

Warszawska Rada Związków Zawodowych pomaga w zaopatrzeniu świata pracy

Dzięki akcji Warszawskiej Rady Związków Zawodowych w ciągu ostatniego półrocza warszawski świat pracy otrzymał na dogodnych warunkach: 20 ton maki pszennej 70 ton cukru, 8 ton grochu i kaszy, 257 kg herbaty i 7.729 kg tłuszczu. Również dzięki umowie z Centralą Handlu Detalicznego, członkowie związków zawodowych zakupili po cenach niższych niż w sklepach, a przede wszystkim odzież, artykuły konfekcyjne i obuwie za 12 milionów zł. Rada rozdzieliła również 53.125 ton węgla interwencyjnego, 17,5 tys. m kw. saka oraz 15.540 żarówek. Wydział Ekonomiczny Warszawskiej Rady Związków Zawodowych rozdziela powyższe towary na podstawie list zgłoszonych przez poszczególne związki zawodowe.

Posiedzenie Sejmu Ustawodawczego

Po wyczerpującym, bo blisko 12-godzinnym posiedzeniu poniedziałkowym, sala Sejmu powoli zapełnia się postaciami. Urzędujący wicemarszałek tow. Szwab powołuje quorum. Otwiera 33 posiedzenie Sejmu Ustawodawczego ze znacznym opóźnieniem. Po załatwieniu spraw formalnych, jak odczytanie usprawiedliwień nieobecnych posłów i udzieleniu urlopów, Izba przystąpiła do właściwych obrad.

Przewidziany w punkcie pierwszym porządku dziennego projekt ustawy o moratorium lokalowym dla spółdzielni odesłany został do prawniczej regulaminowej komisji.

Projekt rządowej ustawy o państwowym planie inwestycyjnym na rok 1948 referował przew. CUP tow. Bibrowski. Projekt został odesłany do komisji planu gospodarczego.

W punkcie 3 porządku dziennego kontynuowana była niedokończona poprzedniego dnia debata nad prelimitem budżetowym na rok 1948. W dyskusji zabrał głos również minister przemysłu i handlu tow. Hilary Minc. Przemówienie to podamy w jutrzejszym numerze.

Porządek dzienny 33 posiedzenia przewiduje w dalszym ciągu sprawozdanie Komisji Planu Gospodarczego i Skarbowo Budżetowej o rządowym projekcie ustawy, o przewidywanym szczegółowym planie inwestycyjnym na pierwszy kwartał 1948 roku oraz sprawozdania tychże komisji o rządowym projekcie ustawy o powiększeniu ogólnej wartości inwestycji z roku 1947 i o zmianie ustawy o państwowym planie inwestycyjnym na rok 1947. W ostatnim punkcie porządku dziennego przewidziane jest sprawozdanie komisji Wojkowej o rządowym projekcie ustawy o poborze rekruta.

Rosnąca drożyzna we Francji niweczy podwyżkę płac

PARYŻ, 30.12. (PAP). — Na ostatnim posiedzeniu Francuskiej Rady Ministrów zapadły decyzje w sprawie zwrotu cen, które wchodziły w życie wraz z zarządzeniem o pewnej podwyżce płac. W szczególności cena tony węgla wzrosła z 2.160 franków do 2.880 franków. Pociągnięto to za sobą, jak podkreśla prasa paryska, wzrost cen przemysłowych o 40 proc.

Podwyżka płac wynosi 10 franków na godzinę. Nowe minimum egzystencji ustalono w wysokości 10.500 franków za 200 godzin pracy miesięcznie. Równocześnie jednak zlikwidowano

11 milionów m² powierzchni mieszkalnej wykonano w 1947 r. dla robotników w ZSRR

MOSKWA, 30.12. (PAP). Na odbywającej się obecnie sesji plenarnej Centralnej Rady Związków Zawodowych omówione zostały wyniki realizacji umów zbiorowych na rok 1947 i wytyczne dla umów na rok 1948. Zagadnienia związane ze zniesieniem systemu kartkowego i reformą pieniężną oraz sprawa kształcenia kadr związkowych.

W toku obrad stwierdzono, że powszechne wykonanie przez robotników obowiązków wynikających z u-

Plan portu gdańskiego wykonany w 110 proc.

Przeladowane towary: węgiel — 3.420.419; ruda — 1.138.378; żelazo — 33.861; cement — 110.472; paliwa płynne — 29.638 ton; zboże — 9.936; cukier — 16.300 ton; drobnica — 173.088 ton; tarcica — 7.567 ton; razem 4.990.659 ton. Ponadto przeladowano: bydła — 38.567 sztuk; domków fińskich — 116 kompletów.

Chińskie wojska ludowe na przedmieściach Mukdenu Zażarte walki dookoła Pekinu

LONDYN, 30.12. (PAP). — Agencja Reutera donosi z Nankinu, że oddziały chińskiej armii ludowej poczyniły w ciągu ostatnich 24 godzin dalsze postępy w kierunku Mukdenu. Miasto jest otoczone ze wszystkich stron. Poza tym wojska ludowe przypuściły silne ataki na linie kolejowe Pekin — Hankau, Pekin — Sui Yang i Pekin — Mukden. W chińskich kołach rządowych panuje przekonanie, że z chwilą upadku Mukdenu los Chin północnych będzie przesądzony, a wówczas wojska ludowe z łatwością będą mogły opanować Nankin.

Według depesz, które nadeszły w poniedziałek wieczorem do Nankinu, oddziały armii ludowej wtargnęły na zachodnie przedmieścia Mukdenu i otworzyły ogień artyleryjski na stanowiska wojsk rządowych, znajdujące się w mieście.

Naokoło Pekinu toczą się zażarte walki, przy czym wojska Ciang-Kai Szeke pod naporem oddziałów ludowych ustępują ze swych pozycji.

MOSKWA, 30.12. (PAP). Agencja Tass podaje komunikat naczelnego dowództwa chińskiej armii ludowej, stwierdzający, że oddziały

tej armii z powodzeniem kontynuowały ostatnio operacje zmierzające do otoczenia wojsk Kuomintangu na południowym odcinku frontu chińskiej wojny domowej.

Trzy wielkie grupy armii ludowej połączyły się w rejonie linii kolejowej Pekin — Hankou. Siły zbroj-

ne Kuomintangu na najważniejszych odcinkach frontu centralnego zostały rozbite na poszczególne części, tracąc łączność. Około 20.000 żołnierzy wojsk Kuomintangu zginęło.

Na obszarze kontrolowanym dotychczas przez Kuomintang armia ludowa opanowała 23 miasta.

Wallace będzie kandydował na prezydenta Stanów Zjednoczonych

NOWY JORK, 30.12. (Obsl. wł.). Były wiceprezydent Stanów Zjednoczonych, Henry Wallace, wygłosił w Chicago przemówienie, które nadane zostało przez radio na cały kraj. Oświadczył on, że w roku 1948 wystąpi jako niezależny kandydat na prezydenta.

Uzasadniając swą decyzję, Wallace powiedział m. inn. „Nie ma żadnej walki między Trumanem a kandydatem republikańskim. Zarówno jeden jak i drugi wypowiadają się za politykę, torującą drogę do wojny. Stany Zjednoczone nie uzyskają pełnego bez-

pieczeństwa dopóki nie nastanie prawdziwy pokój między USA a ZSRR. Sprzeciwiam się stanowczo wszelkiemu imperializmowi, czy też ekspansjonizmowi.

Świat potrzebuje konferencji rozbrojeniowej Narodów Zjednoczonych, która wywołałaby na zawsze świat od groźby nie tylko bomb atomowych, lecz wszelkich innych metod masowego zniszczenia. Będę nadal zwalczał plany, obdarzające ludzką krew i łzy, wtedy gdy potrzebujemy ona plugów. Zwalczam doktrynę Trumana i plan Marshalla w tej formie, w jakiej są one przeprowadzane, ponieważ dzielą Europę na dwa wrogie obozy.

Ci, których St. Zjednoczone przekupują politycznie ich żywnością, wróćcie się porządku. Państwa te będą wprowadzać płacę nam tymczasową wdzięczności, potem jednak zniechęcą nas, ponieważ nasza polityka niszczy ich wolność.

Wielu ludzi w naszym kraju prosiło mnie, abym wziął udział w tej wielkiej walce. Spodziewam się, że ci, którzy mają dziś słuchając, będą działać dla sprawy pokoju, postępu i dobrobytu w USA. Zebrałbym już armię niewielką liczbowo, ale potęgą przez swe przekonania — armię gotową do akcji. Armia ta poprowadzi tych wszystkich, którzy obawiają się ruszyć z miejsca, a miejsce każdego, który boi się, lub który nas opuści, zajmą tysiące innych, by wystąpić w obronie słusznej sprawy.

Groźbę, przed którą znalazła się ludzkość, można zażegnać na drodze utworzenia nowej partii politycznej. Dlatego też wystąpię jako niezależny kandydat na prezydenta.

Przewidując, że jego zwolennicy będą oczerniani przez przeciwników politycznych, jako narzędzie czynników obcych, Wallace oświadczył: „Nie powinniśmy dopuścić do tego, by wypaczono w ten sposób istotny sens zagadnienia. Wydobywamy jedynie na światło dzienne metody hitlerowskie, kiedy widzimy je w naszym kraju i nazywamy wrogami ludzkości tych, którzy wolą raczej trzecią wojnę światową, niż szczerze wysiłki dla uregulowania różniczek na drodze pokojowej. Gdy gniją stare partie, mamy prawo do przewodnictwa ze strony nowych partii. Dlatego też należy jej umożliwić wyrażenie swej woli w głosowaniu, które odbędzie się w 1948 roku.”

Minister Wilson

o anglo-radzieckim porozumieniu handlowym

LONDYN, 30.12. (PAP). Brytyjski minister handlu zagranicznego, Harold Wilson, ogłosił w „Daily Herald” oświadczenie, w którym podał m. inn.:

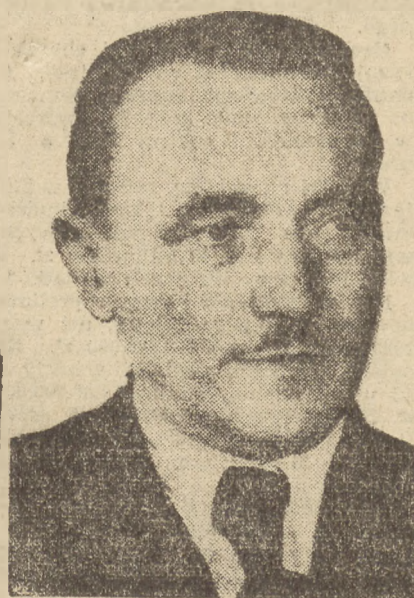
„Pragnę zaznaczyć, że porozumienie handlowe z 27 grudnia stanowi jedynie pierwszy etap w rozwoju brytyjsko-radzieckich stosunków gospodarczych. Obejmuje ono niezwykle cenną dla obu krajów wymianę towarów. Rokowania dalsze będą się toczyć najpóźniej w maju 1948 r. Spodziewamy się, że obejmą one znacznie szerszy zasięg.

Jeżeli majowe rokowania zakończą się pomyślnie, to stosunki handlowe między Wielką Brytanią a Związkiem Radzieckim, rozszerzą się wybitnie. Sobotnie porozumienie jest pierwszym krokiem w kierunku zwiększenia obrotów handlowych między obu krajami i dlatego posiada ono znaczenie międzynarodowe.”

LONDYN, 30.12. (PAP). „Daily Herald” wyraża zadowolenie z powodzenia dotychczasowych pertraktacji handlowych brytyjsko-radzieckich. Dziennik stwierdza w związku z tym:

„Z okazji zawarcia porozumienia

W 4 ROCZNICĘ POWOŁANIA KRN



Gdy cztery lata temu witaliśmy nowy rok, perspektywa ostatecznego załamania się Niemiec hitlerowskich była bardziej widoczna, niż kiedykolwiek przedtem. Szybkie postępy armii radzieckiej wskazywały wyraźnie, że dni okupanta są już policzone. Wstępowałyśmy w nadchodzący rok 1944 z głęboką wiarą, że wreszcie nadchodzi kres zbrodni hitlerowskich. Razem z nami witały radośnie ten rok wszystkie narody, walczące z hitleryzmem, widząc w klęskach, jakie ponosiły Niemcy, zapowiedź rychłego wyzwolenia.

Droga do lepszego jutra narodu polskiego nie była jednak wolna od przeszkód. Jasna była perspektywa klęski Niemiec, ale gromadziły się nowe chmury, zaciemniające horyzont. Sytuacja, w jakiej znajdował się naród polski u schyłku 1943 roku, wrożyła nie wesołe komplikacje. Rząd emigracyjny, usurpujący sobie prawo reprezentowania narodu polskiego na arenie międzynarodowej, uznawany wtedy jeszcze przez zachodnich sprzymierzeńców, był narzędnikiem wstecznych reakcyjnych elementów, w kraju i zagranicą prowadził politykę, godzącą w lud polski. Celem jego działalności i wszystkich jego posunięć nie była walka z Niemcami, ale przygotowanie dogodnego gruntu dla uchwylenia władzy i ustanowienia rządów obywatelskich i kapitalu nad narodem polskim.

Dlatego zamiast jednoczyć naród w walce z okupantem, przygotowywał wojnę domową w kraju, prowadząc nieprzebiegającą w środkach kampanię przeciw obozowi demokracji i przeciw Polskiej Partii Robotniczej w szczególności. Z tego samego powodu, kierując się własnym klasowym interesem, a nie dobrem Polski, robił wszystko, aby nie dopuścić do porozumienia ze Związkiem Radzieckim, nawet wtedy, gdy po Jalcie stało się jasne, iż „wielka trójka” ma zgodny pogląd na sprawę wschodnich granic Polski.

Jakby wyglądała przyszłość Polski, jakby wyglądała sprawa naszych granic na Odrze i Nysie, które wywalczyliśmy dzięki poparciu Związku

Radzieckiego, a wbrew Churchillowi, gdybyśmy wyszli z tej wojny, mając na ciele rząd londyński? Kto budował by wtedy państwo polską na wyzwolonych terenach, jeśliby naród nie okazał się zdolny wyłonić nowego kierownictwa? Spraw polskich nie moglibyśmy wziąć w polskie ręce. Byłby one, być może, rozstrzygane na konferencjach międzynarodowych, ale nie w kraju, zgodnie z potrzebami i interesami narodu polskiego.

Powołanie do życia nowego, odpowiedzialnego przedstawicielstwa narodu polskiego stało się historyczną koniecznością, coraz bardziej palącą, w miarę, jak zbliżał się koniec okupacji niemieckiej. Zadania tego podjąć się mogła tylko demokracja polska. Miała do tego mandat, bo reprezentowała interesy warstw pracujących, a więc olbrzymiej większości narodu, bo wysunęła się na czoło walki z okupantem i wreszcie dlatego, że miała jedynie realną koncepcję odbudowy państwa polskiego, opartej na sojuszu ze Związkiem Radzieckim.

Powołanie w pamiętną noc sylwestrową 1944 r. Krajowej Rady Narodowej z inicjatywy Polskiej Partii Robotniczej, przy współudziale innych demokratycznych ugrupowań, przyspieszyło proces jednoczenia się demokracji polskiej. I jakkolwiek w warunkach okupacji nie od razu udało się skupić pod sztandarem KRN wszystkie twórcze siły narodu — to jednak jej platforma polityczna i droga, jaką wskazało to nowe przedstawicielstwo narodu, okazały się jedynie słuszną i jedynie zbawienne dla Polski. Dalszy proces konsolidowania się sił demokracji polskiej odbywał się na tej tylko platformie i na tej tylko drodze. Innych bowiem dróg do Polski Niepodległej i Ludowej nie było i być nie mogło.

Dzięki Krajowej Radzie Narodowej, opartej już w czasie okupacji o szeroko rozburowane terenowe Rady Narodowe powstała zorganizowana siła, zdolna pokierować losami kraju. Toteż w miarę, jak ustępowały wojska niemieckie, na wyzwolonych terenach powstawała administracja polska, rodziła się nasza państwowość.

Pod kierownictwem Krajowej Rady Narodowej dokonaliśmy wielkich reform społecznych i w poważnym stopniu posunęliśmy naprzód odbudowę kraju, kładąc podwaliny pod dalszy rozwój Polski Odrodzonej. Dzieło, które stworzyła Krajowa Rada Narodowa, ma na imię Polska. W tym jednym słowie mieści się cała wielkość historycznego zadania, dla którego KRN została powołana i które wykonała.

W kilku wierszach

□ PARYŻ. — Rada Republiki uchwałała w poniedziałek po południu 150 głosami przeciwko 121, przy 130 wstrzymujących się od głosu, projekt rządowy o nadzwyczajnej daniźnie majątkowej. Jak wiadomo, opodatkowane będą zarobki, przewyższające 450 tysięcy franków rocznie.

□ RZYM. — Związki zawodowe wolego terytorium Triestu ogłosiły strajk powszechny wskutek rozbiicia rokowań z przedstawicielami przemysłowców. Rozmowy prowadzone były w sprawie ogólnej podwyżki płac, lecz wskutek niestępliwego stanowiska przemysłowców — musiały zostać przerwane.

□ NOWY JORK. P. Eleanor Roosevelt, przewodnicząca Kampanii Praw Człowieka oświadczyła w przemówieniu radiowym, że ekonomiczne i specjalne prawa człowieka mogą stać się podstawą porozumienia między Związkiem Radzieckim a Stanami Zjednoczonymi również w innych sprawach.

Debata budżetowa na plenarnym posiedzeniu Sejmu 40 miliardów zł nadwyżki w preliminarzu budżetowym

Posiedzenie otworzył wicemarszałek tow. Roman Zambrowski o godz. 10 min. 25, powołując na sekretarzy posłów Ożę - Michałskiego oraz Wysockiego.

Następnie Marszałek zawiadomił izbę, że Państwowa Komisja Wyborcza wobec wygaśnięcia mandatów poselskich po zmarłych posłach Szczyrku Janie, Świerczewskim Karolu, Gallasie Kazimierzu i Wasowskim Józefie, powołała na ich miejsce nowych posłów — tow. Śmietan- skiego Józefa (PPS), tow. Knothe- ferzego (PPR) oraz ob. ob. Martynę Kazimierza (SD) i Dubiela Pawła (SD). Nowi posłowie złożyli ślubowa- nie.

Na porządku dziennym 32 posie- dzenia Sejmu Ustawodawczego znaj- dowały się następujące sprawy:

1. Pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o prowizorium szcze- gółowego planu inwestycyjnego na okres od 1 stycznia do 31 mar- ca 1948 r.

2. Pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie usta- wy z dnia 3 lipca 1947 r. o pań- stwowym planie inwestycyjnym na rok 1947.

3. Pierwsze czytanie rządowych projektów ustaw: a) ratyfikacji umowy o współpracy kulturalnej między Polską a Czechosłowacją, b) ratyfikacji konwencji między Polską a Czechosłowacją o zapewnieniu współpracy gospodarczej, c) ratyfikacji światowej konwencji pocztowej oraz porozumień światowego związku pocztowego.

4. Pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o poborze rekruta.

5. Sprawozdanie Komisji Skarbo- wo - Budżetowej o projekcie usta- wy skarbowej i preliminarzu bud- żetowym na 1948 r.

Sprawy objęte punktami 1 — 4 odesłane zostały do odpowiednich Komisji sejmowych.

Tow. Zambrowski udzielił głosu pos. A. Miturze (SL), który składa sprawo- zdanie Komisji Skarbowo-Budżetowej. Poseł Mitura stwierdza na wstępie, że preliminarz budżetowy na rok 1948 jest odzwierciedleniem poprawiającej się sytuacji gospodarczej, finansowej i skarbowej naszego kraju.

Dochody Skarbu Państwa prelimi- nary na r. 1947 na sumę 185.512.800.800 zł, w roku 1948 do sumy 311.261.000.000 zł, tj. o 78 proc. Poważ- ny wzrost dochodów z tytułu podat- ków i opłat skarbowych, wynoszący o 144 proc. więcej w stosunku do r. 1947 charakteryzuje bardzo wyraźnie po- prawę sytuacji gospodarczej. Podatek obrotowy np. wzrósł z 24.450.000.000 zł do 65.000.000.000 zł, tj. o 166 proc.,

Strajk generalny w Trieście

RZYM, 30.12. (Obsl. wł.). Związki Zawodowe wolnego miasta Triestu proklamowały strajk generalny ro- botników wszystkich kategorii. Powo- dem strajku jest niedojście do poro- zumienia między stowarzyszeniem przemysłowców a Izłą Pracy w spr- awie podwyżki płac.

Von Rundstedt wrócił z „urlopu“

LONDYN, 30.12. (PAP). W ponie- dzielek wieczorem wrócił samolotem do Londynu marszałek niemiecki von Rundstedt, po spędzeniu 8-dniowego „urlopu“ w Niemczech w związku z chorobą swego syna. W Londynie ur-zędowo zapowiadają, że Rundstedt wraca do obozu, gdzie przebywał do- tychczas wraz z wyższymi oficerami b. armii niemieckiej.

Radziecki przemysł włókienniczy wykonał roczny plan

MOSKWA, 30.12. (PAP). — Dnia 25 bm. przemysł włókienniczy ZSRR wy- konał roczny plan produkcji.

W porównaniu z rokiem ubiegłym produkcja radzieckich fabryk włó- kienniczych wzrosła o 36 proc.

Na Ukrainie i Białorusi wytwór- zność przedsiębiorstw włókienniczych zwiększyła się, w porównaniu z ro- kiem ubiegłym o 2 — 3 razy.

Oświadczenie marszałka Tito w sprawie energii atomowej

DELGRAD, 30.12. (PAP). Przemą- dliwiec na pierwszej po wojnie sesji gosłowińskiej Akademii Nauk i Umiejętności, marsz. Tito, wyraził oświadczenie, iż energia atomowa wykorzystana będzie zgodnie z zamie- nianiami jej wynalazców dla dobra i szczęścia ludzkości.

„Energia atomowa — po- daje — to — oznacza, iż w reku- najduje się instrument, który może prawdziwie

zaś podatek dochód z 19.845.517.000 zł do 54.000.000.000 zł tj. o 172 proc.

