

Osiągnięcia górnictwa w pierwszej dekadzie grudnia

W pierwszej dekadzie grudnia br. w okresie 7 dni roboczych górnicy nasi wydobyli 1.021.176 ton węgla, wykonyjąc plan w 102,6 proc.

Najwięcej, bo o 14,2 proc. przekroczyło plan Zjednoczenie Rudnik, na drugim miejscu stoi Zjednoczenie Bytomskie (plan przekroczone o 13 proc.), na trzecim — Chorzowski (plan przekroczone o 12,5 proc.). Przeciętna dzienna wydajność, przypadająca na jednego robotnika w I-iej dekadzie grudnia br. wynosiła: dla Zagłębia Śląsko — Dąbrowskiego — 1.172 kg, dla całego przemysłu węglowego — 1.128 kg.

GŁOS WYBRZEŻA

PISMO POLSKIEJ PARTII ROBOTNICZEJ

Rok I

GDAŃSK, GDYNIA — NIEDZIELA, 21 GRUDNIA 1947 R.

Nr 185

Trzeci rekord portów uzyskany w listopadzie

Oprócz rekordowego przeładunku towarów eksportowych i drobnych w ubiegłym miesiącu w portach Gdyni i Gdańska była również rekordowa ilość bander. Ogółem w tym miesiącu zawinęły statki 17 państw. Były reprezentowane bandery: szwedzka, fińska, amerykańska, angielska, norweska, duńska, holenderska, radziecka, francuska, włoska, grecka, kanadyjska, szwajcarska, panamska, peruwiańska i oczywiście polska.

407.740 ton cukru dały cukrownie okręgu gdańskiego

Zjednoczone cukrownie okręgu gdańskiego wyprodukowały w bieżącej kampanii 407.740 ton cukru.

Na podstawie dokonanych obliczeń tegoroczny plan produkcji przekroczony będzie o 15 procent.

Polska flota obsługuje coraz więcej portów

W ciągu ostatnich miesięcy polski tonaż handlowy wciąga w orbitę swych rejsów coraz większą ilość portów. Polskie statki zawiązywały do portów na Nowym Świecie, w Ameryce, Afryce, na Środkowym i Bliskim Wschodzie.

Trampy uzyskują ładunki do nowych portów w Zachodniej Europie. Między innymi polski tonaż rozpoczął ostatnio obsługę ładunków do portów Ameryki Środkowej.

Nowy rozkład pociągów po zakończeniu budowy mostu w Tczewie

W dniu 23 grudnia rozpocznie się stała komunikacja przez nowo powstały most kolejowy w Tczewie. Do chwili wykonania drobnych dodatkowych robót w postaci nawierzchni końcowych nitów i robót zabezpieczających ruch pociągów będzie się odbywał tylko od godz. 15 po południu do 8 rano.

Jako pierwszy przejdzie przez most w Tczewie pociąg Nr 621 w relacji Gdyni — Warszawa. Ojdzd z Gdyni 17.23, przyjazd do Warszawy 5 rano, natomiast ojdzdz z Warszawy 9.30, przyjazd do Gdyni 20.16. Czas trwania podróży zostanie skrócony o 2 godziny. Bieg pociągu Nr 21 — 22 relacji Wejherowo — Tczew przedłuża się do Elbląga. Ojdzd z Tczewa 15.35, przyjazd do Elbląga 17.12.

Wybory do Rad Robotniczych w republikach radzieckich

MOSKWA, 20.12. (Obsl. wł.). Agencja Tass donosi, że w niedzielę 21 grudnia odbędą się wybory do obwodowych i dzielnicowych Rad Pracujących Federacji Rosyjskiej i Republik Ukrainiejskiej, Ormiańskiej, Karelofińskiej i Mołdawskiej. W ich wyniku wybrane zostaną setki tysięcy nowych deputowanych.

Wśród kandydatów obok Stalina, Molotowa, Zdanowa i innych kierowników państwa radzieckiego figurują nazwiska dziesiątek tysięcy stachanowców, chłopów, uczonych i artystów. W ostatnich dniach kampania wyborcza wzmogła się wydatnie. Wśród wyborców panuje wielkie oży-

wienie, zwłaszcza w związku ze zniesieniem systemu kartkowego i ogólną zmianą cen.

W fabrykach i urzędach odbywają się masowe wiece przedwyborcze. Wyborcy krytykują braki i usterki w pracy miejscowych Rad i wnoszą tysiące propozycji, zmierzających do ich usunięcia. Wyborcy w Leningradzie wnieśli 2.500 propozycji, z których około tysiąca już zrealizowano.

W związku ze zbliżającymi się wyborami Moskwa jest oświetlona udekorowana, wszędzie widnieją barwne plakaty wyborcze oraz portrety kandydatów wraz z ich życiorysami.

W fabrykach i urzędach odbywają się masowe wiece przedwyborcze. Wyborcy krytykują braki i usterki w pracy miejscowych Rad i wnoszą tysiące propozycji, zmierzających do ich usunięcia. Wyborcy w Leningradzie wnieśli 2.500 propozycji, z których około tysiąca już zrealizowano.

Partyzanci hiszpańscy stoczyli zwycięską potyczkę z oddziałami wojska i policji w Sierra Nevada. Frankisci stracili w walce 3 oficerów, 3 podoficerów i kilku żołnierzy.

MEKSYK, 20.12. (Obsl. wł.). — Amerykański „Legion im. Abrahama Lincolna”, który walczył w Hiszpanii w latach 1936 — 1939 po stronie republikańskiej, wystosował depeszę do Departamentu Stanu, domagając się zerwania wszelkich stosunków z rządem gen. Franco — „ostatnią ostateczną faszystowską”.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

Kola republikkańskie donoszą na podłazę w Turcji.

Wielka manifestacja PPR i PPS w hali Łubowej we Wrocławiu w dniu 17.12. 47 r. na zakończenie XXVII Konferencji PPR.

ŚWIAT w ciągu DOB

My mamy słuszość

Publikujemy na str. 1-szej odpowiedź Ministerstwa Spraw Zagranicznych na notę Ambasady Francuskiej w Warszawie.

Odpowiedź polska, nie wdając się w dyskusję nad meritum sprawy, wskazuje na jawny brak uzasadnienia dla tego kroku Ambasady Francuskiej. Odpowiedź polska stwierdza dwa fakty. PO PIERWSZE tow. Wiesław, którego przemówienie wrocławskie, we fragmencie dotyczącym polityki prawicowych socjalistów francuskich, było przedmiotem protestu Ambasady Francuskiej, występował jako sekretarz generalny KC PPR i w imieniu KC PPR. PO DRUGIE tow. Wiesław nie może ponosić odpowiedzialności za poglądy różnych odcieniów demokratycznej opinii publicznej na zagadnienie międzynarodowe.

W zakończeniu odpowiedzi Polska daje wyraz przyjaznym i serdecznym uczuciom, jakie żywi naród polski dla narodu francuskiego.

SPRAWA JEST TAK JASNA I PROSTA. SŁUSZNOŚĆ JEST TAK WYRAŹNIE PO NASZEJ STRONIE. ZE DALSZE KOMENTARZE MOŻNA BY UZNAĆ ZA ZBYTĘCZNE.

Pozostaje zapytać, jakimi motywami kierowali się inicjatorzy noty francuskiej?

Ciekawe światło rzuca na tę sprawę fakt, że w niespełna godzinę po doręczeniu noty przez przedstawiciela Francji naszemu MSZ, radio amerykańskie podało jej treść do wiadomości publicznej. Jeżeli przypominamy sobie, że niedawno analogiczny krok został podjęty przez Waszyngton pod adresem Związku Radzieckiego, w związku z wypowiedziami prasy radzieckiej na temat stosunków i polityki Stanów Zjednoczonych, to trudno opędnąć się myśli, że mamy do czynienia z jakimś nowym stylem w dyplomacji, stylem „amerykańskim”. Polega on m. inn. na tym, że próbuje się stwarzać precedens dla niepraktykowanej przez uznane metody dyplomatyczne ingerencji w wewnętrzne sprawy innych narodów, próbuje się kłopotować krytyką i opartą o prawdę swobodę opinii. Przykro jest stwierdzić, iż ten nowy „amerykański” styl znajduje naśladowców czy też po prostu wykonawców nad Sekwaną. Niestety, fakty zmuszają nas do powiedzenia tej prawdy. Naprawdę nie w interesie Francji leży stwarzanie takich faktów. Naprawdę nie w interesie Francji leży tolerowanie napadów „tajemniczych” band uzbrojonych na polskie internaty dziecięce, jak to miało miejsce ostatnio w Paryżu. Podobnie, jak naprawdę nie w interesie Francji leży skandaliczne szczytowanie nieobytwałości radzieckich i hańbiące afery w rodzaju najazdu trzech batalionów wojska i policji, uzbrojonych w czołgi i ciężką broń maszynową na obóz repatriantów, zamieszkały przez — do słowności kilkadziesiąt — obywateli radzieckich. Nie w interesie Francji leży zadrażnianie stosunków ze wschodnią, środkową i południową Europą i odrywanie się od swych naturalnych i najpewniejszych sojuszników i partnerów gospodarczych.

Fakty, coraz nowe fakty potwierdzają głęboką słuszość oceny roli prawicowych socjalistów we Francji, oceny, którą we Wrocławiu tow. Wiesław sformułował, jak następuje:

„Wymyślenia przez prawicowych socjalistów teorii trzeciej siły jest nieczym innym, jak mydleniem oczu klasie robotniczej i ludowi pracującemu, jest też zamaskowaniem chwytem politycznym, który toruje drogę ekspansji amerykańskiego kapitału. Ta rzekoma trzecia siła zaprzęga się bez reszty w służbę imperialistycznego dolara i rodzimej reakcji. Polityczne oblicze tej trzeciej siły reprezentował światu bardzo wymownie francuski minister spraw wewnętrznych, prawicowy socjalista — Moch, który rozkazał strzelać do strajkujących robotników francuskich i przy pomocy brutalnego terroru dusić ich walkę o podwyżkę zarobków. Prawicowi socjaliści, którzy mówią, że nie chcą wybierać między dwoma siłami, w rzeczywistości wybrali dla siebie obóz imperialistycznej reakcji”.

Francuska klasa robotnicza, lud pracujący Francji, francuscy demokraci i patrioci walczą o wyrwanie Francji z klęski imperializmu, walczą o godność, suwerenność i siłę swojej ojczyzny.

Polska pragnie żyć w bliskich i przyjaznych stosunkach z Francją. Naród polski żywi tradycyjną przyjaźń i szacunek dla narodu francuskiego.

(S. D.)

Prezydent Truman ujawnia mechanizm „planu Marshalla” Stała presja i kontrola USA w państwach objętych „pomocą” amerykańską

WASZYNGTON, 20.12. (PAP). Prezydent Truman przedstawił Kongresowi stanowisko rządu amerykańskiego w sprawie tzw. planu Marshalla.

Prezydent Truman zażądał przyznać 17 miliardów dolarów na realizację planu Marshalla na okres 4 lat i jednego kwartału. Oznacza to, iż rząd amerykański zredukował o 5,5 miliardów dolarów sumę, wymienioną w sprawozdaniu Konferencji Paryskiej.

Wystąpienie Trumana potwierdziło pogłoski o utworzeniu specjalnego aparatu administracyjno-kontrolnego, który będzie sprawował kontrolę nad życiem gospodarczym 16 krajów uczestniczących w planie Marshalla.

Na czele tego aparatu stać będzie „administrator”, który funkcje swe będzie wykonywał w porozumieniu z „National Advisory Council”.

Nadto rząd amerykański wyznaczy „latającego ambasadora” dla 16 krajów europejskich.

Prezydent podkreślił, że kraje uczestniczące w planie Marshalla, będą musiały spełnić szereg warunków, od których ścisłego wykonania uzależnione będą kredyty amerykańskie.

Każdy z 16-tu krajów będzie musiał podpisać ze Stanami Zjednoczonymi specjalny układ. W układach tych kraje europejskie zobowiązały się m. in. do zwiększenia wydobycia pewnych określonych surowców, wskazanych przez władze amerykańskie. Surowce te, które nie zostały wymienione, zostaną zakupione przez rząd amerykański i magazynowane w Stanach Zjednoczonych. Kraje europejskie zobowiązały się również do zniesienia cła celnych oraz do stabilizacji swych systemów monetarnych.

Prezydent podkreślił, że plan Marshalla będzie miał charakter elastyczny, t. zn., że pożyczki i kredyty będą w trakcie realizacji planu zmieniane, zgodnie z opinią administratora planu Marshalla. Prezydent zaznaczył, że administrator będzie uzgadniał z Departamentem Stanu swą politykę pomocy. Innymi słowy będzie on podlegał Departamentowi Stanu.

Prezydent zajął się specjalnie planami budowy okrętów w pewnych krajach europejskich, podkreślając, iż plany te ulegną ograniczeniu. Truman, wspominając o planach budowy okrętów miał na myśli brytyjskie projekty rozbudowy marynarki morskiej, krytykowane niedawno przez Harry'ego.

Wystąpienie prezydenta zawiera specjalny ustęp, poświęcony odbudowie Niemiec.

Podkreślono w nim, że oprócz kwoty, która przypadnie na rzecz Niemiec z globalnej sumy 17 miliardów, mają one otrzymać DODATKOWO w ciągu pierwszych 15 miesięcy — 800 milionów dolarów.

Prezydent Truman wskazał również na konieczność zacieśnienia stosunków handlowych między krajami Europy Zachodniej i Wschodniej.

Komentując wystąpienie prezydenta Trumana w sprawie tzw. „planu Marshalla”, agencja Reutera wskazuje, że podaje ono jedynie globalną sumę pomocy, natomiast nie precyzuje kwot, jakie miałyby otrzymać poszczególne państwa europejskie.

Z kół miarodajnych korespondent Reutera dowiedział się jednak, że pomoc dla Wielkiej Brytanii w pierwszym roku realizacji planu Marshalla została zmniejszona o blisko 15 proc. w porównaniu z poprzednimi obliczeniami. Redukcji tej dokonano na tej podstawie, że Stany Zjednoczone uznały, iż nie będą mogły dostarczyć Wielkiej Brytanii narzędzi i maszyn w żądanych ilościach.

Korespondent Reutera przypuszcza, że Komisja Kongresu, powołana do przestudiowania planu Marshalla, zażąda, by plan ten wykazywał jak największą „elastyczność”, dzięki czemu można by dostosować jego realizację do zmienionych warunków gospodarczych i politycznych w poszczególnych państwach.

Jest więc możliwe, że wysokość pomocy dla poszczególnych państw

nie zostanie w ogóle ściśle określona i w ciągu całego okresu realizacji planu Marshalla będzie przedmiotem pertraktacji między tymi państwami a „administratorem”.

Uzależniło by to — rzecz jasna — państwa europejskie jeszcze bardziej od USA, gdyż wysokość pomocy w każdej chwili mogłaby ulec zmniejszeniu lub nawet skreśleniu.

Postulat „elastyczności” w realizacji planu Marshalla znalazł zresztą niedwuznaczny wyraz w wystąpieniu prezydenta Trumana.

Prezydent zwrócił uwagę, że sytuacja w USA w ciągu ostatnich kilku miesięcy uległa znacznym zmianom m. in. w formie pewnego głodu towarowego i wyższości cen oraz wzrastającego niezadowolenia z powodu niewypełnienia przez państwa europejskie zobowiązań, które przyjęły w czasie konferencji paryskiej. Zmiany te nie mogą pozostać bez wpływu na realizację planu pomocy.

Korespondent Reutera podkreśla, że w końcu, że wystąpienie Trumana zawiera wiele ustępów na rzecz opozycji kongresowej, przeciwniej w ogóle uchwaleniu pomocy dla Europy. Do ustępów takich należy m. in. wzmożenie kontroli nad zużyciem pomocy amerykańskiej przez państwa europejskie.

Stwierdzając, że uchwalenie planu Marshalla przez Kongres w żadnym wypadku nie może uważać za pewne, korespondent Reutera przewiduje możliwość dalszych ustępów dalszego zmniejszenia wysokości pomocy, co jego zdaniem, nie przyczyni się do spopularyzowania planu Marshalla w opinii europejskiej.

120 milionów zł zebrano na „Pomoc Zimową”

Dnia 20 bm. w Min. Pracy i Opieki Społecznej pod przewodnictwem prezesa CKOS posła J. Beluch-Belonskiego odbyła się konferencja, poświęcona akcji pomocy zimowej na terenie całego kraju.

Ogółem do 12 bm. na pomoc zimową wpłynęło łącznie około 120 milionów zł, z czego 85 mil. zł to zbiórka w gotówce 35 wagonów ziemniaków i zboża — wartości około 5 mil. zł i około 50 mil. przekazanych przez centralne organizacje lub instytucje.

Na terenie całego kraju w ramach akcji pomocy zimowej czynnych jest ponad 1000 kuchni ludowych. Ponadto w szkołach, świetlicach i punktach dożywiania istnieją specjalne kuchnie dla dzieci. W całym kraju akcją dożywiania objętych jest przeszło 100 tys. dzieci. W samej Warszawie korzysta z kuchni, prowadzonych przez Stołeczny Komitet Akcji Pomocy Zimowej, przeszło 10 tys. dzieci.

W akcji pomocy zimowej podopieczni korzystają bezpłatnie z porad lekarskich i lekarstw.

Centr. Komitet Akcji Pomocy Zimowej apeluje do wszystkich instytucji, organizacji i poszczególnych osób o przyjęcie z pomocą akcji pomocy zimowej.

Dobra gospodyni używa do pieczenia tylko gwarantowanych proszków „BOHM” i „WINIARY” 3736-Kr

Trwały wkład w dzieło pokoju na Bałkanach Układ bułgarsko-albański o przyjaźni i wzajemnej pomocy

SOFIA, 20.12. (PAP). Opublikowany został tekst traktatu o przyjaźni, współpracy i pomocy wzajemnej między Ludową Republiką Bułgarii i Ludową Republiką Albanii, jak również wspólny komunikat rządowych delegacji obu państw.

Traktat stwierdza, że obie układające się strony, przeświadczone, iż przyjaźń między narodem bułgarskim i albańskim stworzy pomyślnie warunki dla zachowania niezawisłości politycznej Bułgarii i Albanii, jak również pokoju na Bałkanach, postanowiły nawiązać ścisłą i wszechstronną współpracę we wszystkich interesujących je zagadnieniach.

Bułgaria i Albania przedsięwzięły wspólnie wszelkie niezbędne kroki dla zapewnienia ich bezpieczeństwa, niezależności oraz integralności terytorialnej zgodnie ze statutem Organizacji Narodów Zjednoczonych.

W wypadku, gdyby Niemcy lub jakikolwiek inne państwo napadło na jedną z układających się stron, i zagrożło jej niepodległość, druga strona w udzieli jej niezwłocznie pomocy militarnej i wszelkiej innej.

Bułgaria i Albania zobowiązują się nie zawierać żadnego sojuszu, wymierzonego przeciwko jednej z układających się stron.

Wspólny komunikat rządowej delegacji Bułgarii i Albanii stwierdza m. in., że zawarty układ jest trwałą rekojmią wolności i niepodległości narodów bułgarskiego i albańskiego.

Na równi z układami, zawartymi po przednio między Bułgarią i Jugosławią, oraz między Albanią i Jugosławią, układ niniejszy sprzyjać będzie utrzymaniu i ugruntowaniu pokoju na Bałkanach oraz pogłębieniu przyjaźni i współpracy tak między naro-

dami Jugosławii, Bułgarii i Albanii, jak też między wszystkimi narodami bałkańskimi.

Po omówieniu sytuacji międzynarodowej, delegacje rządowe Bułgarii i Albanii postanowiły zdecydowanie bronić interesów sił demokratycznych i antyimperialistycznych przeciwko podżegaczom do nowej wojny oraz przeciwstawiać się energicznie wszelkiej prowokacji lub agresji skądkolwiek by ona pochodziła.

