

paru latach małżeństwa dzierżyły tam zwykle żony, wrosnięte nb. od dzieciństwa w życie społeczne wsi, zrozumiałe jest, że częściej w takim domu spotkać można było różne kuzynki i ciotki gospodyni niż kogoś, kto przyszedł w odwiedziny do gospodarza. Nierzadko też rodzina żony nosiła pomoc materialną. Wszystko to sprawiało, że z biegiem czasu osadnik, ożeniony ze Słowinką, włączył się w te przepływające przez jego dom stosunki coraz głębiej. Charakter i kierunek zmian w „układzie sił” w małżeństwach mieszanych wyrażać może obrazowo znane, polskie przysłowie o Kozaku i Tatarzynie. To samo zresztą przysłowie ilustrować też może przeobrażenia, jakim ulegał stosunek ludności rodzimej do osadników.

Ciekawe jednak, że jednocześnie ci ludzie interesowali się regionalną kulturą Słowińców i czuli się powołani do udzielania informacji na temat jej relikwów w Klukach. W ten sposób sami jeszcze ściślej włączali się w społeczność rodzimą.

Staralam się tu wyjaśnić, dlaczego wzajemnie odnoszące się zachowania społeczne członków tych dwu zbiorowości z wyraźnie antagonistycznych przeobrażały się w zachowania o charakterze rodzinno-sąsiedzkim. Reasumując, przeobrażenie to nastąpiło głównie na skutek zmian, zachodzących w sytuacji społeczno-gospodarczej wsi. Wyjazd zamożnych, gospodarzy — Słowińców za Odrę i pozostanie we wsi uboższej części ludności, której stopa życiowa w następnych latach znacznie się podniosła, oto zasadnicza treść tych przemian. Dołączyły się do nich jeszcze przedstawione tu szkicowo zmiany, zachodzące w składzie zbiorowości osadniczej. Oba zaś te procesy łącznie stworzyły sprzyjające warunki dla nawiązywania się kontaktów interpersonalnych pomiędzy członkami obu tych zbiorowości. Skutek tych kontaktów to włączenie osadników w nurt życia ludności rodzimej Kluk.

Na zakończenie dodaję, że wywody te dotyczyły jedynie dwóch starszych pokoleń wsi. Dorasta już jednak w Klukach nowe pokolenie, urodzone po wojnie i wychowane w szkole polskiej. Przed tym pokoleniem nie stoi już roztrząsany tutaj problem, ponieważ całe ono wyrosło z ziemi nad Łebą i zarówno dla dzieci Słowińców, jak i dla dzieci osadników, Kluki stanowią od dzieciństwa jedną wspólną, najbliższą ojczyznę.

JADWIGA KOMOROWSKA

ROZWÓJ PORTU MORSKIEGO ROSTOCK-WARNEMÜNDE

Rostock znalazł się ostatnio w kręgu najważniejszych spraw państwowych Niemieckiej Republiki Demokratycznej. W jego rejonie rozpoczęto w r. 1958 budowę nowego wielkiego portu morskiego. Zdolność przeładunkowa tego portu może osiągnąć, w myśl projektów, 20 milionów ton. Będzie to więc jeden z naj-

większych portów bałtyckich i największy w NRD. Z tego względu zainteresowanie jego wzrostem i zmianami, jakie zapewne wywoła w relacjach żeglugowych, jest bardzo żywe we wszystkich państwach bałtyckich.

ZARYS HISTORYCZNY

Pierwsze wzmianki historyczne o Rostocku pochodzą z XII w. Badania toponomastyczne wykazały, że jego nazwa wywodzi się z nazwy istniejącego tam już wcześniej grodu i osady wendeńskiej. Osada ta, zniszczona przez Duńczyków w r. 1160, została po dziesięciu latach odbudowana przez księcia obodryckiego Przybysława. Niemiecki Rostock powstał i rozwinął się na przeciwnym, lewym brzegu rzeki Warnow na miejscu starego słowiańskiego grodu. Prawa miejskie otrzymał w r. 1218. Najwcześniejsze oznaki pomyślności i ożywienia stosunków handlowych miasta pojawiły się około r. 1260. W XIV w. Rostock przyłączył się do związku hanzeatyckiego i odegrał w nim wybitną rolę, zwłaszcza jako jeden z założycieli związku miast wendeńskich, w którym pod względem wpływów ustępował tylko Lubece. Okres świetności gospodarczej Rostocku rozpoczął się w drugiej połowie XV w. Równocześnie wzrasta znaczenie miasta jako ośrodka kultury, głównie dzięki uniwersytetowi założonemu w 1419 r. (pierwszy w Niemczech północnych).