Analiza preliminarza pozwala na stwierdzenie, że budżet nasz na rok 1948 jest wybitnie pokojowy. Wydatki na obronę narodową, które w ro- ku 1947 wynosiły sumę 25.700.000.000 zł, wzrosły w r. 1948 do 31.600.000.000 zł, tj. o 23 proc., podczas gdy ogólne wydatki wzrosły o 68 proc. Podobna sytuacja mamy również w budżecie Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicz- nego.

Cechą, która najbardziej charakte- ryzuje nasz budżet na rok 1948, to troska o człowieka. Sumy, przeznaczo- ne na zaopatrzenie ludności, wzrosły w porównaniu z rokiem 1947 o 85 proc.

Wydatki na oświatę, zawarte w bud- żecie Min. Oświaty, a także w budże- tach innych resortów państwowych, wynoszą przeszło 40 miliardów zł, a więc 14,7 proc. bieżących wydatków.

Na Ministerstwo Zdrowia prelimi- nowano o 42 proc. więcej, niż w r. 1947, mianowicie 7.313.000.000 zł. Na opiekę społeczną wydatki wzrosły o 42 proc., mianowicie do 7.204.000.000 zł. Na emerytury i renty o 55 proc., tj. do 3.794.000.000 zł. Na kulturę i sztukę o 35 proc., tzn. do 1.546.000.000 złotych.

W sumie wydatki, związane z tro- ską o człowieka, wzrosły z — 89.817.000.000 zł do 148.472.000.000 zł, tj. o 65,3 proc. i przekraczają 50

Brutalny atak policji Schumana przeciwko chłopom francuskim

PARYŻ, 30.12. (PAP) W miejscowości DAX w południowej Francji odbyła się, pod egidą Generalnej Konfederacji Rolniczej (CGA) man- ifestacja chłopska na znak prote- stu przeciw nowym obciążeniom po- datkowym, godzącym w drobnych rolników. Następnie pochód, liczący około 8.000 chłopów z całego Depar- tamentu udał się w kierunku prefek- tury celem złożenia rezolucji,

protestującej między innymi prze- ciw groźbom aresztowania działaczy CGA. Do pochodu przyłączyli się po drodze robotnicy, kupcy i rzem- iślnicy.

W chwili gdy pochód zbliżał się pod prefekturę, manifestanci zaata- kowani zostali przez oddziały policji, które użyły gazów łzawiących. Wielu chłopów zostało zranionych uderzeniami kół.

Próba rozbicia CGT zawiodła mimo milionowych „dotacji“ z USA

PARYŻ, 30.12. (PAP) — Dziennik „Humanité“, charakteryzując rozło- mą działalność „Force Ouvriere“, stwierdza, że organizacja ta otrzymała od agentów amerykańskich pieniądze na finansowanie swej działalności.

Uczestnicy konferencji „Force Ou- vriere“ otrzymali 19 grudnia diety w wysokości 8.500 franków. Łącznie więc kierownictwo „Force Ouvriere“ wypłaciło uczestnikom konferencji po nad 2 i pół miliona franków.

„Humanité“ podaje, że „Force Ou- vriere“ otrzymało dolary od amerykan- skiego reprezentanta Irvinga Browna, który dysponuje funduszem w wyso- kości jeden milion dolarów na akcję rozbicia jedności ruchu zawodowego.

Dziennik podkreśla, że Brown nie ogranicza swojej działalności do Fran- cji, lecz rozciąga ją również na Wiel- ką Brytanię. Udał się on niedawno do Londynu, gdzie odbył konferencję z przedstawicielami brytyjskich Zwią- zków Zawodowych i Labour Party.

Bezpośrednio po tych konferencjach, na znak niewidzialnego drygenta — wystąpili sekretarz Labour Party —

Powodzie we Francji

PARYŻ, 30.12. (PAP). Z Nancy do- noszą, że od poniedziałku popołud- niu zagnęła się przyspieszony przy- bór rzeki Mozeli. Woda zalała dzie- linie przybrzeżne. Ludność musiano ewakuować. Szereg mostów uległo zniszczeniu. Na Renie pod Strasbur- giem przybór wody osiągnął 4 metry. Ruch na kanale łączącym Rodan z Renem i na kanale między Marną a Renem został wstrzymany.

Z zagłębia Saary donoszą, że po- wódź staje się tam prawdziwą kata- strofą. Przerwane zostały połączenia telefoniczne i telegraficzne, wiele miejscowości jest zupełnie odciętych.

Norden twierdzi, że Stany Zjed- noczone otrzymały z tytułu konfiska- ty patentów niemieckich, zapasu złota, okrętów oraz mienia niemiec- kiego w Ameryce wiele miliardów dolarów.

Za sprzedaż około 27 milionów ton węgla z Zagłębia Ruhry w ciągu ubiegłych 30 miesięcy Stany Zjed- noczone uzyskały blisko 300 milio- nów dolarów, płaćąc za niego ogół- em niespełna półtora miliona do- larów.

Ale na tym nie koniec — zagna- cza Norden. — Ponieważ 15 marek które płaci się Niemcom za tonę

proc. bieżących wydatków budżeto- wych.

Omawianie budżetów resortów go- spodarczych rozpoczyna sprawozdaw- ca od preliminarza Min. Przemysłu i Handlu. Osiągnięcia tego Ministerstwa — stwierdza mówca — nie wymagają dodatkowych ocen, zna je bowiem ca- łe społeczeństwo, widząc szeroki stru- mień towarów, płynących z fabryk do składów handlowych i konsumentów.

Wydana przez Ministerstwo Przem- ysłu i Handlu i trwająca nadal bitwa o uzdrowienie handlu, przyniosła już bardzo poważne wyniki.

Dochody Ministerstwa Przemysłu i Handlu wzrosły z 39.348.000.000 zł w r. 1947 do 75.231.000.000 zł na r. 1948, tj. o 93,7 proc.

Trudne i poważne zadania ma do spełnienia Min. Rolnictwa i Reform Rolnych, które musi naprawiać szkody, wyrządzone na odcinu rolnictwa przez Mikołajczyka.

Wydatki tego Ministerstwa na rok 1948 wzrosły do 5.842.845.000 zł, w po- równaniu do 3.844.463.000 zł, tj. o 52 proc.

Ministerstwo Komunikacji charakte- ryzuje poważne wzmocnienie pracy; po stronie wydatków preliminarz się 67.752.546.000 zł, po stronie dochodów 64.460.546.000 zł, nastąpiło więc zmnie- szenie dopłaty ze Skarbu Państwa do Min. Komunikacji z 7.402.000.000 zł w 1947 r. do 4.058.000.000 zł na rok 1948.

Po omówieniu budżetów Minister-

stwa Poczty i Telegrafów, Żeglugi, Od- budowy i Sprawiedliwości, mówca przechodzi do ogólnej oceny budżetu.

pozytywnym i charakterystycz- nym przesunięciem wydatków jest uprzywilejowanie wydatków na o- piekę nad człowiekiem i wydatków na cele gospodarcze. Wydatki na człowieka przekraczają 50 proc. ogół- nych wydatków bież. (47,5 proc. w r. 1947). Wydatki na gospodarkę przekraczają 20 proc. (16,9 proc. z r. 1947), pozostałe nie dosięgają 30 proc. (35,6 proc. w 1947 r.). Świad- czy to o szybkim uzdrawianiu i u- sprawnianiu się naszej gospodarki o zwiększenie wydatków na cele in- westycyjno - produkcyjne i socjal- ne, a zmniejszenie na cele admini- stracyjno - usługowe.

Komisja Skarbowo - Budżetowa wprowadziła szereg zmian i poprawek do poszczególnych pozycji przedło- żenia rządowego.

Projekt budżetu uchwalony przez Komisję Skarbowo - Budżetową prze- widuje dochody bieżące w sumie 317.444.150.000 zł, wydatki w sumie 277.645.407.000 zł, nadwyżka wynosi więc 39.798.743.000 zł, wobec prelimi- nowanych przez Rząd sum w dochod- ach 311.261.000.000 zł, w wydatkach 271.515.000.000 zł, nadwyżka wynosiła 39.746.000.000 zł.

Referent generalny proponuje przy- jęcie ustawy skarbowej w brzmieniu proponowanym przez Komisję Skarbo- wo - Budżetową wraz z rezolucjami Komisji.

Po przemówieniu sprawozdawcy generalnego wicemarszałek tow. Zam- browski otworzył dyskusję nad spra- wozdaniem.

Przebieg dyskusji podajemy na str. 3.

Inflacja w krajach kapitalistycznych podtrzymywana w interesie wielkich trustów

MOSKWA, 30.12. (PAP). — Znany ekonomista radziecki, Warga, w arty- kuł pt. „Inflacja i reforma waluto- wa w państwach kapitalistycznych“, podkreśla, że klasy posiadające w wie- lu krajach wolą inflację od stabilizacji waluty i torpedują reformę ple- nienną.

Inflacja bowiem, zmniejszając realną wartość płac robotniczych, pozwala kapitalistom ciągnąć dodat- kowe zyski, przerzucając cały ciężar odbudowy kraju na barki klasy pra- cującej.

Przypominając, że oznaki inflacji dają się zauważyć również w Stanach Zjednoczonych, Warga zaznacza, że w tym wypadku nie została ona by- najmniej wywołana nadmiernymi ofia- rami, poniesionymi przez ten kraj w czasie wojny.

Zmniejszenie się wartości dolara prawie o połowę spowodowane zosta- ło przede wszystkim nieczym nieskre- powaną spekulacją, sztucznym podnie- sieniem cen przez monopole oraz zwiększonym popytem na niektóre to- wary amerykańskie na rynkach za- granicznych.

DEPREJACJA DOLARA i co za

Oto wielka szansa twoja: możesz wygrać milion-dwa

Nie zwlekaj tylko z nabyciem losu, bo chociaż ciągnięcie nowej 52-giej Loterii dopiero 16 stycznia, sprzedaż losów idzie żywo a oprócz tego jest ich o 5.000 mniej niż poprzednio.

Główne wygrane wynoszą 11 milionów, w tym 9 po MILIONIE i jedna 2.MILIONOWA. Liczne są wygrane po 500 — 300 — 200 — 100 tysięcy. Łączna kwota wygranych sięga 200-tu MILIONÓW ZŁ. Cena losu: 1/4 — 200 zł, 1/2 — 400 zł, 1/1 — 800 zł.

Co pisze prasa zagraniczna

Miliardowe reparacje ciągną USA z Niemiec

BERLIN, 30.12. (PAP). Znany ekono- mista niemiecki Albert Norden opublikował w dzienniku „Neues Deutschland“ artykuł w którym pod- kreśla, że tzw. rezygnacja USA z odszkodowań niemieckich w istocie rzeczy ma na celu wprowadzenie w błąd ludność niemiecką i opinii światowej.

Norden twierdzi, że Stany Zjed- noczone otrzymały z tytułu konfiska- ty patentów niemieckich, zapasu złota, okrętów oraz mienia niemiec- kiego w Ameryce wiele miliardów dolarów.

W rzeczywistości 27 milionów ton węgla z Zagłębia Ruhry w ciągu ubiegłych 30 miesięcy Stany Zjed- noczone uzyskały blisko 300 milio- nów dolarów, płaćąc za niego ogół- em niespełna półtora miliona do- larów.

Ale na tym nie koniec — zagna- cza Norden. — Ponieważ 15 marek które płaci się Niemcom za tonę

węgla nie może pokryć nawet po- łowy kosztów jej wydobycia, kopal- nie otrzymują dotacje w wysokości 16 marek za każdą tonę wydobyte- go węgla. Z tego powodu stale wzrasta zadłużenie niemieckiego przemysłu węglowego, które obec- nie sięga już 1,8 miliarda marek niemieckich.

Podkreślając dalej, iż 60 proc. eks- portowanego z Niemiec Zachodnich węgla kieruje się do Belgii, Fran- cji, Luksemburga i Holandii, Nor- den stwierdza, że kapitał amerykań- ski wykorzystuje ten węgiel dla swych ekspansyjnych celów. WE- GIEL ZAGŁĘBIA RUHRY — pisze on — JEST CENĄ ANTYSOCJAL- NEJ POLITYKI W KRAJACH EU- ROPEJ ZACHODNIEJ.

Norden zaznacza, iż Stany Zjed- noczone kładą szczególny nacisk na wywóz z Niemiec surowców, który wynosi 75 proc. ogólnego eksportu niemieckiego.

W ślad za opanowaniem gospodarczym idzie ujarzmienie polityczne „Prawda“ o polityce USA wobec Europy

MOSKWA, 30.12. (PAP). Znany publicysta radziecki LEONTIEW stwierdza w dzienniku „PRAWDA“, że WARUNKI udzielenia POMOCY EUROPIE, zawarte w ostatnim OREDZIU TRUMANA, całkowicie POTWIERDZAJĄ OCENĘ PLANU MARSHALLA, jaką dał ZIDANOW na NARADZIE 9 PARTII KOMUNISTYCZNYCH I ROBOTNICZYCH.

Wskazując, że państwa Europy zachodniej w okresie przedwojennym pokrywały niezbędny dla ich życia gospodarczego import dochodami z przewozów morskich i z operacji ban- kowych oraz inwestycji zagranicz- nych, — Leontiew podkreśla, że pań- stwa te obecnie utraciły wszystkie te źródła dochodu na rzecz Stanów Zjednoczonych. Oredzie Trumana przewiduje likwidację ciężkiego prze- mysłu oraz przemysłu budowy okrę- tów w Europie i zabrania uprzym- słowienia krajów Europy zachodniej, zapowiadając jednocześnie, że LUD- NOŚĆ NIE OSIĄGNIĘ POZIOMU ŻYCIA Z 1938 ROKU, NAWET W WYPADKU REALIZACJI PLANU MARSHALLA.

Plan Marshalla zmusza kraje Eu- ropy zachodniej do dostarczania określonych surowców, przede wszystkim surowców strategicz- nych, do oddania części swych ryn- ków zbytu Niemcom i do zniesienia barier celnych. Plan narzuca kraj- om Europy zachodniej ciężkie wa-

runki spłaty kredytów, które pokry- ją dostarczone towary. W ŚLAD ZA OPANOWANIEM GOSPODAR- CZYM KRAJÓW EUROPY ZACHODNIEJ IDZIE RÓWNIEŻ UJARZMIENIE POLITYCZNE.

„Zdaniem Trumana — pisze Leon- tiew — Europa powinna stoczyć się do roli Ameryki Południowej, która sta- ła się całkowicie opanowana przez mo- nopolistów amerykańskich“.

„Prawda“ podkreśla, że brutalne warunki, zawarte w planie Marshal- la, wywołały niepokój nawet londy- nskiego dziennika „Times“ i paryskie- go „Le Monde“, które pod wrażeniem oredzia Trumana zaczęły nawoływać do zacieśnienia stosunków z państw- ami Europy wschodniej.

„Plan Marshalla — kończy Leon- tiew — napotyka na rosnący opór w krajach Europy zachodniej, której na- rody, wyzwolone spod jarzma fa- szystowskiego, nie chcą przekształcić się w niewolników monopolistów zaa- oceanu“.

Plan Marshalla wyrokiem śmierci dla brytyjskiego przemysłu budowy okrętów

LONDYN, 30.12. (PAP). — Znany publicysta Gordon Shaffer zamieścił w „Reynolds News“ artykuł, w którym podkreśla, że Wielka Bryta- nia nie może się zgodzić na ograni- czenie swego programu budowy stat- ków. Ograniczenie takie, którego Amerykanie domagają się, stanowi- łoby cios dla odbudowy gospodarczej Anglii i wywołałoby wzrost bezro- boci.

Shaffer stwierdza, że brytyjskie związki zawodowe będą pro- towały, jeżeli Wielka Brytania prz-

mie amerykański postulat w spr- awie budowy statków. Shaffer cy- tuje opinie Martina sekretarza zwa- zku zawodowego pracowników sto- ni brytyjskich, reprezentującego 8 miliony robotników.

„Jeżeli plan Marshalla — oświad- czył Martin — ma być wyrokiem śmierci dla brytyjskiego przemysłu budowy statków, — to lepiej wyrz- eć się planu Marshalla. Bez budowy nowych statków — Wielka Bryta- nia nie będzie mogła odzyskać sta- bilizacji gospodarczej“.

Armatorzy amerykańscy przeciw sprzedaży statków

NOWY JORK, 30.12. (PAP). Zwią- zek armatorów amerykańskich — Na- tional Federation of American Ship- ping — stanowczo sprzeciwia się sprzedaży i wydzierżawieniu 500 stat- ków amerykańskich 16 państwom eu- ropejskim, objętym planem Mar- shalla.

Związek podkreślił, iż sprzedaż tych statków stanowiłaby poważną groźbę dla przyszłości amerykańskie- go przemysłu budowy okrętów i po- zbawiłaby pracy 20 — 25 tys. ofice- rów i marynarzy amerykańskich.

Niezadowolone Norwegii z planu Marshalla

OSLO, 30.12. (PAP). Organ rządu norweskiego „Arbeider Bladet“, oma- wiając warunki planu Marshalla, stwierdza, że Norwegia straci więcej niż zyska na planie Marshalla, je- śli jej program budowy okrętów be- dzie ograniczony.

Dziennik pisze: „Musimy domagać się wolnej ręki w odbudowie i moder- nizacji naszej floty handlowej“.

Francja bez dewiz Ograniczenie obrotu z Belgią i Szwajcarią

PARYŻ, 30.12. (PAP) — Komisja dewizowa zawiesiła chwilowo wyda- wanie zezwoleń na sprowadzanie do Francji towarów z Belgii z wyjąt- kiem węgla i miedzi. Zarządzenie po- wyższe spowodowane zostało trudno- ściami finansowymi, wywołanymi ko- niecznością opłacania we frankach belgijskich robotników belgijskich, zatrudnionych na terenie Francji.

Oczekuje się, że w najbliższym cza- sie nastąpi również ograniczenie o- brotu towarowego między Francją a Szwajcarią z powodu wyczerpania za- pasu franków szwajcarskich we Fran- cji.

Peperowcy budują Polskę morską

Jednym z najbardziej charakterystycznych elementów nowej struktury gospodarczej Polski jest szeroki dostęp do morza. Wielkie przemiany, jakie się dokonały i obecnie dokonują w Polsce, winny uczynić z zacofanego państwa agrarnego państwo przemysłowo-rolniczo-morskie.

Szeroki dostęp do morza, to element potencjalny, który w całej swej pełni zagra dopiero wówczas, gdy społeczeństwo doceni konieczność należytego urucumienia gospodarki morskiej, na którą składają się porty, flota handlowa, stocznie, rybołówstwo morskie.

Rozwój narodowej gospodarki morskiej jest dziś dla Polski jednym z podstawowych warunków spójności jej międzynarodowej wymiany.

Peperowcy zrozumieli tę prawdę jeden z pierwszych. Nasi towarzysze od pierwszych chwil niepodległości zdecydowanie występują w obronie postulatów, wiodących prostą linią do realizacji idei polskiej morskiej.

Trzy główne zagadnienia, w których szczególnie uwypukliła się rola peperowców, to: **sprowadzenie floty handlowej do kraju, aktywizacja portu szczecińskiego i rozbudowa floty.**

1 września 1939 r. zastał znaczną większość polskiej pełnomorskiej floty handlowej poza wodami ojczyzny. Flota ta znalazła się następnie głównie w portach angielskich.

W czasie wojny istniał i działał na terenie Anglii Związek Zawodowy Marynarzy, w którym wybitną rolę odgrywali peperowcy. Po uznaniu Rządu Jedności Narodowej przez czołowe mocarstwa i wiele innych państw, londyński rząd emigracyjny rozpoczął gwałtowną kampanię, mającą na celu przekształcenie Związku Zawodowego Marynarzy w swoje posłuszne narzędzie i skłonienie marynarzy i oficerów polskiej marynarki handlowej do sabotowania Polski Ludowej. Rząd londyński „argumentował” demagogicznie, że do czasu przeprowadzenia wyborów w Polsce, statki i załogi nie powinny wracać do kraju.

W roku 1943 marynarze rozpoczęli energiczną kampanię domagającą się jak najrychlejszego otwarcia drugiego frontu. W styczniu 1945 r. zarząd związku na wielkim wiecu marynarzy wypowiedział się za uznaniem Rządu Jedności Narodowej, energicznie występując przeciwko rządowi londyńskiemu. Większość marynarzy uważała, że najpilniejszym zadaniem polskiej marynarki handlowej jest niesienie pomocy zniszczonej krajowi.

Mimo to powrót floty handlowej wraz z załogami do kraju napotkał jeszcze na wiele trudności.

Były rząd londyński widząc, że traci wpływy wśród marynarzy, rzucił hasło strajku. Wskutek demagogicznej akcji pewnej grupy oficerów i marynarzy, będących narzędziem polityki Kwapińskiego przeciwko uznaniu Rządu Jedności Narodowej, część załóg w lipcu 1945 r. rozpoczęła strajk polityczny. Kwapiński tworzył drugi rozłamowy związek marynarzy i rzucił hasło opuszczania statków przez marynarzy polskich, lub podnoszenia obcych bander na polskich statkach. Na dwóch polskich statkach: „Batory” i „Kościszko” podniesiona została angielska bandera. Oficerowie marynarki handlowej zakładają jednocześnie swój związek i oświadczają się za rządem londyńskim. Mnożą się napaści na działaczy Związku Zawodowego Marynarzy.

W tej niezwykle trudnej i groźnej dla naszej floty sytuacji, marynarze peperowcy stanęli na wysokości zadania. Próba rozbicia Związku nie udała się. Nasi towarzysze: Ko-

łodziej, Skiba, Szynarowski, Brykałski, Styk i inni, potrafili przekonać wszystkich marynarzy o potrzebie natychmiastowego powrotu do kraju. Do Londynu przyjeżdża wtedy



Nowoodbudowana Katedra Morska w Gdańsku

owczesny minister żeglugi i handlu zagranicznego tow. Jędrzychowski oraz wiceminister tow. Petrusiewicz. Dyrekcja GAL-u oświadcza się za Rządem Jedności Narodowej. Trudności zostały przezwyciężone. Marynarze peperowcy przywrócili flotę handlową Polsce. Na wszystkich statkach została zabezpieczona polska bandera.

