w tej chwili stopień kapitana-pilota, dwukrotnie przyznany Virtuti Militari oraz Krzyż Walecznych.

Obecnie pracuje jako kapitan-pilot, latając na samolocie pomiarowym w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych na Okęciu w Warszawie. Często krótko przelatuje nad naszym miastem.

Człowiek, który osłaniał z powietrza wojska Armii „Poznań”.

Dariusz Piątkowski

Nadwołżańskie perspektywy

Korespondencja z Moskwy

Prawda dzisiejszego radzieckiego dnia jest jeszcze taka, że nigdzie nie można tu wejść do sklepu i po paru formalnościach odebrać nowym samochodem. Mając na wet tak zwaną twardą walutę — a są radzieccy obywatele (np. dyplomaci, handlowcy, specjaliści pracujący za granicą, literaci, czy artyści) dysponujący sporymi dewizowymi sumami — nie można jednak „od ręki” załatwić samochodowej transakcji. Na wóz, czy to na najdroższą „Wolgę”, czy na najtańszego „Zaporozca” trzeba czekać w kolejce po parę, a nawet po kilka miesięcy.

Zegarek — rower — radio — telewizor — lodówka — „własne kółka” — oto kolejne etapy zaspokajania trwałych potrzeb konsumpcyjnych radzieckiego społeczeństwa. W pierwszych „piatiletkach”, jeszcze nawet parę lat po wojnie, zegarkami nagradzano przodujących pracowników. Zegarek, to było kiedyś nawet więcej, niż medal czy order... Talon na telewizor jeszcze niedawno był najwyższym wyróżnieniem. A dziś tych wszystkich wyrobów jest zastrzeżenie, nawet nadmiar — leżą na składach, nie pomagają już obniżki cen, dostawy do mieszkań...

Ale wszystkie te poprzednio deficytowe artykuły nigdy nie rozbudzały tyłu namiętności co właśnie samochody. Przez długie lata pokutowała bowiem teoria, że w warunkach socjalistycznego społeczeństwa nie trzeba kłopotać się o indywidualną motoryzację. Masowy transport, powszechna sprawna komunikacja — rozwiązać miały te problemy.

Dzisiaj po cichu wielu dawnych zwolenników tej teorii przyznaje, że wysuwano ją, bo po prostu nie można było w warunkach tworzenia przemysłu ciężkiego, obrabiarkowego, maszynowego czy precyzyjnego znaleźć odpowiednich rezerw, środków finansowych i materiałowych na budowę wielkich zakładów samochodowych.

Dopiero teraz, kiedy po dziesięcioleciach są już i potężne huty, i walcownie mogące produkować potrzebne ilości blach, a istniejące fabryki dostarczają gumę, szkło, akcesoria elektryczne i setki, tysiące drobiazgów składających się na osobowy samochód — dopiero teraz powstały i w tej dziedzinie realne możliwości.

Radzieccy miłośnicy indywidualnej motoryzacji wiedzą już na pewno, że mijają ostatnie lata, kiedy to „pożąda się” byle grata „trofejnego”.

„Wanderera” czy „BMW”, kiedy marzy się o wysłuzonej „Pobiedzie” czy kilkunastoletnim nawet „Moskwiczu”. Jeszcze 3, 4 lata, a rynek zacznie się nasycać najnowszymi typami wozów i to produkowanych masowo, wielkimi seriami.

Moskiewska fabryka przygotowała rekonstrukcję w oparciu o francuskie projekty. Orientacyjny wzrost produkcji: 4—5-krotny w ciągu kilku lat. Szczegółów jeszcze brak. Jeszcze trwają techniczne konsultacje. Wiadomo jednak, że te francuskie typy „wyeksmitują” pocziwie „Moskwicz”. Jeszcze 3, 4 lata, a rynek zacznie się nasycać najnowszymi typami wozów i to produkowanych masowo, wielkimi seriami.

Na razie wiadomo, iż na pierwszy ogień idzie „WAZ” — „Wołżański Awtomobilny Zawod” w Togliattim. Będzie produkować popularny, 5-osobowy samochód na licencji Fiata 124, przekonstruowany jednak, wzmocniony i przystosowany do klimatycznych warunków ZSRR.

Jest teraz jesień jubileuszowego roku 1967. Kiedy ogląda się panoramę placu budowy kombinatu samochodowego w Togliattim trudno wprost uwierzyć, że już za 2 lata wyjechać stąd mają pierwsze „Eski”.