Przechodząc do sprawy tzw. Komisji Bałkańskiej, obie delegacje stwierdzają, że utworzenie jej jest sprzeczne ze statutem Organizacji Narodów Zjednoczonych i ogranicza suwerenność narodów państw bałkańskich.

Z tego powodu Bułgaria i Albania nie mogą udzielić tej Komisji żadnego poparcia oraz nie zgadzają się na jej pobyt na ich terytorium.

W sprawie przywrócenia stosunków dyplomatycznych z Grecją, rząd Albanii i Bułgarii są zdania, że stoł temu głównie na zawadzie fakt, że Grecja dzisiaj nie jest państwem wolnym i suwerennym.

Obie delegacje wyrażają oburzenie z tego powodu, iż wskutek sprzeciwu pewnych państw. Albania i Bułgaria dotychczas nie zostały przyjęte w poczet członków Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Obie delegacje w imieniu swych narodów wyrażają głęboką wdzięczność Związkowi Radzieckiemu, Jugosławii, Czechosłowacji i Polsce, które popie-

Tajemnice naukowe nie będą długo tajemnicami Delegat Polski o kontroli energii atomowej

NOWY JORK, 20.12. (PAP). — Na pierwszym od września br. posiedzeniu komisji atomowej ONZ, przedstawił wicel polski dr Ignacy Ziotowski zrekapitulował stanowisko Polski w sprawie energii atomowej.

W związku z próbami USA przeformowania w Komisji swego planu kontroli energii atomowej mimo sprzeciwu Związku Radzieckiego, Ziotowski oświadczył, że wszelkie dyskusje nad problemem kontroli energii atomowej muszą być prowadzone w ramach istniejącej rzeczywistości politycznej i muszą uwzględniać stanowisko ZSRR.

Stwierdzając, że „tajemnice naukowe nie będą tajemnicami zbyt długo” Ziotowski zaapelował do członków Komisji o zerwanie z atmosferą tajemniczości na polu badań naukowych.

W zakończeniu delegat polski pod-

kreślił, iż „bomba atomowa nie może zapewnić ani Ameryce, ani żadnemu innemu krajowi stałego bezpieczeństwa i stałego wpływu na świecie”.

Plan inwestycyjny uchwalony

W dniu 18 bm. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów na posiedzeniu ścisłym Prezydium uchwalił projekt ustawy o państwowym planie inwestycyjnym na rok 1948. Po zatwierdzeniu projektu przez Radę Ministrów będzie on wniesiony do Sejmu.

Choinka dla dzieci u Premiera

19 bm. w gmachu Prezydium Rady Ministrów odbyła się „choinka” dla sierot warszawskich, urządzona przez małżonkę premiera Cyrankiewicza.

W uroczystości wzięli udział Prezydent RP Bolesław Bierut, premier Cyrankiewicz, wicepremierzy Gomułka i Korzycki oraz min. Ruśnik.

Część artystyczną zakończyło wręczenie dzieciom paczek z odzieżą i słodyczami, po czym dzieci były podejmowane podwieczorkiem.

Centrum Informacji ONZ w Polsce

Zgodnie z uchwałą Zgromadzenia Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych z r. ub. w sprawie informowania ludów wszystkich części świata o działalności Organizacji Narodów Zjednoczonych — w Warszawie rozpoczęło działalność Centrum Informacji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Polsce.

Braterska pomoc

Ponieważ w sprawozdaniach z akcji zbiorowej na rzecz rodzin strajkujących robotników francuskich, niżej podani ofiarownicy zostali pominięci, nazwiska ich dzisiaj zamieszczamy:

1. Ob. Rodkiewicz — 200; 2. Kolo PPR Podzielnica Obozowa 88 — 3.685; 3. Związek Zawodowy Pracowników Instytucji Społecznych kolo pracowników przy CK ZP — 2.110.000; 4. Liga Kobiet przy jednostce Wojskowej 1397 — 22.575; 5. Centrala Handlowa Przemysłu Drzewnego ul. Chmielna — 4.510; 6. Ob. Sokrzak Tadeusz — 500; 7. Zespół Redakcyjny „Głosu Ludu” wydania wojewódzkiego i warszawskiego — 5.000; 8. Zarząd Uczestników Walki Zbrojnej o Niepodległość i Demokrację w Pruszkowie — 2.000; 9. Pracownicy Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego — 227.288; 10. Kolo PPR przy 1 Kom. Kol. M. O. — 3.369.

Ponadto wpłacili:

Ob. Wasilewski Stanisław 200, na odbudowę Warszawy. Pracownicy Ministerstwa Spraw Zagranicznych 230, jako ofiarę na RTPD. Pracownicy Komendy Głównej M. O. Wydz. Śledczy 3.300, jako ofiarę na walczącą Hiszpanię.

Zachodnie metody USA na Dalekim Wschodzie

MOSKWA, 20.12. (Obsl. wł.). — Dziennik „Izwestia” publikuje artykuł poświęcony sprawie traktatu pokojowego z Japonią.

Pismo wykazuje, że Stany Zjednoczone stosują na Wschodzie taką samą politykę rozbijacką, jaką uprawiają przedstawiciele amerykańscy

w Europie. Na dowód tego „Izwestia” przytaczają bardzo charakterystyczny przykład.

Wiadomo, że przy każdej sposobności USA usiłują zdobyć sobie jakąś nową pozycję, aby rozwijać następnie dalszą ekspansję w celu podporządkowania jak największych terytoriów kapitałowi amerykańskiemu. Do tego zmierzają posunięcia przedstawicieli Ameryki we wszystkich rozmowach na temat pokoju z Niemcami, taki jest również cel Amerykanów na Dalekim Wschodzie.

Jeśli chodzi tylko o pokój z Japonią, dyplomaci amerykańscy starają się zaważać wytarfować sobie różne przywileje.

Jedną z komisji zaproponowała konkretnie, by rząd amerykański zażądał przekazania Stanom Zjednoczonym japońskich baz morskich Iokosuka, Kure, Sazeto, to znaczy trzech najważniejszych baz japońskiej floty wojennej. Należy przy tym dodać, że bazy te zgodnie z planami demilitaryzacji, dawno już miały być zlikwidowane.

W przewidzianiu, że pozostałe państwa sojusznice sprzeciwiały się, rzecz jasna, takim żądaniom, komisja owa zalecała, by w tym wypadku rząd amerykański osiągnął swój cel, zawierając odrębny pokój z Japonią.

Ażeby odwrócić uwagę opinii społecznej od tych posunięć, prasa amerykańska twierdziła uparcie, że „Rosja umyślnie czyni przeszkody w osiągnięciu porozumienia na temat traktatu pokojowego z Japonią”.

Reakcjoniści japońscy, korzystając z tych sprzyjających im okoliczności, wysuwają projekt aby „wszystkie kraje zainteresowane za warły pokój z Japonią bez udziału Rosji”. Z tego rodzaju propozycji wystąpił niedawno znany działacz reakcyjny Yosida.

Cel tej propagandy jest zupełnie jasny: Podnosząc wrzawę wokół „przeszkód”, stawianych przez ZSRR Amerykanie dążą do opanowania Japonii tak jak to uczynili w stosunku do Niemiec zachodnich. „Metody”, stosowane na Wschodzie jak wynika z tych przykładów, nie różnią się w niczym od sposobów, których używają USA na Zachodzie.



Może śmiało powiedzieć, że polowa liczących gości przychodzi dla przyjemności ujrzenia jej za buforem. Miko jest popatrzyć na jej uśmiechniętą twarz o delikatnej wianuszce cerze. A ona cieszy się swoim powodzeniem i przyznaje, że wszystko zawdzięcza pielęgnacji cery kremem matowym i pudrem „Anida”.

Rokowania handlowe brytyjsko-radzieckie

LONDYN, 20.12. (PAP). Według informacji Reutera z Moskwy, umowa handlowa radziecko-brytyjska ma być gotowa do podpisu na początku przyszłego tygodnia.

Ze strony W. Brytanii umowa ta ma być podpisana przez ambasadora brytyjskiego Sir Maurice Petersona.

Umowa handlowa jugosłowiańsko-bułgarska

BELGRAD, 20.12. (PAP). W rezultacie rokowań handlowych, które przeprowadzone były w atmosferze przyjaźni i zrozumienia podpisano 17 bm. umowę o wymianie towarowej i płatnościach między Jugosławią a Bułgarią.

Inż. Jan Robanowski

Minister Komunikacji

Wynik planu i świadomego wysiłku kolejarzy

O GLĄDĄC się na ubiegłe 3 lata możemy stwierdzić, że w tym krótkim okresie czasu gospodarka kolejowa uległa olbrzymim przekształceniom. W r. 1945 pod naciskiem wymagań odradzającego się po wojnie życia społeczno-gospodarczego, jedynym celem było usunięcie przeszkód i zniszczeń wojennych i jak najszybsze uruchomienie transportu na liniach kolejowych. Rok 1946 wypełniły zadania operatywne, a dopiero w r. 1947, w pierwszym roku realizacji 3-letniego planu gospodarczego, przeszliśmy do planowego wykonania zamierzeń w dziedzinie eksploatacji i inwestycji kolejowych oraz urzeczywistniania zakresionych na dłuższą metę celów polityki komunikacyjnej.

Planowość w komunikacji przed wojną była udziałem tylko kierownictwa, szerokim zaś rzeszom pracowników przypadała jedynie rola wykonawcza, bez świadomości celów i zadań planów.

Obecnie pracownicy kolejowi przyjmują świadomy udział w realizacji planowych zamierzeń.

Ministerstwo Komunikacji, przystępując do planowej gospodarki, postawiło na człowieka, na masę pracowniczą.

W IADOMO, że i w państwach kapitalistycznych liczy się na człowieka, ale w jakże innym znaczeniu! Istnieje rywalizacja prywatnych przedsiębiorstw komunikacyjnych, istnieje walka o wydajność pracy, o wykonanie planów, ale walka ta ma zgoła inne oblicze. Wysiłek klasy pracującej zwraca się przeciwko niej samej. Wynikiem kapitalistycznego wyścigu i tempa pracy są kryzysy, bezrobocie, wyzysk robotni-

ka, a równocześnie rosnące fortuny nielicznej grupy udziałowców.

W demokratycznej Polsce natomiast, pracownik wie, że jest współgospodarzem kraju i że w warunkach stworzonych przez demokrację ludową pracuje dla siebie.

Już w r. 1946 można było zaobserwować pierwsze objawy zrozumienia celów gospodarki planowej przez masę pracowników. Objawy te znalazły wyraz w pierwszych, nieskoordynowanych jeszcze próbach współzawodnictwa między większymi zespołami i poszczególnymi jednostkami. Ten początkowo niezorganizowany ruch najbardziej uświadomionych pracowników poczęł obejmować coraz szersze zastępy kolejarzy.

Kolejarze zrozumieli, że od wykonania i przekroczenia planu zależą szybkie postępy w odbudowie transportu i kraju, że podstawa usprawnienia jest wydajność pracy, która zapewnia pracownikowi możliwość poprawy swego bytu.

P RACOWNIK transportu polskiego wie, że w demokratycznej Polsce jest współgospodarzem i że usprawniając komunikację, swój warsztat pracy, poprawia swoje warunki życia. Dlatego kolejarz polski jest żywo zainteresowany we wzroście produkcji kolejowej i usprawnieniu transportu.

Aktywnemu stosunkowi kolejarza do pracy w Polsce Ludowej zawdzięczamy w głównej mierze racjonalną i oszczędną gospodarkę na PKP, która pozwala na stopniowe polepszenie warunków wyżywienia i zaopatrzenia pracowników i ich rodzin.

Współzawodnictwo pracy, zapo-

czątkowane w r. 1946 — w r. 1947 rozwija się coraz bardziej. Rezultaty wyrażają się cyfrowo w coraz lepszych osiągnięciach poszczególnych służb.

Przewozy w ruchu osobowym wyniosły 312 milionów osób, co w stosunku do planu stanowi 138%, w stosunku zaś do przewozów w 1938 r. — 137%.

W ruchu towarowym przekroczenie planu osiągnęło 190%, a w stosunku do 1938 r. — 20%.



N ALEŻY przytym nadmienić, że koleje poddały sezonowemu wzrostowi przewozów w miesiącach październiku i w listopadzie (25% przeciętnego rocznego planu) przy stosunkowo ograniczonej ilości taboru przewozowego. Zawdzięczać to należy ogólnej zwiększonej wydajności pracy, coraz lepszemu wykorzystaniu taboru i urządzeń, polepszeniu stanu technicznego linii oraz wzrastającemu zaopatrzeniu kolei przez przemysł w niezbędne dla eksploatacji materiały.

W szczególności wydajność napraw taboru wzrosła od początku roku: parowozów o 23%, wagonów osobowych o 33%, wagonów towarowych o 20%.

W związku ze wzrostem wydajności pracy pozostaje osiągnięta oszczędność zużycia węgla dla trakcji pociągów. W wyniku całego szeregu posunięć natury organizacyjnej, administracyjnej i technicznej osiągnięto w ostatnich miesiącach 1947 r. spadek zużycia węgla w porównaniu ze stanem 1946 roku o blisko 20%. Dowodzi to celowości poczyniań kierownictwa kolei i świadomości pracowników na odcinku gospodarki węglem, najwa-

niejszym obecnie artykułem wywozu i spożycia krajowego.

Nie ulega wątpliwości, że spełnienie wzrastających w szybkim tempie potrzeb przewozowych wymagać będzie znacznych wkładów w odbudowę i przebudowę sieci kolejowej, równocześnie zaś znacznych wysiłków personelu.

Wyrazem głębokiego zrozumienia dla idei współzawodnictwa pracy była dwudniowa narada aktywu kolejarzy, zorganizowana przez ZZK. Narada wytyczyła praktyczne drogi dla realizacji i jeszcze szerszego rozbudowania współzawodnictwa pracy na wszystkich szczeblach służby kolejowej.

Korzystając dziś z gościnnych ław „Głosu Ludu”, dziękuję kolejarzom za dotychczasowe osiągnięcia i życzę pomyślnego zrealizowania zakreszonego planu współzawodnictwa pracy. Ze swej strony zapewniam, że cały zespół kierowniczy udzieli tej akcji najdalej idącej pomocy.

Ludwik Blotton

dyr. dep. samoch. Min. Kom.

Wytyczne naszej polityki motoryzacyjnej

Jedną z najbardziej zaniedbanych dziedzin życia gospodarczego Polski przedwojennej była motoryzacja. Na dowód tego można by przytaczać i mnożyć cyfry bez liku, ale wystarczy fakt, że zajmowaliśmy w Europie pod tym względem ostatnie miejsce, bo nawet w Rumunii przypadał jeden samochód na 780 mieszkańców, podczas gdy w Polsce na 830 obywateli.

Bilans otwarcia motoryzacji po wyzwoleniu kraju w r. 1945 wynosił zero, gdyż straty wojenne w motoryzacji, oszacowane łącznie, wynosiły 1 miliard zł. czyli 100%.

Z dotychczasowych doświadczeń wynika, że podstawowym warunkiem rozwoju motoryzacji jest własny, silny i dobrze zorganizowany przemysł motoryzacyjny i po tej linii, w oparciu o planową gospodarkę państwową, rozwijać się będzie dalsza motoryzacja kraju.

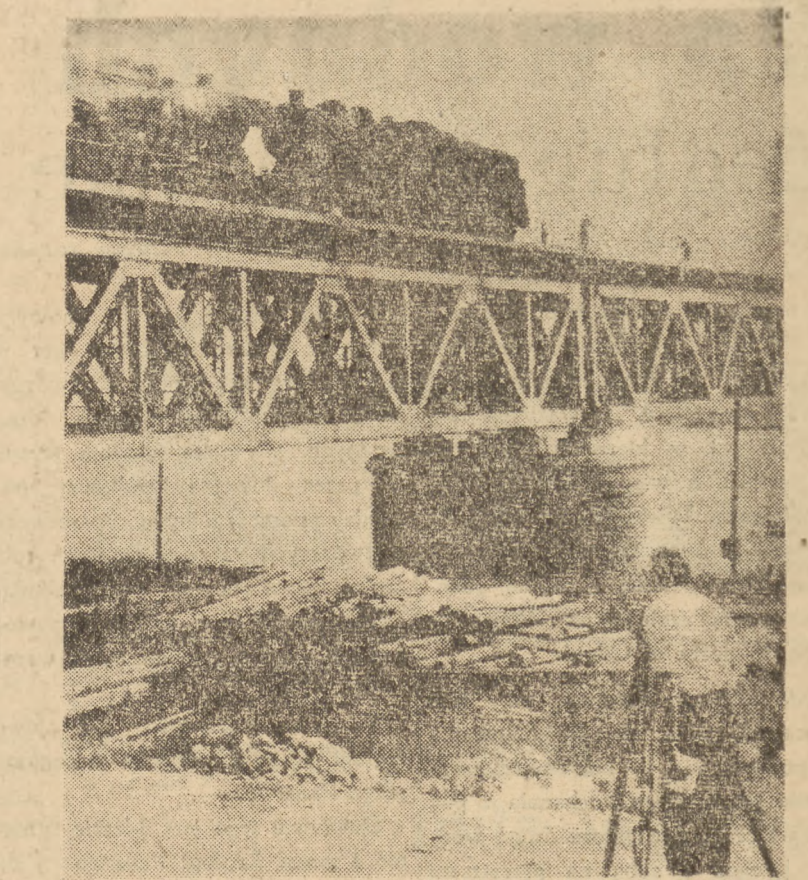
Wychodząc z tego słusznego założenia, zagadnienie to, początkowo scalone w Państwowym Urzędzie Samochodowym, zostało w późniejszym Centralnym Zarządzie Motoryzacji podzielone na dwa odrębne problemy.

Pierwsze, obejmujące całokształt eksploatacji, zaopatrzenia, kontroli i nadzoru technicznego nad gospodarką samochodową, która należy do Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji oraz na drugie zagadnienie produkcji sprzętu motoryzacyjnego, wykonania części zamiennych i remontów kapitalnych, które należy do Dyrekcji Motoryzacyjnej przy Centralnym Zarządzie Przemysłu Metalowego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

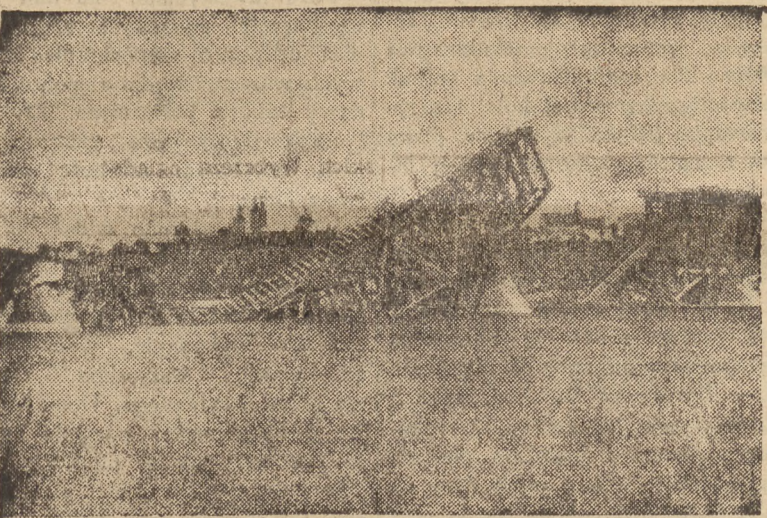
Tak w ogólnym zarysie i wielkim skrócie wygląda organizacyjne rozwiązanie problemu motoryzacji obecnie.

Przemysł podjął się we współpracy z Czechosłowacją rozwiązania trudnego problemu produkcji części zamiennych dla seryjnych typów samochodów, a tym samym uzupełnienie dużego ubytku nieczynnych samochodów poprzez remonty kapitalne.

Zadanie to jest najważniejszym do chwili uruchomienia własnej produkcji nowych samochodów, gdyż uzupełnienie przez zakup z demobilu amerykańskiego w ramach pożyczki amerykańskiej oraz import nowych samochodów z zagranicy nie wyrówna ubytku z powodu szybkiego topnienia taboru samochodowego, Przemysł wytwarza dla Polskich Kolei Państwowych tysiące nowych wagonów towarowych i cystern.