Powstaje nowy związek oficerów, który staje również na stanowisku powrotu floty do Polski i następnie łączy się ze Związkiem Zaw. Marynarzy. Z przyczyn natury technicznej GAL pozostaje jeszcze w Londynie. Dopiero we wrześniu 1946 r. wraca do kraju, ale już od 1945 r. flota polska pracuje dla kraju i jest do całkowitej dyspozycji naszego rządu.

Stanowcze i konsekwentne stanowisko większości marynarzy i oficerów, wśród których peperowcy odegrali dominującą rolę, doprowadziło do powrotu polskiej floty handlowej do kraju i do konsolidacji ruchu zawodowego w polskiej marynarce handlowej.

Niemniejsze zasługi mają członkowie naszej Partii w odbudowie Szczecina.

Szczecin to naturalny port Śląska, port zachodniej słowiańszczyzny i Basenu Naddunajskiego i dlatego niezaprzeczalna jest przyszła domi-

nująca rola Szczecina w systemie naszych portów. W latach 1945 — 1946 główny nacisk był jednak położony na odbudowę portów delty Wisły. Pewną rolę odegrała tu skostnia-



Morska w Gdańsku

łość niektórych sfer naszego wybrzeża, które opierały się natychmiastowej odbudowie portu szczecińskiego, podkreślając konieczność priorytetu od budowy portów Gdańska — Gdyni.

Peperowcy występowali stale i niezachwianie z postulatem natychmiastowej odbudowy i aktywizacji Szczecina. Pierwszy poruszył to publicznie, na plenum sejmiku tow. Kłosiewicz.

Od tego czasu coraz częściej słychać głosy naszych towarzyszy, domagających się jak najszybszego i jak najpełniejszego uruchomienia portu szczecińskiego. Niejednokrotnie wysuwali ten problem wiceminister żeglugi tow. Petrusiewicz oraz dyrektor tow. Askanas.

Ukoronowaniem naszego stanowiska było przemówienie tow. Minca na III Zjeździe Przemysłowym w Szczecinie we wrześniu 1947 r. „Nie trzeba tracić czasu” — mówi tow. Minc, „trzeba uczynić ze Szczecina — portu obiektu sztabowego, trzeba osiągnąć te zadania, które przed szczecińskim portem i jego budowniczymi stawia rząd”.

Port szczeciński został uznany przez tow. Minca za pierwszy z trzech obiektów sztabowych III Zjazdu Przemysłowego.

Rok 1947 przyniósł odnośnie Szczecina bardzo poważną zmianę na lepsze. Wbrew stanowisku pew-

nych sfer na wybrzeżu, Ministerstwo Żeglugi kładzie coraz większy nacisk na odbudowę portu szczecińskiego. Powstaje międzyministerialna Komisja Aktywizacji Szczecina. Zostaje stworzony specjalny Urząd Pełnomocnika dla Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecina. Zien inwestycjami na 1948 r. wysuwa jako centralne zagadnienie odbudowę portu szczecińskiego.

Rozbudowa floty była dotąd również przez niektóre koła odkładana na dalszy plan. Przyczyna nieprzychylnego stanowiska w sprawie natychmiastowej rozbudowy floty tkwiła być może w pewnej tradycji (Polska przed wojną mając swój udział w światowym handlu zagranicznym w wysokości 0,84%, figurowała w światowej statystyce tonażu okrętowego zaledwie w 0,01%) a poza tym inwestycje flotowe nie dają natychmiastowego efektu — stają się dopiero rentowne po upływie kilku lat.

Marynarka handlowa jest jednak jednym z podstawowych elementów suwerenności gospodarczej i tylko rozbudowa floty uruchomi ten potencjalny aktyw gospodarczy, który posiadamy w postaci 500 km wybrzeża morskiego.

Na niedawnym zjeździe Regionalnego Urzędu Planowania w Sopocie, tow. Askanas stawia w zdecydowany sposób zagadnienie rozbudowy floty.

Polska Partia Robotnicza w pełni docenia wagę tego zagadnienia. Peperowcy rozpracowali 10-letni plan rozbudowy floty handlowej, w rezultacie którego w 1957 r. star floty przekroczy 460 tys. DWT. Rozbudowa floty jest przewidziana na naszych stocznich. Pierwszy etap tego planu jest już uwzględniony w planie inwestycyjnym na 1948 r.

Poruszone wyżej zagadnienia morskie nie wyczerpują całego szeregu innych, w których peperowcy odegrali aktywną, dominującą rolę. Jeżeli dziś nasza flota handlowa liczy około 200 DWT, nasze porty przeładunkowe około 1,2 mil. ton miesięcznie, jeżeli główna uwaga dziś zwrócona jest na port szczeciński — to nie mała w tym zasługa naszej Partii i jej członków.

Dr. Ignacy Tarski



Nurek przygotowuje się do opuszczenia pod wodę w porcie gdańskim

Polskie budownictwo okrętowe

Przemysł stoczniowy należy koniecznie, dopiero w połowie kończącego się obecnie roku, podzielić na produkcję polską.

Gdy po pierwszej wojnie w 1918 r. odzyskałmy niepodległość, minęło przeszło 10 lat, zanim rząd uświadomił sobie, że posiadanie wybrzeża morskiego obowiązuje do stworzenia gospodarki morskiej, że na tym odcinku pracy można się spodziewać nieprzeciętnych dla narodu korzyści, płynących z handlu z morskiego, że handel nie może ograniczać się do eksportu i importu towarów za pomocą obcego tonażu, lecz wymaga posiadania własnej floty.

Pierwsze samodzielne kroki w pracach stoczniowych stawiała Marynarka Wojenna. Przemysł polski, kontrolowany przez kapitał zagraniczny, odciepał i bez entuzjizmu rozpoczął pracę w kierunku uruchomienia budownictwa okrętowego. Po przełamaniu początkowych trudności organizacyjnych, materiałowych i personalnych rozpoczęła się budowa pierwszych trawlerów dla Marynarki Wojennej. Ale całą flotę towarową o pojemności około 55.000 BRT, zakupiono zagranicą w czasie gdy własne hutnictwo eksportowało żelazo walcowane do Ameryki Południowej.

Lecz i ten skromny początek budownictwa okrętowego został przerwany wybuchem wojny 1939 roku. Po zakończeniu działań wojennych, stopień zniszczenia życia gospodarczego okazał się tak wielki, a potrzeby tak nagłe, że zagadnieniu budownictwa okrętowego nie można było udzielić ani należytej uwagi, ani też środków pieniężnych. Toteż pierwszy po wyzwoleniu okres był dla budownictwa okrętowego najcięższy i tylko dzięki wybitnemu samozaparcu się i poświęceniu inżynierów, techników i robotników przemysł stoczniowy zaczął powstawać z gruzów.

W miarę ożywiania się pracy w portach, nieliczny — na razie — tonaż polski, pochodzący bądź z rewindykacji, bądź z reparacji, zgłosił swoje potrzeby remontowe. Stocznie pomimo, że same nie były jeszcze uporządkowane, przystąpiły do wypełnienia ciążących na nich obowiązków. Tak minął rok 1945. W drugiej połowie 1946 r. rozpoczęto poważniejsze remonty okrętów przyznanych z tytułu reparacji, jak również odbudowę wraków jednostek zatopionych w czasie wojny. Ten zakres robót wraz z seryjną budową większych kutrów rybackich wyczerpał zdolności produkcyjne stoczni na odcinku budownictwa okrętowego.

W obliczu narzucających się

konieczności, dopiero w połowie kończącego się obecnie roku, podjęto realne przygotowania w kierunku przystąpienia do budowy nowych okrętów.

Krótki okres naszych przedwojennych zainteresowań żegluga i budownictwem okrętowym, jak też studia naszych fachowców w okresie konspiracji pomogły skryształizowaniu się poglądów na potrzebne nam linie żeglugowe i odpowiadający im typ tonażu. Zarysowały się trzy zasadnicze kategorie żeglugi: a) żegluga bałtycka, b) żegluga oceaniczna i c) żegluga po morzach europejskich poza Bałtykiem.

Dla linii żeglugowych grupy „a”, zadaniem której jest głównie eksport węgla z Polski do Szwecji i innych krajów bałtyckich oraz import rudy ewentualnie drzewa zarysował się jako najbardziej odpowiedni typ trampa — statku uniwersalnego o dużych ładowniach i szerokich lukach ładunkowych, o nośności 2500 TDW, które też obecnie są w końcowej fazie przygotowań do rozpoczęcia ich fabrykacji w naszych stocznich.

Jako następny typ dla obsługi przewozów drobnicowych, głównie wyrobów przemysłowych na tejsze linie bałtyckiej przewidziany jest motorowiec około 700 TDW. Wstępny projekt oferty takiego statku został wykonany przez Biuro Konstrukcyjne naszych stoczni.

Dla linii żeglugowych grupy „b” potrzebne są statki, które odpowiadałyby głównie ładunkom drobnicowym o nośności, według oceny fachowców, około 6000—7500 TDW i szybkości 13—15 węzłów. Dla tych jednostek przewidziano napęd motorowy, który przy łatwości użytkowania paliwa płynnego zagranicą zapewni szybkie bunkrowanie i oszczędność w przestrzeni ładunkowej i wadze.

Wreszcie linie żeglugowe grupy „c” obejmują żeglugę na morzu Północnym i na morzu Śródziemnym. Na tych liniach wchodzi w grę eksport węgla do Francji i Norwegii, a więc ładunek masowy z obsługą okrętami około 3200 TDW dla morza Północnego i około 4500 TDW dla morza Śródziemnego.

Rozpocynamy więc nowy rok 1948 z szerokim programem budownictwa okrętowego, podjętowanego potrzebami naszego handlu zamorskiego — budownictwa, którego Polska jeszcze w tej chwili nie znała.

Jeśli chcemy stanąć twardą stopą na wybrzeżu morskim, musi budownictwo okrętowe stać się naszym przemysłem narodowym.

Inż. Mikołaj Gutowski.

KOLEJE W PORTACH

Istniejące u nas warunki stwarzają, że głównym środkiem komunikacji śródlądowej, który może przejąć masowy transport od i do portów, jest kolej.

Dla zespołu portowego Gdańsk—Gdynia zasadniczymi liniami dowozowymi Polskich Kolei Państw., łączącymi porty z okęgami przemysłowymi zaplecza są: dwutorowa linia Bydgoszcz—Łaskowice—Tczew—Gdańsk—Gdynia, oraz linia jednotorowa Bydgoszcz—Kościerzyna—Gdynia. Linie te stanowiły przed rokiem 1939 jedyne szlaki dowozowe do naszych portów. Wobec odzyskania po wojnie naszych dawnych ziem, porty Gdańsk i Gdynia uzyskały dalsze trzy szlaki dowozowe, a mianowicie: 1) linię jednotorową Toruń—Grudziądz—Sztum—Malbork—Tczew, 2) linię dwutorową Warszawa—Działdowo—Iława—Malbork—Tczew i 3) Olsztyn—Morąg—Myślice—Malbork—Tczew.

Wspomniane linie mogły być wykorzystane dla usprawnienia dowozu do portów dopiero po odbudowie i oddaniu do użytku zniszczonego mostu wiślanego pod Tczewem, co nastąpiło w ostatnich dniach roku 1947.

Podobnie jak zespół portowy Gdańsk—Gdynia również port szczeciński posiada dwa zasadnicze szlaki dowozowe: linię Poznań—Krzyż—Starogard—Gdańsk—Szczecin i linię Kostrzyn—Szczecin. Linie te przejęte zostały przez Polskie Koleje Państwowe w stanie zupełnego zniszczenia. W nie najlepszym stanie przejęte zostały linie dowozowe dodatkowe:

Pila—Walc—Stargard—Szczecin i Słupsk—Stargard—Szczecin. Probowano odbudować mosty i urządzenia kolejowe zezwoliły jednak na uruchomienie tych linii w stopniu, który



Inż. Zdzisław Madziński
Dyr. O. D. K. P. w Gdańsku

zabezpiecza dostateczną obsługę kolejową już czynnych urządzeń przeładunkowych portu szczecińskiego. Stałe i planowe usuwanie zniszczeń wojennych na wspomnianych liniach stopniowo zwiększać będzie zdolności dowozowe kolei do Szczecina.

Drugim czynnikiem nie mniej ważnym dla portów od linii dowozowych jest należyte wyposażenie samego portu w urządzenia kolejowe. Pod tym względem port gdański posiada obecnie lepsze warunki niż Gdańsk i Szczecin. W Gdańsku i Szczecinie przejęliśmy konglomerat urządzeń portowych i kolejowych o różnej wartości, budowanych w różnych okresach bez jednolitego planu. Po przejęciu portu gdańskiego przez władze polskie skoncentrowano w basenie górniczym oraz sąsiednim porcie kaszubskim cały eksport węgla i import rudy, przeznaczając natomiast część portu położonego na lewym brzegu Martwej Wisły zasadniczo dla przeładunków drobnicowych. Podział taki stworzył podstawę racjonalnej pracy kolejowej w porcie. W związku ze zwiększeniem ilości urządzeń przeładunkowych w basenie górniczym wyłoniła się konieczność przebudowy istniejących torów i znacznego zwiększenia pojemności stacji kolejowej, obsługującej tę część portu. Prace te podjęte zostały w roku 1947 i będą przeprowadzane

na dal w roku 1948. Wykonanie tych inwestycji zapewni portowi węglowemu w Gdańsku należyłą obsługę kolejową, która umożliwi mu sprostanie zadaniom, ustalonym w trzyletnim planie narodowym.

Urządzenia kolejowe portu szczecińskiego przejęte zostały przez Polskie Koleje Państwowe w katastrofalnym stanie. Konieczne tu jest budowanie dla obsługi urządzeń przeładunkowych węgla i rudy, skoncentrowanych w basenie kaszubskim całkowitej nowej stacji kolejowej. Budowa tej nowej stacji, oraz odbudowa zniszczonych urządzeń dawnej stacji rozrządowej i przeznaczenie jej dla obsługi nabrzeży drobnicowych i „Wolnej Strefy” stworzy dla portu szczecińskiego podstawy należytej i racjonalnej obsługi kolejowej.

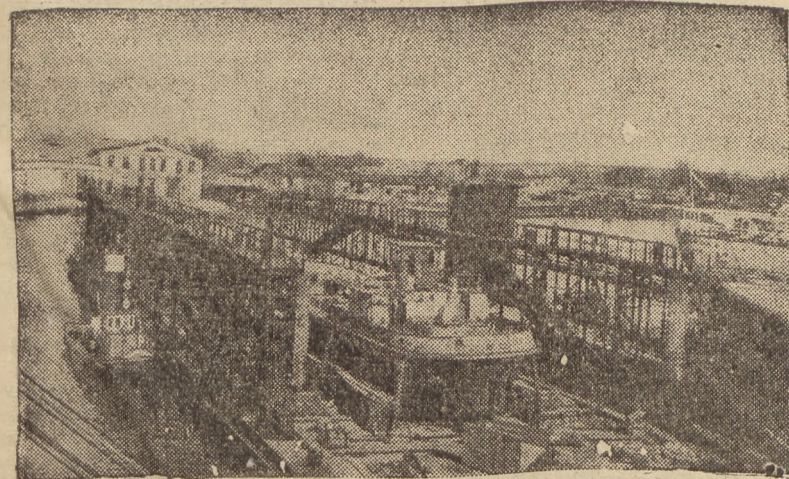
Dalszym podstawowym warunkiem sprawniej pracy portów jest właściwa organizacja kolei, a przede wszystkim organizacji służby ruchu, na terenie portów.

Polskie Koleje Państwowe posiadają rozbudowany i sprawny aparat dla spełnienia zadań transportowych, które wypływają z pracy przeładunkowej portów. W Szczecinie jak i w zespole portowym Gdańsk—Gdynia istnieją Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych. Przez powrotne przeniesienie po wojnie Dyrekcji Kolejowej z Torunia do Gdańska zbędne stały się dawne sztuczne twory: Biura Portowe. Obecnie po wzmocnieniu kolejowych placówek terenowych, po stworzeniu sprawniej służby dyspozytorskiej, Dyrekcja Okręgowa całym swoim aparatem urzędniczym może również stanąć każdej chwili do dyspozycji.

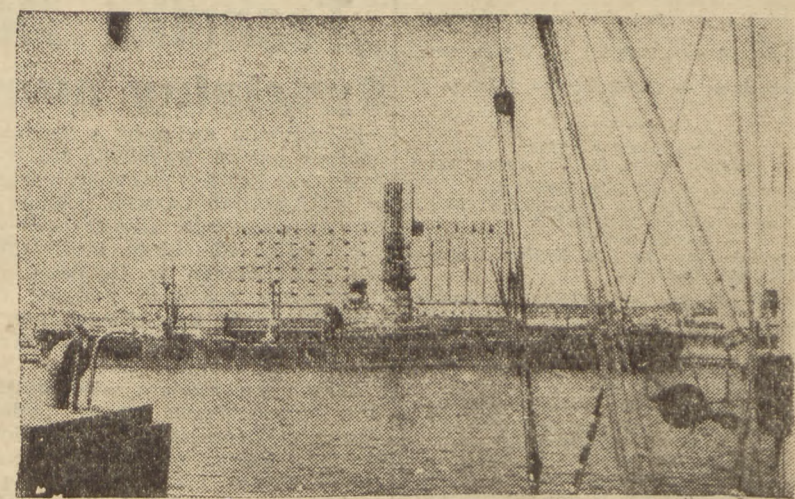
Ścisłą współpracą między koleją a największym eksporterem naszych portów — Centralą Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego — doprowadziła do właściwego uregulowania obsługi kolejowej nadbrzeży węglowych. Nowa nasza struktura gospodarcza skoncentrowała cały eksport węgla w rękach Centrali Zbytu P. P. W. Fakt ten znakomicie uprościł i usprawnił zadania transportowe węgla eksportowego.

6.500.000 ton towarów dowiezionych do zespołów portów Gdańsk—Gdynia w drugiej połowie r. 1947, przy przewidywanym rocznym planie 10.700.000 t., jest rezultatem pracy Polskich Kolei Państwowych i ich wkładem do osiągnięć naszych portów morskich.

Inż. Zbigniew Modliński
Dyrektor Kolei.



Olejarz „Union” w porcie gdańskim



Kuter rybacki w remoncie na stoczni gdańskiej

Roczny bilans prac budowlanych w porcie Gdańskim

Nowe dźwigi, nabrzeża, falochrony, magazyny i warsztaty

Nabrzeże basenów portowych, dachy magazynów, budynków administracyjnych pokryła jednolita śnieżna biel, zakrywając gdzieś tam jeszcze widoczne bliźnięta minionej wojny. Wody kanałów są ciemne i groźne. Uderzają głuchym pluskiem o burty załadunkowe, czekających na wyjście statków i holowników, które na chwilę przysiadły u brzegu.

Biel śnieżna i lekki przymrozek stłumiły nieco życie portu, osłabiając przede wszystkim tempo, przeprowadzanych w ciągu sezonu, robót budowlanych.

UKOŃCZONO PRACĘ PRZED ZIMĄ
Biuro Odbudowy Portu, likwidujące obecnie swoje agendy na rzecz zreorganizowanego Głównego Urzędu Morskiego, powitało ze spokojem nadchodzącą zimę. Ma ono bowiem poza sobą spory dorobek ukończonych robót.

Na krańcu portu, falochron zachodni i wschodni, odbudowane w całości osłaniają z powodzeniem „wyjście lub wejście” statków. Wykonane nabrzeża w Basenie Górniczym, przysypiane dziś śniegiem stanowią podstawę załadunku węgla. Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Inżyniersko - Morskich wykończyło te roboty na długo przed terminem, przekraczając plany na rok bieżący. Dzięki temu mogło ono zacząć przed terminem skomplikowaną przebudowę ścianki szczególnej Basenu Górniczego, która uchroni nabrzeże przed zapadaniem się.

NABRZEŻE PORTOWE W ŚNIEGU

Obfite śniegi skrywają wiele ukończonych robót na wszystkich niemal nabrzeżach portowych. Tylko na północnym nabrzeżu Strefy Wolnocelowej, które ma być oddane do użytku w

przyszłym sezonie budowlanym, niezmordowanie uwiązują się brygady robotnicze, wbijając olbrzymie pale i montując rusztowania pod przyszły teren przeładunkowy.

NOWE DŹWIGI PRACUJĄ

Przy nabrzeżach portowych stoją gęsto ustawione parowce, holowniki lub transportowce. Śnieg ustroił je dwuczennie. Woda kołysze nimi lekko. Przy podrzutach uderzają burtami o krawędź nabrzeży. Wiele ram obrobionych, wmontowanych wysiłkiem robotnika budowlanego, łagodzi uderzenia. Statki bezpiecznie przyjmują ładunki. Gęsty las wielotonowych dźwigów podaje towary, nagromadzone w nowo wzniesionych względnie od budowanych magazynach. Wiele z tych dźwigów zmontowały warsztaty BOP w ciągu roku bieżącego. Nowe dźwigi i magazyny można zauważyć w porcie na każdym nabrzeżu. Doprowadzono do nich nowe tory kolejowe, tory dźwigowe, usunęło wiele z piętrzących się wokół ruin.

BOP USUWA ZATOPIONE WRAKI

Kapitanowie nie obawiają się, że przy większym załadunku statków ich osłodzi na dnie kanału. Przedsiębiorstwo Robót Ciepłych, jako jedna z agend BOP, wydobycie tylko przy odbagrowaniu dna Basenu Węglowego 32 tys. metrów sześciennych piasku, udostępniając dla eksploatacji drugą część tego basenu. Jednocześnie, rozporządzając skromnym taborem po mocnym i skromnym zespołem wykwalifikowanych pracowników, przyczyniło się do polepszenia warunków żeglowności w porcie przez usunięcie

zatopionych wraków. W tej dziedzinie przedsiębiorstwo to przekroczyło swój plan o przeszło 50%.

Wiele uwagi poświęciło BOP sprawie oświetlenia nabrzeży, bez którego nie do pomyślenia jest praca przeładunkowa nocą. Niedawno komisyjny objazd portu gdańskiego o północy wskazał, że jest on doskonale oświetlony.