Co prawda nie wiadomo jeszcze, jak ten samochód będzie się ostatecznie nazywał. Ale tu, na placu budowy, pierwszą nieoficjalną nazwę „Eskę” już mu nadano. „Eskę” bierze rodowód od pierwszej litery słowa „Siemiejniny” — „Rodzinny”...

Kombinat w Togliattim, to olbrzymie kretowisko wykopów, rozciągające

Dokończenie na str. 2

Aleksander Płaczkowski

OSTATNI WIEZIEN SPANDAU

Szkot David McLean, dniówkowy robotnik rolny, siedział późnym wieczorem 10 maja 1941 r. w swojej izbie na wprost cudzoziemca i uporczywie spoglądał mu na buty lotnicze. One to najbardziej przykuwały jego uwagę. Były z miękkiej skóry, nierzadym damskie rękawiczki, a przy tym — wewnątrz wyłożone futrem. Z butów tych Szkot wnioskuje, że pilot, który właśnie przed kwadransiem wyładował ze spadochronem wśród pobliskich krzaków i przywlokł się ze zwichniętą stopą do izby, nie był takim, sobie zwykłym lotnikiem.

Istotnie, przed McLeanem siedział... Rudolf Hess, zastępca Adolfa Hitlera, kategorycznie wykręcał się od picia herbaty i jeszcze kategorycznie domagał się, żeby go

zaprowadzić do księcia Hamiltona, któremu pragnie przekazać warunki podpisania pokoju z Wielką Brytanią. Chciał wyładować od razu w parku książęcym, lecz po ciemku nie zdołał. I tylko przypadkiem trafił na obejście robotnicze...

Lot Hessa, drugiego co do rangi hitlerowca w III Rzeszy, stał się sensacją światową. Jednakże już 12 maja Hitler kazał ogłosić, że jego zastępca udał się do W. Brytanii tylko na skutek tego, że doznał duchowego zamroczenia.

Dziennikarz angielski James Leasor zajął się w wydanej niedawno książce pt. „Ambasador bez misji” okolicznościami, towarzyszącymi lotowi Hessa do W. Brytanii, podjęte mu niemal pośrodku wojny, po długich i starannych przygotowaniach, których w nasyczonej szpicami gestapowskimi Rzeszy — rzecz zdumiewająca — nikt nie udaremnił...

Autor książki bynajmniej nie uważa Hessa za osobnika za-

mrocznego na duszy czy umysłu i po długich, a wnikliwych badaniach dochodzi do wniosku, że po prostu „członek partii 7” (Hitler) ufał „członkowi partii 16” (Hessowi) tak bezgranicznie, iż ten korzystał ze wszystkich możliwych swobód i najprawdopodobniej podjął swój „pokojuowy lot” w tajnym porozumieniu z Hitlerem.

Teza dziennikarza brytyjskiego nie jest nowa, jednakże szukając dla udowodnienia jej odpowiednich argumentów, od był on tyle rozmów z pozostałymi jeszcze przy życiu 40 osobami spośród dawnego otoczenia Hessa, przewertował takie mnóstwo dokumentów, że w rezultacie powstała książka zawierająca bardzo wiele interesujących szczegółów.

Hess postarał się przede wszystkim o dobry samolot. Pomógł mu w tym znany konstruktor lotniczy, profesor Messerschmitt. Umożliwił Hessowi loty na tajnym modelu niszczyciela „Me 110”, który był dwumotorowym prototypem, silniejszym i zwrotniejszym, niż maszyny „Me 109”, używane wówczas w Luftwaffe. Słyszac wówczas, że potrzebna mu jest maszyna do „misji specjalnej”, Messerschmitt przebudował nawet trochę maszynę, usuwając z niej fotel drugiego pilota, a wstawiając na wolne miejsce dodatkowy zbiornik na benzynę. Następnie za-

telegraficznie o niezwykle dalekim zasięgu. Dla całkowitego opanowania tej maszyny Hess, który z zamiłowaniem zresztą uprawiał pilotaż, odbył 30 lotów ćwiczebnych nad Augsburgiem i okolicą, przełaząc dwugodzinnych.