Po odbudowanych mostach przechodzą tysiące odremontowanych parowozów i wagonów



Tak wyglądały po wojnie prawie wszystkie mosty kolejowe w kraju

Aleksander Szychowski

Wicedyr. DOKP Szczecin

STAŁOWE SZLAKI Pomorza Szczecińskiego

DOKP Szczecin jeszcze w lecie 1945 r. przystąpiła do porządkowania i odbudowy zniszczonych i zdevastowanych urządzeń i obiektów kolejowych.

Dzięki wyteżonej pracy polskiego kolejarza uruchomiono warsztaty dla naprawy parowozów i taboru kolejowego. Wyzukiwano i zwożono porzucone narzędzia i materiały, wydobywając je nieraz spod gruzów. Równocześnie inni pracownicy uruchamiali parowozownie i wyposażali je w niezbędne maszyny i urządzenia, w dźwigi, obrotnice, pompy wodne. Na stacjach, w parkach towarowych i w mieszkaniach pracowników kolejowych pojawiło się światło elektryczne. Przystąpiono energicznie do odbudowy łączności telefonicznej i urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów. Porządkowano tory i rozjazdy na szlakach i stacjach, przystąpiono do przebudowy i wzmocnienia słabych mostów prowizorycznych, wreszcie do odbudowy zniszczonych budynków kolejowych.

W chwili objęcia przez DOKP Szczecin kolejnictwa na Pomorzu Szczecińskim długości linii kolejowych łącznie z rozebranymi wynosiła 2.737 km. Z tego na dzień 1.7.1945 roku czynnych było 1.650 km a nieczynnych 1.087 km. Po upływie półtora roku, dzień 1.1.1947 r. Linię czynnych było 1.951 km, nieczynnych — 786 km. W 1947 r. odbudowano i uruchomiono cały szereg linii, mianowicie: torów stacyjnych oraz drugich torów. Oprócz tego wykonano wiele mniejszych prac przy odbudowie stacji na terenie całej DOKP — Szczecin.

W rezultacie wykonanych w 1947 roku prac posiadamy linie długości 2.012 km. Z prac tych zasługują na uwagę następujące:

— Głazów odcinek Głazów — Berlin — o długości 24 km.

Uruchomiono odcinek Rocław — Odra (Warszów — Swinoujście) dzięki czemu wyspę Wołyn i Swinoujście połączono bezpośrednią komunikacją kolejową z całym krajem.

Następnie rozbudowano stację Odra do przebiegu międzynarodowych pociągów pocieszonych Sztokholm — Praga — Czeska, przygotowano stację Odra do ładowania promu kolejowego, który będzie kursował na trasie Trelleborg — Swinoujście. Uruchomienie promu przewiduje się w styczniu 1948 r.

Odbudowano łącznie Pomorzany — Turzyn dla usprawnienia ruchu kolejowego w węzle szczecińskim.

Na stacji Dąbie Szczecińskie odbudowano i oddano do ruchu stację towarową o 2 parkach towarowych i górze rozrządowej.

W związku z przejęciem Portu Centralnego w Szczecinie przystąpiono do porządkowania torów i rozjazdów oraz wymiany zużytych szyn i podkładów na terenie stacji portowej.

Prócz tego dyrekcja dokonuje naprawy torów i rozjazdów na poszczególnych nabrzeżach.

W porcie na obu brzegach Odry wykonano cały szereg prac przy budowie, odbudowie i naprawie bocznic.

Wreszcie przystosowano stację Usk — do przeładunku węgla eksportowego.

W latach 1946 — 47 wykonano na obszarze całej dyrekcji szereg robót związanych z przebudową i wzmocnieniem prowizorycznie odbudowanych mostów i wiaduktów. Z większych mostów należy wymienić 3 mosty na Odrze i Rglicy oraz most na Dziwnie pod Reclawiem. Od połowy 1946 r. odbudowę dużych mostów na Odrze Rglickiej objął Zarząd Odbudowy Kolei w Bydgoszczy. Mosty te,

budowane obok istniejących prowizorycznych, obecnie już znajdują się w końcowej fazie odbudowy.

Most na Rglicy pod Podejuchami na linii węglowej Śląsk — Szczecin musi być odbudowany do końca 1948 roku, bowiem jest on niezbędny do wykonania planu gospodarczego w 1949 roku.

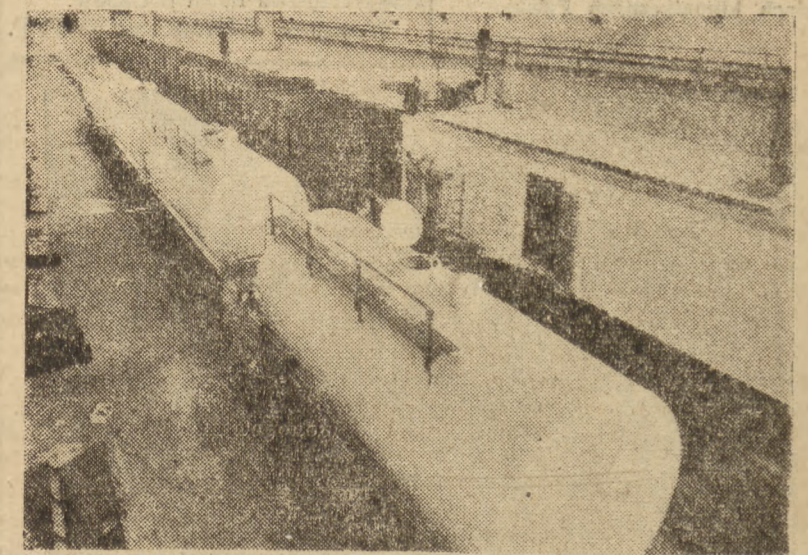
Należy wspomnieć o dużym moście na Dziwnie pod Reclawiem, który został odbudowany prowizorycznie w ciągu 8 miesięcy przez Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych i oddany do ruchu w listopadzie br. Połączył on wyspę Wołyn i Swinoujście z lądem stałym i resztą kraju.

Należy też wymienić odbudowę dwóch mostów na wyspie Wołyn pod Międzyzdrojami, wzmocnienie mostu pod Goleniowem itp. W Porcie Centralnym obecnie są w toku prace przy wzmocnianiu mostu kolejowego na Parnicy i dwóch wiaduktów.

Odbudowa budynków objęła przede wszystkim parowozownie, stacje wodne, warsztaty mechaniczne, elektrotechniczne i drogowo, nastawnie, magazyny, dworce oraz budynki administracyjne i mieszkalne. Do końca 1946 roku odbudowano 471.240 m. sześciennych budynków, a prace wykonywane w roku 1947 dadzą dalszych 174.240 m. sześciennych odbudowanych budynków.

Uruchomienie i odbudowa warsztatów, naprawa parowozów i wagonów, stacji wodnych itp. — to odrębny rozdział w wielkich pracach rekonstrukcji kolejnictwa na Pomorzu szczecińskim.

Jedno jest pewne, że kolejarze na Pomorzu Szczecińskim stanęli na wysokości zadania, wnosząc w dzieło realizacji Planu Trzyletniego poważny wkład.



Przemysł wytwarza dla Polskich Kolei Państwowych tysiące nowych wagonów towarowych i cystern

Na wodnych magistralach Żegluga na Wiśle w 1947 r.

Posiadamy obecnie dwie magistrale wodne, dwa szlaki komunikacyjne o wielkim dla żeglugi znaczeniu — WISŁĘ I ODRĘ oraz doskonale połączenie obu rzek drogą wodną „WISŁA—ODRA” z ważnymi rozgałęzieniami w kierunku północno-wschodnim, a więc Nogatem, Wisłą Elbląską, Wisłą Królewiecką, Zalewem Świeżym, Kanałem Warmińskim, deltą wiślaną i zatoką gdańską, którą żegluga na Wiśle dociera do portu w Gdyni.

Nie możemy pominąć przy tym znaczenia, jakie ma dla ożywienia gospodarczego i komunikacyjnego rejonu mazurskiego doskonała z punktu widzenia nawigatora droga wodna, łącząca z sobą na przestrzeni 135 km łańcuch jezior pomiędzy Węgorbkiem — Giżyckiem — Mikołajkami i Piszem. Jest ona odcinkiem co prawda do dorzecza Wisły i dopiero uzeglownienie Pissy i Narwi do Modlina może włączyć ją do naszej sieci dróg wodnych, tym nie mniej rozwój żeglugi na tych wspólnych szlakach, obfitujących w bogactwo i różnorodność drzewostanu, w krainie o wielkich walorach turystycznych, wydatnie przyczyni się do wzrostu dynamiki gospodarczej kraju.

Posiadana przez nas sieć dróg wodnych, pomimo wielkiego zaniedbania Wisły w jej środkowym biegu, pod względem regulacyjnym daje możliwości znacznego rozwoju żeglugi. Najlepszym tego dowodem jest, że przy wyjątkowo suchych latach, jakimi były rok 1946 i do okresu jesiennego rok 1947, praca żegluga na linii WARSZAWA — porty morskie, nie uległa przerwie.

Nasz tabor żeglugowy, którego podstawę przy przewozie ładunków masowych stanowią barki o wymiarach do 600 ton pojemności, może pracować na całej przestrzeni naszych dróg żeglugowych (Wisła do Warszawy w dół). W tym stanie rzeczy przewozy wodą mogą być dokonywane nie tylko po liniach magistralnych Wisły i Odry, lecz również ładunki z portów Wiślanych, łącznie z portami delty wiślanej, a więc Elbląga, Gdańska, względnie Gdyni, mogą swobodnie docierać do portów odrzańskich, portu w Szczecinie, względnie w Świnoujściu, lub odwrotnie: z portów odrzańskich do portów dorze-

cza Wisły i jej licznych rozgałęzień.

Żegluga Śródlądowa w nowych granicach naszego państwa jest w możliwości wykonywania przewozów na znacznych przestrzeniach dróg wodnych. W miarę rozwoju wymiany przemysłowej i handlowej pomiędzy poszczególnymi ośrodkami wytwórczymi naszego państwa, rola żeglugi Śródlądowej, jako kalkulatory najtańszego środka przewozowego, będzie niewątpliwie wzrastać.

Te nowe możliwości rozwojowe żeglugi zostały należycie docenione przez Państwo.

Dowodem tego jest 3-letnie istnienie i praca Żeglugi Państwowej na Wiśle, rozpoczęta na wiosnę 1945 roku.

Powstała po wielkich zniszczeniach wojennych organizacja żeglugi objęła na Wiśle i jej rozgałęzieniach wszystko to, co w taborze żeglugowym pozostało. Z tego mocno zniszczonego taboru, częściowo wydobytego z wody, o różnorodnym skła-

dzie i przeznaczeniu, dzięki zbiorowemu wysiłkowi wszystkich pracowników żeglugi został stworzony aparat transportu rzeczno-żegludowego. Aparat ten w okresie ubiegłych trzech nawigacji, nie tylko wykonał wszystkie, zlecone mu, zadania przewozowe przy zachowaniu prawie całkowitej samoopłacalności przedsiębiorstwa, ale również usprawniał swój tabor holowniczy i pasażerski.

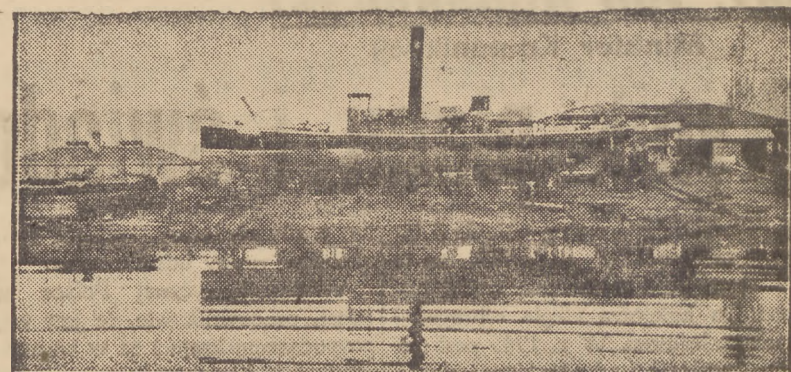
Dobiega już końca nawigacja 1947 r. Niezwykle trudności, spowodowane przez panującą do września suszę i co za tym idzie, niski stan wód, nie zdołały zahamować pracy eksploatacyjnej żeglugi. Przewieziono około 100 tysięcy ton różnorodnych ładunków na dużych przestrzeniach drogi wodnej i prawie 280 tysięcy pasażerów i turystów, korzystających z linii regularnych żeglugi w czasie tegorocznej nawigacji nie są imponującymi cyframi, ale świadczą o żywotności żeglugi.

Dzięki intensywnym pracom przy naprawie i przebudowie mocno zni-

szczonego i przestarzałego taboru, szybko wzrasta jej zdolność przewozowa. Jest to w dużej mierze zasługą naszych robotników stoczniowych, majstrów i inżynierów. W roku przyszłym przy bardziej sprzyjających warunkach nawigacyjnych i dostatecznej podaży ładunków masowych, przedsiębiorstwo Żegluga Państwowej na Wiśle ma szansę podwojenia swoich przewozów.

Nie powinno to jednak usypiać naszej świadomości, że żegluga jest instrumentem długofalowym, wymagającym więcej jak jakakolwiek inna gałąź gospodarki narodowej, planowego prowadzenia i systematycznego konstruowania wszystkich jej części składowych. Wieleletnie jej zaniedbania nie dają się naprawić w ciągu krótkiego czasu. Na pomysłach jej dalszy rozwój wpływać będzie nie tylko unowocześnienie taboru żeglugowego, przeprowadzenie niezbędnych robót regulacyjnych, lecz również przygotowanie odpowiedniej kadry uświadomionych pracowników.

C. D.



Z gruzów dźwignęły się stocznie odrzańskie we Wrocławiu

Sprawność portów a sprawność kolei Czeka nas przeładunek 19 mil. ton

Zadaniem portów jest powiązanie komunikacji morskiej ze śródlądową. Towary eksportowane, przeładowywane są w portach na statki morskie, a importowane — ze statków morskich na środki komunikacji lądowej. Zdolności przeładunkowe portów odpowiadać zatem musi sprawność komunikacji lądowej. Nie wolno dopuścić do zakorkowania magazynów portowych. Dotyczy to przede wszystkim kolei, dowożącej towary do portów i zabierającej z nich ładunki w głąb kraju.

W roku 1938 obroty Gdyni i Gdańska wynosiły 16.300.000 ton. Ówczesny stan kolei polskich umożliwiał obsługę tych przeładunków. Jednakże w okresach zwiększonego ruchu powstawały poważne trudności. Kolej osiągała wówczas granicę swej zdolności w obsłudze portów.

W roku 1949 w portach Gdyni i Gdańska mamy przeładować 19 milionów ton towarów, czyli więcej niż w roku 1938. Kol musi więc nie tylko odbudować w pełni linie i tabor, zniszczone podczas działań wojennych, ale i poczynić nowe inwestycje, które by podniosły jej zdolność przewozową.

Dotychczas Gdańska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych zaspokoiła potrzeby przeładunkowe portów. Dla ustabilizowania jednak zdolności przewozowej kolei i przystosowania jej do wymogów planu 1949 r. należy wykonać szereg inwestycji.

Plan inwestycji DOKP — Gdańsk, przedstawiony na konferencji gospodarczej Wybrzeża, przewiduje na rok 1948 konieczność wykonania następujących robót: 1) odbudowa drugiego toru na odcinku Emiliano — Bydgoszcz Wschód, wraz z budową mostu na Brdzie, 2) odbudowę nastawni i urządzeń dla zabezpieczenia ruchu pociągów na szlaku Bydgoszcz — Gdańsk — Gdynia, 3) odbudowę nastawni i urządzeń dla zabezpieczenia ruchu na szlaku Nowawies — Bydgoszcz Wschód — Kościerzyna — Gdynia, 4) odbudowa mostów na szlaku Bydgoszcz — Gdańsk — Gdynia oraz na szlaku Nowa Wieś — Bydgoszcz Wschód — Kościerzyna — Gdynia. W portach Gdyni i Gdańska należy odbudować: zniszczony przez działania wojenne magazyn towarowy w Nowym Porcie oraz rozebrane przez okupanta torowiska w wolnej strefie w Gdyni.

Poza tymi pracami istnieje konieczność poczynienia nowych inwestycji, nieodzowność których narzucała się jeszcze przed wojną. Konieczna jest budowa torów kolejowych dla obsługi portu rybackiego w Gdyni, budowa nowych stacji na stacji Gdynia — Port, wydłużenie torów mijankowych na stacjach: Emiliano, Terespol i Św. Wojciech oraz budowa na stacji Gdyni oczyszczalni wagonów.

Wykonanie planu przeładunków portowych uzależnione jest nie tylko od pracy kolei i samego portu, ale i od wszystkich instytucji, pracujących w zespole portowym. Wy-

maga to zapewnienia należytej sprawności komunikacji pasażerskiej. W tym celu potrzebne są następujące inwestycje: budowa stacji postojowej dla składów osobowych w Gdyni, budowa drugiego toru na odcinku Gdynia—Reda, przebudowa węzła tczewskiego, budowa dworców w Gdańsku, Gdyni i Wrzeszczu oraz uzupełnienie urządzeń stacyjnych na stacjach: Sopot, Chylonia i Rumia-Zagórze.

Stale rozwijający się ruch pasażerski wymaga zelektryfikowania odcinka linii Pruszcz — Gdańsk — Wejherowo. Do prac przygotowawczych na tym odcinku kolei winna przystąpić w najbliższym roku.

Stale rozszerzanie się zaplecza portowego wymaga również usprawnienia komunikacji pasażerskiej i na terenach odzyskanych, wchodzących w skład województwa gdańskiego. Na linii Iława—Malbork potrzebny jest drugi tor. Musi być zabezpieczony ruch pociągów na stacjach: Iława, Malbork, Ząbrowo, Mikołajki, Gralewo i Elbląg. Należy również dokonać budowy linii Malbork—Jalewo, łączącej z naszymi portami Olsztyn.

Poza inwestycjami na linii i w urządzeniach stacyjnych, należy również uzupełnić wyposażenie kolejowych warsztatów dla remontu i budowy taboru kolejowego. Zły stan i niedostateczna ilość taboru ogranicza dotychczas zdolność przewozową kolei.

Jak z powyższego widać, na odcinku transportu kolejowego są wielkie zadania do spełnienia. Interes naszej gospodarki narodowej wymaga ich wykonanie, wymaga tego przede wszystkim realizacja planu trzyletniego. Dotychczasowe doświadczenie pozwala sądzić, że podobnie jak w pierwszej fazie odbudowy portów kolej nie zawiodła, tak podoba ona swym zadaniom również na dalszych etapach.

Jog.

„Zima w Polsce”

Nakładem Min. Zdrowia i PBP „Orbis”, ukazała się bogato ilustrowana broszura pt. „ZIMA W POLSCE”. Broszura zawiera artykuły Nacz. Dyr. „Orbisu” — mgr FEDAKA i dr DOBRZYŃSKIEGO na temat, związane z zagadnieniami turystycznymi — uzdrowiskowymi w zimie. Ponadto czytelnicy znajdą najaktualniejsze informacje, dotyczące właściwości leczniczych uzdrowisk, oraz miejscowości górskich o charakterze sportowo — wypoczynkowym, wraz z danymi na temat komunikacji i pomieszczeń.

Wydawnictwo zapełnia lukę, jaką dotąd odczuwano na polu dokladnej i zwiezłej informacji o zimowych ośrodkach naszego kraju. Broszura ta pomyślana jest jako zapoczątkowanie całej serii publikacji turystyczno — uzdrowiskowych.

Broszura „Zima w Polsce” zawiera również zestawienie imprez w sezonie zimowym, organizowanych przez „Orbis”. Jak wycieczki sportowe — turystyczne i wypoczynkowe oraz pobyty ryczałtowe.