W epoce kapitalizmu Rostock rozwijał się wolniej niż inne porty niemieckie. Miał on bowiem mniejsze zaplecze gospodarcze i znalazł się w gorszym położeniu w stosunku do głównych w tym czasie szlaków komunikacyjno-handlowych. Nieco żywszy był natomiast rozwój przemysłowy miasta. Zaznaczył się on w budowie zakładów przemysłu metalowego, maszynowego, chemicznego i spożywczego. Najważniejszymi obiektami były: stocznia okrętowa „Neptun” i znane zakłady lotnicze E. Heinkel. Te ostatnie, rozbudowane zaraz po dojściu Hitlera do władzy dla przyspieszenia zbrojeń, przyczyniły się do dużego wzrostu ludności (w latach 1933—1939 o 35 000 mieszkańców). W kwietniu 1942 r. lotnictwo brytyjskie dokonało czterech nalotów bombowych (w ciągu jednego tygodnia), które zniszczyły dotkliwie zakłady lotnicze i zamieniły w ruiny dwie wielkie dzielnice miasta.

Po drugiej wojnie światowej sytuacja portów wschodniemieckich uległa gruntownej zmianie. Spowodował to nowy układ stosunków politycznych i terytorialnych w Niemczech, a w szczególności powstanie NRF i NRD. Ku portom, położonym na terytorium NRD i obsługującym dawniej jedynie wąski pas Pojezierza Meklemburskiego, zaczęły kierować się potoki ładunków z całego państwa. Porty te stanęły w obliczu nowych zadań, do których nie były przygotowane technicznie. Toteż już w r. 1948 rozpoczęto prace nad modernizacją trzech spośród nich (największych): Wismaru, Rostocku i Stralsundu. Osiągnięte tą drogą rezultaty okazały się jednak niewystarczające. Konieczny stał się, już choćby tylko ze względów dewizowych, bardziej zasadniczy wzrost zdolności przeładunkowej przez budowę nowego portu. Po rozważeniu różnych wariantów jego lokalizacji wybór padł na Rostock.

USYTUOWANIE PORTU

Rostock rozłożył się głównie na lewym brzegu Unter-Warnow, w miejscu, w którym rzeka zaczyna się rozszerzać, tworząc lejkowate ujście (najszersza część nosi nazwę Breitling). Miasto zajmuje lekko pofalowane wzgórze o wzniesieniu 15 m npm ($54^{\circ}5'N$ i $12^{\circ}34'E$). W układzie przestrzennym miasta zaznacza się wyraźny podział między starym śródmieściem, przylegającym od wschodu i północy do Warnow, a od zachodu i południa otoczonym przez planty powstałe na wałach dawnych fortyfikacji oraz nowymi dzielnicami, rozciągającymi się na zewnątrz tej linii ku zachodowi i południu.

Urządzenia portowe rozmieszczone są blisko miasta w odległości 10 km od ujścia rzeki do Bałtyku. Ich układ odznacza się dużą zwartością: długość nabrzeży, usytuowanych w kierunku wschód-zachód, nie przekracza w linii prostej 2 000 m. We wschodniej części portu rozlokowano pięć silosów zbożowych łącznej pojemności 25 400 ton, trzy dalsze magazyny znajdują się na zachodzie miasta, w Gross Schwass. Rozporządzalne jednak powierzchnie magazynowe nie zaspokajają wszystkich potrzeb. Najdotkliwiej odczuwa się brak magazynów dla drobnicy, której przeładunek bardzo się powiększył. Niewystarczające są również urządzenia kolejowe w porcie i na stacji towarowej, a zwłaszcza połączenie między nimi, jakie daje jednotorowa linia przebiegająca przez miasto. Łączność z morzem utrzymana jest poprzez tor wjazdowy pogłębiony w r. 1956 z 6 do 7 m.