NOWE WARSZTATY MECHANICZNE

Dla zdobycia pełnego obrazu osiągnięć z dziedziny odbudowy portu w ostatnim sezonie budowlanych należałoby wybrać się na Holm, gdzie, jak to się mówi z niczego, powstały warsztaty mechaniczne, zatrudniające dziś około 120 robotników. Ich to dziełem jest montaż dźwigów, ich dziełem remont sprzętu portowego i most łączący tę wyspę portową z Gdańskiem. Odbudowa, organizacja i wyposażenie warsztatu pociągnęły za sobą pewne koszty. Opiaciły się one jednak przynosząc duże oszczędności.

Przy olbrzymiej pracy wykonanej w porcie gdańskim wydatki nie są to sponkowskie. Roboty wykonano kosztem około 380 milionów zł. 100-procentową realizację zamierzeń i planów zdołano osiągnąć dzięki daleko idącym oszczędnościom, zastosowanym przy odbudowie.

BĘDZIEMY BUDOWAĆ

W chwili obecnej opracowywane są programy robót portowych na rok przyszły. Kosztorys zamyka się sumą 775 milionów zł, które są przeznaczone na ukończenie, zapoczątkowanych w roku bieżącym robót przy nabrzeżach, na wykonanie i budowę kilku no-

wych magazynów oraz na montaż 30 dźwigów przeznaczonych dla kanału Portowego, Strefy Wolnocelowej i nabrzeży Dworca Wiślanego. Przewidywana jest również budowa podstacji elektrycznych dla zasilania pracujących dźwigów, podciąganie torów jezdnych i telefonizacja portu już częściowo zapoczątkowana w czasie ubiegłego sezonu.

Poważne sumy przewidziane są w opracowywanym kosztorysie na inwestycje socjalne, mające na celu ułatwienie pracy robotnikom portowym. Będą to poczekalnie, miejsca dla przejeżdżających odpoczynku, łaźnie, stołówki, świetlice itp. Porty, które dotychczas pochłaniały olbrzymie sumy na odbudowę, stoją już na takim poziomie, że można myśleć o ułatwianiu dla ich obsługi. Ta ostatnia pozycja kosztorysu stwarza perspektywę prawdziwie wielkich dni portu gdańskiego. (m)

Przedświadczone pokłosie Komisji Kontroli Cen Akcja antyspekulacyjna trwa

W grudniu Społeczna Komisja Kontroli Cen przeprowadziła na terenie Sopotu 4 masowe akcje kontrolne, w których wzięło udział 47 osób. Skontrolowano 120 punktów sprzedaży. W wyniku inspekcji sporządzono 24 protokoły za pobieranie nadmiernych cen i brak cenników. Pociągnięto do odpowiedzialności 24 sprzedawców, w tym 19 właścicieli sklepów prywatnych i 5 pracowników sklepów spółdzielczych.

Największe nasilenie akcji antyspekulacyjnej było w okresie przedświątecznym.

Społeczna Komisja Kontroli Cen wyszła ogółem 39 „urlojęk”, które przeprowadzają inspekcje sklepów branży spożywczej, papirniczej, księgarskiej, elektrotechnicznej i włókienniczej. Ścisła współpraca z Ligą Kobiet, która systematycznie przysyła kontrolerki, przyczynia się również do osiągnięcia lepszych rezultatów w zwalczaniu spekulacji.

Społeczna Komisja Kontroli Cen w Gdyni przeprowadziła w okresie od

KONFERENCJA KSIĘGOWYCH SPÓŁDZIELNI MIĘSNYCH W SOPOCIE

W Ośrodku Szkoleniowym Związku Rewizyjnego w Sopocie odbyła się konferencja księgowych spółdzielni mięsnych i kierowników działów mięsnych przy spółdzielniach handlowych. W konferencji wzięły udział 24 osoby, reprezentujące 18 spółdzielni z terenu całego województwa gdańskiego. Poruszono zagadnienia księgowości i kontroli prac związanych z prowadzeniem działu mięsnego. (a)

REJESTRACJA KART ODZIEŻOWYCH

Wydział aprowizacji zarządu miasta Gdańska zawiadamia, że termin rejestracji kart odzieżowych za czwartą kwartał (październik, listopad, grudzień) został przesunięty do dnia 15 stycznia 1948 r. Jest to termin ostateczny i żadne reklamacje uwzględniane nie będą.

OPLATEK FABRYCZNY

Rada zakładowa i dyrekcja fabryki „Daimon” w Gdańsku urządziła 26 grudnia o godz. 15.30 w lokalu ślicy fabrycznej uroczysty odpłat różnymi niespodziankami. (W)

GWIAZDKA DLA DZIECI MILICJANTÓW

Oddział Ligi Kobiet przy mieście komendzie MOP zorganizował gwiazdkę dla dzieci milicjantów. Dzieci otrzymały piaski wartości 1500 zł. Uroczystość zakończona występami artystycznymi dzieci.

CHOINKA DLA DZIECI I STARCÓW W SOPOCIE

28 grudnia odbyła się u inicja prezenta Sopotu tow. Wierzbickiego gwiazdka dla dzieci pracowników Zarządu Miejskiego. W sali odświeżonej, gdzie umieszczono 5 ładnie ubranych choinek, brało się 150 dzieci w wieku od 10 lat. Po inscenizacji Jasełek i dzieci szkoły nr 1 i tańcach narciarskich, w doskonałym wykonaniu młodzieżowego zespołu pod kierownictwem ob. Stanisławskiej, dzieci otrzymały paczkę.

Pensjonariusze Domu Starców Sopotu otrzymali niezależnie od roku Opiekę Społeczną paczkę odzieżową i słodycze od prezenta miasta tow. Wierzbickiego.

Również Liga Kobiet w Sopocie urządziła oplatek dla aktywnych członków. W miłym nastroju spędzono kilka godzin.

15 tysięcy metrów drzewa opałowego dla ludności wiejskiej przeznaczyła Dyrekcja Lasów Państwowych

Ze względu na brak opału w małych zaścianach terenach województwa gdańskiego, tj. w powiecie tczewskim, starogardzkim, malborskim, sztumskim, gdańskim i kościerskim Dyrekcja Lasów Państwowych przeznaczyła w obecnym sezonie zimowym dla ludności tych powiatów 15 tysięcy m opał iglastego. Zostanie on dostarczony z nadleśnictw Hel i Stegna, po następujących cenach hurtowych:

szczyty iglaste — 650 zł za 1 m wałki iglaste 590 zł za 1 m p. las. Przeciętne koszty dowozu o do stacji kolejowych w wymiarze nadleśnictwach będą się wahały w granicach około 400 zł za 1 m. Pragnący nabyć opału w jednym z nadleśnictw, powinni zgłosić do Dyrekcji Lasów Państwowych Sopot, ul. 51/53 do dnia 31 stycznia 1948 r. Do tego terminu rekcja będzie rezerwowała drewno do dyspozycji Związku Samopomocy Chłopskiej.

Drewno opałowe sprzedaje się i nie na terenie pozostałych nadleśnictw. W celu jego nabycia ludność wiejska winna zgłaszać się do najbliższego nadleśnictwa, które w swojej od posiadanych zapasów sprzedaje je bezpośrednio.

Ilość drewna opałowego, przeznaczoną przez Dyrekcję Lasów Państwowych dla ludności miast i wsi, wynosi w obecnej chwili 30 tys. m. Będzie się ona w następnych miesiącach zwiększać w miarę postępu robót lasów.

W wypadkach trudności napotkanych w nadleśnictwach przy zakupie drewna opałowego, należy zwrócić się do Dyrekcji Lasów Państwowych w Sopocie.

PORT W DARLEWIE RUSZY W STYCZNIU
Nowo uruchamiany polski port łow, w którym narażenie będzie ować się przeładunek produktów w łowach rozpocznie pracę już w styczniu 1948 roku. Otrzymał już pierwszy statki, jakie przybyły do tego portu. W następnych miesiącach 1948 roku rozpocznie pracę w Kolobrzegu, w którym w chwili obecnej trwa jeszcze odbudowa.

SZTORM NA BAŁTYKU
Dnia 30 grudnia na wieży obserwacyjnej stacji meteorologicznej w Gdyni ukazała się kula oznaczająca sztorm na morzu. W związku z tym, mniejszość jednostek, wstrzymała się z wyjazdem.

KURSY DLA KAPITANÓW ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ
W styczniu 1948 roku w Państwie Szkole Morskiej w Gdyni odbył się kurs dla kapitanów żeglugi przybrzeżnej. Absolwenci uzyskali prawo prowadzenia statków na Złotej Gdańskiej między Gdańskiem, Hel i Helem oraz na szalewie sztumskim.

STATKI NA LEŻACH ZIMOWYCH
W czasie ubiegłych świąt do sto gdańskich wpłynęły 15 „Morskich” i 15 „Wielkich” w celu odbycia generalnego remontu. Statki ten zainicjował do portu statku Waria na wodę „Morską” i 15 „Wielkich” na stoczni całą zimę.

Równocześnie w stoczni został zainicjowany 15 „Morskich”, na którym w nane zostaną drobne remonty kabiny, maszyn i urządzeń przeładunkowych dla przeprowadzenia dokładnego remontu. Wpłynął również na stocznię tankowiec „Karpacz”.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM
Dnia 28 grudnia do portu gdańskiego wpłynęło 6 statków po ładunek portu wysłała ta sama ilość przy czym z nich zabrano 6.436 ton węgla o 500 ton bunkru i 540 ton koksu. Jeżeliby zabrano 22.671 ton cukru. Postój znajdowało się 27 statków.

Dokształcanie w Zw. Walki Zbrojnej

Zarząd Wojewódzki Związku Uczestników Walki Zbrojnej o niepodległość i demokrację, w roku bieżącym, położył szczególny nacisk na zagadnienia natury organizacyjnej. Biorąc pod uwagę potrzebę dokształcania swoich członków, Zarząd zwołał na przestrzeni roku szereg odpraw oficerów z całego okręgu, na których przerobiono szczegółowo materiał teoretyczny. Na zakończenie roku zwołana będzie odprawa oficerów z całego województwa w porozumieniu i przy udziale dowództwa dywizji kaszubskiej.

Import silników dla kutrów i łodzi rybackich

Morski Instytut Rybacki w ciągu ostatnich 2 lat zamówił zagranicą dla rozbudowywanego się taboru rybackiego 180 nowych silników, w tym 155 dla kutrów i 25 dla łodzi. 120 silników zamówiono w Danii, a 60 w Szwecji. Otrzymał już i rozdzielił 55 silników kutrowych. W Gdyni znajduje się już 7 silników, 4 duńskie i 3 szwedzkie. W ciągu następnych paru miesięcy ma nadejść około 30 silników kutrowych i 15 dla łodzi. W ramach dostaw UNRRA otrzymaliśmy 9 silników. Dotychczas na zakup motorów dla taboru rybackiego wydatkowano przeszło 182 miliony złotych.

Z TEATROW

TEATRY
Teatr Miejski „Wybrzeże” Gdynia — dziś „Chory z wojny” Moliera. Teatr Kameralny — „Wybrzeże” dom marynarza, dziś „Temperamenty” Cwojdzkiego.

REPERTUAR KIN
Gdańsk — „Światłowiec” — Ojczyzna. Włocławek — „Bajka” — Curie — Skłodowska.

Oliwa — „Polonia” — Bohaterki Pacyfik. Sopot — „Bałtyk” — Konwój. Gdynia — „Polonia” — Kapitana Jemczewa. Gdynia — „Atlantyk” — Tajemniczy nieznajomy.

Gdynia Grabówek — „Fala” — Baryteczka. Gdynia Chylonia — „Pierś Promień” — Statek pałkowiec.

Kościerzyna — „Bałtyk” — Cienie przeszłości. Kartuszy — „Kaszub” — Rywal jego królewskiej mości.

Puck — „Mewa” — U schyłku dnia. Włocławek — „Świt” — W imię szczęścia.

Łeba — „Fregata” — Czarodziejski kwiat. Tczew — „Wisła” — Kobieta sama. Słupsk — „Polonia” — W cieniu podejrzeń.

Koszalin — „Polonia” — Nauczycielka bawi się. Białogard — „Bałtyk” — Wyspa skarłów.

Szczecinek — „Wolność” — Młodzi jarzą.

DYŻURY APTEK
od 27 grudnia 1947 r. do 2 stycznia 1948 r. Gdańsk — apteka Pod Słońcem. Gdynia — Włocławek — apteka Grunwald. Oliwa — apteka Pod Orłem. Sopot — apteka Nowa.

Gdynia — apteka Pod Grytem i apteka Nadmorska (Orłowo).

NUMERY TELEFONÓW STRAŻY POŻARNEJ
Gdańsk — 31-334, 31-338. Włocławek — 41-332, 41-333, 42-204. Oliwa — 31-338. Sopot — 52-622. Nowy Port — 42-222.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI „GŁOSU WYBRZEŻA”
Gdańsk, Pl. Armii Czerwonej 1, tel. 336-72. Redaktor naczelny przyjmuje interesów w dni powszednie od 12-13, sekretarz redakcji od 10-12. Oddział w Gdyni, 1-ty Armii 41, (Stawiejska), tel. 214-72, przyjmuje interesów od 12-13.

Warsztaty pracy w Malborku

Wojewódzki Komitet Opieki Społecznej dba o podopiecznych

Powiatowy Komitet Opieki Społecznej w Malborku zaprojektował utworzenie warsztatów pracy dla podopiecznych. Dzięki tej inicjatywie powstały 10 czerwca br. w Malborku warsztaty: szewski, krawiecki i trykotarski. Obecnie warsztaty zatrudniają 23 osoby w wieku od 16 do 60 lat. Praca odbywa się pod kierownictwem instruktorów. Każdy z nowostępujących przechodzi przeszkolenie i jednocześnie zarabia na życie. Ci z pracujących, którzy poznali dokładnie swój zawód mogą zdawać egzamin w Izbie Rzemieślniczej. Po otrzymaniu dyplomu każdy z nowowycuczonych majstrów może odejść z warsztatu pracy i założyć pracownię na własną rękę.

Zarobki w warsztacie pracy regulowane są przez Izbę Rzemieślniczą w ten sposób, że pracownicy warsztatu trykotarskiego otrzymują zapłatę od wykonanej pracy, a pozostałe 2 warsztaty pracują według stawek godzinnych.

Warsztaty wykonują prace dla Domu Starców, Domu Dziecka i sierot, ale przyjmują również zamówienia prywatne, co przynosi duże dochody.

Brak jednak surowca, zagwarantowanego warsztatom przez Wojewódzki Komitet Opieki Społecznej, hamuje w dużym stopniu szybszy rozwój placówki. Największe dochody przynosi warsztat krawiecki, a jego obrót miesięczny dochodzi do 200 tys. zł. Dążąc do stałego rozwoju, kierownictwo warsztatów wyremontowało z

własnych funduszy sposobem gospodarczym budynki, zakupiono 2 maszyny szewskie, 4 krawieckie, 4 trykotarskie, 3 krosna.

Kierownictwo projektuje uruchomienie elektrycznej gremplarni. (k)

Sieroty po poległych bojownikach pod opieką Związku

Zarząd Wojewódzki Związku Uczestników Walki Zbrojnej w Gdańsku przykłada wielką wagę do zorganizowania należytej opieki nad sierotami po poległych bojownikach. Związek wydatkował około 1/2 miliona zł na pomoc sierotom i wdowom.

W okresie letnim zorganizowana została w Orłowie wzorowa kolonia dla dzieci po poległych w walce z okupantem. Kolonia obsłużona była przez Akademickie Koło Związku. Około 200 dzieci z terenu całej Polski miało możliwość rozkoszowania się piękną plażą pod troskliwą opieką dbających o wszystko instruktorów.

W zamierzeniach na rok przyszły planowane jest rozwinięcie akcji ko-

lonii letniej na większą skalę. W koloniach tych wezmą udział dzieci po bojownikach o niepodległość i demokrację z Czechosłowacji, Jugosławii oraz całej Polski. W tym celu zarezerwowano już i zabezpieczono dwa domy w Elblągu, 2 domy w Sopocie, 2 w Orłowie i 1 w Gdyni. Zarząd Główny, doceniając wielką wagę akcji kolonijnej na Wybrzeżu, zapewni odpowiednie warunki przyszłym pensjonariuszom. By zrealizować tak poważne zakrojone plany, Zarząd Związku doprowadził do porządku majątek Kack-Orłowski, a w najbliższym czasie ma zakupić 20 krów oraz niezbędny inwentarz. Majątek ten będzie wkrótce nie tylko samowystarczalnym obiektem, ale przyniesie Związkowi poważne dochody.

W związku z tym, że sieroty będą miały zapewnione wesołe i zdrowe wakacje w najładniejszych miejscowościach Polskiego Wybrzeża. (K)

Zakończenie I kursu dla księgowych, Gminnych Spółdz. Samopom. Chł.

Trzytygodniowy kurs dla księgowych Gminnych Spółdzielni Samopomocy Chłopskiej został zakończony. Odbywał się on w Ośrodku Szkoleniowym Związku Rewizyjnego w Sopocie. Do końcowego egzaminu przystąpiło 17 osób, z których zakwalifikowano 14.

Następny kurs dla II grupy buchalterów Gminnych Spółdzielni Samopomocy Chłopskiej rozpocznie się 15 stycznia 1948 r. (a)

„Technika Morza i Wybrzeża” Specjalny numer miesięcznika

Zagadnienia związane z zadaniami naszych portów wysuwają się w tej chwili na jedno z pierwszych miejsc w problematyce naszego nowego życia gospodarczego. Dlatego celowym posunięciem Morskiego Stowarzyszenia Technicznego w Gdańsku jest poświęcenie sprawom polskich portów morskich specjalnego numeru jubileuszowego miesięcznika „Technika Morza i Wybrzeża”.

Numer ten zawiera wiele artykułów, opracowanych przez fachowców, współpracujących w odbudowie portów, które omawiają zarówno stan portów, jak również ich perspektywy na przyszłość oraz informują w wyczerpujący i wszechstronny sposób o naszym handlu morskim.

Sprawy te porusza bardzo źródłowo inż. P. Bonas w artykule: „Perspektywy obrotów przez polskie porty morskie”.

Poza artykułami, zajmującymi się opisami portów, problematyką obrotów oraz szczegółowymi inwestycjami portowymi, „Technika Morza i Wybrzeża” zawiera również ciekawy artykuł inż. W. Urbanowicza pt. „Stocznie na przełomie”, omawiający perspektywy polskiego budownictwa okrętowego oraz dwa inne artykuły poświęcone małym portom i przyszłości portów Pomorza Wschodniego. Artykuł o „Roli dróg wodnych śródlądowych w rozwoju portów morskich w delcie Wisły” inż. St. Czernika zamyka bogatą treść numeru „Technika Morza i Wybrzeża”.

Wieloletnie doświadczenia i wiedza inż. P. Bonasa, który w tym numerze poświęca miejsce na ciekawy artykuł o „Roli dróg wodnych śródlądowych w rozwoju portów morskich w delcie Wisły” inż. St. Czernika zamyka bogatą treść numeru „Technika Morza i Wybrzeża”.

Wieloletnie doświadczenia i wiedza inż. P. Bonasa, który w tym numerze poświęca miejsce na ciekawy artykuł o „Roli dróg wodnych śródlądowych w rozwoju portów morskich w delcie Wisły” inż. St. Czernika zamyka bogatą treść numeru „Technika Morza i Wybrzeża”.

Wieloletnie doświadczenia i wiedza inż. P. Bonasa, który w tym numerze poświęca miejsce na ciekawy artykuł o „Roli dróg wodnych śródlądowych w rozwoju portów morskich w delcie Wisły” inż. St. Czernika zamyka bogatą treść numeru „Technika Morza i Wybrzeża”.

Budżet pokoju i troski o człowieka

Przemówienie posła tow. Stefana Jedrychowskiego

Tow. Jedrychowski powiedział m. in.:

Budżet państwowy na rok 1948, który mamy uchwalić, jest wyrazem coraz bardziej utrwalającej się normalizacji i stabilizacji życia gospodarczego i politycznego w Polsce Odrodzonej. Chciałbym przypomnieć, że jest to już drugi budżet całoroczny przedłożony Sejmowi po wojnie. O ile jednak budżet na rok 1947 uchwalony został w połowie roku, obecny budżet



został przedłożony i będzie uchwalony w terminie ustawowym do końca roku kalendarzowego bez potrzeby uciekania się do prowizoriów. Jest to nie tylko miarą sprawności aparatu rządowego, aparatu Ministerstwa Skarbu, ale także miarą sprawniejszego działania naszych metod pracy parlamentarnej, metod parlamentu demokratycznej ludowej w porównaniu z metodami pracy parlamentarnej okresu demokracji burżuazyjnej.

Nowa atmosfera widoczna w pracy Komisji Sejmowej nie oznacza jałdęgo osłabienia parlamentarnej kontroli gospodarki budżetowej. Świadczy o tym choćby ilość poprawek, zgłoszonych przez posłów do budżetu i posłów w Komisji Skarbowo - Budżetowej.

Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiego Sejmu na fakt utrwalenia się i pogłębiania równowagi budżetowej, która jest jednym z elementów ogólnej stabilizacji gospodarczej w kraju. W budżecie, w którym wydatki nie przekroczyły 40 miliardów zł, przewidziano na finansowanie wydatków inwestycyjnych, niezależnie od wydatków majątkowych, wyszczególnionych w samym budżecie — w kwocie ok. 7 i pół miliarda zł.

Oznacza to nie tylko znaczne wzmocnienie równowagi budżetowej państwa, ale ponadto ugruntowanie ogólnej równowagi systemu finansowego gospodarki narodowej. To doniosłe osiągnięcie naszej polityki gospodarczej jest rezultatem stałej, uporczywej walki o równowagę budżetową, prowadzonej od pierwszych chwil po wyzwoleniu kraju przez cały obóz demokratyczny i w pierwszym rządzie przez POLSKĄ PARTIĘ ROBOTNICZĄ, w imieniu której mam zaszczyt przemawiać.