Wydawnictwo „Zima w Polsce” jest do nabycia we wszystkich placówkach „Orbisu” w cenie 100 zł za egzemplarz.

Ci, którzy myślą o bezpieczeństwie ruchu W warsztatach elektrotechnicznych PKP w Gdyni

Do portu gdyńskiego jedzie pociąg naładowany węglem. Po drodze mijają budynki stacyjne, budki droźników, wpada na stację w Gdyni, skąd po przeweksławaniu wydostaje się na torzy prowadzące na nabrzeże szwedzkie, pod same dźwigi portowe.

Proces zdawałoby się bardzo prosty, jednakże jeżeli spojrzymy na ten pędzący pociąg oczyma kolejarza, dostrzeżemy cały przyczynowy łańcuch warunków, które sprawiają, że pociąg jedzie tak pewnie i dostaje się do właściwego miejsca przeznaczenia, na właściwe tory.

Kolejarz widząc ten pędzący pociąg wie o tym, że wyprzedza go wiadomość telegraficzna i meldunki telefoniczne. Wie, że nad bezpieczeństwem tego pociągu co kilka kilometrów czuwa droźnik, wie o tym, że na wszystkich stacjach przy przejeździe tego pociągu przesuwają się zasuwki nastawni.

TEN skomplikowany mechanizm musi działać wyjątkowo sprawnie, jak dobry zegarek.

Jesteśmy już w porcie gdyńskim. Szare lub czarne kolosy morskie stoją przy nabrzeżach, czekając na swój ładunek. Niewielu zdaje sobie sprawę, ile pracy włożyli kolejarze, by dostarczyć towar dla statku.

Kiedy rozmawiałem z dyrektorem gdańskiej dyrekcji kolejowej tow. Filipowiczem, który klarował mi cały system pracy kolejowej, pomyślałem o ludziach, którzy mają największy udział w zapewnieniu bezpieczeństwa pociągów kolejowych i ich terminowej dostawy do miejsc przeznaczenia.

Z dała od portu i z dała od ruchu, jakim żyje stacja kolejowa, ale blisko przy torach, rozłożyły się zabudowania warsztatów elektrotechnicznych DOKP Gdańsk.

NIEWIELKI budynek mieści biura warsztatów. Tam właśnie znajdujemy tow. Bahorza, który jest naczelnikiem i główną sprężyną bezpieczeństwa ruchu pociągów.

Warsztaty elektrotechniczne PKP,

to wytwórnia rodzaju sprzętu sygnałowego, tablic kluczowych, nastawni blokowych i automatycznych oraz całego szeregu innych akcesoriów, nieodzownych dla bezpieczeństwa pociągów.

Warsztaty elektrotechniczne PKP w Gdyni, wzorem większości zakładów przemysłowych Wybrzeża, powstały dzięki energii robotników dosłownie z gruzów. Na terenie zakładu spotykamy się właśnie z zasłużonymi przy odbudowie robotnikami, jakimi są tow. Plichta, Ostrowski, Cerowski i Rogalski. Opowiadają oni o wielkim wysiłku całej ekipy, która przystąpiła do pracy jeszcze pod ostrzałem artylerii niemieckiej, stawiającej opór na Helu. Dzięki wysiłkowi tej załogi dnia 6 lipca 1945 r. warsztaty rozpoczęły swą produkcję. Rozpoczęto dosłownie od niczego. Ale gdy po krótkim czasie zdołano ustawić maszyny, praca nabrała innego tempa. Początkowo, ażeby umożliwić tylko uruchomienie kolei, specjalne ekipy robotników warsztatowych nieraz wędrowały po kilkanaście kilometrów na piechotę, by na stacyjce, czy budce droźnika założyć zwykłą deskę na klucze. Dzięki temu kolejarze mogą się poszczycić tym, że pociągi tak szybko ruszyły i że kroniki wypadków nie zanotowały poważniejszych awarii.

KILKA miesięcy później warsztaty zaczęły już montować nastawnice zasuwowe, automatyczne, a w końcu doszły do takiego „luksusu”, jak nastawnice blokowe, poruszane elektrycznością.

Trudno jest dziś zliczyć, ile warsztatów wykonały tych przyrzędów. Jedno da się tylko powiedzieć, że bezpieczeństwo na torach wzrosło i dziś nie ma już najmniejszego powodu do obaw, że gdzieś zdarzy się nieszczęście. Zrobiono wszystko, co było możliwe, by transporty dochodziły na czas i szybko, ażeby człowiek podróżując miał całkowitą pewność bezpieczeństwa.

Kiedy oglądałem w towarzystwie naczelnika Bahorza teren zakładu, trudno mi było doprawdy uwierzyć, ażeby z tego szmelcu, który dostarcza-

do warsztatów poszczególne stacje, zdołano coś zrobić. Proszę sobie wyobrazić, starannie ułożone sterty połączonych semaforów, zardzewiałych i zdekompletowanych nastawni, sterty latarni sygnałowych i polamane barierki. A jednak jeśli wejdziesz się do skromnych i ciepłych hal warsztatowych, widać że robotnicy potrafią zdziałać cuda. W doskonale wyposażonych magazynach dostrzec można materiały potrzebne do produkcji, narzędzia ułatwiające pracę, a w magazynie wysiłkowi są gotowe przedmioty, które przeżyły długi i skomplikowany proces produkcyjny.

W warsztacie rozmawiamy z tow. Karolem Winklem, który jest realizatorem bezpieczeństwa magistrali węglowej Bydgoszcz — Kościerzyna — Gdynia. Jego to pracą i brygadą współpracujących z nim robotników wkrótce już pociągi wiozące węgiel z zagłębia skrócą sobie drogę o jedną trzecią.

O BOK niego wyróżnia się również pracą na magistrali węglowej Tczew — Gdańsk ob. Niemczewski, który zakreślony plan wykonał w 150%.

Należałoby przytoczyć niemal wszystkie 154 pracowników warsztatów, gdyż każdy z nich zapisuje na swym koncie jakieś poważniejsze osiągnięcie. Możemy stwierdzić, że kolejniwo i Polska Ludowa mogą zawdzięczać im to, że w tak krótkim czasie uruchomiono transport, że kolejniwo nasze przoduje w Europie.

Kiedy w warsztacie podczas pracy rozmawiałem z ob. Ziolkowskim, który mieszkańcom prawego brzegu Wisły służy jako „gwiazdka” sygnalizację przy przejeździe przez most kolejowy w Tczewie, powiedział mi on proste i jakże charakterystyczne słowa:

„Pracujemy nie dla zaszczytu, pracujemy w pełni świadomości, że każdy postawiony przez nas semafor czy nastawnica blokowa, składają się na dalsze usprawnienie naszych kolei, a tym samym na zwiększenie możliwości eksportowych, na wzbogacenie kraju”.

Stemar.

Do Zakopanego czy do Karpacza?

W nadchodzącym sezonie zimowym zostaną zorganizowane po raz pierwszy na szeroką skalę tanie pobyty ryczałtowe o charakterze turystycznym i wypoczynkowym — leczniczym. Wycieczki przewidziano na okres Świąt Bożego Narodzenia i Wielkiej nocy na 3 i 7 dni dla grup, liczących przynajmniej 15 osób. Wycieczki będą kierowane do ZAKOPANEGO, KRYNICY, KARPACZA, SZKLARSKIEJ PORĘBY, KUDOWY I GIŻYCKA.

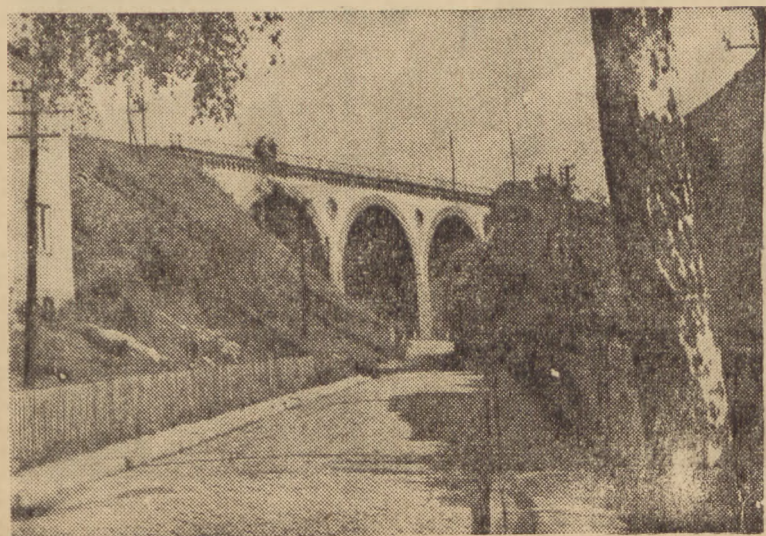
Pobyty wypoczynkowe od tygodnia do miesiąca będą zorganizowane w najpiękniejszych uzdrowiskach, jak

CIEPLICE, DUSZNIKI, KARPACZ, LADEK, POLANICA, SOLICE, ŚWIE RADÓW I KUDOWA.

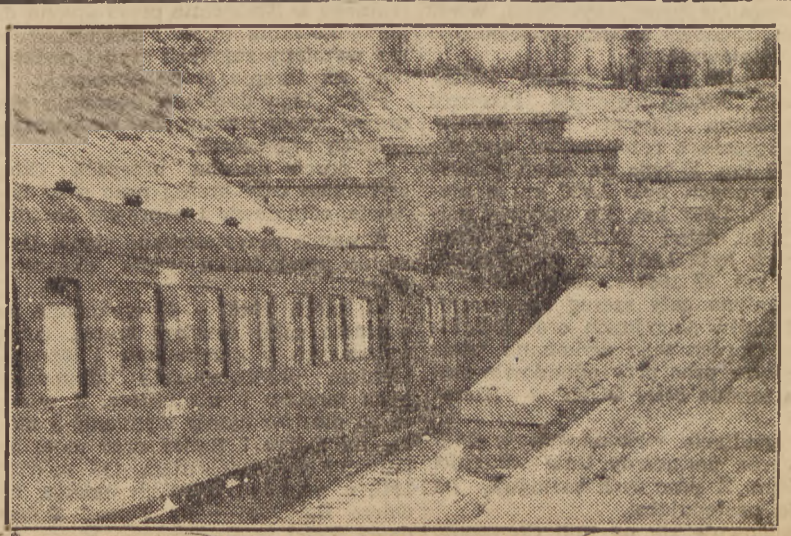
W kategorii turystycznej pobyty przewidziano również w komfortowych schroniskach wysokogórskich w rejonie Karkonoszy.

Wreszcie dla miłośników IMPREZ SPORTOWYCH zorganizowane zostaną specjalne wycieczki na największe krajowe i międzynarodowe zawody narciarskie, łącznie z Miistrzostwami Polski w KARPACZU.

Informacji o wycieczkach udzielać placówki „Orbisu”.



Wiatrak kolejowy w Olsztynie



Pociąg wylania się z tunelu

Józef Olewiński
Podsekr. Stanu Min. Komunikacji

PLAN KOMUNIKACJI W 1948 R.



Dzisiaj, u schyłku pierwszego roku 3-letniego planu gospodarczego możemy stwierdzić, że w dziedzinie komunikacji plan został wykonany, a nawet przekroczony.

Zawdzięczamy to w pierwszym rzędzie właściwemu stosunkowi klasy robotniczej do Polski Ludowej i entuzjastom pracy, jak i polscy kolejarze zawsze przejawiali wobec swego umiowanego zawodu.

Zadania postawione komunikacji przez rząd w drugim roku planu 3-letniego są bardzo poważne. Na czoło tych zadań wysuwają się przede wszystkim dwa wielkie zamierzenia: aktywizacja rejonu szczecińskiego i dalsza odbudowa węzła warszawskiego.

W REJONIE SZCZECIŃSKIM podjęte będą wielkie prace inwestycyjne przy rozbudowie portowych urządzeń kolejowych. Prace te będą miały na celu doprowadzenie portu szczecińskiego do zdolności przeła-

dunkowej 5,5 mil. ton w r. 1949, a do 9 milionów ton w roku 1950. W RAMACH ODBUDOWY WĘZŁA WARSZAWSKIEGO przystąpimy w r. 1948 do budowy nowego dworca w Warszawie oraz mostu średnicowego.

Plan na 1948 r. przewiduje również odbudowę całego szeregu MOSTÓW KOLEJOWYCH — na Odrze, Wiśle, Warcie, Bugu i Narwi. Zostanie też doprowadzona do końca — w trzecim roku budowy — nowa linia kolejowa Tomaszów Maz. — Radom, stanowiąca najprostsze połączenie w kierunku Wschód — Zachód.

PRODUKCJA NOWEGO Taboru KOLEJOWEGO przewiduje też dalsze poważne pozycje: m. in. 200 parowozów i około 12.000 wagonów towarowych.

Wobec wielkiego zapotrzebowania na tabor kolejowy z uwagi na zwiększony plan przewozów. (W roku 1948 przebieg parowozów wyniesie około 180.000.000 par./km, tj. o 10 procent więcej, niż w roku największej koniunktury w okresie przedwojennym). Zwiększone będą również wysiłki warsztatów i parowozowni w kierunku PODNIESIENIA ILOŚCI NAPRAW. Podczas gdy przeciętnie w 1947 r. dokonywano miesięcznie napraw głównych parowozów — 51, to w r. 1948 przewiduje się — 65, napraw średnich w r. 1947 przeciętnie — 201, w r. 1948 — 250. W tym samym stosunku wzrosną naprawy główne i średnie wagonów osobowych i towarowych.

PLAN PRZEWÓZÓW NA R. 1948 — przewiduje przeniesienie 300 milionów pasażerów oraz naładownię 100 milionów ton towarów, wobec 84 milionów ton planowanych w r. 1947 (plan na r. 1947 został już w połowie grudnia wykonany). W DZIEDZINIE DRÓG KOŁO-

WYCH przewiduje się odbudowę 1.600 km dróg i uporządkowanie najważniejszych tras, jak np. w kierunku z Warszawy na Gdańsk, na Lublin, Poznań, Wrocław itd.

NA DROGACH WODNYCH prowadzone będą intensywne roboty regulacyjne na rzekach i roboty remontowe w stocznich i warsztatach oraz przy odbudowie wydobywczego z wody taboru, kontynuowana będzie budowa kanału Gopło — Warta i zbiorników w Porąbce, Czerwonej, Rożnowie.

W DZIEDZINIE LOTNICTWA przewiduje się dalszą odbudowę lotnisk komunikacyjnych i sportowych, zakup i remont samolotów oraz o wiele intensywniejsze niż w r. 1947 szkolenie pilotów i personelu lotniczego.

Realizacja tego w najogólniejszych zarysach naszkicowanego planu przyniesie nam z końcem 1948 r. dalsze poważne postępy w usprawnieniu wszystkich gałęzi komunikacji.

W zrozumieniu potrzeb Min. Komunikacji, rząd przeznaczył na rok 1948 bardzo poważne sumy i wielkie zasoby materiałowe z produkcji krajowej i z importu. Obok środków pieniężnych, surowców i narzędzi, jeszcze ważniejszym elementem jest jednak osobisty wysiłek i twórczy zapał w pracy każdej jednostki.

Polski transportowiec i kolejarz wykazali od pierwszych chwil po wyzwoleniu wielkie zrozumienie dla podstawowych założeń Polski demokratycznej, która odbudowę transportu wysunęła jako naczelną zagadnienie na drodze odbudowy gospodarki i dobrobytu kraju. Już wtedy kolejarze rozpoczęli samodzielną akcję współzawodnictwa, lecz jeszcze nie ujętą w zorganizowane formy.

Dzisiaj nadszedł czas, aby akcję współzawodnictwa pracy na terenie

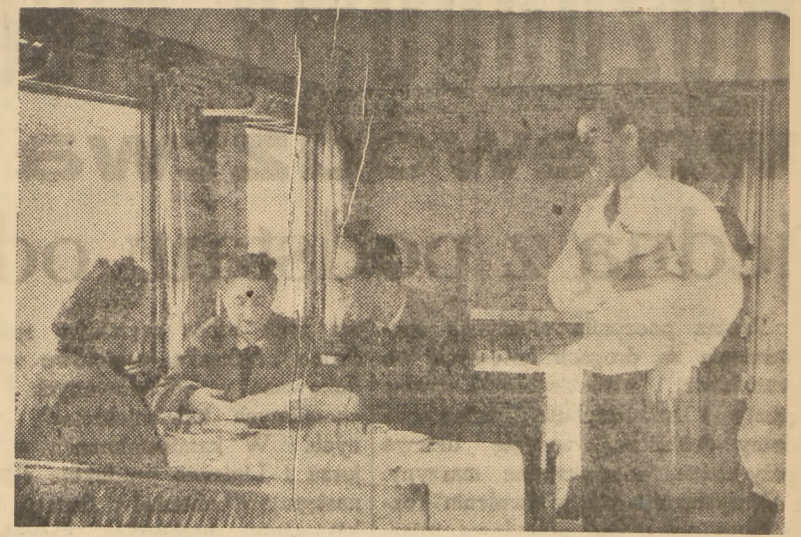
komunikacji rozwinąć i zorganizować. Obok współzawodnictwa zespołowego rozwija się obecnie intensywnie współzawodnictwo indywidualne, indywidualnie nagradzane; jest rzeczą najzupełniej słuszną, by ten, kto najwydatniej pracuje, najwięcej zarabiał.

Akcja współzawodnictwa na terenie komunikacji musi być otoczona opieką i mieć zapewnioną pomoc ze strony administracji, tj. Ministerstwa Komunikacji i jego podległych organów. Administracja musi stworzyć warunki, które by najbardziej sprzyjały rozwojowi współzawodnictwa i osiągnięciu coraz doskonalszych jego form. Administracja musi współpracować z szeroką masą pracowników, musi dbać o sprawne dostarczanie potrzebnych materiałów i narzędzi oraz o zaopatrzenie pracowników.

Na wyniki współzawodnictwa pracy wpływała niejednokrotnie ujemnie przewlekła procedura, związana z wypłatą premii. Obecnie położymy nacisk na przyspieszenie i uproszczenie tej procedury tak, by wypłaty za wydajność pracy zarówno zespołowej jak indywidualnej były wypłacane bez zwłoki.

Ścisła i celowa współpraca czynników administracyjnych z szerokimi masami pracowników przyniesie w rezultacie: skrócenie okresu produkcji, racjonalne wykorzystanie narzędzi i materiałów, oszczędność materiałową, a co za tym idzie, przyspieszy tempo odbudowy kraju i przyniesie poprawę bytu pracowników.

Dwudniowa narada aktywu ZZK, która odbyła się ostatnio w Warszawie, wytyczyła praktyczne drogi dla realizacji współzawodnictwa pracy pracowników transportu, tym samym kładąc podwaliny wykonania i przekroczenia planu państwowego w dziedzinie komunikacji w 1948 r.



„Orbis” uruchomił pierwsze powojenne wagony restauracyjne

Mgr. Józef Fedak
Nacz. dyr. PBP „Orbis”

Wygodna podróż i miła wędrówka



„Orbis” znany był i popularny przed wojną. Ale czym on właściwie przed wojną był? Był w gruncie rzeczy małym, kapitalistycznym przedsiębiorstwem, o dość nikłym zasługuje na działalność. Z organizowanych wówczas przez „Orbis” „masowych” imprez nie mogły korzystać w praktyce szerokie masy pracujące.

Wskrzeszony po wyzwoleniu kraju, „Orbis” przez dłuższy czas pozostawał w gruncie rzeczy małym sklepikiem z biletami. Wielkie trudności komunika-

cyjne tego okresu oraz ograniczone pole działania „Orbisu” nie przysporzyły mu po wojnie splendoru i popularności. Ludzie więcej narzekali na Biuro Podróży i mieli aż nadto powodów, aby tę instytucję pochwalili, aby o niej wspomnieć z satysfakcją.