Warnemünde, awanport Rostocku, a od 1934 r. również część jego obszaru administracyjnego, leży nad samym morzem, na lewym brzegu Neuer Strom. Jego nabrzeże ciągnie się około 550 m, od małej przystani dla żeglugi przybrzeżnej na południe do nowo zbudowanej stoczni „Warnow“. Odcinek rzeki prowadzący do tej stoczni pogłębiony został z 7 na 8—9 m, aby umożliwić dostęp dla statków o dużym zanurzeniu (zawijały tam już statki wyporności 22 000 BRT). Wadą Warnemünde jest jego ciasnota i niemożność rozluźnienia zabudowy. Część lądową portu, otoczoną od wschodu przez wody, ogranicza od zachodu stacja kolejowa Warnemünde. Bardzo zacieśniona jest również część wodna. Neuer Strom bowiem jest tak wąski, że gdy przy nabrzeżu Warnemünde stoją zakotwiczone statki, możliwość mijania się jest ograniczona. Na północnym krańcu portu, między Alter i Neuer Strom, odbywa się odprawa promu kursującego między Warnemünde i Gedser (Dania)¹.

¹ Prom ten uruchomiony w r. 1903 przewoził okresami wcale znaczne masy ładunków. Największe rozmiary przewozów: 466 400 ton zanotowano w r. 1915/1916. W latach 1925—1929 przeładunki towarów przewożonych przez prom były większe niż zwykle przeładunki portu Rostock-Warnemünde. Po części przyczynił się do tego ożywiony eksport węgla do Danii, odciętej od dostawców angielskich wskutek strajku angielskich robotników portowych. Obecnie prom dostarcza zaledwie drobną część ($1/9$ — $1/8$) towarów przeładowywanych w porcie i dopóki trwa podział Niemiec, nie ma nadziei na zwiększenie tego ułamka, tym bardziej że od r. 1951 funkcjonuje konkurencyjny prom Gedser-Grossenbrode (NRF).

Port w Rostocku posiada rozgałęzione połączenia kolejowe z zapleczem. Tworzą je następujące linie: Berlin—Warnemünde—Gedser, Rostock—Bützow—Lubeka—Hamburg, Rostock—Stralsund, Rostock—Tribsees, Rostock—Güstrow i Rostock—Wismar.

PRACA PORTU

Ruch statków w porcie Rostock—Warnemünde na przestrzeni ubiegłych siedemdziesięciu lat kształtował się następująco.

Statki wchodzące (z ładunkiem)

| Rok | Liczba statków | Pojemność w tys. NRT |
|------|----------------|----------------------|
| 1880 | 711 | 59 |
| 1900 | 1810 | 328 |
| 1913 | 3423 | 1500 |
| 1929 | 2658 | 1804 |
| 1939 | 2819 | 2113 |
| 1951 | 3015 | 637 |

Po pierwszej wojnie światowej do portu zawiązało dużo statków, obsługujących połączenia z zagranicą, ograniczone jednak pod względem zasięgu wyłącznie do Europy. W latach trzydziestych wzrósł udział statków z linii kabotażowych (80—85%), głównie wskutek przyciągnięcia ruchu zagranicznego przez silniejsze porty znad Morza Północnego i autarkicznej polityki Niemiec. Po klęsce III Rzeszy banderę niemiecką reprezentowały początkowo tylko nieznaczne jednostki pływające. Jednakże z biegiem lat wysunęła się ona znowu na czoło (1/3 część statków wchodzących), chociaż nie osiągnęła jeszcze dawnej pozycji. Pod względem tempa wzrostu wyróżnia się bandera NRD, której udział podniósł się z 3,1% w 1954/1955 do 11,9% w r. 1956. Prawie 2/3 liczby statków przypadało w tym ostatnim roku na porty bałtyckie, przeważnie duńskie, fińskie i radzieckie. Żegluga regularna prowadzona była na liniach: Rostock—Helsinki, Turku i Kotka oraz Rostock—Rotterdam i Antwerpia.