WYBRALIŚMY DROGĘ RÓWNOWAGI BUDŻETOWEJ

Od samego początku zdawaliśmy sobie sprawę, że równowaga budżetowa jest jednym z elementów ogólnej stabilizacji życia gospodarczego i politycznego w kraju. Ze przeciwnie deficyt budżetowy jest elementem chaosu i anarchii, utrudniającym w bardzo poważnym stopniu odbudowę kraju. I dlatego zwalczaliśmy wszelkie tendencje partycularne i demagogiczne, które mogłyby utrudnić osiągnięcie, utrzymanie i utrwalenie równowagi budżetowej.

Deficyt budżetowy jest niemal regułą w krajach kapitalistycznych, zniszczonych lub choćby tylko zdewastowanych przez wojnę. Był on niemal powszechnym zjawiskiem w przeciągu szeregu lat po pierwszej wojnie światowej. Deficyt budżetowy jest najpotężniejszym motorem inflacji pieniężnej, pokrywany jest bowiem najczęściej drogą podatkową emisyjną, ciężkim brzemieniem. Kładąc się na barki mas pracujących, Polska Demokratyczna wykreśliła metody inflacyjne z arsenału swych metod finansowych, jako ośrz zwracający się przeciwko masom pracującym i dający korzyści jedynie wielkiemu kapitałowi i wszelkim elementom spekulacyjnym.

Nie idziemy, jednak i nie idziemy szluzie inną drogą, wypróbowaną w Polsce w latach 1930 — 1938 przez nas, nacyną dyktaturę, drogą deflacji, po legającej na sztucznej redukcji wydatków budżetowych i płac, jednym słowem na redukcji stopnia zaspokojenia zbiorowych i indywidualnych potrzeb mas pracujących, w celu przywrócenia kosztom mas pracujących równowagi, zachwianej w okresie kryzysu.

Odrzuciliśmy zarówno drogę inflacji, jak i drogę deflacji, jako dwie metody, stosowane przez wielki kapitalizm.

o grabienia mas ludowych i przetrwania na nie kosztów wojny czy kryzysu. Polska Ludowa, wyrażająca interesy tych właśnie mas ludowych, musiała odrzucić obydwie te metody i obrać żmudną, pracowitą i wymagającą ofiar, lecz w perspektywie jedynie owocną drogę równowagi budżetowej.

Nie jest też przypadkiem, że spośród państw, głęboko zniszczonych przez wojnę, właśnie Związek Radziecki, Jugosławia i Polska chociaż najbardziej zniszczone, osiągnęły równowagę budżetową, podczas gdy bogate nawet kraje kapitalistyczne grzęzną w miliardowych deficytach.

Równowaga budżetowa jest jednym z warunków skutecznego planowania gospodarczego. Ale osiągnięcie przez nas nadwyżki budżetowej ma poza tym bezpośrednie znaczenie dla powstania planu odbudowy gospodarczej, stanowiąc one bowiem jedno z najważniejszych źródeł finansowania planu inwestycyjnego. Powiększa to nasze możliwości inwestycyjne i zarazem niezależność nas w poważnym stopniu od tzw. dyskreminującej pomocy zagranicznej. Gdy uchwaliśmy nasz trzyletni plan odbudowy gospodarczej, prasa zachodnia — europejska i amerykańska pisała, że nie jest on wykonalny bez poważnej pomocy zagranicznej. Niewątpliwie brak pomocy zagranicznej po znie utrudnia nam wykonanie planu. Ale że żadna blokada kredytowa zamierzona w celach presji politycznej nie zdoła sparaliżować, ani w poważnym stopniu zahamować wykonania planu odbudowy gospodarczej, o tym świadczy choćby podwajające się z roku 1947 na rok 1948 rozmiary planu inwestycyjnego.

Ala jeśli tak jest, to niewątpliwie jednym z elementów tej sytuacji jest zrównoważony i nadwyżkowy budżet państwowy, przelewający poważne

nadwyżki na pokrycie planu inwestycyjnego. Budżet ten jest wyrazem stałej zasady, reprezentowanej przez Polską Partię Robotniczą, a nie wątpliwe, iż podzielną również przez inne partie bloku demokratycznego, iż w odbudowie kraju należy liczyć przede wszystkim na własne siły. Potrafimy wykręcać z siebie i własnymi środkami oraz na drodze najbardziej racjonalnej, przyjaznej i opartej na wzajemności, pomocy naszych sojuszników budować własną przyszłość i nie zaprzeczać swych praw do samodzielnego życia i do samodzielnego rozwoju za miszk amerykańskiej soczewicy, jak to dziś robią kapitalistyczne rządy zachodniej Europy.

Jeśli by się gdzieś znaleźli ludzie małego ducha, ludzie krótkowzroczni, którzy by uważali, że lepiej byłoby nadwyżki budżetowe skonsumować,

POWAŻNE ŹRÓDŁO DOCHODÓW BUDŻETOWYCH

Przechodząc do zajęcia stanowiska wobec strony dochodowej budżetu, muszę stwierdzić, że jedną z przyczyn deficytu budżetowego w krajach kapitalistycznych jest uchyłanie się wielkiego kapitału monopolistycznego od ponoszenia odpowiednich ciężarów podatkowych przy jednoczesnej próbie zwalnia ciężaru podatkowego na barki mas pracujących.

W przeciwnieństwie do tego w krajach, w których przeprowadzona została nacjonalizacja wielkiego i średniego przemysłu, uspołeczniony sektor gospodarki narodowej, w miarę postępu odbudowy gospodarczej, odgrywa coraz większą rolę, jako źródło dochodów budżetowych.

Tow. Jedrychowski udowadnia na podstawie analizy budżetu, że dochody państwa z sektora uspołecznionego pokrywają prawie ściśle wydatki państwa na zaopatrzanie ludności, jak również całość wydatków budżeto-

wych, przeznaczonych na finansowanie planu inwestycyjnego.

Oczywiście ten rezultat nie byłby możliwy do osiągnięcia, gdyby nie ogromny wysiłek i ofiarność w pracy robotników oraz personelu technicznego i personelu administracyjnego uspołecznionych przedsiębiorstw.

W tym miejscu należy podkreślić ogromne znaczenie dla całej gospodarki narodowej masowego ruchu współzawodnictwa pracy, który w roku 1947 rozwinął się na wielką skalę w dwóch potężnych gałęziach przemysłu: węglowym i włókienniczym, a który przerzuca się już na inne gałęzie gospodarki narodowej i w r. 1948 niewątpliwie ogarnie jej całość. Ruch współzawodnictwa pracy, jako potężna dźwignia wydajności pracy, na równi z udoskonaleniem urządzeń technicznych, na równi z walką o obniżenie kosztów produkcji, o oszczęd-

nia jej z czynnikami społecznymi, oświadczać, że trzeba docenić świadomość klasy robotniczej i zacieśnić współpracę, zwłaszcza jeżeli chodzi o rady zakładowe.

Analizując stan rzeczy pod kątem uczynienia zadość powyższym wymogom, wicemarszałek Szwalbe stwierdza, iż przewidywania budżetu są uzasadnione i słuszne. Plussem budżetu obecnego są również dotacje ze Skarbu na kapitał zakładowy przedsiębiorstw. Mówca daje pozytywną ocenę przejścia w obecnym budżecie na rozliczenie według cen komercyjnych, co stwarza większą jasność w budżecie.

Realizacja budżetu i planów gospodarczych wymaga dyscypliny finansowej i zwiększenia wydajności pracy, wymaga ofiarnego podejścia do każdej, wykonywanej pracy. Do zrealizowania budżetu konieczna jest oszczędność i uczciwość podatkowa i wydatkowa oraz ogólny wysiłek odbudowy.

PPS dołoży starań, by budżet wylży się w świadomość ludności, by każdy obywatel zrozumiał, że im więcej włoży pracy w realizację programu gospodarczego Państwa, tym większą będzie jego rola w nowej Polsce.

Pos. Kurpiewski — SL

Mówca porusza szereg zasadniczych problemów, dotyczących ogólnej polityki oświatowej Rządu; stwierdza, że osiągnięcia w tej dziedzinie są bardzo znaczne. Mówca wita z zadowoleniem fakt zwiększenia budżetu resortu oświaty prawie o 6 miliardów zł, w stosunku do ub. r.

Pos. Wenclik — SD

omawia zagadnienie budżetu Ministerstwa Sprawiedliwości. Podkreślając niewątpliwie osiągnięcia w zakresie unifikacji prawa cywilnego, mówca wymienia sprawy do wykonania: reformę ustroju sądownictwa, scalenie wymiaru sprawiedliwości, uruchomienie sądów obywatelskich oraz sprawę uruchomienia sądownictwa administracyjnego.

Pos. Obrączka — PPS

ogranicza się do omówienia prac Min. Przemysłu i Handlu. Działalność tego Ministerstwa jest jednym z najważniejszych czynników, umożliwiających dziś obrady nad budownictwem w atmosferze spokoju i zaufania.

W działalności Ministerstwa Przemysłu i Handlu poseł Obrączka podkreśla następujące momenty: słusznie i w porę przeprowadzona akcja anty-drożyżniania, walkę o zwiększenie wydajności pracy, uprządkowanie i zmniejszenie niekolegów.

Na zakończenie poseł Obrączka porusza zagadnienie kontroli i powiżuje

nie i racjonalne gospodarowanie, przy czyni się do dalszego wzrostu rentowności uspołecznionego sektora gospodarki narodowej, a co za tym idzie, pozwoli na jeszcze pełniejsze finansowanie jej rozwoju i pełniejsze zaspokojenie potrzeb ludzi pracy.

Na podstawie liczb tow. Jedrychowski obala kłamliwą legendę, jakoby wielkie i średnie przedsiębiorstwa mogły dać Skarbowi Państwa większe dochody budżetowe, gdyby pozostały w rękach prywatnych.

Na wiosnę tego roku zwróciłmy uwagę Sejmowi na niedostateczne wpływy z podatków obciążających sektor prywatno — kapitalistyczny, jakimi są podatki: obrotowy i dochodowy oraz na niedostateczne wpływy z podatku gruntowego. Uchwalone przez Sejm z inicjatywą PPR i PPS ustawy stały się podstawą szerokiej akcji urealnienia wymiaru podatkowego i ściągania należnych należności podatkowych.

Należy podkreślić ogromną rolę, jaką spełniły tu powołane do życia instytucje społecznej kontroli, jak: obywatelskie komisje podatkowe, społeczni lustratorzy podatkowi oraz społeczni poborcy podatku gruntowego.

Charakterystyczną cechą gospodarki budżetowej krajów kapitalistycznych jest próba przetrwania ciężarów związanych z likwidacją skutków wojny na masę pracującą bądź to drogą zwiększania podatków pośrednich, bądź też przez nakładanie i zwiększanie takich podatków bezpośrednich, które obciążają szerokie masy pracujące.

W Polsce udział dochodów z cel i podatków pośrednich w dochodach budżetowych ostatniego pełnego roku budżetowego przed wojną wynosił 16 proc. Obecnie dochody z podatków pośrednich stanowią za ledwie 2,9 proc. dochodów budżetowych. Cyfra ta świadczy w spo-

soś dobitny o radykalnej zmianie klasowego charakteru naszego budżetu.

Wysokość prelimitowanej sumy podatku od uposażeń zestawiona z przewidywanym, wzrostem zatrudnienia wskazuje na zamiar rzadu przeprowadzenia reformy tego podatku w kierunku zmniejszenia ciężaru, obciążającego masy pracujące.

Należałoby życzyć sobie, aby przy sposobności tej reformy rząd uwzględnił sytuację przodowników pracy, którzy zwiększając swój wysiłek i wydajność pracy, a tym samym swoje dochody, narażają w tym dążeniu na hamulec w postaci progresji w podatkach od wynagrodzeń.

Ten wpływ hamujący, jaki wywiera podatek od wynagrodzeń na ruch współzawodnictwa pracy należy usunąć lub złagodzić.

Jeszcze jednym rysem charakterystycznym zmianie klasowej struktury dochodów budżetowych na korzyść mas pracujących stanowi względny spadek dochodów z opłat. Przeprowadzona analiza strony dochodowej budżetu prowadzi do następujących wniosków:

1. Budżet państwowy opiera swoje źródła dochodów w poważnym mierznie na uspołecznionym sektorze gospodarki narodowej.

2. Wyraża on dążenie do sprawnego udziału sektora prywatno — kapitalistycznego i drobno — towarowego w kosztach utrzymania państwa, jednak bez nadmiernego fiskalizmu.

3. Obciążenie podatkowe szerokich mas pracujących w porównaniu z okresem przedwojennym znakomicie zmalało.

Uważając tę tendencję budżetu za całkowicie słuszną, pozwól sobie w imieniu POLSKIEJ PARTII ROBOTNICZEJ wezwać rząd i aparat skarbowy do wzmocnienia wysiłku, aby wszystkie ustawowe przewidziane daniny były realizowane i aby rząd obciążał nieustannie troską sprawę rentowności przedsiębiorstw państwowych, starając się ja wzmoczyć przez oszczędność i racjonalną gospodarkę.

Przechodząc do wydatków, chciałbym się ograniczyć do kilku tylko momentów. Zasadniczym rysem strony wydatkowej naszego budżetu jest jego pokojowy charakter. Ten stan rzeczy jest możliwy dzięki zdecydowanemu pokojowej polityce zagranicznej Demokratycznej Polski, a przede wszystkim dzięki znaczącym naszym bezpieczeństwu sojusznikom, a przede wszystkim z Związkiem Radzieckim (Oklaski).

Niewątpliwie wyraża przekonanie całej Izby, stwierdzając, że jeśli zażąda potrzeba, nie będziemy się dzielić ani wysiłków ani ofiar, dla wzmocnienia naszej obronności. Z należytą czułością i spokojem śledzimy knowania podżegaczy wojennych.

Drugą charakterystyczną cechą strony wydatkowej budżetu jest tendencja do oszczędności w wydatkach personalnych i rzeczowo — administracyjnych.

WYRAZ PRZEWAGI NASZEGO USTROJU

Zarówno Rząd jak i Komisja Skarbowo — Budżetowa, kierowała się w swych pracach najdalej idącą ostrożnością w sprawie ewentualnych podwyżek płac pracowników państwowych. Poprawa bytu pracowników państwowych nie może nastąpić od razu, jednym posunięciem, w jednorodnej formie, gdyż taka podwyżka zostawałaby z nadmiarem pochłonięta przez nieunikniony przy takim posunięciu wzrost cen.

Komisja Skarbowo — Budżetowa uczyniła tylko jeden wyjątek od tej zasady, dotyczący uposażeń profesorów i pracowników wyższych uczelni. Istotnie uposażania profesorów i pracowników naukowych znajdują się już od dłuższego czasu w rażącej dysproporcji w stosunku do realnych zarobków innych zawodów. Tolerowanie dłuższej tego stanu rzeczy nie byłoby zgodne ze znaczeniem, jakie obóz demokratyczny przywiązuje do rozwoju nauki polskiej. Dlatego też Klub Polskiej Partii Robotniczej z uznaniem wita poprawkę Komisji Budżetowej, wyrażającą się w kwocie 800 milionów zł, przeznaczoną na poprawę ich uposażeń.

Klub Poselski Polskiej Partii Robotniczej będzie również głosował za re zolucjami w sprawie podniesienia uposażeń nauczycieli czy pracowników pocztowych.

Budżet przedłożony Sejmowi i przez pracujący przez Komisję Skarbowo — Budżetową, stanowi dalszy krok naprzód w dziele zagospodarowania, uprządkowania i podniesienia na wyższy stopień kultury naszego kraju, jest wyrazem rosnącej dojrzałości politycznej i aktywności najszerzych mas, jest wyrazem przewagi naszego ustroju, polskiej demokracji ludowej nad ustrojem ówczesnego wielokapitałistycznego.

Klub Poselski Polskiej Partii Robotniczej potrzebuje realizację hasła, jak również za poprawkami Komisji Skarbowo — Budżetowej. (Oklaski).

Przebieg dyskusji nad preliminarzem budżetowym na rok 1948

Pierwszy zabiera głos w dyskusji pos. tow. Kurpiewski (PPS), który oświadcza, że klub jego głosować będzie za budżetem, dając Rząd całkowitemu zaufaniem.

Pos. Kurpiewski — PPS

Mówca określa budżet mianem budżetu realnego i podkreśla wielkie zasługi ofiarnej klasy pracującej miast i wsi w stworzeniu niezależności gospodarczej Państwa.

Zdobyliśmy swą niezależność polityczną, zdobywamy ofiarną pracą na szą niezależność gospodarczą — mówi poseł Kurpiewski. — Chcemy żyć w zgodzie i spokoju ze wszystkimi narodami, miłującymi pokój. Lecz nie możemy nie zabrać głosu, gdy omawiane są warunki, pokoju z Niemcami i gdy obrońcy i protektorzy Niemiec mówią o odbudowie potęgi niemieckiej. W odpowiedzi na te zakłamane i obłudne argumenty — mówca stwierdza, że socjaliści polscy nie zęjdą z obranej drogi.

To, co zostało uczynione w Polsce zawdzięczać należy współpracy stron nictw demokratycznych, a w szczególności współpracy PPS z PPR, z którą nas łączy wspólna ideologia i walka o wolność i sprawiedliwość społeczną.

Następnie w imieniu PPR przemawia tow. Jedrychowski. Przemówienie to w obszernym streszczeniu podajemy obok.

Pos. Langer — SL

Posel Langer podkreśla znaczenie korektów budżetu, dokonanych przez Sejm. Występuje ostro przeciwko imperialistycznym tendencjom pewnych kół amerykańskich, zmierzających do odbudowy Niemiec. Podkreśla osiągnięcia Rządu w kierunku wzmocnienia ładu gospodarczego. SL akceptuje potrzebę realizacji hasła jednoci robotniczej — chłopskiej.

Tylko przez właściwy rozkład wydatków doprowadzimy do stanu, przy którym kraj nasycony będzie nie tylko artykułami spożywczymi, ale zdrowiem, oświatą i kulturą. Klub SL będzie, z pełnym zaufaniem głosował za budżetem.

Pos. Arczyński — SD

Pos. Arczyński, podkreśla, że budżet obecny stoi pod znakiem realizacji programu Polski Ludowej i realizacji potrzeb mas pracujących. Cechuje go ponadto pokojowość. Zapowiedź wielkiej ofensywy gospodarczej i troska o człowieka.

Mówca zatrzymuje się nad znaczeniem procesów przeciwko obcym agentom, które odbyły się ostatnio, co daje mu okazję do wyrażenia uznania dla pracowników służby Bezpieczeństwa. Izba wita oklaskami te słowa mówcy. Przy zmniejszonym budżecie Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicz-

nego osiąga coraz wyższą sprawność aparatu.

Pos. Wycech — PSL

Drugi budżet, przedłożony Sejmowi w ciągu półroczu — mówi pos. Wycech — to symbol wyjątkowej i sprawnej pracy Rządu. Zasady politycznego obozu demokratycznego upowszechniają się w społeczeństwie.

Charakterystyczne to prawdy, poseł Wycech wymienia następujące zasady: sojusz polsko — radziecki jest najsłuszniejszą polską racją stanu, sojusz narodów słowiańskich zapewni nienaruszalność granic i przeciwwiści się niebezpieczeństwu odrodzenia imperializmu niemieckiego.

Dla wykonania zadań, stojących przed naszym narodem, konieczny jest długotrwały pokój. Będziemy go raco popierać politykę zagraniczną Rządu, której głównymi wytycznymi są: dążenie do harmonijnej współpracy między narodami, przeciwstawianie się polityce pierwszeństwa odbudowy Niemiec i dążenie do likwidacji ognisk faszyzmu i reakcji w świecie.

Mówca stwierdza korzystne zmiany, zachodzące na odcinku wiejskim. Zdaniem posła Wycecha działalność odrodzonego PSL wzmacnia oboz demokratyczny, w związku z czym mówca akcentuje potrzebę formalnego rozszerzenia tego obozu.

Koncząc, poseł Wycech zapowiada, iż klub jego głosować będzie za przedłożonym budżetem.

Po przemówieniu pos. Wycecha, przewodniczący zarządza przerwę do godziny 16.

Po przerwie obiadowej pierwszy za biera głos:

Pos. Tilgner — SP

Mówca widzi w budżecie wyraz dążenia do pogodzenia troski o wzmocnienie produktywności i troski o człowieka. Całe swe przemówienie poświęca postulatowi zwiększenia wydajności pracy całego społeczeństwa i podniesienia w ten sposób dochodu narodowego.

Zdaniem pos. Tilgnera, budżet przewidywa za mało wydatków na rzecz produkcji, za dużo zaś na cele konsumcyjne i nie przestrzega należyte hierarchii celów. Naczelnym hasłem winna być nie tyle walka o sposób podziału dochodu, ile walka o zwiększenie dochodu narodowego, prowadzona świadomie przez całe społeczeństwo. Pos. Tilgner nie ukrywa również swego sceptycyzmu co do wyników pracy nacjonalizowanego przemysłu.

W zakończeniu pos. Tilgner zapowiada, że Stronnictwo Pracy głosować będzie za budżetem.

Wicemarsz. Szwalbe — PPS

Klub PPS — stwierdza mówca — wymaga, aby wpływy budżetowe, o-

POLSKI SZCZECIN

miasto wielkiej przyszłości

statni niemiecki nadburmistrz miasta Szczecina, nalany, ponury, szczególnie w mundur brązowy opłoty Johann Faber uciekł z miasta w połowie marca 1945 roku. Rok przedtem jednak, w jubileuszowej publikacji napisał, że „Szczecin czeka o wiele większą przyszłość, niż ktokolwiek z nas Niemców może to dziś przewidzieć. I to w najbliższej przyszłości!”

Tak się też i stało, choć inaczej zamieli się marzyło Johannowi Faberowi.

Przy końcu 1947 roku można sobie zdać sprawę, że przyszłość Szczecina to nie odległy mraz, ale najbliższe jutro. Ze już rok następny przyszłość tę zapoczątkuje i to w rozmiarach godnych naszej nowej rzeczywistości.