Dlatego może szeroki ogół nie zauważył jeszcze wielkich zmian, jakie dokonały się w „Orbisie” od pewnego czasu. A dokonały się rzeczy dużej wagi. Uległ gruntownej zmianie cały charakter Biura. Z małego przedsiębiorstwa, obliczonego na doraźny zysk, „Orbis” przekształcił się w instytucję o znaczeniu ogólnonarodowym, którego głównym celem nie jest bynajmniej osiągnięcie jak największych zysków, lecz walka o zdrowie i tętniące szerokość mas pracujących.

Za swoje naczelné zadanie nowy „Orbis” uważa organizację turystyki i wędrownictwa ludowego. Temu celowi służą wszystkie środki gospodarcze, jakie państwo oddało do dyspozycji „Orbisu”.

Obecnie „Orbis” ma do swej dyspozycji własne wagony sypialne i restauracyjne, hotele i pensjonaty, ułatwia nabywanie biletów i organizuje tanie pobyty ryczałtowe w miejscowościach uzdrowiskowych, uzupełniając w ten sposób akcję wczasów pracowniczych.

W 1948 roku „Orbis” postawił sobie za cel organizację 500 tys. tygodnioludzi w turystyce, tj. udziału pół miliona ludzi w jednomyślnie wytyczonej turystyce. Z tego na turystykę wewnętrzną przypada 250 tys. tygodnioludzi i tyleż na turystykę zagraniczną. W sumie powinno to dać kilkadziesiąt obrotu, w tym sporo w cennej walucie obojętnej.

Nie są to żadne fantazje. Albowiem stworzone zostały materialne przesłanki, na jakich powyższe plany można śmiało opierać. Albowiem w ciągu kilkunastu miesięcy zdołano z niczego stworzyć, urządzić i uruchomić: 8 własnych hoteli, 45 obiektów turystycznych, 57 wagonów sypialnych, 2 wagony restauracyjne. Ponadto wykonana została wielka praca organizacyjna: stworzono własną sieć oddziałów „Orbisu” w całym kraju i częściowo zagranicą. Zebrano personel i rozpoczęto szkolenie nowych sił fachowych. Wydano wiele wydawnictw o charakterze informacyjnym. Zorganizowano szeroką obsługę podróży.

„Orbis” opracował plan działalności na okres akcji zimowej turystyki w tym roku oraz plan szlaków turystycznych w całej Polsce. Prowadzona jest intensywna praca przygotowawcza do akcji wzorowych restauracji popularnych i hoteli turystycznych.

„Orbis” ma już w swoim dorobku szereg dobrze przygotowanych i dobrze przeprowadzonych wycieczek w kraju i zagranicą oraz doświadczenie w obsłudze turystycznej korpusu dyplomatycznego.

Ten cały dorobek materialny, organizacyjny i praktyczny jest rekojmią realności nakreślonych przez „Orbis” obrotów i planu wielkiej pracy w zakresie turystyki ludowej.

„Orbis” pragnie ludziom pracy w Polsce, robotnikom, chłopom, inteligencji pracującej udostępnić podróż wagonem sypialnym, pobyt w miejscowościach wypoczynkowych oraz udział w wędrowniczych i wyprawach, które wlewają nowe siły w ciało i duszę człowieka pracy.

To właśnie dążenie przyświeca zespołowi pracowników „Orbisu” w ich służbie idei Nowej Polski.

A. Perłowski

Przekucie torów zakończono

50 proc. zaoszczędzonej pracy

Ułożone w czasie działań wojennych na niektórych szlakach kolejowych szerokie tory zostały już całkowicie wymienione na tory o normalnym prześwicie. W rekordowo szybkim czasie i przed wyznaczonym terminem, dzięki wyjątkowej i skoordynowanej pracy personelu kolejowego, przekuto w ciągu kilku tygodni 1.312 kilometrów torów i 821 rozjazdów kolejowych, w tym 132 km torów i 327 rozjazdów w obszarze DOKP Katowice oraz 1.180 km torów i 494 rozjazdy w obszarze DOKP Kraków.

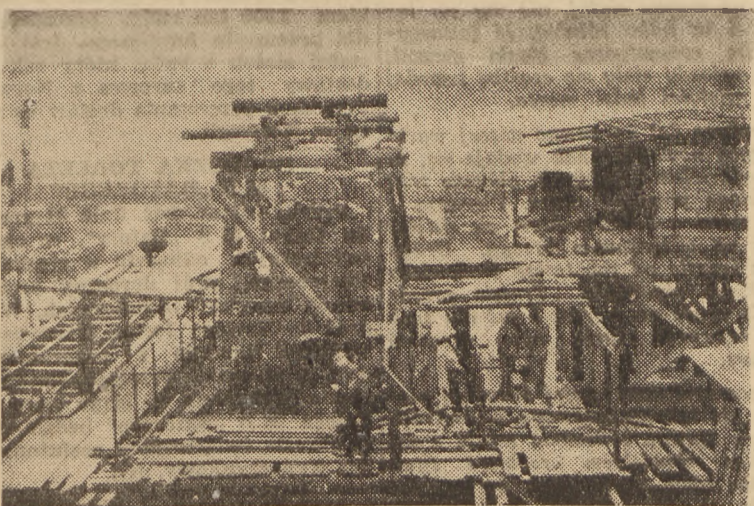
W związku z przekuciem torów przebudowano układ torów szeregu stacji, przywracając je do stanu przed wojennego, poza tym uzupełniono brakujące rozjazdy i tory.

Dzięki przedterminowemu przekuciu torów kolejnictwo nasze doznało poważnej ulgi w ciężkiej sytuacji ruchowej, jaka powstała w okresie wzmocnionych przewozów jesienią. Dzięki temu też umożliwiony został wcześniejszy dowóz buraków do cukrowni.

Przedterminowe przekucie pozwoliło uporządkować przed nadejściem zimy tory oraz wykonać roboty zabezpieczające.

Roboty prowadzone były systemem akordowo — gospodarczym, co pozwoliło na znaczne zwiększenie wydajności pracy.

Zamiast planowanych 200.500 pracowniów zużyto na przekucie torów tylko 100.500 pracowniów. Zaoszczędzono przez to kilkadziesiąt milionów złotych w stosunku do kosztorysu przedsiębiorców.



Keson na Odrze Wschodniej. Filary z ostatnią wyprowadzono na powierzchnię rzeki

„Mosty będą gotowe w terminie!” „Wąskie gardło” węzła Szczecińskiego

Po raz ostatni zwiadałem przeprawę przez Odrę we wrześniu. Błękitem nieba i srebrem stońca polyskiwała rzeka. Na Odrze zachodniej zawzięcie kuli „babary” katarów, zabijając w dno grube, ciężkie bale. Rozpoczęto wtedy budowę rusztowań, wokół filarów, na których miały oprzeć się stalowe cielska prześię. W ręce pomiędzy przyczółkami mostowymi jeżyły się jeszcze wystające tu i ówdzie ponad powierzchnię wody szczątki zwałonych kratownic. Bok o bok, ocierając się o siebie, stały pontony i barki, na których roili się ludzkie mrowie.

Obecnie od Odry ciągnie chłód. Z małymi przerwami tnie drobny deszcz, przejmujący zimnem i wilgocią. Mokre i śliskie są deski rusztowań, po których stają robotnicy. Mokra i chłodna jest stal elementów, które skręcają śrubami ich ręce. Ale mimo to praca posuwa się w szybkim tempie naprzód.

Z początkiem listopada przystąpili do montażu składanego mostu systemu Bayleya na Odrze zachodniej dwie firmy: Społeczne Przedsiębiorstwo Budowlane (SPB) i „Firma LNS — Sabo”. Chodziło bowiem o przyspieszenie terminów montażu. Na Odrze wschodniej betonowe prace również

poruczone SPB, wydobycie zaś konstrukcji mostowych, zwałonych w wodę i montaż nowego mostu zlecono Państwowemu Przedsiębiorstwu Robót Komunikacyjnych.

Zespoły cieśli i montażyistów rozpoczęli swoją pracę równocześnie z obu brzegów na Odrze zachodniej i z każdym dniem zbliżali się ku sobie. Minęło przeszło 5 tygodni od rozpoczęcia tych prac, a już zostały zmontowane lewe i prawe prześię na Odrze zachodniej. Ta szybkość montażu przy prymitywnych środkach technicznych, przy braku dostatecznej ilości dźwigów i posługiwaniu się skonstruowanymi na przedce drewnianymi dźwigami — to rekord w swoim rodzaju. Każdy z zespołów w tym czasie zdążył zmontować prześię o długości blisko 60 metrów i 450 ton wagi.

W górę prześię, na kilkudziesięciu metrowej wysokości zawisli monterzy. Nie chcą się wierzyc, że większość tych ludzi, pracujących spokojnie pomiędzy niebem a ziemią, to nowicjusze. W przerwie obiadowej rozmawiałem się z niektórymi.

Najbardziej zaawansowany Strzelecki „montuje” dopiero pierwszy most, a Kijak Marian pracuje wprowadzić już przy czwartym, ale do tej roboty wziął się dopiero po wojnie.

W najbliższych dniach SPB kończy swoje prace na Odrze zachodniej. Robotnicy „LNS — Sabo” zbijają jednak w dalszym ciągu misterną sieć rusztowań na środku rzeki, w miejscu na którym zawiśnie trzecie prześię mostu.

Po środku rzeki na Odrze wschodniej czernieje jeszcze ciągle wielki dzwon Resson. Małańka przestrzeń pomiędzy mostem kolejowym a niskim wodnym dyszy ludźmi, metalem, wznoszącymi się nad wodą i konstrukcjami, barkami i pontonami. O-

podal wyniesionego nad powierzchnię wody filara na ogromnej barce stalobetoniarce. Robotnicy przystępują do betonowania „komina”. Pod zawieszonym w powietrzu końcem 1.000-tonowego prześię, wydobytę z wody przez robotników PPRK prostym „chłopskim” sposobem, budują cielsie, po wbiściu przeszło setki pali w dno rzeki krępką siatkę jarzma, na którym spocnie ciężar mostowej konstrukcji.

Z lewego brzegu rozpoczęto montaż trzeciego, nowego prześię. Na starych prześiach spawacze nakładają gdzieś tam mocne, stalowe łąty. Z daleka słychać syczenie palącego się gazu i widać niebieskawy płomień palnika.

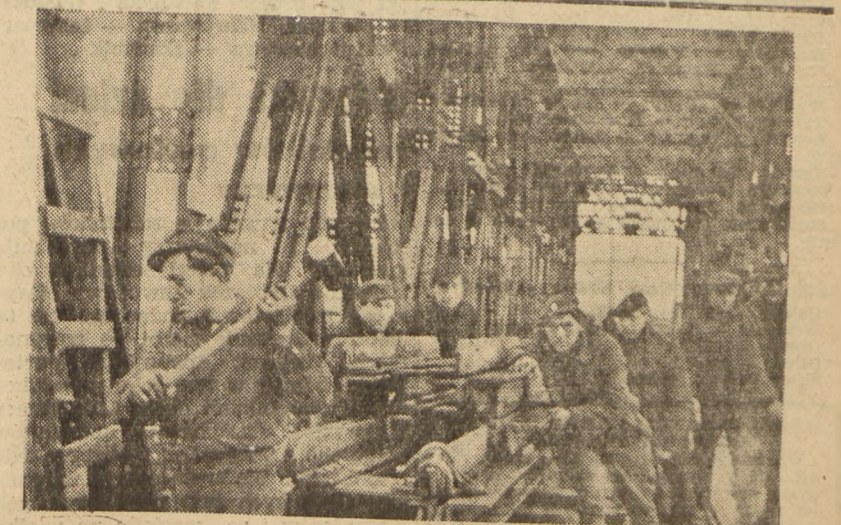
Dłużej, niż początkowo przypuszczano, zatrzymał się „dzwon” na filarze. Początkowo po zbadaniu przez nurków uszkodzonego filaru przypuszczano, że trzeba będzie dzwon opuścić na głębokość 3—4 metrów poniżej poziomu wody i z tej głębokości „wyprowadzić” filar ponad powierzchnię. Po przystąpieniu jednak do pracy i usunięciu gruzów, okazało się, że filar jest naruszony do samych fundamentów i trzeba było opuścić się do głębokości 6,75 metra.

W kanceliach kierownictwa SPB, firmy „LNS — Sabo” i PPRK wiszą na ścianie harmonogramy robót. Ostatnie terminy zakończenia prac mostowych zostały wyznaczone. Przez mosty na Odrze muszą przejść pociągi jeszcze przed ruszeniem lodów. Na uruchomienie tych mostów czeka port szczeciński, czekają statki przyjeżdżające po węgiel i przywożące rudę.

Całkowitą pewność dotrzymania terminu wyraża kierownictwo firmy „LNS — Sabo”. Polega ono na swoich kadrach, na swoich monterach, którzy mają już za sobą odbudowę mostu na Nogacie.

Zapytany przez nas, czy zakończy

**JEDNOLITY FRONT —
gwarancją niepodległości i suwerenności Polski!**



Montaż prześię mostu na Odrze w Szczecinie

Rozbudowa sieci dróg i mostów województwa gdańskiego jedną z podstaw odbudowy gospodarczej

Wojna poczyniła olbrzymie spustoszenia na drogach kołowych województwa gdańskiego. Zerwane mosty i nawierzchnie, zniszczone drogi, wycięte drzewa przydrożne, zdemolowane maszyny. Natychmiast po wyzwoleniu rozpoczęto prace nad odbudową zniszczonych wojennych i nad niedopuszczeniem do dalszej dewastacji tego, co pozostało.

Dziś, kiedy najtrudniejszy okres organizacyjny jest już za nami i kiedy możemy zanotować duże sukcesy w dziedzinie odbudowy, rozważamy raz jeszcze, całokształt zagadnienia i postaramy się wyciągnąć wnioski na przyszłość.

Na terenie województwa gdańskiego posiadamy około 1.800 kilometrów dróg państwowych i wojewódzkich, utrzymywanych przez Państwo, oraz około 8.000 kilometrów dróg powiatowych i gminnych, utrzymywanych przez samorządy.

NAJWAŻNIEJSZE DROGI JUŻ ODBUDOWANO

Ponieważ odbudowa zniszczonych wojennych na drogach najważniejszych, ze względu na olbrzymie rozmiary tych zniszczeń, nie mogła być dokonana w ciągu jednego roku, przystąpiono najpierw do pracy na tych szlakach, które były niezbędne.

W pierwszym rzędzie rozpoczęto odbudowę dróg, łączących nasze porty z krajem, porty między sobą i z najbliższym zapleczem. Najwięcej zniszczona droga państwowa z Gdańska przez Tczew i Gnień do Warszawy jest już prawie odbudowana. W szeregu osiedli, przez które biegnie droga, ułożono nawierzchnię kostkową, na pozostałej części nawierzchnie pogrubiono i utrwalo no przez smołowanie. W roku bieżącym w podobny sposób odbudowano ponad 100 kilometrów nawierzchni na terenie całego województwa. Materiały do wykonania

tych robót częściowo sprowadzono ze Śląska, częściowo wyprodukowano w odbudowanych i uruchomionych kamieniołomach własnych. W kamieniołomach w Mojszynie i Liniewie produkuje się dziś następujące materiały: tłuczeń, grys, krawężniki, brukowiec, kamień na podkład oraz grys smołowany. Kamieniołomy nasze wyprodukowały w bieżącym roku około 35.000 ton tych materiałów.

SĄ JUŻ I MASZYNY DROGOWE

Dziś posiadamy dostateczną ilość odremontowanych maszyn drogowych, jesteśmy w znacznej mierze samowystarczalni pod względem materiałów kamiennych, mamy dostateczną ilość środków transportowych. Jesteśmy również przygotowani do wykonania każdego zadania, wynikającego z Narodowego Planu Odbudowy.

ZBUDOWANO 20 MOSTÓW

Odbudowa zniszczonych mostów postępuje w Województwie Gdańskim w tempie co najmniej zadowalającym. Według planu należało w roku bieżącym wykonać 12 mostów o łącznej długości 221 metrów. Zbudowano nie 12 mostów, a 20, o łącznej długości 385 metrów, co stanowi 153 proc. wykonanego planu.

W związku z odwodnieniem i za gospodarowaniem Żuław, przed drogowcami Wybrzeża stanęło nowe zadanie: połączenie Żuław i Elbląga bezpośrednio z Gdańskiem, oraz odbudowa zniszczonych dróg i mostów na Żuławach.

Prace te, obok naczelnego zagadnienia — portów, są przewidziane w programie na rok 1948.

Odbudowa kolei żelaznej, jako najważniejszego czynnika dla sprawnego działania portów, pozwala mieć nadzieję, że znajdą teraz pieniądze na poprawienie stanu dróg kołowych.

Gorzej, a nawet powiedzmy otwarcie, bardzo źle, przedstawia się sprawa dróg samorządowych, powiatowych i gminnych.

Ze względu na niestabilizowaną jeszcze gospodarkę samorządową, na remont tych dróg przeznaczają się sumy nie tylko niewystarczające na planową odbudowę zniszczonych nawierzchni i mostów, ale nawet na powstrzymanie od dalszego zniszczenia tych nawierzchni, które ocalały z zawieruchy wojennej.

ŹŁE SIĘ DZIEJE NA DROGACH GMINNYCH

Na drogach gminnych, zwłaszcza w powiatach odzyskanych, robi się bardzo mało. Osadnicy przybyli przeważnie do zrujnowanych gospodarstw w pierwszym rzędzie je odbudowują. Na drogi brak pieniędzy. Brak też i rąk do pracy.

Sprawa dróg gminnych, w najważniejszej części gruntowych, nie jest sprawą nową, powojenną. Jest tak starą, jak błoto na drogach wiejskich. Tragizm mieszkańców wiosek, położonych od kilku kilometrów od drogi bitej, ujawnia się w całej pełni podczas słońc jesiennych i roztopów wiosennych. Drogi gruntowe zamieniają się wówczas w bagno, trudne do przebycia.

Jak uciążliwa jest wówczas komunikacja z „cywilizowanym światem”, jak bardzo ciężki jest transport płodów rolniczych do miasta lub buraków do cukrowni, wie tylko rolnik i jego koń.

A przecież te właśnie wioski zapoatrują w żywność miasto, bez nich trudno pomyśleć o normalnym rozwoju gospodarki narodowej.

Drogi gminne w porównaniu z or-

ganizmem ludzkim to najmniejsze naczynie krwionośne, które go zasilają i są fundamentem, na którym jest zbudowana sieć dróg wyższych kategorii. Fundament ten musi być trwały.

SIEĆ NASZYCH DRÓG BĘDZIE POWIĘKSZONA

Sprawa tych dróg nie pozostanie bez opieki czynników decydujących. Musimy w szybkim tempie nadrobić przedwojenne zaniedbanie w tym kierunku.

Trzeba sobie dokładnie zdać sprawę zarówno ze znaczenia konieczności wyciągnięcia z błota wsi polskiej, jak również z wielkości przedsięwzięcia. Żadne półśrodki tu nie wystarczą.

Odbudowana i rozbudowana sieć dróg państwowych i wojewódzkich, uporządkowane drogi powiatowe i połączenie się z miastem przy pomocy dróg o nawierzchni twardej, wszystko to razem stanowić będzie fundament, na którym oprze się gospodarstwo Polski Demokratycznej — przemysłowo — rolniczej.

inż. Franciszek Wichrzycki

Kronika Wybrzeża

W 25 ROCZNICĘ TRAGICZNEJ ŚMIERCI PREZYDENTA NARUTOWICZA

W świetlicy komitetu Miejskiego Stronnictwa Demokratycznego w Sopocie dr Henryk Kahan wygłosił odczyt na temat 25-lecia tragicznej śmierci Pierwszego Prezydenta Odrodzonej Polski Gabriela Narutowicza.

ZEBRANIE MIŁOSNIKÓW SPORTÓW ZIMOWYCH

Miejski ośrodek FW w Gdańsku zawiadamia, że pierwsze organizacyjne zebranie miłośników sportów zimowych (narciarstwo, łyżwiarstwo i hokej) odbędzie się w niedzielę dnia 21 bm. o godz. 9 na stadionie miejskim we Wrzeszczu (w szatni pod trybuną).