Przeładunki w porcie rostockim w różnych okresach czasu ilustruje poniższe zestawienie.

| Rok | 1913 | 1927—1929 | 1946 | 1951 | 1957 |
|-------------|------|-----------|------|------|------|
| Tysiące ton | 474 | 216 | 376 | 1428 | 1009 |

Spadek ilości ton po r. 1951, w którym osiągnięto rekordowy przeładunek, wiąże się ze zmniejszeniem, a następnie zrezygnowaniem przez kraje socjalistyczne z reparacji wojennych otrzymywanych od NRD. Najmniejsze obroty zanotowano w r. 1954 (763 200 ton). Późniejszy wzrost jest następstwem wzmożonego importu ładunków masowych (rudę metali, zboże, nawozy sztuczne, drewno). Eksport mierzony w tonach maleje nadal, choć jego wartość syste-

matycznie wzrasta. Świadczy to o zmianie struktury towarowej handlu zagranicznego NRD, o jej poprawie. Istotnie, najważniejszą pozycją eksportu kierowanego przez Rostock są dziś wyroby przemysłu maszynowego, elektrotechnicznego i optycznego (przed wojną zboże i cukier).

W przeladunkach Rostocku i Warnemünde zaznacza się pewna specjalizacja. Artykuły spożywcze np. przeladowywane są zwykle w Warnemünde, natomiast zboże, drewno i większość drobnicy — w Rostocku, gdyż Warnemünde nie posiada odpowiednich urządzeń. Te jednak, którymi dysponuje, wykorzystane są intensywniej niż w Rostocku, co należy przypisać udogodnieniom, jakie stwarza bezpośrednio położenie nad morzem i większa (od r. 1956) głębokość portu.

PLANY ROZBUDOWY

Nowy port powstaje na południe od Breitling w okolicy Petersdorfu (między Rostockiem a Warnemünde). Za taką jego lokalizacją przemawia szereg względów.

1. Dla potrzeb przemysłu stoczniowego, zwłaszcza zaś stoczni „Warnow“ budującej statki wielkotonażowe, zostanie pogłębiony kanał wjazdowy i zmieniony układ mół. Inwestycje te przyczynią się równocześnie do ożywienia portu. Niezależnie od budowy portu planuje się także polepszenie warunków komunikacyjnych Rostocku, aby mógł on odegrać należycie rolę stolicy nadmorskiego okręgu NRD.
2. Stocznie Rostocku stanowią najlepszą w NRD bazę remontową dla okrętów.
3. Duży port wymaga dobrze rozwiniętych urządzeń komunalnych, socjalnych i kulturalnych. Potrzeby portu w tym zakresie, łatwiej niż gdzie indziej, można będzie zaspokoić w Rostocku, największym mieście na wybrzeżu (31. 12. 1957 — 149 301 mieszkańców).
4. Wolne tereny zapewniają nieskrepowaną rozbudowę portu w dalszej przyszłości.

Plany portu przewidują m. in. budowę nowego kanału wjazdowego, trzech basenów portowych, portu naftowego, stacji kolejowej, urządzeń przeladunkowych i nowego osiedla mieszkaniowego dla pracowników portu. Dla połączenia portu z siecią kolejową zaplecza zaprojektowano budowę odcinka, odgałęziającego się od Bartelsdorfu, na linii Rostock—Stralsund, w kierunku Krummendorfu. Rozważa się też projekt nowej magistrali kolejowej Berlin—Rostock oraz drogi wodnej Breitling—Saaler Bodden dla barek nośności 1000 ton. Droga ta skróci połączenie między portem i siecią dróg wodnych Berlina o 166 km.

Łączny koszt budowy portu wyniesie około 750 milionów DM. Będzie to więc poważne obciążenie funduszu inwestycyjnego NRD. Jednak obliczenia ekonomiczne wykazały, iż oszczędności i wpływy dewizowe, jakie się osiągnie dzięki nowemu portowi, gwarantują amortyzację wyłożonych kwot w ciągu dziesięciu lat.

ŹRÓDŁA

1. „Encyclopaedia Britannica”, tom 19. — 2. „Der Grosse Brockhaus”, tom 16, Leipzig 1933. — 3. Günther Mittag i Volkmar Winkler, Bau der Eisenbahnmagistrale Rostock—Berlin duldet keine Halbheiten, „Die Wirtschaft”, nr 39/1958. — 4. „Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich”: 1882, 1902, 1921/1922, 1930, 1939/1940—1940. — 5. „Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik” 1957. — 6. Egon Weber, Schiffsverkehr, Warenumschatz und Ausbau des Seehafens Rostock—Warnemünde, „Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie”, nr 7/1958. — 7. Volkmar Winkler i Fritz Uhle, „Hochseehafen Rostock — unser Tor zu den Weltmeeren, „Die Wirtschaft”, nr 13/1958.

RYSZARD DOMAŃSKI