Do Wielkiej Brytanii startował trzy razy. Po raz pierwszy — w styczniu 1941 roku. Lot ten nie powiódł się na skutek



Sir John Simon — angielski rozmówca Rudolfa Hessa z maja 1941 r.

wady materiałowej w sterze wysokościowym. Maszyna nie mogła uzyskać odpowiedniego pułapu. Z drugiego lotu Hess zawrócił, ponieważ dostrzegł,

że nie sprawdza się dostarczo na mu przez ministerstwo lotnictwa przepowiednia meteorologiczna. Jeszcze przed pierwszym startem Hess wtajemniczył w sprawę swojego adiutanta, Karlheina Pintscha, który do dzisiaj wspomina, że szef oświadczył mu wyraźnie: „Fuehrer nie wie, że właśnie dzisiaj podejmę próbę, ale jest jego najgorętszym życzeniem, żeby zawrócić pokój z Anglią”.

Następnie Hess zapewnił Pintscha, że często rozważał „wszelkie możliwości” z Hitlerem, a także z profesorem Haushoferem (geopolityk, ojciec duchowy „Lebensraumu”) i jego synem, który będąc dyplomata hitlerowskim zaprzyjaźnił się jeszcze przed wojną z lordem Hamiltonem, ochmistą królewskim. Wszyscy rozmówcy Hessa byli zdania, że trzeba jak najprędzej ustalić bezpośrednie kontakty, aby zastopować przelew krwi pomiędzy dwoma szczepami germańskimi.

Hess wprawdzie nie wyjaśnił swojemu adiutantowi, że przed przygotowywaniem aktu najazdu na ZSRR Hitler jak najgoręcej pragnął, aby

Dokończenie na str. 2

Nadwożańskie perspektywy

By zatrzymać widok

Otrzymaliśmy właśnie wybór wierszy Józefa Ratajczaka z lat 1955—65 „Ogniwa”, poszerzony o nowe, niepublikowane uprzednio utwory. (Szkoda tylko, że autor nie zadbał przytem o ich wyraźne oznaczenie w druku). Ponieważ tom ten został ułożony przez poetę według zasady nieprzestrzegającej chronologii, można więc „Ogniwa” traktować jako nową książkę poetycką Ratajczaka. Pozwala też ona istotnie dostrzec lepiej etapy kształtowania się jego sztuki...

Dokonując wyboru swoich wierszy, Józef Ratajczak podzielił je na trzy części: „Elegie”, „Opisy” i „Pozyory”, którym można przypisać znaczenie programowe. Dominującą tonacją jest tu wiersz elegijny, której poddane zostały zarówno „opisy”, jak i „pozyory”. Godzi się od razu przypomnieć, iż tonacja ta pojawiła się już w pierwszych wierszach Ratajczaka, przesadzając z punktu o odrębności i wadze jego poetyzowania; ale ta wysnuta z własnego doznania i leków tonacja pozostała również w późniejszych wierszach poety, tyle że z biegiem czasu podbudowała ją i utrwaliła refleksja.

Natura owej refleksji wynikała u Józefa Ratajczaka z osobistych przeżyć. Wypisywania człowieka chorego nad życiem i śmiercią prowadziły do spostrzeżeń pesymistycznych; ale tenże sam człowiek uzdrowiony, wyciągając konsekwencje z poprzednich spostrzeżeń; doszedł do przekonania, że w naturze wszystko jest racjonalne i celowe; a zatem i nieuchronna śmierć odmienia tylko charakter jego związków z przyrodą, lecz ich jednak ostatecznie nie przekreśla...

Józef Ratajczak — rozwijając swoje poszukiwania warsztatowe — zwrócił się do tych pokładów istnienia, które nie były eksploatowane przez poetę; poeta zaczął szukać takich obszarów, których nie tknęła ręka ni stopa człowieka. W wierszu „Palcówki” pisze:

... Co dłońmi jeszcze nie tknięte
leży u stóp w pokorze.

Znaczną rolę w owych poszukiwaniach poetyckich Ratajczaka odegrało odkrycie identyfikacji obiektu lirycznego z przedmiotem; stosując za sadę identyfikacji człowieka z przyrodą, uwidocznioną w wielu wierszach, np. w „Odpowiedzi”, Józef Ratajczak odwołał się jednak także do swojskiego rozumianego spadku po poprzednikach; w wierszu bez tytułu pisze:

Okładam zmarłych.
Niepotrzebne są im już myśli
powietrze.

... Przymierzam ich proch
do swoich kości.
Przesiewam go we krwi
w poszukiwaniu złota.