W roku 1947 wytworzył się już pewien szczeciński styl pracy, odznaczający się uporczywością i zacięciem, niezważaniem na przeszkody i formalne trudności. Małymi środkami wykonano w tym roku duże rzeczy. Niezależnie, dzień po dniu powiększało się miasto. Tu dom w remoncie, tam ulicę w naprawie, nowe tabliczki na murach. Ożywił się ruch na ulicach, powiększyła się ilość przechodniów, otwarto nowe linie tramwajowe, nowe linie żeglugi przybrzeżnej, nowe mosty. Bez huku i rozgłosu uruchomiono mosty drogowe na Odrze, łączące Szczecin ze Wschodem. Pozornie małymi skokami dokonywało się wiele rzeczy.

Ulice są czyste i uporządkowane. Powoli znikają tysiące metrów sześciennych gruzów i szpetne wysypiska wojennych śmieci; każdy dzień niemal przynosi ze sobą korzystne optycznie uchwytne zmiany. Powoli dzwignają się z gruzów i zaniedbania osiedla pracownice położone wśród zieleni; zmniejsza się ilość krzywych sterczących latarni i niechlujnych budek. Porządniejsze miasto i nabiera dobrego o sobie mniemania.

To są te zewnętrzne i uchwytne obawy. A są one tylko skutkami konsekwentnej myśli przewodniej i wynikiem już bardziej realnego niż dotąd planu pracy. Traktując rok 1947 jako odcinek do dalszej pracy, trzeba zanotować osiągnięcia istotnie podstawowe.

W roku tym zapoczątkowało miasto racjonalne wykorzystanie zgłiszczy, czego namacalnym przykładem może być odsłonięcie zejścia z centrum do Odry przez przebiecie ulicy Słonecznej wzdłuż stoków piastowskiego zamku. Jednocześnie zapoczątkowano eksploatację ruin nalegających okolice ul. Emilii Plater, gdzie za lat kilka powstanie pas zieleni, dziedzińców i terenów sportowych.

Niezależnie, ale z wielkim wysiłkiem doprowadzono nareszcie do porządku ściek wodociągowy. Dziś nie zalewa już piwnice i kryjówek rozbitego śródmieścia upływająca z sieci woda. Usunięto nie tylko zniszczenia, wyrządzone katastrofalną zimą, ale przystąpiono do planowej rozbudowy urządzeń wodociągowych aby dostosować je do potrzeb wielkiego portu.

Przygotowano oddanie do użytku wielkiej arterii wylotowej, łączącej bezpośrednio śródmieście poprzez port z lotniskiem, a noszącą nazwę ul. Władysława Czajkowskiego, ku pamięci

zmarłego przedweseśnie wiceministra Ziemi Odzyskanych. Dopiero trzy miesiące temu tereny, przez które ta arteria przechodzi, przeszły pod administrację miasta, a już dziś przedstawiają zupełnie przyjemny widok.

Zielen, ta przyrodzona ozdoba Szczecina, wyiszczona wojną i długoletnim zaniedbaniem, została doprowadzona do porządku w ciągu ostatniego roku. — Chcemy stworzyć ze Szczecina największy kompleks zieleni miejskiej w Polsce, dającej ludziom pracy najkorzystniejsze warunki do życia. I nie jest paradoksem to, że miasto o największej powierzchni zieleni staje się jednocześnie miastem o specyficznym rozwinięciu potężnym przemysłem. U północnej brzości, nad morską Odry znajduje się kombinat huty żelaznej z cementownią, fabryka nawozów sztucznych i huta miedzi. Częściowo czynne lub w pełnej odbudowie, już dziś nadają one ton całej polaci terenu. Na skrajnym południu w Żydwinie odbudowuje się we wzmożonym tempie olbrzymia fabryka sztucznego jedwabiu. Blisko miasta cukrownia, dające zakłady konfekcyjne, motoryzacyjne, przetwórcze, spożywcze. A wszystko oparte na pracy portu, powoli lecz stale powiększającego swój przeładunek, oczekującego na wyniki wysiłku odbudowy w roku następnym.

Aktywizacja Szczecina byłaby niepełna, gdyby nie była oparta na skuteczach, gdyby nie była oparta na szczerze głowemu przemysłanym planie gospod. i technicznym. Jedną z głównych części tego planu jest plan rozbudowy i odbudowy miasta i jego zaplecza. Plan ten w głównych swych liniach wytycznych został opracowany przez Zarząd Miejski w roku 1947 i służyć będzie jako podstawa za-

sadniają do wszelkiego budownictwa w ciągu najbliższych lat. Założenia jego są dość szerokie: wiąże on miasto silnie z jego zapleczem, przewiduje śmiały rozwój nowoczesnych portów, dzielnic portowo - nadbrzeżnych poszerzenie, zieleni terenów użyteczności publicznej i usiłuje wydobyc maksimum możliwości z bogatego ukształtowania powierzchni.

W ostatnim miesiącu przystąpiono do szczegółowego opracowania odbudowy śródmieścia i nadbrzeży odrzańskich wraz z terenami przyportowymi. Rozmach twórczy oparty jest na dokładnej znajomości terenu i warunków gospodarczych, na realnych możliwościach finansowych. — Chcemy bowiem, aby wszystkie inwestycje były ze sobą zgrane, aby każda inicjatywa przyczyniała się do realizacji jednej całości i aby wynikiem tej pracy był Szczecin nie tylko użyteczny, ale i piękny.

Inż. Piotr Zaremba
Prezydent miasta Szczecina



Budowa falochronu w porcie Gdyni

Rok 1947 charakteryzował się przechodzeniem naszej działalności od poczynania, określonych nakazem chwili, do działalności istotnie planowej. W



Dr. Kosimierz Petrusiewicz
wicemin. Żeglugs

roku 1945 i 1946 działaliśmy tam gdzie był bezpośredni nacisk ekonomiczny, lub gdzie było łatwiej coś osiągnąć i odbudować. Robiło się to co było najpotrzebniejsze i najłatwiejsze, a więc dające najszybszy efekt gospodarczy. W końcu 1946 r., gdy odcinek morski przestał być „wąskim gardłem” narodowej gospodarki, pojawiają się pierwsze próby logicznych na daleką metę rozwiązań, rok zaś 1947 jest rokiem przejścia lub przygotowania przejścia do działalności w ramach długofalowego programu.

Planowość jak i bezpośrednie materialne osiągnięcia są różne w poszczególnych odcinkach gospodarki morskiej, toteż osobno będziemy je rozpatrywać.

RYBOŁÓWSTWO

Obraz osiągnięć rybołówstwa morską daje załączona tabela porównawcza:

	ton	%	w tys. dolarach
1938	12.520	100	1.399
1945	2.625	21	630

Podkreślam: 308 proc. w porównaniu z rokiem 1938.

	1938	1945	1947 c-a
Nabrzeży w km	34,2	2	8,8
Magazyny w tys. m kw.	535	3,2	100
Urządzeń przeładunkowych	178	—	39

Port Gdynia/Gdańsk ma rozbudowany aparat handlowy, ustalony i zweryfikowany, konkurencyjne z zagranicą taryfy portowe, oraz aparat administracyjny zdolny do kierowania tą ogromną maszyną.

Pomimo 3-miesięcznego zamrożenia portu przeładowaliśmy ca 9,5 mil. ton, to znaczy około 60 proc. w stosunku do przedwojennych obrotów. Od czerwca do listopada włącznie mieliśmy z górą 1 mil. ton miesięcznie.

Szczecin nie jest jeszcze pełnowartościowym organizmem portowym, ale i tu mamy duże osiągnięcia: przejęliśmy cały port pod naszą administrację, rozbudowaliśmy aparat administracyjny zdolny pokierować rozbudową techniczną handlową portu od początku Nowego Roku, wypracowaliśmy plan zagospodarowania i rozbudowy portu. Czeka nas jeszcze w Szczecinie olbrzymia praca, której miara nam będzie skok z ca 700 000 ton przeładowanych w 1947 r. na 8 mil. ton projektowanych w 1949 r. lub

Ponieważ rybołówstwo morską poświecono w tym numerze osobny artykuł ograniczając się do podkreślenia, że główną bolączką w tej dziedzinie jest niedostateczna ilość chłodziń oraz nieodpowiednie ich rozmieszczenie, uniemożliwiające wykorzystanie całego 500 km wybrzeża, a zwłaszcza punktu najbardziej predysponowanego na bazę rybołówstwa dalekomorskiego jakim jest Swinoujście.

PORTY

W dziedzinie portów osiągnięcia nasze w okresie dwu i pół-letniej gospodarki są bardzo poważne.

1 Stworzyliśmy z gruzów i ruin żywy, pełnowartościowy, zdolny do pracy port Gdynia/Gdańsk. Miara osiągnięć niech będzie załączona tabela, uwzględniająca jedynie obiekty zdolne do eksploatacji:

	V-45	I-146	I-147	I-148
2	8,8	10,3	11,5	11,5
3,2	100	150	180	180
—	39	59	71	71

1.700 000 ton węgla eksportowanych przed wojną i 5.500.000 planowanych na rok 1949.

3 Uruchomiony został port Usika, a Darłowo i Kołobrzeg przygotowane już są technicznie do uruchomienia.

4 W odbudowie i rozbudowie portów przeszliśmy już całkowicie na długofalową, planową działalność. Skryzalizowany został w zupełności nasz pogląd na port Gdynia/Gdańsk jako na Polską stolicę morską, na Szczecin, jako główny port tranzytowy i przeładunkowy masowych.

Najważniejszymi osiągnięciami w dziedzinie żeglugowej są:

1 Sprowadzenie do kraju polskiej floty handlowej pływającej w czasie wojny z portów U.K. Powrót polskiej floty handlowej odbył się bez większych wstrząsów ekonomicznych, szybciej niż rewindykacja w innych dziedzinach naszej gospodarki, tak że już pierwszego września 1948 r. mieliśmy w Gdyni cały aparat żeglugowy zdolny do nor-

Osiągnięcia i zadania organizacji partyjnej Wybrzeża

W obliczu Nowego Roku, próbujemy podsumować w ogólnych zarysach dorobek pracy naszej partii w województwie gdańskim za miniony rok i na podstawie doświadczeń ub. okresu nakreślić niektóre wytyczne dalszej pracy na najbliższe miesiące 1948 roku.

Kończący się rok był rokiem poważnych sukcesów. We wszystkich dziedzinach pracy portów, czy to będzie przeładunek węgla, rudy lub drobnicy, czy też wzrost ilości dzwignów, powierzchni magazynów, nabrzeży, czy pracy stoczni — wszędzie notujemy w zestawieniu z rokiem 1946 znaczne osiągnięcia. Podam kilka tylko cyfr. W grudniu 1946 r., mieliśmy w portach Gdyni i Gdańska 48 dzwignów. Obecnie mamy ich 63. Za rok 1946 CZPW przeładowała 4.510 tysięcy ton węgla, podczas, gdy na podstawie niepełnych jeszcze danych za rok 1947 przeładowała przeszło 7 milionów, po mimo zamrożenia portów, w okresie wielkich mrozów.

Z dumą stwierdzamy, że wkład klasy robotniczej Wybrzeża w ogólnie dzieło odbudowy kraju, w roku 1947 nie pozostaje w tyle za innymi oddziałami klasy robotniczej, ze Śląskiem na czele. Plan pracy Piotrowskich, robotników portów węglowych, umieli podchwycić.

Stocznie Wybrzeża wykonały w III kwartale br. plan produkcyjny w 154,5 procent.

Cyfr podobnych, można by podać wiele. Dla nas jest jasne, że u podstaw tych sukcesów produkcyjnych leży wysiłek i ofiarność klasy robotniczej Wybrzeża z robotnikami pepperowcami i pepesowcami na czele.

Zacieśniając szeregi jednolitego frontu robotniczego, rywalizujemy z towarzyszami z PPS na odcinku zwiększenia wydajności pracy. Z dumą podkreślamy nazwiska tow. tow.: Piotra



Tow. Januszkiewicz

Szuskiewicz i Bolesława Bidasę, członków naszej partii, tow. tow.: Mieczysława Domagałę, Tadeusza Paniewiczę, członków bratniej PPS, czy bezpartyjnego tow. Józefa Bartosika — najwybitniejszych przodowników pracy w Głównym Urzędzie Morskim. Trzeba nam szerzej aktywizować i przodujących robotników naszych portów, o chlubie klasy robotniczej Wybrzeża: stoczniovcach, marynarzach, robotnikach portowych. Trzeba, by

ich nazwiska były sprawą służnej dumy społeczeństwa naszego województwa. Zbyt wolno i zbyt nieśmiało wysuwaliśmy dotychczas robotników na kierownicze stanowiska. Tymczasem w pierwszym rządzie stoczni: gdańskiej jak i gdyni.

Dużo krytycznych uwag wypada wypowiedzieć pod adresem rybołówstwa morską. Trzeba stwierdzić, że w roku ubiegłym nie umieliśmy należycie wykorzystać bogactw Bałtyku i innych mórz. Z powodu niedostatecznego rozwoju sieci rozdzielczej, urządzeń chłodniczych i przetwórczych praca rybaka nie jest należycie opłacana, a okresami byliśmy zmuszani do ograniczania połowów. W nadchodzącym roku, musimy wyrównać szkody, płynące z dysproporcji między rozwojem taboru rybackiego, a urządzeniami retencyjnymi.

Oceniając wyniki rocznej pracy morskiej, niepodobna pominąć ośrodków, które były nosicielami zarówno sukcesów jak i braków. Mamy na myśli obie przodujące w naszym województwie wielkomiejskie organizacje partyjne Gdańska i Gdyni. Wiosną 1947 r., gdy nastąpiło zatoczenie naszych portów statkami, nasze organizacje partyjne wspólnie z bratnimi organizacjami PPS, zdały egzamin dojrzałości obywatelskiej i patriotycznej. Członkowie obu partii stanęli do pracy przeładunkowej i zagrali do niej szerokie rzesze bezpartyjnych. Dzięki tej ofiarności, krytyczny moment minął z nieznacznymi tylko szkodami dla gospodarki narodowej.

Inny dowód dojrzałości tym razem politycznej i organizacyjnej, dała nam gdańska organizacja latem 1947, gdy nad portem zawisło niebezpieczeństwo zamętu. Wspólnie z PPS partia nasza ujawniła przed robotnikami prawdziwe oblicze nielicznej garstki reakcyjnych siewców zamętu.

Ubiegły rok zaznaczył się poważnym wzrostem aktywności naszej partii. Obok doświadczenia w organizowaniu codziennego procesu produkcyjnego i zwycięskich masowych akcji politycznych, ludzie naszej partii na Wybrzeżu, nauczyli się w dużym stopniu problematyki morskiej. Zaczynamy wyraźnie wychodzić z fazy ogólnikowego ujmowania zagadnień i bezradnego polegania na różnych często przekłamanych specjalistach i znawcach, a coraz dokładniej wnikamy samodzielnie i wykujemy linię partyjną w sprawach morskich. Do naszych najpilniejszych obowiązków należy stworzenie jak najrychlej warunków dla dalszego dojrzewania tego aktywu. Nie należy zamykać oczu na bezsporny fakt, że nasz młody aktywny odcinek pracy morskiej jest wystawiony na szereg nieprzyjemnych prób ze strony niechętnych nam elementów posanacyjnych. Niektóre wypadki ostatnich miesięcy świadczą o tym, że przy braku oporu ze strony sił demokratycznych, elementy te nabierają tupefu i usiłują tu i ówdzie przeformować swoją linię.

Poważnym odcinkiem pracy partyj-

nej Wybrzeża, jest sprawa szkolenia członków partii. Winniśmy stwierdzić, że w tej dziedzinie zarysowało się w szeregu partii dość znaczne ożywienie. Ilość uczestników kursów wleczących wynosiła w województwie ogółem 1.200 osób, kursów zaś korespondencyjnych 400. Cyfry te w żadnym wypadku nie mogą nas zadowolić. Organizacja województwa gdańskiego w podstawowej swej masie składa się z ludzi w naszym ruchu zupełnie młodych.

Nie potrafiliśmy dotychczas wytworzyć w całej partii odpowiedniej atmosfery dla pracy ideologicznej. Uczenie się, podnoszenie swego poziomu ideologicznego i politycznego nie jest jeszcze chlebem powszednim każdego członka partii. Szkolenie nie weszło jeszcze w krew organizacji partyjnej. Drugim mankamentem jest brak kwalifikacji pedagogicznych wykładów, bądź brak znajomości marksizmu. Dlatego też koniecznością staje się zorganizowanie przez partię seminarium marksistowskiego doskonalenia naszych wykładów.

Winniśmy również zwrócić uwagę na bardzo słabe docieranie akcji szkoleniowej na wieś, co przy niskim stonkowno poziomie ludności kaszubskiej jest czynnikiem hamującym rozwój partii na terenie wiejskim. Najsłabszym wyjątkiem w tym względzie jest problem drogi kursów korespondencyjnych z odpowiednio rozpracowaną i dostosowaną do terenu tematyką.

Wiele pracy włożyła organizacja gdańska w rozbudowę partyjnej szkoły w województwie. W miarę naszych sił zapewniliśmy jej odpowiedni poziom. Szkoła dała nam szereg aktywistów, których wysunęliśmy na odpowiedzialne stanowiska tak w aparacie partyjnym, jak i państwowym. Winniśmy w przyszłości jeszcze uważniejszą opieką otaczać absolwentów naszej szkoły wojewódzkiej, obserwować ich dalszy rozwój, utrzymywać z nimi łączność. Przyszły kurs szkoły wojewódzkiej będzie kursem wybitnie wiejskim, zgromadzi on 150 sekretarzy gminnych, sekretarzy kół gromadzkich oraz aktywistów wiejskich. Równocześnie budujemy 3 szkoły powiatowe (Tczew, Lębork i Kwidzyn), obliczone również na element wiejski.

SPRAWY WIEJSKIE

Kolejną ważną sprawą absorbującą uwagę naszej partii, jest zagadnienie dalszego rozwoju gospodarczego, politycznego i kulturalnego wsi. Uwzględnić poważne przemiany, jakim ulega wieś województwa gdańskiego, w wyniku reformy rolnej, spłacenia przez chłopów w 100 procentach podatku gruntowego, okrzepnięcia na terenie województwa Samopomocy Chłopskiej, liczącej już blisko 30.000 członków, rozbudowy PRW itd. oraz na skutek ujawnienia się antynarodowego i antypaństwowego charakteru — działalności Mikołajczyka — mamy w chwili obecnej możliwości powiększenia stanu liczbowego szeregu partii na wal.

Winniśmy pamiętać, że procesy społeczno - polityczne, zachodzące na wsi — zmieniające jej polityczne oblicze — odbywały się w nieustannej walce klasowej z reakcją i dokonywały się w głównej mierze pod naszym kierownictwem partyjnym.

Wysiłek nasz winien być skierowany na budowę komitetów partyjnych we wszystkich gminach oraz na budowę organizacji partyjnych we wszystkich gromadach naszego województwa.

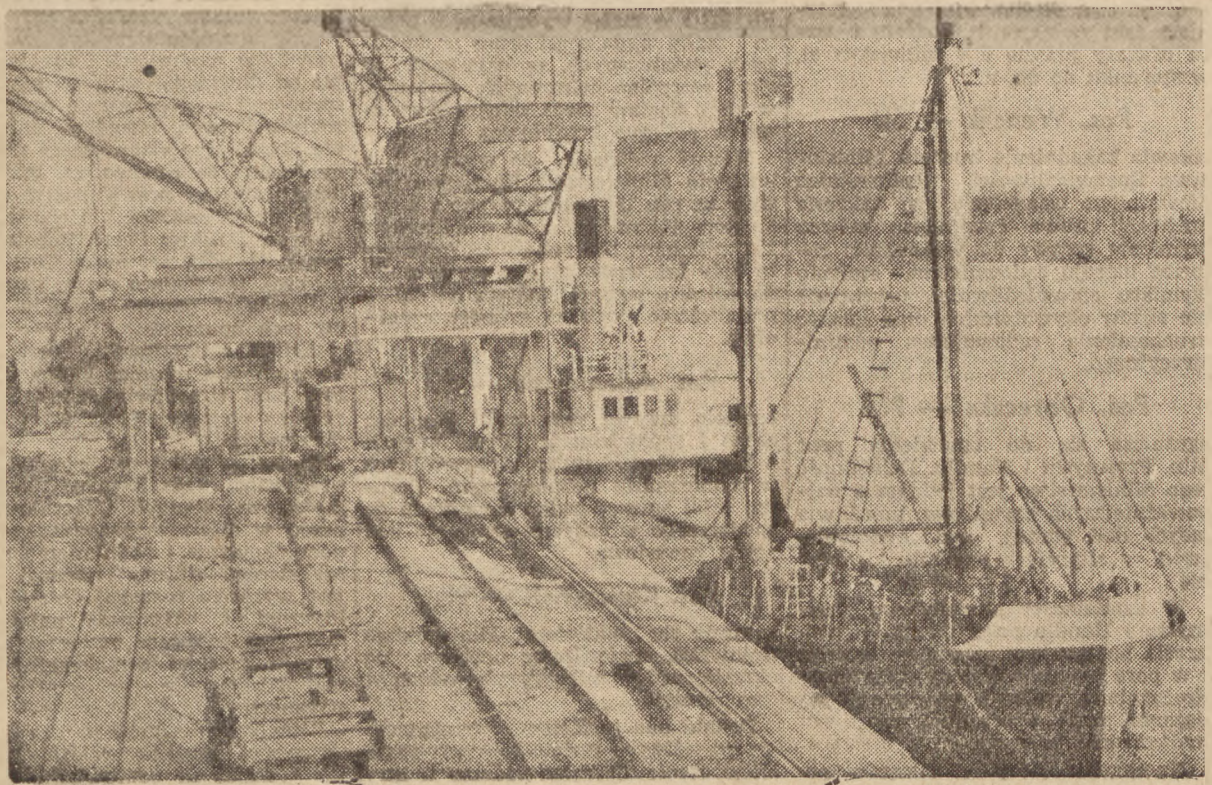
Nasz aktywny wiejski musi zrozumieć, że podstawowym kanałem, przez który docieramy na wieś jest Samopomoc Chłopska w gminie. I dlatego w pierwszym rzędzie należy uchwycić za to ogniwo. Winniśmy jak najszybciej uaktywnić pepperowców, zasładowców w gminnych radach narodowych. Ich troska winna być sprawą gminnego budżetu, jego należytego wykonania, kontrola pracy gminnej spółdzielni, dopilnowanie naprawy dróg, pomocy sąsiedzkiej itd. Nasza aktywność na tym odcinku może sprawić i sprawi, że poważna ilość bezpartyjnych chłopów — członków rad załadowych znajdzie się w szeregu naszej partii. Aktywna i planowa praca naszych komitetów oraz kół pozwoli nam zmocnić wydajność z hektara, przeprowadzić trudne zadania ujęcia gospodarstw chłopskich na Żuławach, w ramy nakreślone przez Ministerstwo Rolnictwa, zaszczerpać na wsi idee współzawodnictwa, wykuć jego formy oraz rozbudować organizację partyjną na terenie wiejskim.