WAGON 3 KLASY DO JELENIEJ GÓRY SKASOWANY

Z dniem 20 grudnia wstrzymano został bieg wagonu 3 klasy, kursującego w komunikacji bezpośredniej Gdynia — Jelenia Góra w pociągu międzynarodowym nr 2—3. Wagon ten będzie w biegu tylko do Wrocławia i z powrotem. (W)

ROZBIÓRKA ZNISZCZONYCH DOMÓW

Zarząd miejski w Gdańsku, wydał zarządzenie o rozbiórce zburzonych domów we Wrzeszczu, Gdańsku — Śródmieściu — Oruni. Ostateczny termin rozbiórki domów zburzonych i usunięcie gruzu oraz materiałów upływa z dniem 15 stycznia. Gdyby rozbiórka w oznaczonym terminie, nie została dokonana wówczas przeprowadzi ją we własnym zakresie Zarząd miejski lub GDO, a uzyskane materiały przejdą na własność przeprowadzającego rozbiórki.

Dodać należy, iż prace rozbiórkowe w Gdańsku — Śródmieściu winny być uzgodnione z konserwatorem wojewódzkim.

Nazwy ulic i numery domów podlegających rozbiórce zostały uwidocznione w specjalnych obwieszczeniach. (W)

ZEBRANIE STRONNICTWA DEMOKRATYCZNEGO W SOPOCIE

W Sopocie odbyło się zebranie komitetu Miejskiego Stronnictwa Demokratycznego, poświęcone omówieniu schematu organizacyjnego oraz przeprowadzeniu podziału funkcji wśród członków.

Po przedyskutowaniu i zatwierdzeniu zasad i szczegółów organizacyjnych ob. prez. inż. Biełowski zainicjował wśród zebranych składkę na fundusz uczczenia pamięci jednego z pierwszych działaczy Stronnictwa Demokratycznego dra Więckowskiego. Zbiórka przyniosła 2.150 zł.

Półtora miliona zł wpłacili

pracownicy stoczniowi na odbudowę stolicy

W okresie od dnia 1 października do 10 grudnia br. pracownicy stoczniowi wpłacili następujące sumy na odbudowę Warszawy: stocznia Nr 1 — 523.291 zł, stocznia Nr 2 — 191.000 zł, stocznia Nr 3 — 191.826 zł, stocznia Nr 4 — 60.000 zł, Zjednoczenie Stoczní Polskich — 87.684 zł, spółdzielnia „DOK” — 27.243 zł, stocznia rybacka — 5.000 zł, stocznia rybacka — 4.360 zł, stocznia rybacka — 3.600 zł, stocznia rybacka — 2.750 zł, stocznia rybacka — 1.920 zł. Razem — 1.527.142 zł.

Kronika wypadków

NIELEGALNE GORZELNIE
W czasie rewizji przeprowadzonej w ogrodzie Romana Ratajczyka, zamieszkałego w Oruni przy Placu Kolejowym 7 znaleziono w altance aparat do pędzenia samogonu z pełnym wyposażeniem. Sprawę skierowano do Urzędu Akcyzowego w Gdańsku.

SKRADZONO 3 KOŁA SAMOCHODOWE

Z urzędu wodno — melioracyjnego w Pieniewie skradziono 3 koła samochodowe. Sprawcy kradzieży zdjęli koła nocą z przyczepki samochodowej, która stała na placu przed urzędem.

ZA NIELEGALNE POSIADANIE BRONI

Za nielegalne posiadanie broni za trzymano został praktykant zakładu jubilerskiego „Oraga” przy ulicy Grunwaldzkiej 30, nazwiskiem Tadeusz Araszkiewicz.

OKRADLI MARYNARZA

Patrol MO w Gdyni zatrzymał Cecylię Benkowską i Leokadię Pawelak, podejrzane o kradzież piaszczyn marynarskiego na szkodę marynarza szwedzkiego Holgera Laven-sona. (O)

KRADZIEŻ MOPFINY U LEKARZA

Na mieszkaniu lekarza Osieckiego zam. przy ul. Świętojańskiej nr 47 w Gdyni, dokonano napadu. Nieznani sprawcy zrabowali w mieszkaniu 60 ampułek morfiny. Poza tym łupem zbirów padła większa ilość garderoby i ubrań, męski zegarek, sygnet oraz portfel z zawartością 35 tysięcy złotych.

1 naszych portów

15.251 BECZEK ŚLEDZI DO GDAŃSKA

Dnia 19 bm. do portu gdańskiego wpłynęły dwa statki ze śledziami z Norwegii. Przywiozły one 15.251 beczek śledzi. Norwesci „Jadern” poza śledziami, przywiozł 194 tony farby, chromoniku i śledzi, przeznaczonych dla Węgier. Statki odbywają rozładunek przy nabrzeżu Kanału Wiślanego.

OSTATNI STATEK Z RUDĄ

Dnia 20 bm. do portu gdańskiego wpłynął polski s.s. „Wisła” z ładunkiem 2.000 ton rudy, przeznaczonej dla przemysłu hutniczego. Jest to ostatni statek z rudą, który zakończy dostawę tego surowca z Norwegii. Powodem przerwania dostaw są mrozy w Norwegii.

DOROCZNA TOALETA M.S. „BATORO”

Przybywający dziś, dnia 21 grudnia do Gdyni M.S. „Batory”, w okresie świątecznym odbędzie w stoczni w Goeteborgu, swój doroczny przegląd swych urządzeń technicznych. W podróży do Nowego Jorku, transatlantyk wyruszy zgodnie z programem w dniu 5 stycznia. Przegląd statku zostanie wykonany w ciągu paru dni. Załoga M.S. „Batorego” będzie miała w okresie świątecznym zastępstwo urlop wypoczynkowy. (O).

6 STATKÓW Z WĘGLEM

Dnia 19 bm. do portu gdańskiego wyszło 6 statków z ładunkami węgla, koksu i bunkru. Załazył one około 10 tysięcy ton węgla, 3 tysiące ton koksu i 400 ton bunkru. (M)

Sprawy młodzieżowe

Wiece sprawozdawcze ze zjazdu ZWM

WIEC SPRAWOZDAWCZY ZE ZJAZDU ZWM

Dnia 18 grudnia odbył się w Sopocie w auli gimnazjum Bolesława Chrobrego wiec sprawozdawczy ze zjazdu ZWM dla młodzieży szkolnej niezorganizowanej, na który przybyło około 500 osób z różnych szkół. Sprawozdanie ze zjazdu złożył tow. Perel, kierownik wydziału młodzieży szkolnej przy wojewódzkim zarządzie ZWM. (A)

OTWARCIE ŚWIE TLICZY ZWM W SOPOCIE

Dziś w niedzielę o godz. 19 wieczorem, odbędzie się otwarcie świetlicy ZWM w Sopocie przy ul. Armii Czerwonej 44. Na uroczystości te zostali zaproszeni również członkowie bratniej organizacji OM TUR.

W programie przewidziana jest część artystyczna, w której po raz pierwszy weźmie udział koło dramatyczne ZWM. (A)

KONFERENCJA AKTYWU MŁODZIEŻY SZKOLNEJ ZWM W GDAŃSKU

W poniedziałek o godz. 9.30 odbędzie się w Gdańsku, w lokalu wojewódzkiego zarządu ZWM, konferencja aktywów młodzieży szkolnej z terenu całego województwa. Na konferencji zostanie omówiony bilans pracy za okres od 1 września do 1 grudnia 1947 r., po czym nastąpi wygłoszenie referatu ideologicznego. Ostatni punkt porządku dziennego, przewiduje omówienie planu pracy młodzieży szkolnej na dalsze trzy miesiące.

TEATROWY

TEATRY

Teatr Kameralny „Wybrzeże” Gdynia „Dom Marynarza”, Skwer Kościuszki 12. Dziś komedia Cwojdzńskiego „Temperamenty”

REPERTUAR KIN

Gdańsk „Światowid” — W cieniu podejrzeń.
Wrzeszcz „Capitol” — Mysz i ludzie.
Wrzeszcz „Bałk” — Dzielwca z baletu.
Oliva „Polonia” — Bohaterki pacyfiku.
Sopot „Polonia” — Baryłeczka.
Gdynia „Warszawa” — Curie Skłodowska.
Grabówek „Fala” — Pontecrral.
Chylonia „Promień” — Admirał Nachimow.
Puck „Mewa” — Marsylianka.
Koscielna „Bałk” — Piecu zuchów.
Kartuszy „Kaszub” — Historia jednego fraka.
Wejherowo „Świt” — Cienie przeszłości.
Tczew „Wisła” — Noc grudniowa.
Łeba „Fregata” — Miłość na lekarstwo.
Słupsk „Polonia” — Zwycięzcy stepu.
Koszalin „Polonia” — Mściwy jastrząb.
Białogrod „Bałk” — Ostatnia szansa.
Szczecinek „Wolność” — Sereada w dolinie.

NUMERY TELEFONOW STRAŻY POŻARNEJ
Gdańsk — 31-334, 31-338.
Wrzeszcz — 41-332, 41-333, 42-264.
Orunia — 31-336.
Oliva — 52-622.
Nowy Port — 42-222.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI „GŁOS WYBRZEŻA”
Gdańsk, Pl. Armii Czerwonej 1, tel. 315-72. Redaktor naczelny przyjął: interesantów w dni powszednie od 12—13, sekretarz redakcji od 10—12. Oddział w Gdyni, I-ej Armii 41. (Starowiejska), tel. 214-72, przyjmie interesantów od 12—13.

Nowe władze

Związku Zawodowego Plastyków

Przed paru dniami w Gdańsku odbyły się wybory do władz związku zawodowego plastyków. W skład zarządu weszli: ob. ob. Lewandowski, Konarski, Rewińska, Kaliszczak, i Edrygiewiczowa.

Dnia 18 grudnia w Sopocie odbyły się wybory do zarządu okręgu gdańskiego związku plastyków, w których brało udział 74 artystów. Do zarządu weszli: ob. ob. NachtSamborski jako prezes, Rewińska i Gasini — zastępcy, Nehringowa — sekretarz Edrygiewiczowa — skarbnik. (M)

Gwiazdka dla dzieci robotników portowych i marynarzy

Związki Zawodowe robotników portowych i marynarzy organizują gwiazdkę dla dzieci członków obu związków. Związek Zawodowy Marynarzy przygotował podarunki dla 80 dzieci przeważnie sierot po marynarzach. Związek Robotników Portowych obdarzy w tym roku gwiazdkowymi upominkami około 3.000 dzieci. Uroczystość rozdawania upominków połączona z występami teatru dla dzieci odbędzie się w świetlicy robotników portowych przy ul. Czerwonych Kosynierów 6 ze względu na wielką ilość dzieci trwać będzie przez trzy dni. (O)

Przed kilku dniami rozstrzygnięto konkurs literacki na utwor o treści marnistycznej lub związanej z życiem Wybrzeża. Znamy już nazwisko autorów oraz treść nagrodzonych i wyróżnionych prac, rozważmy przeto co nowego i wartościowego do literatury o morzu i przy morzu ułożył konkurs.

Przyjrzymy się bliżej 5 literatom. ANDRZEJA BRAUNA i JERZEGO SZELIGE pamiętamy z publikacji w czasopiśmie „Braun drukuje w „Kusnicy”, Szeliga w „prsie miejscowej”. Zato trzej inni — podkreślamy z zadowoleniem — to ludzie nowi, piora dotychczas nieznanne. Wyłowienie ich utworów z konkursowej ławicy dobrze świadczy o całej imprezie. Bo właśnie PANASIEWICZ, WIŚNIAROWSKI, JASICKI w znacznym stopniu spełnili nadzieję konkursu. Powiedzcie nam to, czego oczekujemy po dzisiejszym twórcy.

I tak nowela PANASIEWICZA „Złotych” przedstawia wyćwiec powojennego życia w przymorskiej osadzie rybackiej. A więc przemiana zabużalskich rolników w pracowników morza, ścieranie się i przełamywanie dzielnicowych niechęci pomiędzy Kaszubami, a przybyszami z głębi łądu, powszechne ludzkie i oświeczone problemy gromady, praca i obyczaj rybaków — znalazły w noweli Panasiewiczowej mocny niefałszywany wizerunek artystyczny. Szczery talent bije tu z każdego zdania, talent o zasięgu epickim, rozsądzający określone przez konkurs ramy opowiadania. Stąd wady kompozycyjne, które niewątpliwie zawaziły na sklasyfikowaniu pracy tylko do II nagrody.

Następna z kolei zdobywca konkursu

Po konkursie literackim

jest nowela MIECZYSLAWA WIŚNIAROWSKIEGO „Na stoczni”. Wiśniarowski — z zawodu ślusarz — nie próbował dotąd sił w literaturze. Jednak, czytając fragmenty jego prozy wyucza się w niej ten naturalny rytm, który bywa przywilejem urodzonych pisarzy. Kiedy Wiśniarowski mówi o pracy ludzi i maszyn, to nie raz w jednym plastycznym zdaniu widzi się więcej prawdy, niż w setkach reportażu. Pochlebnie świadczy o autorze, że nie zasklepiła się on w stoczniowych halach, lecz znał ślusarskiego warsztatu wybija myślą nawet w dziedzinę egotyki; przy tym z niemałą bystrością i odczuwaniem odśladnia ludzkie tęsknoty. Są w tej noweli literackie uchybienia. Cóż, nie od razu ślusarski pilnik przemieni się w doskonałego pisarza. Zastępując konkursu pozostanie, że uskażać właśnie na możliwość takiej przemiany.

Trzecim wreszcie — godnym uwagi — osiągnięciem jest praca JASICKIEGO pod tytułem „Rzeczywistość”. I ten autor jest postacią spoza kręgu literatów. Jasicki bowiem jest marynarzem. Piszze o życiu na morzu. Pracy jego nie można podciągnąć pod nowelę lub opowiadanie. Nieważne jest to, czy „Rzeczywistość” określimy jako artystyczny reportaż czy nazwiemy ją długim listem do ładowego szefa, czy wreszcie przyjmijmy jako frag-

ment dziennikarza okrętowego. Ważna jest inność spojrzenia, które prace Jasickiego wyodrębnia spośród publikowanych dotąd relacji żeglarskich. W utworze „Rzeczywistość” nie znajdziemy ani Conradowskiej psychologii, ani zbanalizowanej już przygody na morzu, ani w końcu czułych lirycznych zachwytów nad romantyzmem życia, w czym zwłaszcza celowała nasza przedwojenna poezja „marynistyczna”. Jasicki — w pięknym literackim języku opowiada nam o codziennym trudu marynarzy, którzy wbrew wyobrażeniom o ciągłej przygodzie, pracują na morzu ciężko, niż my na lądzie. Z tą tylko różnicą, że towarzyszą im romantyczne blaski gwiazd. Lecz gwiazdy stały się częścią twardej rzeczywistości ludzi morza.

Konkurs dał na pewno więcej wartościowych nowel. Jednak wydaje się, że na podkreślenie zasługują głównie trzy omówione powyżej prace. Pierwsza z nich mówi o kształtującym się dzisiaj życiu na odzyskany brzegu. Druga rzuca światło na robotnicze środowisko morskiego przemysłu. Trzecia przedstawia pracę na morzu. I już dla tych tylko utworów warto było urządzić konkurs.

Prace omówione wyżej świadczą niezbicie, że tak dyskutowana w centrach kultury sprawa związania sztuki z dzisiejszym człowiekiem przybiera żywe kształty zdala od zawitych dyskusji. Z podobnych konkursów wyjdą nowi twórcy, którzy wypełnią niezapisaną dotąd kartę oczekiwania przez nas treścią.

EDWARD FISZER

Szkołom potrzebne są pomoce naukowe Produkują je PZPS w Warszawie

Na razie jest to małe przedsiębiorstwo z dużymi, opracowanymi na przyszłość planami: Państwowe Zakłady Pomocy Szkolnych. Funkcjonują od trzech miesięcy, mieszczą się na razie na parterze gmachu ZNP przy ul. Smulikowskiego w Warszawie. Pracuje w nich około 50 osób, kilkanaście maszyn, kilkadziesiąt wykonanych w zakładach lub zakupionych narzędzi. To pierwszy oddział PZPS. Drugi niebawem zostanie otwarty w Bytomiu. Pierwsze wykonane w Zakładach pomoce naukowe dostanie młodzież na początku 1948 r. Do końca marca 1948 r. szkoły otrzymają przedmiotów z PZPS na ogólną sumę 164 milionów zł. Nie zaspokoi to głodu pomocy naukowych w szkołach. Praca musi potrwale jeszcze kilka lat, aby cała młodzież otrzymała konieczne przykształcenie się: kompas, mikroskop, zegar, magnesy i inny sprzęt doświadczalny.

CZYSTO, SOLIDNIE, TANIO
W małym pokoiku pracuje przy stołach kilku krawców. Każdy przedmiot musi być szczegółowo i dokładnie we wszystkich detalach wyrównany. Każdy przedmiot przechodzi przez długie „ceremonie”, zanim zostanie na warsztat. Projekt dydaktyczny opracowuje konstruktor, model ocenia specjalna komisja przy Min. Oświaty, następnie jeżeli jest do bry, rysownicy rysują poszczególne części dla wykonawców detali.

Oto model dzwonka elektrycznego, prymitywny aparat Morse'a, brzęczyk zwykły i brzęczyk z gongiem. Model można stawiać lub wieszać. Do każdego przedmiotu dołączona będzie szczegółowa instrukcja, pouczająca, jak się z nim obchodzić.

Na stole stoi estetyczny zegar, którego wskazówki można obracać do woli, nie narażając go na zepsucie — model dla II kl. szkoły powszechnej.

Pierwszy młodociany tkacz

17-letni tkacz zatrudniony w Państwowych Zakładach Przemysłu Bawełnianego w Rudzie Pabłanickiej (dawna fabryka „Hok”) kol. SKIBA przeszedł na system pracy na 8 krosnach. Jest on pierwszym młodocianym włóknianym, który podjął tego rodzaju pracę. Kol. Skiba jest członkiem Związku Walki Młodych i uczestniczy w młodzieżowym współzawodnictwie pracy.

GŁOS KRAKOWA

Młodzież państwowej fabryki „Zieleń” przystąpiła do czwartego etapu współzawodnictwa pracy. W poprzednim etapie, trwającym 13 tygodni, pierwszych dziesięć miejsc zajęli młodociani robotnicy, którzy wykonali od 102 do 276 proc. normy. Niezależnie od wyższych zarobków otrzymali oni premie pieniężne. Medal krakowskiej zorganizowali w swoim Domu pogotowie, gdzie wykonywane będą wszelkiego rodzaju zastrzyki po przystępnych cenach, a dla niezdolnych bezpłatnie.

Walczeck Bawół, b. członek NSZ bandy „Siekiera”, oskarżony o współudział w napadach rabunkowych z bronią w ręku i zabójstwach, został skazany na karę śmierci, zamienioną na kary „mniejszej” na 15 lat więzienia, utratę praw publicznych i obywatelskich na zawsze oraz na konfiskatę mienia.

Kraków — Kościół Jezuitów

PRZETARG NIEOGRANICZONY

Kuratorium Okręgu Szkolnego Gdańskiego w Sopocie ogłasza przetarg nieograniczony na wykonanie mebli szkolnych i dla domów dziecka, w terminie do 15 marca 1948 roku.

Termin rozpoczęcia przetargu wyznacza się na dzień 3 stycznia 1948 roku, godz. 11, do którego to czasu należy składać oferty w zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta przetargowa na wykonanie mebli szkolnych”.

Oferty można przysłać pocztą, względnie składać do skrzynki ofertowej w Kuratorium O. S. G.

Do oferty winien być dołączony kwit Urzędu Skarbowego w Sopocie na wpłacone wadium do oferowanej sumy w wysokości 2 proc.

Kuratorium zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta bez względu na cenę, podziału robót pomiędzy poszczególnych oferentów, jak również prawo uznania, że przetarg nie dał pozytywnego wyniku.