I w tym ujęciu zawarte już zostały filozoficzne motywy stosowanej przez poetę zasady identyfikacji; rośliny żywią się przecież tym, co nagromadziło się w warstwach ziemi przez cały czas jego istnienia; prochy martwych organizmów syca żywe organizmy; człowiek żyje w zależności i w związku ze światem roślinnym; te związki i zależności nie ulegają przerwaniu po śmierci; zmienia się jedynie forma i kierunek zależności... Świat komponuje się zatem w poezji Ratajczaka w swoiste „koło życia i śmierci”.

Cykl człowieczy układa się w następujący szereg: życie, choroba, śmierć, „widzenia z ziemi”, odrastanie kwiatami — z czego wynika i winien szczególny szacunek dla roślinności. Na podstawie tego rozumowania Ratajczak odnosi się też z na-

leżym pietyzmem do zjawisk przyrody; ulubionymi motywami jego zieleni poetyckiego są zwłaszcza liście, łodygi, drzewa; trawa; nasłonecznik, agrest, gruska; brzoza, topola, dąb... Dodajmy, że ów zielony świat spełnia w poezji Józefa Ratajczaka wielorakie funkcje, od dekoracyjnej poczynając a na filozoficznej kończąc.

Ów też świat przyjaźnej człowiekowi zieleni ukazuje poeta raz z pozycji kogoś żywego, odczuwającego swoje związki z naturą, a raz z pozycji umarłego, utożsamionego całkowicie z ziemią i przyrodą. (Ratajczak użył na to określenie „odwrócony widok”). Człowiek, jak była już mowa, nie ginie bowiem z chwilą swojej śmierci; jest nadal obecny i pożyteczny; żyje pod postacią wyrastającej z ziemi roślinności i całej przyrody; w przyrodzie bowiem nie ginie.

Pozostając w obrębie tych założeń, poddaje z kolei Ratajczak w wątpliwość dotychczasową metodę doświadczania przeszłości, w wierszu bez tytułu napisze:

Jestem znaczy byłem,
byłem jest zawsze niepewne,
mogło się wcale nie zdarzyć,
zginąć razem z pamięcią.

Jestem znaczy też będę,
będę — to wyjść naprzeciw,
... i w sobie przystać tak obco,
że mógłby to być już
ktokolwiek.

Z czego wynika i to, co ujmuję
wiersz „Moralitet”:

Śmiertelne wiezi w sobie wieczne,
w ciszy jest głos,
w odwadze — przestrach.
Krzyk o milczenie powiększony
trawą w trawie,
w drzewach się rozszerza.

Józef Ratajczak jest zafascynowany całkowicie metaforą uruchomionego według własnej wizji świata, świata na pozór dość niesamowitego, lecz zgodnego z prawami natury i mniemającego się wszystkimi barwami przyrody. I tak w metaforze identyfikacji poezja ta bliska jest poezji Bolesława Leśmiana, tak w sferze filozofii genealogii człowieka przynależy ona do poezji autentystów, reprezentowanej przede wszystkim przez Stanisława Czernika. Temu ostatniemu dyktował zresztą Ratajczak wiersz „Plug”, skonstruowany według zasady typowej dla całego prawie rozdziału skupiającego wiersze cyklu „Opisy”.

„Ratajczak swoim wyborem wierszy z ostatnich lat dziesięciu polemizuje więc pośrednio z tym związkiem nurtem współczesnej poezji, który określa się mianem „słowiarzy” (patrz np. wiersze „Próba generalna”, „Portret” czy „Narastanie fikcji”). Ale wypowiada także nieukontentowanie z własnych wyników; szuka nowych dziedzin przeżyć człowieka dzisiejszego i nowych sposobów wyrazu; słowem znajduje się nadal na etapie „wyjścia z pozorów” (czyli rezygnacji z kreowania świata), kierując swoje przecucia i nadzieje w stronę poezji opisowej, rozważając konsekwencje urbanizacji naszego świata.

Opisywać, wciąż powracać do węża
źródeł

po nowy strumień
...a wszystko po to,
by zatrzymać widok,
uwikłać go w taką gęstą
zapórę zdań,
przez którą żadnej kropli
bez składni
nie przetoczy.

Józef Ratajczak: „Ogniwa”. Wiersze z lat 1955—1965. Opracowała graficznie Ewa Pruska. Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1967 str. 125. 1 nlb.

nych asfalem we wszystkie strony dróg, płatanina układanych torów i zawieszanych kolejek linowych. Wszystko jeszcze w tak zwany stan niezerowy: fundamenty, roboty podziemne, uzbrajanie. Na 1200-hektarowym obszarze pracuje nieco ponad 15 tysięcy ludzi. Prawie ich nie widać. Dostrzec za to łatwo można olbrzymie mechaniczne koparki kroczące, spychacze pracujące ryjące labirynt podziemnych kolektorów, tunele transportowych. Dniem i nocą bez względu na pogodę postępują roboty. Grafiki, harmonogramy napięte są z minutową dokładnością.