WSPÓŁZAWODNICTWO PRACY

Najważniejszym zagadnieniem nadchodzącego 1948 roku, którego na terenie Wybrzeża jeszcze nie rozwiązaliśmy, jest współzawodnictwo pracy. Na odcinek ten muszą rzucić wszystkie swoje siły, zarówno nasza partia jak i bratnia PPS i związki zawodowe. Rozpoczynający się rok, musi być rokiem zwycięstwa idei szlachetnego współzawodnictwa dla dobra Polski Ludowej na wszystkich odcinkach twórczej pracy mas pracujących. Stwierdzenie trudności w mechanicznym przeszczerpieniu form współzawodnictwa, wykutych gdzie indziej do portów czy stoczni, winny pchnąć nasz aktywny wiejski w kierunku własnych form we współzawodnictwie, odpowiadających specyfice terenu i odcinka gospodarki narodowej.

Tylko prawidłowe rozwiązanie tego zagadnienia w nadchodzącym roku będzie miernikiem dalszego wzrostu naszego aktywu, jego dojrzałości politycznej i hartu bojowego. Zadań przed nami jeszcze wiele i wiele trudności piętrzy się na naszej drodze. Ze spokojem jednak stajemy przed obliczem opinii robotniczej i demokratycznej w przeświadczeniu, że nie zmarowaliśmy roku 1947 i z niezłomną wiarą, że uda się nam zdwoić wysiłki w roku 1948 dla szczęścia i dobrobytu klasy robotniczej, narodu polskiego. Polski Ludowej.

Stanisław Januszkiewicz,
Sekretarz Komitetu PPR
w Gdańsku



Port szczeciński, nadbrzeże „Anana”

m o r s k i

malnej pracy. W rezultacie tej akcji odzyskałszy 24 statki o 114.000 DWT. pod zarządem państwowym i jeden statek prywatny o 2.490 DWT.

2 Rozbudowaliśmy sieć linii regularnych ze Szwecją wschodnią i zachodnią, Norwegią, Danią, Antwerpią i Rotterdamem, Anglią, Lewantem, Ameryką Północną i Południową, a trąpy nasze są regularnie eksploatowane.

3 Rewindykacja floty polskiej i gdańskiej zabrowanej w czasie wojny przez Niemców dała nam: 4 statki pełnomorskie 13,6 tys. DWT. oraz 17 holowników i jednostek portowych i ponad 50 kutrów. Akcja rewindykacyjna trwa nadal.

4 W roku bież. otrzymaliśmy 19 statków pomemieckich tytułem reparacji wojennych.

5 Podniesiono i oddano do remontu (a raczej do odbudowy) kilkanaście jednostek, z których już w przyszłym roku większość wejdzie do eksploatacji.

W rezultacie mamy w eksploatacji 42 statki pełnomorskie o 193.000 DWT. co wobec 123 DWT. przedwojennych stanowi wzrost o przeszło 60 proc. Jednak wzrost tonażu jest u nas w rażącej sprzeczności z jego jakością. Nie każdy sobie zdaje sprawę z tego że:

że tylko rozbudowa floty handlowej może uruchomić potencjalny aktywny gospodarczy, który posiadamy w postaci 500 km wybrzeża. Aktywny ten, uzyskany w rezultacie zwycięskiej wojny bez własnej floty pozostanie w stanie potencjalnym, nieczynnym, lub będzie wykorzystany przez obce bandery, co stworzyłoby dodatkową zależność gospodarczą od zagranicy;

że nie można prowadzić czynnej polityki handlu zagranicznego bez posiadania odpowiedniej floty handlowej, floty handlowej która jest najważniejszym instrumentem interwencji przy frachtowaniu obcego tonażu dla naszych ładunków w imporcie i eksporcie;

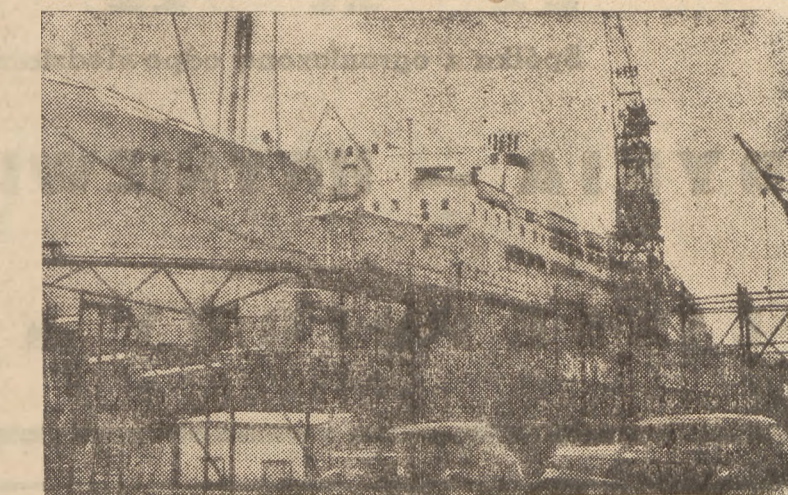
że jeżeli naszym portom nie zapewnimy choćby szkieletowej obsługi liniowej, to obsługę tę da-

nam zagranica uzależniając nas dodatkowo od siebie;

że flota handlowa jest środkiem aktywizacji naszego bilansu płatniczego. Sam fracht za nasze towary wyniesie w roku bież. oko-

ło 60 mil. dolarów, a w r. 1948 około 90 mil. dolarów. Czyli nie posiadając własnej floty musimy dodatkowo „importować usługi” za bardzo poważną sumę dewiz.

W r. 1947 musieliśmy wyeksportować około 3.500.000 ton węgla by zapłacić zagranicy za przewóz naszych towarów. Wpływ dewizowy naszej niedużej floty wyniesie w 1947 r. około 11 mil. dolarów. Za frachty płacimy i na frachtach zarabiamy najcenniejsze waluty, bo przeważnie wolne dolary;



Stocznia Nr 1. M/S Sobieski podczas remontu.

że handel zagraniczny Polski jest w większości uzależniony od transportu morskiego i udziału obrotów towarowych drogą morską będzie z czasem stale się powiększał;

że moment rozbudowy floty jest wyjątkowo odpowiedni, gdyż z gospodarki światowej wypadły potężne floty niemiecka i japońska i można by przypisać część ich roli,

Sposzregły to wszystkie inne państwa i zaraz po wojnie przystąpiły do gorączkowej odbudowy swo-

niezmiernie ważnym i koniecznym elementem naszej gospodarki narodowej i tak jak granica na Odrze i Nysie jest podstawą naszej suwerenności politycznej, tak własna, silna flota jest gwarancją suwerenności gospodarczej.

Rozbudowę floty opieramy na naszych stoczniach i dlatego tak dużą wagę przywiązujemy do przemysłu okrętowego. W r. 1948 budować będziemy 43 jednostek ok. 100.000 DWT.

Zadania czekające nas są w 1948 r. i następnych latach bardzo duże i trudne, zwłaszcza jeżeli chodzi o Szczecin, rozbudowę floty i chłodnictwo. Lecy dotychczasowe nasze osiągnięcia, poczynione już przygotowania, rozbudowa aparatu jak też i to, że nasza Partia wypowiedziała towarzysza ministra Minca postawiła port Szczecin jako pierwsze zadanie z trzech najważniejszych zadań na r. 1948, pozwalając nam patrzeć w przyszłość morską z ufnością i twierdzić, że zadanie to będzie wykonane.

Dr Kazimierz Petrusiewicz

Rok 1947 w Gdańsku Nowe dzielnice, szkoły, mieszkania

W roku 1946 Zarząd Miejski w dziedzinie odbudowy izb mieszkalnych niejednokrotnie improwizował. Dopiero na przełomie 1946-47 roku zaistniały podstawy dla planowej pracy w tej dziedzinie i dla skonkretyzowania zarówno długofalowego planu odbudowy Gdańska jak i tzw. małego planu — na okres 3-letni.

Podstawą odbudowy miasta jest znajdujący się w toku opracowania plan zagospodarowania.

W chwili obecnej zostały ukończone wstępne studia, które rozwiązały zagadnienie układu sieci komunikacji miejskiej, charakteru poszczególnych dzielnic, ustaliły charakter zabudowy oraz określiły granice administracyjne miasta. Został ponadto sprezywany podział miasta na ośrodki mieszkaniowe, ośrodki pracy, dyspozycji, wypoczynkowe — mieszkalne itp.

W wyniku tych prac Zarząd Miejski postawił przed sobą następujące zadania programowe:

a) dostarczenie maksymalnej ilości mieszkań dwu, trzy i cztero-izbowych, b) odbudowę systemu komunikacji nęgo.

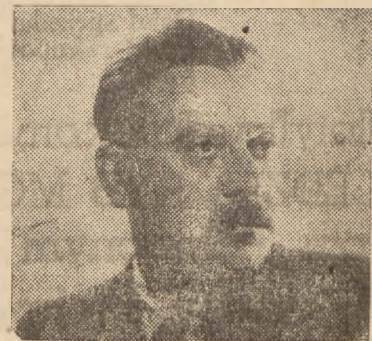
c) prowadzenie racjonalnej polityki terenowo — budowlanej.

Środki finansowe na realizację zamierzeń, a zwłaszcza w dziedzinie budownictwa mieszkalnego miasto czerpie z kredytów i dotacji państwowych oraz z budżetu własnego. Połowę kredytów państwowych Zarząd Miejski przeznacza na budownictwo mieszkalne. Również z budżetu własnego 50 proc. kredytów inwestycyjnych zostało przeznaczonych na budownictwo mieszkalne. Fakt ten ilustruje stosunek Zarządu Miejskiego do tego zagadnienia.

W ramach akcji Zarządu Miejskiego wykonano w roku 1947 i oddano do użytkowania ludziom pracy 1.635 izb. Po ukończeniu bloku przy ul. Sienickiej oddanych będzie do użytku dodatkowo 400 izb i cztery sklepy, przeznaczone na Dom Towarowy PCII.

Dzięki pomocy i trosce Zarządu Miejskiego w najbliższym czasie zostaną otwarte domy towarowe również w Nowym Porcie i Wrzeszczu.

Nietrudno zauważyć, że działalność Zarządu Miejskiego w dziedzinie ed-



Bolesław Nowicki
prezydent miasta Gdańska

budowy — Ambicją Zarządu Miejskiego jest, aby z peryferii tych zrobić kwitujące ośrodki, pulsujące kultu- ralnym i społecznym życiem, aby je przekształcić w przedmieścia — ogrody.

W innych dzielnicach, jak na przykład we Wrzeszczu wysiłek Zarządu Miejskiego skierowany jest na pobudzenie inicjatywy spółdzielczej i prywatnej. Z przyjemnością można stwierdzić, że dzięki stęsuwaniu właściciel polityki, wysiłki miasta znalazły zrozumienie u kupiectwa, u spółdzielców i prywatnych właścicieli. Dowodem tego jest, że 29 milionów zł państwowych i komunalnych spowodowało za inwestowanie 604 milionów zł osób prywatnych. Inicjatywa prywatna i spółdzielcza wznosi 25 budynków mieszkalnych o kubaturze powyżej 4.000 m sześć, każdy, co w sumie da miastu 2.900 izb mieszkalnych. Jest to osiągnięcie kończące się roku.

W roku przyszłym podobna inicjatywa będzie wszczęta w Starym Gdańsku — nad Motławą i należy sądzić, że również tutaj z powodzeniem.

Ścieś z odbudową miasta wiąże się odbudowa szkolnictwa. Gdańsk zbliża się w szybkim tempie do stanu za-

ludnienia z roku 1939. W roku tym miasto posiadało 53 budynki szkolne, mieszczące w swych murach szkoły podstawowe, zawodowe i dokształcające.

Zarząd Miejski, obejmując w posiadanie w 1945 roku 39 budynków, z których większa część nie nadawała się do użytku, stanął przed poważnym problemem ich odbudowy. Mimo ciężkich warunków finansowych, potrafił już w latach 1946-47 oddać do użytku 29 budynków, w których pobierało na ukę początkowo 14.635 dzieci, a w roku bieżącym 17.238 dzieci.

Zarząd Miejski rozumiejąc doniosłość zagadnień wychowania podchodzi do nich z troską. I tak jeśli w budzie na rok 1945 prelimitowano na szkolnictwo 1.999.000 zł, w roku 1946 — 8.660.000, a w roku 1947 — 15.000.000, to prelimitar na rok 1948 przewidy- je 60.000.000 zł.

Zarząd Miejski w roku przyszłym zwróci specjalną uwagę na szkolnictwo zawodowe. Dotąd istnieje 10 szkół tego typu, w których pobiera naukę 2.083 dzieci robotniczych i chłopskich.

Na odbudowę mostów Zarząd Miejski wydał 5 milionów 200 tysięcy zł. Należy podkreślić specjalnie budowę mostu nowowileńskiego, przeprowadzoną siłami Zarządu Miejskiego i efiar- nieścią robotników. Praca została zakończona w 60 dni, tj. na 13 dni przed terminem, a zaoszczędzone 150.900 zł pracownicy przeznaczili na odbudowę Gdańska.

W dziedzinie komunikacji odbudowano linie tramwajowe o długości 17,4 km. kosztem około 60 milionów zł. Na skutek tego długość linii tramwajowych wzrosła do 74,7 km. Poza tym odremontowano w roku bieżącym 25 wozów tramwajowych oraz 5 wozów autobusowych. Słabą stroną w bilansie odbudowy miasta są prace melioracyjne. Zagadnienie to urosło do rozmiarów katastrofy. Nieuregulowane potoki grzą podmyciały dużych bloków mieszkalnych oraz powodziały. Mimo tego, że Zarząd Miejski wystar- sił o przydział kredytów na ten cel, roboty rozpoczęto dopiero w końcu roku.

W nawałe pracy miasto nie zapominało o tych, którym zawdzięcza swe wyzwolenie, inicjując poprzez Komitet Obywatelski budowę pomnika dla żołnierzy Armii Radzieckiej. Pomnik ten został uroczystie odsłonięty w trzydziestą rocznicę Rewolucji Październicowej.

W roku przyszłym przewiduje się, zgodnie z wytycznymi jakie zostały podyktowane rozwojem miasta następujące inwestycje:

- 1) budownictwo mieszkalne dla robotników — dwa tysiące izb o kubaturze 150.000 m sześć, kosztem około 350 milionów zł.
- 2) dwa nowe osiedla robotnicze — 1.000 izb o kubaturze 50 tys. m sześć, kosztem 100 milionów zł.
- 3) szkoły, przedszkola — 38 milionów zł.
- 4) zakłady opieki społecznej, budynki administracyjne, roboty porządkowe i inżynierskie — 67 milionów zł.
- 5) drogi i ulice — 122 miliony zł.
- 6) mosty — 32 miliony zł.
- 7) melioracja — 40 milionów zł.

Należy podkreślić społeczny charakter planu inwestycyjnego na rok 1948, gdyż na ogólną sumę zł 743 milionów, na budynki administracyjne prelimituje się tylko 5 milionów.

Gdańsk wierzy, że potrzeby jego znajdują zrozumienie w całym narodzie. W toku bieżącej sesji parlamentarnej została zorganizowana wystawa dorobku i potrzeb stolicy morskiej Polski, z myślą o upowszechnieniu przekonania o konieczności przyspieszenia przywrócenia jej dawnej świetności.

BOLESŁAW NOWICKI
Prezydent miasta Gdańska

Praca i osiągnięcia morskich związków zawodowych

Wyrazem stosunku mas pracujących, a przede wszystkim klasy robotniczej do spraw morskich jest stała, ofiarna praca w portach, żegludze, stoczniach, rybołówstwie i administracji morskiej.

Podsumowując wyniki pracy rocznej na morzu, należy ją ocenić również pod kątem poprawy warunków bytu ludzi morza. W ruchu zawodowym Wybrzeża wysuwa się na czoło Związek Zawodowy Marynarzy oraz robotników portowych Gdańska i Gdyni.

Związek Marynarzy, po zwycięskiej walkach w Anglii walce o powrót floty handlowej do kraju, podjął po powrocie pracę nad uregulowaniem warunków pracy marynarzy i oficerów.

Jedną z pierwszych spraw była konieczność zawarcia nowej umowy zbiorowej. Poprzednio w naszej Marynarce Handlowej obowiązywały dwie umowy: oddzielnie dla oficerów i oddzielnie dla marynarzy. Umowy te nie odpowiadały jednak ani marynarzom i oficerom, ani naszym centralnym organom kierowniczym żegludgi.

Podstawowym osiągnięciem zawartej w pierwszym kwartale br. umowy w Polskiej Marynarce Handlowej, jest fakt, że obejmuje ona i reguluje warunki pracy zarówno oficerów jak i marynarzy. Rządy sanacyjne celowo wprowadziły podział wśród pracujących, sztucznie uwyppukając różnice między grupami, aby tym łatwiej posługując się jednym, wyzyskiwać drugich. Nowa umowa zbiorowa odróżnia oczywiście oficerów od marynarzy, ale uwzględnia ona jedynie różnicę w fachowości, doświadczeniu i odpowiedzialności.

Jednym z ważniejszych osiągnięć nowej umowy jest zagwarantowanie przebudowy na statkach przestarzałego typu pomieszczeń załogowych, na nowoczesne i wygodne dla marynarzy. Na wielu statkach, jak np.: „Kra-ków”, „Katowice”, „Toruń”, „Poznań”, „Lech”, „Rataj” i „Nysa”, zostało to już dokonane. Na innych, przeróbka pomieszczeń nastąpi w najbliższej przyszłości. Z innych punktów podpisanej umowy zbiorowej zasługuje na uwagę rozsądne uregulowanie sprawy dewiz dla załóg, przydzielenie chłop-ców do obsługi załóg itd.

Związek Marynarzy prowadzi równocześnie działalność kulturalno-oświatową, organizując dla załóg biblioteki i zaopatrując je w prasę. Ula- twia on uzyskanie mieszkań dla swych członków, troszczy się o należyty poziom Domów Marynarzy, w Gdyni i w Gdańsku, bierze udział w organizowaniu kursów szprów i mę- szynistów, dzięki czemu starzy marynarze, po odpowiednim przygotowaniu i zdaniu egzaminu, zajmują odpowiednie (oficerskie) stanowiska w naszej flocie handlowej.

W związku z otrzymaniem przez Polskę kilkunastu jednostek z tytułu reperatury, wykonała się początkowo pewna trudność w obsadzeniu ich pol-

skimi załogami. Związek Marynarzy, po porozumieniu z Dyrekcją Towarzystwa Okrętowego GAL oraz z Biurem Angażowania Załóg, postanowił wspólnie dokonać przegrupowania persone- lu na statkach. Posługując się czę- ciowo elementem nowym, statki te zostały obsadzone polskimi załogami i od wielu miesięcy pracują dla kraju.

Poważny jest wkład Związku Marynarzy w podniesienie dyscypliny pracy na statkach. Powołana Komisja Kwalifikacyjna, składająca się ze starych oficerów i marynarzy orzeka o przewinięciu marynarza czy oficera i ustala wymiar kary, zamiast sądów morskich, jak to było przed wojną.

Związek Marynarzy doprowadził także do uregulowania warunków pracy pilotów portowych i na holownikach. W roku bieżącym poczyniono również dalsze prace nad przygotowa- niem nowej ustawy żeglarskiej i u- prawnień oficerskich.

Z pracą Polskiej Marynarki Handlowej wiąże się praca portów, dominującym czynnikiem której są robotnicy portowi. Również w obydwu Związku Robotników Portowych Gdyni i Gdańska, wiele rzeczy uległo poważ- nym zmianom na lepsze, w porówna- niu z 1946 r.

Na czoło osiągnięć wysuwa się tu porozumienie, zawarte pod koniec czerwca 1947 roku pomiędzy przedsta- wicielami Związku Robotników Por- towych a pracodawcami. Jeżeli, w la- tach poprzednich płaca robotników była regulowana stawką za pracę go- dzinową, to wprowadzony od lipca br. system akordowo — premijny, prze- widuje dodatki pieniężne za zwiększo- ną wydajność pracy. Ma to zasadni- cze znaczenie zarówno dla portów jak i dla robotników. Realne zarobki ro- botników portowych, uległy wyższo- ci 50 — 100 proc. System akordowy zwiększa znacznie możliwości przeła- dunkowe naszych portów, co odbija się dodatnio na gospodarce kraju.

Wprowadzając w życie to porozumie- nie, Związki Robotników Portowych, mają do zanotowania poważne osią- gnięcia w dziedzinie poprawy egzy- stencji swych członków.

Pewnym mankamentem jest tutaj nie znaleziony dotąd podatek od uposażeń, który zwiększa się — jak wiadomo — w miarę wzrostu zarob- ków pracownika. Pożądane jest, aby system pobierania podatku od zarob- ków pracowniczych został uregulowa- ny w ten sposób, aby w żadnym wy- padku nie stanowił przeszkody w

mentu rybackiego Polska daje wyraz swej woli, trwania na morzu.

Warunki geograficzne sprzyjają nam. Położenie Swinoujścia w stosun- ku do łowisk światowych jest nie- mał tak samo korzystne jak baz ry- bołówstwa dalekomorskiego w Euro- pie Zachodniej.