Bliższych informacji udzieli Kuratorium O.S.G., pokój Nr 15, gdzie oferenci mogą otrzymać za zwrotem kosztów — warunki przetargowe, ślepe kosztorysy i rysunki.

Pełny tekst „Wezwanie do składania ofert w „Monitorze Polskim” — 12.12.1947. Nr 147.

Kurator Okręgu Szkolnego
492-B (—) Mgr. Jan Młynarczyk

Centralny Zarząd Wytw. Mat. Bud.
Oddział Gdańsk w Oliwie, ul. Grunwaldzka 521, tel. 521-78
pilnie poszukuje

dobrego fachowca, obeznanego z produkcją papy, na samodzielne stanowisko kierownika.
491-B

Ogłoszenia drobne

UNIEWAŻNIAM zagubioną legitymację M. O. Nr 53 na nazwisko Elan Angielski.
490-3

UNIEWAŻNIAM zagubioną kartę RKU, dowód osobisty, kartę rybacką — Le-wandowski Alfons, Gdynia, Drezera 35e.
493-3

Oprawa do żarówki i do baterijki, klucz do włączania prądu, ogniwo Wolty, igła magnetyczna.

Igła magnetyczna to detal, który produkuje się obecnie masowo. Po wycięciu kawałek blaski dostaje się na chwilę w stojący na stole piec hartowniczy, następnie do płynu hartowniczego, potem jest prostowany, szlifowany, kolorowany, nakłada mu się „czapkę” i magnesuje, bada natężenie i odpowiednio pakuje. Wszystko to dzieje się systemem łańcuchowym, przy stole. Światło lamp elektrycznych pada na ręce palce kłobiet, wykonujące kolejne czynności i przekazujące igłę dalej.

CORAZ WIĘCEJ

Nad stołem kierownika roboty, inż. Kupieckiego, popisana kredą tablica: Igła magnetyczna 4.XII. — 200 sztuk; 5.XII. — 313 szt.; 6.XII. — 312; 9.XII. — 352, 10.XII. — 354. Kolekcja busoli: 5-go wyprodukowano 600 sztuk; 9-go — 600; 10-go — 800. Zwora „Kablak”: 9-go — 140, 10-go — 435.

Produkcja wzrasta. Niewykwalifikowane

pracownice nabierają wprawę. Za kilka dni będą wyrabiać 1000 detali dziennie — przewidziano, że przy pewnej zręczności tyle powinny wyrobić. (Praca jest akordowa, oczywiście zarobki też będą wzrastać).

Ob. Grudzińska wykańcza kolumny do oprawy pod baterijki. Przyszła do Zakładów jako niewykwalifikowana na siła. Obecnie przy tokarce czuje się coraz pewniej i pracuje coraz sprawniej.

Z maszynami było dość ciężko. Tokarki, frezarki, szlifierki, prasy elektryczne i ręczne, piły do żelaza — wszystko to trzeba było reperować, montować, dostosowywać, mimo opieki nad Zakładami, jakiej doznają od Min. Przemysłu i CUP.

NIE TYLKO PRODUKUJĄ

Zakłady spełniają rolę nie tylko producenta pomocy szkolnych. Rozdzielenie ich i wysyłka też do nich należy. Na razie w drewnianych skrzyniach leżą mapy inductive — prezent od UNESCO. Wypakowuje się je, poprawia napisy zagraniczne na

polskie, pakuje odpowiednio i wysyła. Stoją też skrzynie z mikroskopami P.Z.O., przeznaczonymi do rozdzielu.

W przyszłości w pokoju, w którym się to odbywa, będzie wzorcownia, to znaczy wystawa wykonywanych w PZPS modeli.

PZPS to instytucja niezmiernie pożyteczna. Dzięki niej nawet najuboższe szkoły będą miały dobre, opracowane przez specjalistów, pomoce, prawie bezpłatnie. Za przedmioty pierwszej produkcji trzeba będzie zapłacić tylko koszty opakowania, transportu oraz handlowe, co wyniesie 25 proc. ceny katalogowej, która jest często o 50 proc. niższa od rynkowej.

PZPS — to zerwanie z tandetą i przypadkowością w nabywaniu pomocy naukowych, to oszczędność budżetu, upowszechnienie pomocy szkolnych.

Na jesieni przyszłego roku PZPS zaczął budować swój własny i dostosowany do potrzeb przedsiębiorstwa budynki. Należy życzyć, aby stanął on jak najprędzej.

M. Karasiówna

Marynarze greccy walczą Z wizytą u załogi statku „Katingo”

Już zdala zarysowują się z porządku załogi oświetlonych okrętów w porcie węglowym Gdańska kontury ciemnego statku, na którym świeci się latarnia naftowa. To grecki statek „Katingo”, którego załoga strajkuje.

Wchodząc na pokład, gdzie witają nas członkowie komitetu strajkowego tow. tow. Evagelos, Kalinderis i Michail Pontikos.

Wyglądają tak właśnie, jak wyobrażałam sobie partyzantów greckich z Armii Ludowej „ELAS”, którzy walczyli z okupantem a teraz walczą z imperializmem o wolność swej ojczyzny.

WALCZĄ Z FASZYZMEM

Pytamy o powód strajku. Evagelos Kalinderis opowiada nam o tragicznej sytuacji w Grecji. Terror, rozwiązanie robotniczych organizacji związków zawodowych, więzienia i obozy koncentracyjne przepełnione uwięzionymi. Związki zawodowe, mimo najgorszych represji nie uległy naciskowi rządu i prowadzą dalej walkę z faszyzmem. Związek Marynarzy — podobnie jak inne organizacje zawodowe — nie jest uznany. Walczy on jednak o swe prawa.

80 procent załóg na statkach greckich — to zorganizowani i świadomi bojownicy o wolność swego narodu.

Przed trzema miesiącami deportowano na wyspy przywódców związku marynarzy tow. tow.: Takakisa, Karakatsanisa, Gelisa, Klawadatesa, Bekokosa i Karagianisa. — Podniósł się wielki protest, którego skutkiem było wysłanie dalszych 4.500 osób na wyspy. Część przy-

wódców wypuszczono, ale nie są oni pewni, że deportacja się nie powtórzy.

MARYNARZE PROTESTUJĄ

Ostatnio z łona partii reakcyjnych wyszedł nowy projekt umowy zbiorowej dla marynarzy. Umowa ta jest wyjątkowo niekorzystna i odbiera marynarzom wszelkie zdobycze demokratyczne. Marynarze greccy protestują przeciwko tej umowie. Wszystkie statki, które przybywają do portów proklamują 24-godzinny strajk. Marynarze greccy są słusznego zdania, że umowa ta nie może wejść w życie, jeśli nie zostanie zaakceptowana przez kierownictwo związkowe.

Załoga „Katingo” wysłała 17 grudnia — w dzień strajku 2 telegramy do Grecji, w których donosi o strajku i domaga się podpisania umowy przez przedstawicieli związku marynarzy.

NA ŚMIERĆ I ŻYCIE

„Katingo” strajkuje. Z 35 osób załogi, tylko kilku trzyma się na uboczu. Są to oficerowie, którzy sympatyzują wprawdzie z resztą załogi, ale nie biorą czynnego udziału w strajku, obawiając się następstw. Olbrzymia większość załogi w tym dwóch oficerów wie, co to jest walka na śmierć i życie, w której zginęli już najbliżsi i którą trzeba prowadzić aż do zwycięstwa. Wśród załogi jest wielu marynarzy, którzy długi czas nie widzieli Grecji, ponieważ powrócił do ojczyzny byłby dla nich jednoznaczny z utratą życia. Statek „Katingo” od dwóch lat nie był w Grecji. Wszystkie dyrektywy dostaje on z sekcji związku marynarzy, której siedziba mieści się w Cardiff.

PATRZYMY Z PODZIEMEM NA WALCZĄCĄ GRECJĘ

Messa, w której sledzimy, zapelnia się marynarzami. Sylwetki mocne, bojowe. Kiedy pada nazwisko dowódcy „ELAS” generała Markosa, twarde ich twarze rozjaśniają się w uśmiechu. Przewodniczący OKZZ tow. Kolodziej w imieniu ruchu zawodowego na Wybrzeżu

przekazuje załozce „Katingo” serdeczne pozdrowienia. Polacy patrzą z podziwem na Greków, walczących o niepodległość i demokrację dla swego kraju.

W imieniu Polskiego Związku Marynarzy tow. Skiba wyraża załozce głęboką sympatię i uznanie. Walka Greków nie jest nam obca. W walce o wolność Grecy znajdują w nas zawsze sprzymierzeńców.

Grecy dziękują nam za przybycie. Dziękują również w gorących słowach całemu narodowi polskiemu, którego stanowisko wobec sprawy greckiej objawiło się niejednokrotnie w wystąpieniach ambasadora Langego. Demokratyczna Grecja składa Polsce Ludowej najlepsze życzenia szybkiej odbudowy.

Zegnął dzielnych Greków, życzymy im, by w niedalekiej już przyszłości mogli powrócić do wolnej ojczyzny. (AMI)

Problemy odbudowy Gdańska I)

Ośrodek dyspozycji portowej i administracyjnej

Gdańsk nie posiada dotychczas sprecyzowanego planu zagospodarowania, tym niemniej istnieją pewne wyraźne wytyczne, ustalające kierunki przyszłej jego zabudowy.

Gdańsk przedwojenny przedstawiał stosunkowo dobrze zorganizowany ośrodek miejski. Śródmieście, logicznie rozmieszczone zostało między linią kolejową a dawnym historycznym portem na Motławie. Nowy Port i stocznice związane bezpośrednio z morzem, jak i z miastem oraz rozmieszczenie przemysłu nad Leniwką stanowiły przykład dobrego rozwiązania urbanistycznego. Dzielnice mieszkaniowe, oddzielone pasmami rezerwowymi, założone w odpowiadającej potrzebom miasta wielkości i odległości.

Zasadniczym mankamentem jest niskie położenie śródmieścia i stała walka z żywiołem wodnym, charakterystyczne zresztą dla wszystkich niemal miast nadmorskich.

Ogólne rozplanowanie miasta, unikające nadmiernych skupień, uwzględ-

Dzięki wynalazczości robotników bielska fabryka maszyn elektrycznych wyprodukowała 100 krosien i 10.000 dynamo

Fabryka Maszyn Elektrycznych M 4 w Bielsku wyprodukowała setne elektryczne automatyczne krosno oraz 10-tysięczny silnik elektryczny.

Produkcja fabryki bielskiej oparta jest wyłącznie na własnych planach technicznych i nie korzysta z żadnych obcych licencji.

Dzięki inicjatywie dawnych robotników — specjalistów fabryka dokonała po wojnie trudnego zadania opracowania od nowa zrabowanej przez Niemców dokumentacji technicznej dla wszystkich, wchodzących w zakres produkcji, typów silników. Wynalaz-

czością pośród nich wyróżniają się: mistrz ślusarski — Stanisław Sikora i mistrz odlewniczy — Stefan Grylka.

Od roku 1946 fabryka bielska podwoiła stan zatrudnienia, który wynosi obecnie 620 pracowników.

Specjalnością, z której fabryka znana jest w kraju i zagranicą, jest produkcja sprzętu elektrycznego dla włókiennictwa. Dla działu tego wybudowano specjalną halę montażową krosien elektrycznych, w której istnieje możliwość jednoczesnego montażu kilkunastu sztuk maszyn tego typu.

Z miast i wsi

NA LEBKA



Konduktor PKS Zygmunta Łęczyńskiego pobrał od pasażera opłatę za przewożony bagaż, ale biletu nie wydał. Uważał, że to drobność. I rzeczywiście, zarobił na tym tylko trzy miesiące pracy.

JAK ONI TO OBLICZYLI?

W preliminarzu budżetowym miasta Jelenia Góra na rok 1948 znajduje się pozycja na sumę 674.500 zł przewidziana na zakup materiałów piśmiennych dla Zarządu Miejskiego z następującym wyszczególnieniem: 322.000 arkuszy papieru, 5.000 kłaski maszynowej, 2.000 ołówków, 7.000 stałówek, 250 gumek, 60 litrów atramentu i 5 litrów tuszu.

WROCŁAWSKY ZŁODZIEJE BIJA REKORDY BEZCZELNOŚCI

W związku z otwarciem Kongresu PPS Wrocław został udekorowany sztandarami i transparentami. Nie ośmieszkali tego wykorzystali miejscowi złodzieje, którzy poobcinali je, by sprzedać amatorom na suknie i koszule. Szczególnie ucierpiały chorągwie nad Pl. Grunwaldzkim.

NIEBEZPIECZNE FIGLE ZGUBIŁY

PANA FIGLA, który był kierownikiem działu włókien nitego w szkieletowym oddziale „Spółem”. Sprzedawał on mianowicie towary kurantowe wyłącznie znajomym i przyjaźniom, za co został skazany na 3 miesiące obozu pracy.

rosław Iwaszkiewicz, St. K. Dobrowolski, Stanisław Żółkiewski, Wanda Melcer, Melanla Klerczyńska, dr Stanisław Średnicki oraz Marian Wyrzykowski i Jan Krecmar.

Znani literaci i aktorzy kwalifikują repertuar dla świetlic robotniczych

Przy Wydziale Kulturalno - Oświatowym Komisji Centralnej Związków Zawodowych stworzona została komisja repertuarowa. Będzie ona miała na celu kwalifikowanie utworów scenicznych, nadających się dla amatorskich zespołów artystycznych, które zorganizowane są przy świetlicach związków zawodowych.

W skład komisji, poza przedstawicielami Wydziału Kulturalno - Oświatowego KC ZZ, wchodzi następujący literaci i aktorzy: Julian Tuwim, Ja-

rosław Iwaszkiewicz, St. K. Dobrowolski, Stanisław Żółkiewski, Wanda Melcer, Melanla Klerczyńska, dr Stanisław Średnicki oraz Marian Wyrzykowski i Jan Krecmar.

Utwory zakwalifikowane przez komisję repertuarową będą natychmiast wydawane i dostarczane świetlicom związkowym. Najbliższe posiedzenie komisji, na którym zapadnie decyzja co do szeregu zgłoszonych utworów, odbędzie się 22 grudnia 1947 r.

niające wyraźnie podział dzielnic według hierarchii potrzeb, dobrze wykorzystując naturalny układ terenu. Zniszczenie starego Gdańska, jak również ośrodków centralnych poszczególnych dzielnic, pozabawiło miasto przede wszystkim lokali biurowych, handlowych i rozrywkowych. Po zapewnieniu dachu dla obecnych mieszkańców znajdują się one na pierwszym miejscu w ogólnym planie odbudowy.

ROLA GDAŃSKA W ZESPOLE MIAST PORTOWYCH

Plan ogólny w zakresie krajowym, doceniający wartość Gdańska, jako najważniejszego portu polskiego, który nie stracił nigdy swego charakteru, niezależnie od sytuacji politycznej, wyraźnie określa jego rolę, jako miasta stołecznego województwa i przewiduje rozmieszczenie wszystkich urzędów i instytucji na szczeblu wojewódzkim w jego granicach. W związku z tym wyraźnie precyzuje się charakter Gdyni i Sopotu. Pierwsza spełni rolę portu uzupełniającego, a drugi — osiedla turystyczno - wypoczynkowego. Konsekwencją tej decyzji będzie konieczność przesunięcia wielu instytucji i urzędów, mających swe siedziby dotychczasowe w Gdyni, a zwłaszcza w Sopocie, do Gdańska, co w decydującym stopniu przyczyni się do generalnej odbudowy miasta.

Historyczny rozwój Gdańska, osłabiony w okresie zaborów, musi obecnie być wzięty pod uwagę, tym bardziej, że rozbudowa żegluga śródlądowej odtworzy bezwzględnie w nowych rozmiarach tranzyt spławny przez Gdańsk. Historyczny charakter Gdańska zostanie zrekonstruowany.

W ten sposób Gdańsk niezależnie od swego charakteru portowego stanie się ośrodkiem dyspozycji i administracji w skali wojewódzkiej.

TRZYSTOTYSIĘCZNE MIASTO

Drugim zagadnieniem, jakie rozwiązywać planowanie ogólne, w skali planu krajowego, to określenie ilości mieszkańców Gdańska. Miasta giganty ze-

względem na przerosty komunikacji miejskiej, przestały być ideałem. Rozwiązanie zespołu miejskiego i sprawa ilości mieszkańców musi być ściśle oparta na podstawach gospodarczych. Podstawą obliczenia dla Gdańska jest jego zdolność przeładunkowa i handlowa. Przy przeszło milionowej ludności w zespole portowym Gdynia - Gdańsk, cyfra ludności Gdańska określała na 300.000 do 350.000 osób, stanowi drugą zasadniczą wytyczną planowania krajowego.

Planowanie krajowe ustala wreszcie zagadnienie powiązania komunikacji miejscowej z siecią dróg państwowych. Gdańsk, jako końcowa stacja komunikacji lądowej, związany jest z projektowaną drogą szybkiego ruchu kołowego, łączącego Wybrzeże z Polską Centralną i Południową, przy czym pod Tczewem droga ta rozwidla się, wpadając jednym ramieniem bezpośrednio do Gdańska i drugim, okrążającym zespół gdański od południa do Gdyni.

PLAN REGIONALNY

Planowanie regionalne rozwiązuje zagadnienie komunikacji zespołu miast Wybrzeża Zatoki Gdańskiej.

Sprawa rozmieszczenia ośrodka dyspozycyjnego nie jest jeszcze ściśle sprecyzowana. Wobec konieczności jak najszybszej odbudowy starego Gdańska, w myśl orzeczenia ostatniej Komisji Rzeczoznawców, punktem wyjścia będzie ul. Długa i w miarę jej nasycenia przesuwać się będzie poprzez Podwale Grodzkie w kierunku na Wały Piastowskie.

Tereny portowe rozszerza się na wschód od Kanału Kaszubskiego wraz z projektowanym nowym kanałem, biegnącym równolegle do Kanału Kaszubskiego i biorącym swój początek w Wisłoujściu. Tereny przemysłowe powstaną w pasie przylegającym do Martwej Wisły na wschód od mostu Siennickiego. Ponadto planowanie regionalne przewiduje pod budownictwo mieszkalne tereny na Siedlicach, we Wrzeszczu i Letniskach.

Inż. A. Frey

Zniżka Cen

na artykuły ELEKTROTECHNICZNE

Od dnia 15 grudnia b. r. wprowadzona zostaje następująca zniżka cen hurtowych i detalicznych podanych w cennikach Nr. 1.

Rury izolac. i dodatki do nich	18%
puszki odgałęźne obołowane	18%
kinikiety ozdobne	15%
lampy	15%
żyrandole	15%
grzejniki elektryczne	23%

CENTRALA HANDLOWA Przemysłu Elektrotechnicznego

Oddział Gdańsk Oliwa, Grunwaldzka 485, Telef. 515-73; 520-65.
489-B

Przemysł niemiecki bogacił się kosztem ofiar obozów koncentracyjnych amerykański — dzięki metodom Ku-Klux-Klanu

Problem murzyński w Stanach Zjednoczonych jest problemem zarówno obywateli, jak i niezmiennie skomplikowanym. Od czasu utworzenia Republiki, tzn. od chwili zakończenia długiej i zaszczytnej wojny o niepodległość przeciwko angielskiemu królowi Jerzemu III, żadne zagadnienie nie kosztowało narodu amerykańskiego tyle krwi, pieniędzy, a co najważniejsze — nie przyniosło takiej szkody jego dobremu imieniu.

Co leży u podstaw tego rasistowskiego problemu w Ameryce i jak zostanie on rozwiązany? Od dnia, w którym prezydent Abraham Lincoln proklamował emancypację, zwracającą wolność 4 milionom niewolników w 13 stanach południowych, ludzie nawet najbardziej światli po tamtej stronie Atlantyku czują się zakłopotani, gdy nadamy im powyższe pytania.