Nie ma obecnie na placu budowy ani jednego Włocha — wszystko budują radzieccy specjaliści, na podstawie radzieckiej dokumentacji i planów. Fachowcy od Fiata przyjadą dopiero na montaż urządzeń, kiedy ogromne hale będą gotowe. O wielkości podjętych prac świadczyć może choćby to, iż wykonać trzeba 60 milionów metrów sześciennych robot ziemnych, ustawić 4 miliony metrów konstrukcji betonowych i 189 tysięcy ton stalowych.

W ubiegłym roku na tę inwestycję wydano pierwszych 5 milionów rubli. W tym roku plan przewiduje za-inwestowanie 100 milionów. W przyszłym „WAZ” kosztować będzie dziennie milion rubli!

Za te pieniądze stawia się między innymi zakładową elektrownię, która dostarczać będzie prawie tyle energii, co słynny Dnieprogres. Ciągnie się do kombinatu 450-kilome-



„Urodzeni w niedzielę” i jakość pracy szkół

Decyzja warszawskich władz oświatowych o przedłużeniu obowiązku nauczania do 18 roku życia ma niezaprzecalnie wielkie znaczenie społeczne.

Dotychczas 5 tysięcy młodych warszawiaków w wieku od 15 do 18 lat nigdzie się nie uczyło. Statystyki milicyjne notują jednocześnie rocznie 2 tysiące przestępstw popełnianych w stolicy przez młodocianych. Wywiady środowiskowe przeprowadzone w rodzinach, w których dzieci się nie uczą, wykazały, że wielu spośród ich rodziców, to nałogowi alkoholicy; znaczna część ich dzieci miała już sprawy w sądach dla nieletnich. Obecnie odbywa się rejestracja tych młodych w wieku do 18 lat, którzy się nigdzie nie uczą i nie pracują. Przygotowano dla nich 2 500 miejsc w normalnych szkołach zasadniczych i 800 w szkołach przysposobienia zawodowego. Ci, którzy nie ukończyli szkoły podstawowej będą mogli teraz zdobyć zawód, jako hydraulicy, spawacze, kierowcy, ślusarze, tokarze czy elektromechanicy. Rejestracja jest obowiązkowa, kto się nie zgłosi podlega karze pieniężnej do 10 000 zł. Niepoprawną i nieuczącą się młodzież będzie się w przyszłości zamykać w zakładach specjalnych. Zarezerwowano w nich 150 miejsc.

Dzieląc się spostrzeżeniami poczynionymi przy okazji warszawskiej rejestracji Janusz Rolicki pisze w „Kulturze” (artykuł „Urodzeni w niedzielę”), że ten nakaz

„jest najkonkretniejszym posunięciem w walce z chuliganstwem. Statystyki milicyjne, racje ekonomiczne przeważały. Stwierdzono, że mimo istniejących miejsc w szkołach, są w Warszawie zawody deficytowe, są przedsiębiorstwa narzekające na brak pracowników”.

Akcja ma poważne znaczenie wychowawcze.

trowy rurociąg gazowy. Wybuduje się blisko 200 różnych obiektów, m. in. główną halę montażu o powierzchni 80 hektarów. Lakiernia mieć będzie 10 ha, a silnikownia czy oddział nadwozi „zaledwie” po 8,5 hektara. Na jeden fundament pod wielkie prasy tłoczące karoserie pójdzie 90 tysięcy metrów betonu i 7 tysięcy ton stali zbrojeniowej.

Wszystkie te obiekty zaprojektowano w radzieckich biurach konstrukcyjnych. Włosi je obejrżeli — spokojnie stwierdzili, że poprawiać i zmieniać niczego nie muszą, bo radzieccy koleży zaprezentowali najwyższą światową klasę. Pokazali tylko, jak przewidują ustawienie maszyn, gdzie poprowadzić chcą trzy linie montażowe.

Zakład w Togliattim, mimo swego ogromu, nie mógłby jednak sprostać olbrzymiemu zadaniu: nie byłby zdolny sam produkować zaplanowanych 600 tysięcy samochodów rocznie — czyli około 2 tys. wozów na dobę — gdyby nie istniejące w ZSRR mocne przemysłowe zaplecze, 144 fabryki podległe 16 różnym ministerstwom dostarczać będą do Togliattiego 2500 różnych wyrobów, z których w sumie powstaną tutaj nad Wołgą rodzinne „Eski”.

„Przymuszeni do nauki — pisze Rolicki — czekają momentu, w którym otworzą się drzwi i ktoś powie: następnym. Potem ktoś inny zapyta: co ukończyłeś, ile masz klas? W takiej chwili człowiek, który ukończył swą edukację na klasie V czy VI, staje się maleńkim, bezradnym. Tam na ulicy, wśród setek innych można było trzymać fason, zgrywać gościa, któremu się spieszy do czegoś. No, bo przecież, nie są gorzej ubrani od swych rówieśników zdających matury, kończących szkoły zasadnicze, pracujących. Tu gra się kończy. Tu trzeba pokazać swe drugie dno, więc wstydzi się swego nieuctwa. Ta chwila, gdy siada się twarzą w twarz z nieznanymi ludźmi z komisji, znużonymi tą niespodziewaną pracą, zmusza do refleksji, do zastanowienia się nad sobą. Dlatego oczywiście, nie uczący się i nie pracujący unikają spojrzeń tych z komisji (...). Ich rodzice także nie siedzą tu z twarzami pogodnymi. Nie w tym miejscu można bowiem wysłuchać komplementów za udane wychowanie dziecka”.

Po rejestracji młodzi ludzie przeniesieni z ulicy do ławek szkolnych staną przed kolejną wielką próbą. Jej powodzenie będzie zależało głównie od tego, jakie będą te szkoły i jacy w nich będą pracowali nauczyciele, będzie zależało od jakości pracy szkół.

Na tę ostatnią sprawę coraz głośniej i bardziej zwracają uwagę władze oświatowe. Dużo troski o to wykazują także sami nauczyciele. Jednym z potwierdzeń tego jest prowadzona w „Głosie Nauczycielskim” (także w „Życiu Warszawy”) dyskusja pod hasłem „O znak Q dla oświaty”. Ściśle związane z tym sprawą porusza Mieczysław Czechowski właśnie na łamach „Głosu Nauczycielskiego” w artykule pt. „Absencja”. Zbyt często nauczyciele są w szkole nieobecni, co w sposób fatalny musi się odbijać na pracy dydaktycznej i wychowawczej. W takich bowiem przypadkach dzieci zwalnia się ze szkoły. Czechowski uważa, że jedną z przyczyn wielkiej absencji nauczycieli jest nadmiar narad, konferencji, szkoleń, odczytów itp., organizowanych właśnie podczas dnia pracy. Często nauczycieli — radnych, prezesów różnych stowarzyszeń, członków kolek rolniczych, a nawet straż pożarnej — odrywa się od ich podstawowych obowiązków.

W 1969 roku początek produkcji. W 1970 — pełny rozruch. Równocześnie powstaje gigantyczny kombinat. Równocześnie rozbudowuje się miasto Togliatti. Niedawno — kiedy nazywało się jeszcze Stawropolem — było centrum rolniczego rejonu — liczyło 160 tysięcy mieszkańców. Kiedy kombinat osiągnie zaplanowaną moc i zatrudni kompletną załogę, liczba ludności sięgnie 300—350 tysięcy.

Oczywiście — Togliatti, to nie Detroit... Obecne plany rozwoju radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego na razie nie odbiorą jeszcze pierwszeństwa rywalom zza oceanu. Ale wyraźnie mówi się, że to dopiero start, dopiero początek motoryzacyjnej ery, 4-krotne powiększenie produkcji w ciągu niespełna 5 lat to skok nie spotykany nawet w skali radzieckich przeobrażeń. Na większy pozwolić sobie jeszcze teraz nie można. Trzeba bowiem rozbudować sieć dróg — gdzieś też trzeba będzie te setki tysięcy wozów parkować, garażować, myć, smarować...

Togliatti — to sygnał do startu. Start to jednak z rozmachem. Wołżańskie perspektywy rozmach ten jeszcze bardziej spotęgują.

DARIUSZ PIATKOWSKI

„Śmiem twierdzić — pisze w związku z tym Czechowski — że praca społeczna w ramach obowiązków służbowych nie jest żadną pracą społeczną lecz jakimś fatalnym nieporozumieniem. Taka działalność to nie innego jak urlopowanie do innej pracy, kosztem wielkiej straty dla uczącej się dziatwy (...). Społecznik według mnie to taki człowiek, który pracuje dla dobra społeczeństwa poza godzinami swojej zawodowej pracy i za tę pracę nie pobiera żadnego wynagrodzenia. Prawdziwy społecznik ma czym się szczerzyć, etatowi łączący pracę zawodową z pracą społeczną. Wielu jest ich wśród nas, nierzadko nawet niezauważanych”.