URODZIŁEM SIĘ Z KOBIETY — WIĘC JESTEM CZŁOWIEKIEM

Biali w Stanach Zjednoczonych i w całej Europie stworzyli wiele tendencyjnych teorii o przyczynach i warunkach, które rzekomo wywołują konflikty tam, gdzie rasa biała i rasy kolorowe zetknęły się i walczą o równość społeczną, gospodarczą, polityczną i religijną. Teorie te powołują się zawsze na najwyższe autorytety intelektualne: Warto zaznaczyć, że w Stanach Zjednoczonych, jeżeli rozważana jest kwestia ras, prawie zawsze wysuwane jest zdanie Goethego, który powiedział: „Podstawą wysokiej kultury duchowej powinno być zawsze studiowanie literatury greckiej i łacińskiej. Zabytków kultury chińskiej, indyjskiej, egipskiej i innych nie należy brać pod uwagę, a uważać za coś pośredniego”. Godne uwagi jest jednak, że właśnie w amerykańskich wydaniach dzieł Sokratesa pomija się jego słowa, które wypowiedział przed wypiciem cykuty: „Moi kochani, ja też miałem rodziców, a powtarzając Homera, mówię wam, że nie urodziłem się ani z drzewa, ani z kamienia, tylko z kobiety i dlatego jestem człowiekiem.”

Wróćmy jednak do naszego tematu. Podczas wojny między stanami północnymi a południowymi, te ostatnie domagały się zachowania niewolnictwa. Stany północne na to nie poszły. Jednakże to, co stany południowe utraciły w walce zbrojnej, odzyskały z powrotem drogą intryg politycznych w Waszyngtonie. Jakkolwiek oficjalnie niewolnictwo nie istnieje, to jednak sposób traktowania Murzynów jest taki, że nie można użyć innej nazwy, jak właśnie — niewolnictwo.

NIEWOLNICTWO PRZYNOSI DOCHÓD

Od r. 1619, tzn. od daty przyjazdu do Stanów Zjednoczonych kilku hiszpańskich handlarzy niewolnikami i po zawarciu z nimi przez szlachetnych Anglików pierwszej wymiany na żywy towar, nikt nie myślał tam o zorganizowaniu innego systemu, jak niewolnictwo, jeżeli chodzi o ludność murzyńską.

Oczywiście rząd wydał w 1866 r. Civil Rights Bill i nadał Murzynom prawo głosu, ale już w r. 1869 planatorzy stanów południowych doprowadzili do tego, że uzyskali prawo aresztowania czarnych pod każdym pretekstem. Mimo ustawy Murzyni muszą znosić gorsze represje, niż przed proklamacją równości.

W stanach południowych Ameryki, wszystkie więzienia przepełnione są czarnymi. Czyżby przestępczość tej rasy była, nawet przy machinacjach prawników, aż tak wielka? Nie! Chodzi tu o coś innego.

W stanach tych więzienia przynoszą olbrzymi dochód, pochodzący z pracy więźniów, którzy wynajmowani są przedsiębiorcom i plantatorom. A czy może być coś zyskowniejszego, jeżeli chodzi o siłę roboczą, jak praca więźniów — Murzynów.

PRZESTĘPCY NA ZAMÓWIENIE

Trudno jest uzyskać dokładne dane o warunkach, jakie panują w samych więzieniach, ponieważ zarządzają nimi nawet gubernatorzy, senatorowie i

członkowie Kongresu, którzy są akcjonariuszami owych „Convict Lease Camps” i czerpią z nich prywatne dochody. Weźmy jednak jako przykład wypowiedź M. George Kennana, zamieszczoną w „Boston Journal”. Powiedział on:

„Wiem, że Amerykanie nie wierzą i nazwą mnie kłamcą, gdy im powiem, że widziałem w stanach południowych 25 więźniów — Murzynów, wynajętych do pracy, jak prowadzono ich skutych razem łańcuchem i uginających się pod ciężarem żelaznego jarzma, założonego na szyi.”

Ciekawe będzie podać sumy, jakie przynoszą te „obozy poprawcze”. Dochód stanu Florida z pracy więźniów — Murzynów wynosi 105.000 dolarów rocznie, stanu Texas — 500.000 dol., stanu Tennessee — 505.000 dol.

Przed wojną niektóre gazety nowojorskie zamieszczały informacje o metodach przy „zapełnianiu” więzień tanimi robotnikami murzyńskimi”. Z rewelacji tych wynika, że do wszystkich stanów wysyła się specjalnych agentów, którzy przeprowadzają „resztowania i kierują do „obożów pracy” tyłu zdrowych Murzynów, ilu zostało zamówionych.

GORZEJ, NIŻ W ŚREDNIOWIECZU

Jednakże najpoważniejszym i najbardziej brzemiennym w skutkach zagadnieniem jest lynch. Faktu tego nie usprawiedliwia nawet zacofanie krajów anglosaskich w tej dziedzinie. Wiemy przecież, że jeszcze w końcu XVIII wieku w Anglii palono na stosie ludzi, a w stanie Massachusetts (USA) „czarownice” padały pastwą płomieni, nie dalej jak w wieku XIX.

Lynch — samo słowo jest już czynem potwornym.

Jeden z dziennikarzy francuskich powiedział, jak w stanie Carolina ludność amerykańska ścigała Murzyna na koniach z bronią w ręku tak, jak ściga się zwierzę. Tylko, gdy człowiek biały poluje na zwierzę, znajduje się w nastroju pogodnym, sprawia mu to przyjemność. Natomiast Amerykanin,

gdy ściga Murzyna (taki ścigany Murzyn nazywa się po amerykańsku — mobbes), przekształca się w łaknącego krwi drapieżcę. Zabiwszy Murzyna, Amerykanin uważa, że nie popełnił nic karygodnego.

LYNCH JAKO INSTRUMENT POLITYKI

I dlatego lynch jest oskarżeniem pod adresem moralności i religii amerykańskich białych „ludzi”. Nigdy, gdy rozszalały tłum morduje kolorowego, wtedy ze strony najwyższych rzeczników cywilizacji, religii i ustroju Stanów Zjednoczonych nie pada ani jedno słowo potępienia.

Lynch przyjęty został jako środek podporządkowania Murzynów białym. Zlynchowanie jednostki, celem zastraszenia i sterroryzowania tysięcy, stało się polityką uprawianą przez Amerykanów.

Lynch stał się w Stanach Zjednoczonych prawem, które zatacza coraz szersze kręgi. Zaczęło się od lynchowania Murzynów w stanach południowych, a dziś w stanach północnych biali lynchują białych. Trudno jest przewidzieć, dokąd prawo lynchu doprowadzi rozhisteryzowane USA. Oczywiście podnoszą się głosy protestu, ale jak dotychczas, nie uczyniono nic, co mogłoby położyć kres gwałtom, które kompromitują samo istnienie narodu amerykańskiego.

O innych „prawach”, jakimi cieszą się Murzyni w kraju wzorowej demokracji, napiszemy w artykule następnym.

Józef Modzelewski

„Chłopska Droga” TYGODNIK PPR DLA WSI

GŁOS SPORTOWY

Zarząd PZB ma głos Echa meczu „Warta” — „Grochów”

W piątek, u dyr. PU WF i PW inż. T. Kuchara odbyła się konferencja przy udziale pełnomocników zarządu PZB — prezesa Bielewicz i prokuratora „Banca, na której postanowiono, że zarząd MKS „Grochów” w myśl regulaminu sportowego PZB, w rozpatrzeniu protestu KS „Warta” przez Wydział Sportowy PZB — powinien odwołać się do zarządu PZB, który na zebraniu w dniu 22 bm. wyda swą decyzję.

Ponieważ jednak § 38 Regulaminu Sportowego PZB nie jest zbyt jasny i można go różnie interpretować, przewidziane jest rozpoznanie referendum u wszystkich okręgów, które wypowiedzą się odnośnie wymienionego paragrafu.

Tak brzmi komunikat oficjalny o odbytej konferencji, która wydała się, że wyjaśnił te głoszą sprawę protestu KS „Warta”.

Obecnie Zarząd PZB wziął na siebie odpowiedzialność za całą tę historię i mamy nadzieję, że wyjaśni ją sprawie dliwie i wyraźnie. Wydział Sportowy PZB mógł „abdykować”. Zarząd PZB będzie uważniejszy.

Projekt referendum, wysunięty przez dyr. Kuchara jest b. dobry i mądry. Dyr. Kuchara stał na stanowisku, że czynnik wychowawczy i sportowy jest ważniejszy od suchego paragrafu regulaminu, niezbyt zresztą jasnego. PU WF i PW pozostawił całkowicie swobodę czynnikowi społecznemu i dobrej woli zarządu PZB. Nie chce narzucać z góry swej decyzji — wskazał tylko najbardziej prostą i prawidłową drogę.

Odnosnie protestu, MKS „Grochów” złożył go do ranka prezesa Bielewicz w dniu wczorajszym.

Niedzielnny sejmik lekkoatletów Wybrzeża

Dziś w niedzielę w sali konferencyjnej Zarządu Miejskiego w Gdańsku (pokój nr. 10) odbędzie się o godz. 11 Wieczne Zebranie Gdańskie Okręgowego Związku Lekkoatletycznego. Zebranie powyższe zapowiada się bardzo ciekawie ze względu na podniesienie się formy lekko-

atletów Wybrzeża, którzy w ubiegłym sezonie uzyskali szereg sukcesów na terenie ogólnopolskim. Prócz tego tematem obrad będzie przygotowanie kadr instruktorskich i zawodniczych do przyszłego sezonu, oraz zaprawa zimowa.

Rewia pływaków śląskich w Gdyni

Na Basenie Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni rozpocznie się w niedzielę o godz. 15.00 atrakcyjne spotkanie pływackie pomiędzy wice-mistrzem drużynowym Polski w pływaniu „Płast” (Gliwice), a mistrzem Wybrzeża „Grom” (Gdynia).

Z rzędu ciekawych pojedynków zaliczyć będzie można spotkanie pomiędzy mistrzem Polski Marchlewskim a nową rewelacją Śląska Fudala. Zawodnicy ci spotkają się na dystansie 100 i 200 metrów w stylu dowolnym. Ciekawie również zapowiada się dystans 100 m na znak, gdzie Marchlewski, który zdobył w

ubiegłym tygodniu akademickie mistrzostwo Polski, spotka się z Lan-gerem.

Z pań zobaczymy dwukrotną mistrzynię Polski i rekordzistkę Kaletową i Hulukównę, które są w stylu klasycznym bezkonkurencyjne w kraju. Jedynie na znak ze słazkami może konkurować utalentowana Budziszówna z Wybrzeża.

Dziś w Gdańsku „Zryw” — „Milicyjny”

Liczne rzesze kibiców pięciarskich Wybrzeża oglądać będą mogli dziś w niedzielę swoich ulubieńców drużyny „Milicyjnego” w spotkaniu o drużynowe mistrzostwo Polski ze „Zrywem” (Świętochłowice). Spotkanie to rozpoczyna się o godz. 12 w sali Stocznia nr 1 w Gdańsku. Jest to dla zespołu Wybrzeża ostatnia przeszkoda przed walkami finałowymi o najwyższy tytuł w pięciarsztwie.

Z ciekawszych pojedynków zaliczyć będzie można spotkanie w wadze lekkiej pomiędzy Rademachem, a Skierką, w muszej pomiędzy Kowalczykiem i Sowińskim oraz w średniej pomiędzy Tyką i Szyman-kiewiczem.

Uwaga! Miłośnicy sportów zimowych

Miejski Ośrodek Wychowania Fizycznego w Gdańsku zwołuje w niedzielę 21 bm. o godz. 9 rano na Stadionie Miejskim w Gdańsku (pod trybunami) konferencję poświęconą sportom zimowym. Tak zresztą jak i niestowarzyszeni miłośnicy sportów zimowych (hokej, narciarstwo, łyżwiarstwo) proszeni są o przybycie na powyższą konferencję.

Wkrótce „JASNE ŁANY” NAJNOWSZY FILM PRODUKCJI POLSKIEJ

3737-Kr

Znany oficer z oddziału „wojny psychologicznej”, który pewnego dnia zaprosił mnie na obiad, zupełnie inaczej wyjaśnił mi przyczyny wojny, toczącej się między Paryżem a Brukselą. Według jego zapewnienia, był to rodzaj protestu, jaki Anglia chciała zademonstrować wobec coraz bardziej bezceremonialnego rządzenia Amerykan w krajach wyzwoleń. W krótkim okresie czasu Amerykanie zdołali przygotować sobie warunki do zagarnięcia całego handlu wewnętrznego Francji. Prawie wszystkie wielkie firmy amerykańskie otworzyły swoje filie w Paryżu. Bardzo często przedstawiciele tych firm towarzyszyli amerykańskiej armii w mundurze oficerów różnych stopni. Gdy tylko przybywali do Paryża, zatrzymywali się tam, aby rozjeżdżać się i nawiązać kontakty handlowe. Amerykanie jeździli po całej Francji, badali zagadnienia gospodarcze i składali oferty handlowe.

Oficer radził mi, abym przy najbliższej bytności w Paryżu zajął do popularnego pasażu na placu Vendôme, a będę mógł przekonać się o prawdziwości jego słów. Oburzał się najbardziej na fakt, że Dowództwo Sojuszników Sił Ekspedycyjnych nie tylko wozło z sobą tych „ludzi interesu” jak dawniej wozło się markietanki, ale patronuje im w Paryżu. Między innymi zabroniło ono wjazdu do stolicy Francji przedstawicielom angielskich sfer gospodarczych. Oficer brytyjski pletnował to jako „nieuczciwą grę” sprzeczną z zobowiązaniami sojuszników.

Mój „psycholog” uważał, że sztab 21 grupy stara się tylko zrównoważyć apetyty zamerykanizowanego bez reszty Dowództwa Sojuszników Sił Ekspedycyjnych, poza którym kryje się polityczny doradca Eisenhowera, Murphy. Tenże Murphy, stojący na czele amerykańskiej sieni wywiadowczej w Afryce Północnej nie tylko przygotował Aliantom bezkarną zdobycie Dekaru, Algeru, Oranu i innych miast afrykańskich, ale ponadto zapewnił Amerykanom warunki natchemistowej ekspansji gospodarczej na tych terenach. Obecnie Murphy zamierzał to samo zrobić we Francji. Szukając masowej bazy dla przeprowadzenia amerykańskiej polityki w Europie, Murphy, jako katolik popierał organizacje katolickie, przeciwstawiając je partiom socjalistycz-

42)



TLUMACZYŁA HELENA ZATORSKA

nym, sympatyzującym z Labour Party i lewicowym organizacjom ludu pracującego, które szukały przede wszystkim dróg zbliżenia z ZSRR.

Nie łatwo było zorjentować się we wszystkich subtelnościach wojny między Brukselą a Paryżem. Angliści uskarżali się na Amerykan. Amerykanie mówili z niechęcią i ironią o każdym kroku Anglii, przyglądaliśmy się rozwojowi kroków nieprzyjacielskich z obu frontów — z Paryża i Brukseli. Czasem zaglądaliśmy na autentyczny front w okolicy wysp. Front ten nazywał się wtedy wodnym. Ale tam właśnie było zupełnie cicho i spokojnie. Czasem tylko słychać było dźwięki, które milkiły równie nieoczekiwanie, jak nieoczekiwanie rozlegał się ich głośny pomruk. Artylerzyści rzadko bombardowali drogi.

W małych miasteczkach Francji i Belgii, znajdujących się na tyłach, płynęło spokojnie, codziennie. Oddziały wojskowe stały na warte, czyściły broń i maszyny. Wieczorami garnizony szli do kina lub na spacer. Knajpy i kawiarnie były pełne oficerów. W lokalach tanecznych szalano do późnej nocy. Armia beztrudno oddawała się odpoczynkowi, tak samo jak i ich dowództwo, oczekujące jak się potoczna wypadki na froncie wachodnim. W związku z rozgłosem, jaki towarzyszył sprawie przejęcia angielskiej, a częściowo i amerykańskiej armii na leżą zimowe. Niemcy, jak myślały pewne koła na zachodzie, powinni byli wszystkie swoje si-

ły skupić na froncie wschodnim (rozgłos miał właśnie ich przekonać, że z zachodu nie mają się czego obawiać). Ale Niemcy zawiedli zimne rachuby i gorące nadzieje wszelkich Churchillów.

SPEKTAKL W ARDENACH

W początku grudnia wyjechaliśmy na front. Nuda i jednostajność konferencji prasowych uprzykrzyła nam się do tego stopnia, że nawet dziennikarze pracujący dla poszczególnych agencji przestali na nie uczęszczać. Komunikaty wojenne oznajmiały ponuro, że na „froncie sytuacja jest bez zmian”. Gdy tylko pogoda dopisywała, przybywał do nas oficer sztabowy z lotniczej dywizji wywiadowczej i jak automat zaczynał wyliczać, ile dokonano nalotów, ile spalono pociągów, ile rozwalono lokomotywy, ile wysadzono mostów. Cyfry te były zawsze oszałamiające, ale zbyt częste ich powtarzanie sprawiało, że nie robiły na nas żadnego wrażenia.

Znaliśmy dobrze drogę od Brukseli do Maastrichtu, gdzie mieścił się obecnie sztab 9 armii amerykańskiej. Droga ta wiodła poprzez małe miasteczka belgijskie, niekiedy stopa wojny.

Ulicami z rzadka przejeżdżały transporty amunicji i aprowizacji. Niekiedy iluzoryczny sztabowy rozpryskiwały uliczne kałuże.

Naczelnik prasowego obozu 9 armii, stonunkowo miły i bardzo towarzyski pułkownik przyjął nas ser-

decznie. Zartował oprowadzając nas po „obozie”, ulokowanym w dużym „pakownym” hotelu (w Holandii wszystko jest duże i „pakowne” prócz... samego kraju) i mówił, że nie jest to obóz prasowy, a raczej wy-poczynkowy.

Gdy pytaliśmy go, co jest ciekawego na froncie, równie wesoło odpowiadał:

— Ruiny Akwizgranu. Teraz jeżdżą tam wszyscy korespondenci i... sztabowcy.

Do Akwizgranu postanowiliśmy jechać następnego dnia. A tymczasem udaliśmy się do sztabu 30 korpusu. W zimnym lokalu, który w czasach pokojowych był szkołą, kapitan Cooper, szef wywiadu, chętnie poinformował nas o całokształcie sytuacji.

Wywiad Aliantów ustalił, że na tym brzegu Renu Niemcy skoncentrowali w okolicach Kolonii 5 armię czołgową. Była ona słabo uzbrojona. Można było na palcach zliczyć niezawodne „tygrysy” i „pantery” wśród setki marnych „zwykłych 4-k”.

Na północ od 5 armii, ale na tym samym brzegu, skoncentrowana została 6 armia czołgowa SS, najlepiej uzbrojona i pozostająca dotychczas w rezerwie, do dyspozycji niemieckiego dowództwa naczelnego. Cooper uważał, że fakt, iż ta armia została przekazana dowódcy frontu zachodniego Rundstedtowi, dekonspirowała niemiecki plan, według którego chcieli oni zaatakować Sojuszników na tak zwanej równinie Kolonńskiej. Alianci według słów Coopera nie bali się ofensywy. Mieli taką przewagę pod względem czołgów, dział, artylerii, pomijając już całkowite panowanie w powietrzu, że takie dwie dywizje czołgowe nie mogły ich przerazić, ale co najwyżej zdenerwować. Dowództwo alianckie było raczej nie mile dotknięte tą okolicznością, że Niemcy mają dobrą ochronę — Ren. Gdyby chcieli tylko przejść rzekę...

Dwa dni po wyjeździe do ruin Akwizgranu wstąpiłszy znowu do siedziby sztabu 30 korpusu. Kapitan Cooper nie ukrywał radosnego podniecenia. 5 armia czołgowa była w trakcie przeprawy przez rzekę. 6 armia czołgowa SS szła na południe do Kolonii. Pułkownik sztabu 2 armii brytyjskiej, którego spotkalismy, spoglądał z zachwytem na linię kręśloną przez szefa wywiadu linię, obrazującą ruchy wojsk nieprzyjacielskich.

(d s. n.)