Autor proponuje ograniczyć do minimum zwolnienia do prac społecznych w godzinach pracy zawodowej; ograniczyć do najkonieczniejszych potrzeb zwolnienia od zajęć szkolnych dla załatwienia spraw osobistych; stworzyć w dużych szkołach etat nauczyciela zastępczego; zezwolić kierownikom, dyrektorom i ich zastępcom, mającym duże zniżki godzin, na prowadzenie zastępstwa za odpłatnością lub też godziny te wliczyć na konto hospitalizacji.

Z pewnością realizacja takich wniosków także w znacznym stopniu przyczyni się może do polepszenia jakości pracy szkół.

PONADTO: w „Polityce” Mieczysław F. Rakowski w artykule „Oswojeni z konfliktami” pisze o podstawowych sprzecznościach współczesnego świata, decydujących o szansach zachowania pokoju. Helena Otto w „Życiu Gospodarczym” pisze o ekonomicznym skracaniu czasu pracy, sygnalizując konieczność przeprowadzenia szeroko rozwinętego rachunku kosztów takiego przedsięwzięcia. Robert Jarocki kontynuuje w „Argumentach” cykl szkiców o wybitnych uczonych polskich, poświęcając kolejny reportaż osobie i działalności prof. Stanisława Leszczyńskiego, dyrektora Instytutu Geografii Polskiej Akademii Nauk. Wojciech Jankowski zamieszcza w „Tygodniku Kulturalnym” artykuł z cyklu „Przed Plenum NK ZSL w sprawach kultury”, pisząc o kłopotach stojących na drodze książki do czytelnika wielkiego. Kornel Michałowski w artykule „Szymanowski w Poznaniu” pisze we „Współczesności” o nieznanym fakcie i wypowiedziach z okresu lat 1919—38.

LEKTOR

OSTATNI WIEZIEN SPANDAU

Dokończenie ze str. 1

Wielka Brytania, jeśli już nie chciała zająć miejsca po stronie III Rzeszy, w każdym razie zachowała neutralność, niemniej jednak tak właśnie rzecz należy rozumieć. Za to adiutant Pintsch wiele nasłuchiwał się o tym, jak to będzie pięknie, kiedy Hess poprzez ochmistra dworu królewskiego, lorda Hamiltona, przedłoży królowi W. Brytanii i Churchillowi swoje „proponowanie pokojowe...” Za udział w tajemnicy Hess wymagał od Pintscha tylko jednego — żeby wręczył pewien list Hitlerowi.

Trzeci — i ostatni — start do Wielkiej Brytanii odbył się 10 maja 1941 roku o godz. 18.10

z lotniska w Augsburgu. Była to sobota. Jak się później okazało, tejsze soboty i tegoż wieczoru W. Brytania przeżyła największy z lotniczych nalotów niemieckich, w którym uczestniczyło 500 maszyn Luftwaffe. Niewątpliwie temu właśnie przypisać należy, że samolot Hessa przemknął się tak niepostrzeżenie nad Kanalem oraz całą Anglią i około godz. 22 znalazł się nad Szkocją w pobliżu Dungavel Hill — o 15 km na zachód od Glasgow.

Aby należycie zorientować się, gdzie będzie najlepiej wyskakiwać Hess dwukrotnie przeleciał nad siedzibą lorda Hamiltona, Dungavel House, aż w kierunku zachodnim aż do morza, a następnie — z powrotem. Wreszcie znalazł stosowne miejsce, lecz... nie wiedział, jak wyskoczyć. Wytenował obsługiwane maszy-

ny, nauczył się obsługiwać urządzenie telegraficzne, całą trasę lotu znał na pamięć, zapomniał jednak o tym, że trzeba umieć skakać ze spadochronem. A za nie w świecie nie chciał lądować normalnie na którejkolwiek polanie parkowej, ponieważ postanowił nie oddawać swojego „Messerschmitta” we wrogie ręce. Stłumił motory, a kiedy samolot szybko wytracał szybkość, zaczął się gotować do skoku. Otworzył kłapę i usiłował wyskoczyć, lecz ciśnienie zewnętrzne z powrotem wtłoczyło go na fotel. Tymczasem maszyna zeszała zbyt nisko. Wobec tego niefortunny skoczek nacisnął ster wysokościowy. „Messerschmitt” stanął teraz dęba i z wyciem wyskoczył pionowo w górę. Na skutek tego Hess zemdał. Kiedy się ocknął, szybkościomierz zbliżał się do zera, a maszyna niemal bez ruchu zwiślała między niebem a ziemią. Wtedy nareszcie udało mu się wygramolić ze spadochronem, niemal w ostatniej chwili. Spadając, zdołał jeszcze otworzyć spadochron, po czym znowu zemdał... Odzyskał przytomność dopiero kiedy zetknął się z ziemią skoczka. W pobliżu leżał „Messerschmitt” roztrzaskany w kawałki; Hess ze zwiniętą stopą i potłuczony, dobiegał się do zagrody robotnika rolnego McLeana i zażądał, żeby

doprowadzić go do lorda Hamiltona.

Po długich ceregielach ujrzał wreszcie wymarzonego rozmówcę. Lord Hamilton potraktował go jak mistyfikatora. Nie chciał uwierzyć, że Hess jest... Hessem. Dopiero znacznie później, spędzwszy noc w miejscowym odwachu, Hess zdołał nawiązać kontakt z członkiem gabinetu brytyjskiego sir Johnem Simonem, a nawet przedłożyć mu swoje „warunki pokoju”. Uznano je za fantastyczne, a samego wysłannika potraktowano jako... jeńca wojennego.

Tymczasem adiutant Pintsch, odczekawszy dobę od startu Hessa, przekazał list swego szefa fuhrerowi w Berchtesgaden, w tzw. Orlim Gnieździe. Hitler jadł akurat obiad z ministrem Rzeszy Todtem, Ewą Braun i generałem Bodenschanzem. Dopiero po obiedzie zaznajomił się z treścią listu i — na wszelki wypadek — kazał z miejsca zaarrestować adiutanta Pintscha. Naoczny świadek tej sceny, gen. Bodenschanz, jest zdania, że Hit-

ler, przeczytawszy list, „świetnie odegrał zdumienie i oburzenie...” 12 maja, kiedy się przekonał, że misja Hessa spaliła na panewce, kazał dać do prasy komunikat donoszący, iż Hess zaginął „w zamroczeniu duchowym”, stając się zapewne „ofiara pacyfistycznych halucynacji”.

Próba zapobieżenia przez zastępcę fuhrera powstaniu sojuszu alianckiego przeciw supremacji hitleryzmu w Europie i na świecie zawiódła całkowicie. Hess przebywał w Anglii, izolowany w ustronnej willi jako „jeniec wojenny”, aż do Procesu Norymberskiego, w którym został skazany 1 października 1946 r. na dożywotnie więzienie za intensywny udział w „spisku przeciw pokojowi”. W spisku tym uczestniczył, jeśli już nie od samego początku ruchu hitlerowskiego, to przynajmniej od „Machtuebernahme” w 1933 roku aż do wyładowania w Szkocji w maju 1941 r. A to znaczy, że spada nań odpowiedzialność, jako na zasterce Hitlera, za wszystkie zbrodnie polityczne i wojenne, jakich się w tym okresie dopuścił hitlerowcy.

Hess przebywał obecnie w Berlinie w więzieniu na terenie Spandau, położonym w za-

chodniej części sektora brytyjskiego, jako ostatni już spośród wszystkich głównych zbrodniarzy wojennych, osądzonych przez Międzynarodowy Trybunał Wojskowy w Norymberdze. Na straży tego więzienia czuwają żołnierze czterech głównych mocarstw zwycięskich. Hess, jako żywy symbol zbrodni przeciw pokojowi, który rych ogniska bynajmniej w NRF jeszcze nie wygasły dościsnąć, a także jako obiekt międzynarodowego wymiaru sprawiedliwości, nie podlega żadnej amnestii.

Dodać warto, że Rudolf Hess nie przyszedł do swoich zbrodni i nigdy, ani podczas procesu, ani w Spandau, nie okazał skruchy, a wygłaszając w Norymberdze przed wyrokiem tzw. ostatnie słowo oskarżonego oświadczył, iż gdyby mu raz jeszcze przyszło żyć „pod takim słońcem, jakim był Adolf Hitler”, niczego by w swoim życiu i w swojej działalności nie zmienił, ani na jotę.

ALEKSANDER PLACZKOWSKI