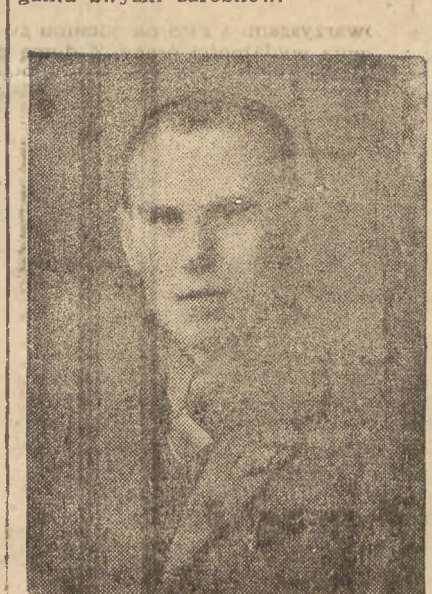
Powojenny postęp techniki mor- skiej ułatwia nam wypłynięcie z zam- kniętych wód Bałtyku, aby zbierać plon z Morza Północnego i z Atlan- tyku, od Maroka poprzez Anglię, Islandię, Wyspy Owce, Grenlandię aż po Murmańsk, Nową Ziemię i gra- nicę Wschodnich Łodów.

Zapał naszej młodzieży morskiej — synów chłopskich i robotniczych — do nowego zawodu każe nam wie- rzyć, że wychowuje się nowy typ o- bywatela, który po wiecnie czasy zwiąże Naród Polski z morzem.

Rok 1947 — pierwszy rok naszych płonów dalekomorskich — był rokiem ogromnych trudności. Mimo to zdołano je pokonać. 6.000 ton ryb złowionych tylko przez przedsiębior- stwo „DALMOR” jako rezultat całorocznych połowów na wodach po- bałtyckich, jest dobrym początkiem. Poczynania nasze śledzone są przez inne kraje morskie, które, choć nie- chętnie, wróżą świetny rozwój pol- skich połowów dalekomorskich

Zbigniew Zebrowski
Kapitan Żegludgi Wielkiej

zwiększaniu wydajności pracy i osią- ganiu wyższych zarobków.



Poseł A. Kołodziej
Przewodniczący OKZZ w Gdańsku

Z początkiem przyszłego roku, orga- nizację robotników portowych w po- rozumieniu z czynnikami administracji morskiej, powołują do życia wielką spółdzielnię pracy. Spółdzielnia jest tak pomyślana, że każdy robotnik por- towy będzie w niej udziałowcem, w konsekwencji czego, w zależności od ilości załadowanych względnie wyła- dowanych towarów, będzie partycy- pował w zyskach spółdzielni. Powołanie

do życia spółdzielni, wyeliminuje rów- nież zbędne i kosztowne pośrednic- two między odbiorcą lub eksporterem towarów a robotnikami portowymi.

Oba związki robotników portowych mają do zanotowania również szereg pomniejszych osiągnięć będących wyrazem stałej troski o poprawę bytu pracujących. Dziś, gdy otwieramy liczne świetlice robotnicze, przenosi- my ludzi pracy do nowoczesnych, wy- godnych mieszkań, tracimy często ra- chubę naszych osiągnięć. Lecy jakże wielkie wydają się one w porównaniu z warunkami przedwojennymi.

4 poczekalnie, kantyny, świetlica, zespoły artystyczne i kluby sportowe w Gdyni, przychodnia dentyścyczna, własna spółdzielnia, własny dom związkowy w Gdańsku, zapewniają robotnikom portowym zaspokojenie wielu ich potrzeb codziennych.

Te wszystkie osiągnięcia związków zawodowych, mają swój odpowiednik w stałym wzroście wydajności pracy, a co za tym idzie i przeładunków portowych.

W roku bieżącym pracownicy Wy- brzeża dokonali wysiłku, graniczącego z niemożliwością. Dzięki ich wydajnej pracy odzyskałszy utracony w czasie ubiegłej zimy czas i nasze porty wykonały prawie całkowicie plany przeładunku. Zawdzięczamy to potęż- nemu nurtowi współzawodnictwa pracy. W nowym roku 1948 przyniesie on no- we, jeszcze większe sukcesy. Wydaj- ną pracę pomożemy nasze dobro na- rodowe, a tym samym polepszymy byt materialny mas pracujących.

A. Kołodziej,
Przew. OK ZZ w Gdańsku

Wypływamy z zamkniętych wód Bałtyku Sprawy polskiego rybołówstwa dalekomorskiego

Morze to nie tylko szeroka droga taniego transportu, stanowi ono w pierwszym rzędzie źródło jednego z podstawowych artykułów żywności- owych ludności.

Rząd Polski Ludowej stawia kwe- stię rybołówstwa dalekomorskiego w rzędzie czołowych zagadnień morskich. Powołano już do życia Przedsiębior- stwo Połowów Dalekomorskich „DAL MOR”, które operując się na Gdyni, Gdańsku i Szczecinie, a wkrótce i Swinoujściu eksploatuje większość naszej floty dalekomorskiej. Obok państwowego przedsiębiorstwa „DAL MOR” reaktywowano przedwojenne i prywatne przedsiębiorstwa „Ławice” i „Delfin”.

Odbudowując zniszczone porty jed- nocześnie modernizuje się je, mając na uwadze szybki rozrost rybackiej floty dalekomorskiej, zasilanej przez jednostki, których budowa zle- cona została Zjednoczeniu Stocznii Polskich.

Przy Państwowym Centrum Wy- chowania Morskiego zorganizowano Szkołę Rybaków Dalekomorskich i przydzielono jej dwa trawlerzy ryb- acie jako statki szkolne.

Przez stworzenie nowego przemy- słu, jakim jest rybołówstwo daleko- morskie, przez założenie nowych war- sztadów przemysłów pomocniczych, przez budowę nowych i lepszych stat- ków oraz przez napływ nowego ele-



Gdańsk — stary port nad rzeką

Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich »DALMOR«

Spółka z o. o.

Gdynia, ul. Hryniewickiego Nr 14

Telefony:

Dyrekcja	219-22	Dział sprzedaży	269-39
	269-41	Dział zakupów	221-46
	273-40	Kasa	214-31

własna flotylla dalekomorska

POŁOWY ŚLEDZI i RYB MORSKICH

na Bałtyku, Morzu Północnym i Atlantyku.

Zaopatrywanie rynku krajowego w ryby
morskie świeże i zasolone z własnego połowu**IMPORT****EKSPORT**

Oddział w Szczecinie, ul. Przemysłowa Nr 3

TOWARZYSTWO DLA POŁOWÓW MORSKICH I HANDLU ZAGRANICZNEGO

A R K A

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

GDYNIA — HRYNIEWICKIEGO 7**WŁASNE POŁOWY KUTROWE**

516-B

Navigator

Polskie Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o. o.

GDYNIA

Gdynia
Gdańsk
Nowy Port
Szczecin
Ustka

Maklerzy Okrętowi
i Agenci Frachtowi

Adres telegraficzny: „NAVIGATOR”

520-B

STOCZNIE RYBACKIE

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Gdynia, ul. Hryniewickiego 2, tel. 219-52

Oddziały:

Ustka Gdynia
Świnoujście

Budowa kutrów, łodzi rybackich, sporto-
wych i innych jednostek pływających. --
Różne remonty. - Grupa Awaryjna: prace
ratownicze i wydobywcze.

515-B

BAŁTYCKA KOMPANIA HANDLU ZAGRANICZNEGO

Sp. z o. o.

Gdynia, ul. Hryniewickiego 7

Tel.: 262-84
262-73

Skr. Tel.: Fortra

IMPORT**EKSPORT**

513-B

GDYNIA — AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE

GAL eksploatuje statki własne oraz będące pod jego zarządem statki towarzystw okrętowych: „Żegluga Polska” S.A. i „Polsko - Brytyjskie Two Okrętowe” S.A.

GAL UTRZYMUJE LINIE REGULARNE:

Z GDYNI:

Do portów wschodniego wybrzeża Szwecji
Do portów zachodniego wybrzeża Szwecji
i Danii
Do Amsterdamu, Rotterdamu i Antwerpii

Do Londynu i Hull
Do portów Lewantu
Do portów Północnej Ameryki
Do portów Południowej Ameryki

ZE SZCZECINA: Do portów Szwecji i Danii

Z GENUI: Do Nowego Jorku via Cannes

Na regularnej linii do portów Północnej Ameryki, prócz statków towarowych, kursuje pa-
sażerski statek m/s „Batory”, odbywając obecnie podróże w comiesięcznych odstępach cza-
su z Gdyni do Nowego Jorku via Kopenhaga — Southampton podług ustalonego rozkładu
jazdy.

Biuro Centrali GAL-u:

Gdynia, ul. Portowa 13/15. Adres telegr.: Polameryka Gdynia. Tel. Centrali: 27-100 do 27-104

Oddziały, Biura i Przedstawicielstwa GAL-u w kraju:

Oddział: Warszawa, ul. Zgoda 3, tel. 861-00 | Biuro: Gdańsk - Nowy Port, ul. Solec 1.
Oddział: Szczecin, ul. Jarowita 4, tel. 20-43 | tel. 42-424

Przedstawicielstwo: Gliwice, ul. Zawiszy Czarnego 4, tel. 49-57

Oddziały GAL-u za granicą:

Londyn, 47, Whitcomb Street W.C.2
New York, 32, Pearl Street 4, NY

Przedstawicielstwo: Praha II, ul. Pańska 4**Agenci we wszystkich większych portach świata**

»GAMA«

Gdynia Agencja Morska i Asekuracyjna

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni

Biuro główne: GDYNIA, Starowiejska 40

Telefony: 212-22, 215-21, Adres telegr.: GAMA, GDYNIA

Biuro Portowe w Gdańsku i Szczecinie

Maklerstwo okrętowe, frachtowanie, ubezpieczenia

Przedstawicielstwo duńskiego tow. żeglugowego

Det forenede dampskibs - selskab A/S, Kopenhaga

The United Steamship Company Ltd.

Scandinavian-American Line, Copenhagen

518-B

»ZYTAJCIE

„KOBIECĘ”do nabycia
w każdym kiosku**Ogłoszenia
drobne**

UNIEWAŻNIAM zagubioną
legitymację PPR Nr 122.
książeczkę wojskową RKU
Konin, Siwczak Władysław
Gdańsk, Grobla Angielska
16-26. 528-B

UNIEWAŻNIAM zagubioną
kartę repatriacyjną i do-
wód zameldowania Wasz-
kiewicz Bronisław A.
Gdańsk, Sędowa 4. 529-B

UNIEWAŻNIAM zagubioną
kartę repatriacyjną i do-
wód zameldowania Wasz-
kiewicz Bronisław A.
Gdańsk, Sędowa 4. 529-B

"POLSHIPPING"

Sp. z o. o.

GDYNIA - GDAŃSK - SZCZECIN

MAKLERSTWO OKRĘTOWE LINIE REGULARNE

BIURO GŁÓWNE

Gdynia, ul. Świętojańska 23, telefon 210-89

Adres telegr.: Polship, Gdynia

517-B

"Rummel & Burton"

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Linie regularne

Frachtowanie ładunków masowych

GDYNIA

ul. Abrahama 26

telefon 22-42



GDAŃSK

Nowy-Port

ul. Solec 1, telefon 425-88

TELEGRAMY "RUMBURT"

581-B



BALTONA LTD

SHIPCHANDLERS

FOOD AND TECHNICAL ARTICLES

OFFICES:

GDYNIA

Nadbrzeże

Francuskie

Phone: 267-21,

267-22, 262-66

SZCZECIN

Aleja Wojska

Polskiego 20

Phone: 2627

GDAŃSK

ul. Zamknięta

39/30

Phone: 421-87

CABLE: BALTONA - GDYNIA

512-B

SZYĆ
PRAC
GOTOWAĆ
CZYŚCIĆ
ODNAWIAĆ
MEBLOWAĆ



MIĘDZYNARODOWI EKSPEDYTORZY C. HARTWIG S.A.

ZARZĄD WARSZAWA, UL. ZGODY 3, TEL. 8-86-20

Przeładunki i transporty morskie. Cienie. Magazynowanie. Trakcja samochodowa. Przeprowadzki w wozach meblowych. Transporty międzymiastowe samochodami i wagonami zbiorowymi. Ubezpieczenie. Inkaso.

ODDZIAŁ GDAŃSK — GDYNIA

Gdynia, ul. Roterdańska 3, tel. 2-14-46, 2-14-56, 2-23-98, 2-23-41, 2-28-42, 2-23-43, 2-12-57, 2-67-88.

Biuro portowe w Gdyni, ul. Polska 19, tel. 2-73-71.

Biuro portowe w Gdańsku, ul. Oliwska 53, tel. 4-23-72, 4-22-02.

Biuro Ekspedycji Lądowej w Gdyni, ul. Węglowa 28, tel. 2-20-45, 2-66-25, 2-66-26, 2-71-57, 2-66-27.

Biuro Ekspedycji Lądowej w Gdańsku — Wrzeszcz, ul. Grunwaldzka 20, tel. 4-15-71.

ODDZIAŁY:

Bydgoszcz ul. Dworcowa, tel. 11-86,

Elbląg, ul. Plac Grunwaldzki 4/5,

Gliwice, ul. Kłodnickiej 6,

Jelenia Góra, Plac Prezydenta Bieruta 2, tel. 23-05,

Katowice, ul. Pierackiego 21, tel. 3-45-01, 3-45-02,

Kraków, ul. Gołębia 3, tel. 5-83-22, 5-83-21,

Łódź, ul. Kilińskiego 61, tel. 1-02-11,

Wrocław, ul. Świerczewskiego 102, Grand Hotel, tel. 30-1

Warszawa ul. Chmielna 24, tel. 8-88-16,

Poznań, ul. Libelta 12, tel. 43-04,

Szczecin, ul. Jacka Malczewskiego 8, tel. 31-91, 27-98,

Międzyzlesie — Zembrzydowice, tel. 7.

i Oddziały Zagranicą.

514-B

Baltica

BAŁTYCKA AGENCJA MORSKA

Sp. z o. o.

Gdynia

Maklerzy okrętowi—agenci frachtowi
przedstawicielstwa lini okrętowych

CENTRALA:

Gdynia, ul. 10-go Lutego 24

BIURA PORTOWE:

Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Ustka, Darłów

AGENCJE:

w Sztokholmie — „POLBALTICA“, Smaalandsgatan 12.

w Londynie — „BALTIC UNION SHIPBROKERS LTD.“, 27 St. Mary Axe E.C.3

ADRES TEL. „BALTICA“ GDYNIA

SKRYTKA POCZT. 206.

289-A

POTRZEBNI

Inżynier - mechanik specjalista w sprawach kotłowych i cieplnych,
Technik - elektryk z dłuższą praktyką ruchową,
Inżynier lub technik specjalista w sprawach wodnych i instalacyjnych,
Kreślacz.
Podania wraz z dokładnym życiorysem należy kierować do PAP, Sopot, pod szyfrą „Fabryka 17“.

526-B

ZAKUPIMY

2 pompy zasilające, Worthingtona, Duple lub Knorra do kotłów parowych o ciśnieniu roboczym 25 atm. o wydajności: jedna 20 m³/godz., druga — 30 m³/godz. oraz 100 szt. rur kotłowych Mannesmana do 30 atm. średnica od 102 — 105 mm, długość nie mniejsza jak 6.160 mm.

Portowe Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego Amada - Oleo - Union - Żuławy pod Zarządem Państwowym Gdańsk, ul. Żałogowa 10.

523-B

Zakupimy natychmiast

100 — 150 mtr. kabla ziemnego
4 x 70 — 95 kwadrat miedz.

Portowe Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego Amada - Oleo - Union - Żuławy Gdańsk - Letniewo, ul. Żałogowa 10.

524-B

Oddamy do przezwójenia silniki

w granicach 1 — 15 kw.
w terminie jak najkrótszym.

Silniki do obejrzenia w Portowych Zakładach Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego Amada - Oleo - Union - Żuławy Gdańsk - Letniewo, ul. Żałogowa 10.

525-B

MORSKI URZĄD ZDROWIA

POSZUKUJE

kandydatów na kontrolerów sanitarnych. Kandydaci ci zostaną wysłani na koszt Urzędu do Państwowej Szkoły Higieny w Warszawie na rozpoczynający się w końcu stycznia trzy miesięczny Kurs Kontrolerów Sanitarnych, a po ukończeniu tego kursu otrzymają odpowiednie stanowisko w jednym z polskich portów morskich. Kandydaci będą pobierać pełne uposażenia służbowe kontrolerów sanitarnych od dnia rozpoczęcia kursu.

Ubiegający się o powyższe winni nadać do Morskiego Urzędu Zdrowia w Gdyni, ul. 1-szej Armii Wojsk Polskich Nr 50, do dnia 10 stycznia 1948 r.: podanie z życiorysem, 2 fotografie, świadectwo ukończenia najmniej 7 klas szkoły powszechnej, referencje dwóch znanych osób wzgl. inna miarodajna opinia, zobowiązanie trzyletniej pracy w Morskim Urzędzie Zdrowia.

Ostateczne przyjęcie do pracy nastąpi dopiero po ukończeniu Kursu Państwowej Szkoły Higieny i zdaniu końcowych egzaminów z pomyślnym wynikiem.

Morski Urząd Zdrowia zastrzega sobie rozwiązanie umowy z kandydatem bez wypowiedzenia w czasie jego pobytu w szkole w wypadku ujemnej opinii Dyrekcji Szkoły o zachowaniu kandydata lub jego postępach w nauce.

Dyrektor
Morskiego Urzędu Zdrowia
(Dr Zdzisław Teisseyre)

522-B

Zawiadamia się

że z dniem 1 stycznia 1948 r. bilety okresowe na linię autobusową „A“ Gdańsk — Gdynia, sprzedawane przez M.Z.K.G.G., nie będą honorowane na autobusach Państwowej Komunikacji Samochodowej (P.K.S.).

Posiadacze takich biletów winni we własnym interesie korzystać tylko z przejazdów autobusami M.Z.K.G.G. na tej trasie dla uniknięcia zatargów z obsługą wozów i służbą nadzorczą P.K.S.

527-B

PÓŁWYSEP SKARBÓW na najstarszej ziemi

Kombinat przemysłowy półwyspu Kolskiego rozciąga się na obszarze, który rozmiarem swym równa się niemal Czechosłowacji. Odległość od krańca do krańca kombinatu wynosi 1.300 kilometrów.

Półwysp Kolski uważano kiedyś za kraj niezwykle biedny. Dopiero radzieccy inżynierowie i uczeni odkryli jego bajeczne bogactwa i wprzęgli je do służby dla socjalizmu.

Dziś w kopalniach półwyspu wydobywa się niezbędny dla rolnictwa mineral, apatyt, a poza tym: nikiel, żelazo i miedź. Nad bystrzymi rzekami wybudowano stacje hydroelektryczne, będące sercem energetycznego kombinatu.

Obrzylimi obszar, na którym założono kombinat — to najciekawszy zakątek kuli ziemskiej. Spójrzcie na mapę. Na północno — zachodnim krańcu Związku Radzieckiego, za kołem podbiegunowym, wdziera się półwysp Kolski potężnym wałem w olwiano-szare wody Morza Barentsa i Morza Białego.

Uczni sądzą, że półwysp Kolski to najstarsza na świecie ziemia. Wylewy wulkaniczne utworzyły tutaj tak zwany „kolorowy pas”. Ten drogienny „pas” zawiera niemal wszystkie znane w przyrodzie metale i minerały.

W dalekiej przeszłości większa część dzisiejszych łądów zalana była wodą. Jeden tylko półwysp Kolski wznosił się nad powierzchnią morza tak samo, jak i dziś.

Przez 500 milionów lat zmywały deszcze jego powierzchnię. Nasuwające się na Europę lodowce dookończyły to, czego nie zdołały dokonać wiatr. Spływająca z wzniesień, lodowce ścinały szczyty gór, wygładzały i szlifowały skałę, zbliżyły głębokie doliny. Toteż krajobraz półwyspu Kolskiego odznacza się miękkimi zarysowanymi konturami gór, przypominającymi swą formą wielkie wydmy piaskowe. Ciekawy jest również klimat tego kraju. Im dalej na północ w stronę Morza Barentsa, tym łagodniejszy jest klimat.

Przyczyną tego jest jedna z odnóg Golfstrimu, która opływa północne brzegi półwyspu Kolskiego, ogrzewając powietrze i ziemię.

Już w pierwszych latach po rewolucji, geolodowie pod kierownictwem członka Akademii Nauk, A. E. Fersmana, znaleźli w tundrze półwyspu Kolskiego odłamki srebrzysto — białego kamienia z ciemnymi żyłkami — apatytu. Przy bliższym zbadaniu ilość apatytu okazała się tak wielka, że zdumiała nawet doświadczonych geologów.

Apatyt zawiera fosfor, będący cennym nawozem mineralnym dla produktów rolnych. Prócz tego rudy apatytu zawierają nefelin, który jest najcenniejszym surowcem dla przemysłu aluminiowego.

Opierając się na tych odkryciach, rozpoczęto w roku 1930 budowę kombinatu. Już po kilku latach wyrosły na tych terenach miasta i osiedla, rozłożyły się fabryki, a w głębi ziemi poczęły wydłubać się korytarze kopalni.

MIASTO W GÓRACH
Wysiadamy z pociągu na węzłowej stacji Apatyty, położonej w pobliżu

gór Chybińskich. Kolejka dojazdowa odchodząca w bok od głównej magistrali, dowiozła nas wkrótce do Kirowska. Kamienny budynek dworca nie ustępuje swymi rozmiarami ani pięknością architektury dworcom wielkich miast europejskich.

W miastach, liczących wiele stuleci można zwykle spotkać obok nowych wielopiętrowych domów także i małe, zapadłe budynki. W Kirowsku tego nie ma. Ulice tutaj są szerokie i asfaltowane, małe wysokie, pięcio- lub sześciopiętrowe. U podnóża dzikiej góry, Budjawrczor — rozłożyły się nowoczesne fabryki, przetwarzające apatyt. Kirowsk liczy obecnie kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców, dziesięciokrotnie więcej, niż cały półwysp Kolski przed rewolucją.

Kirowsk — to mózg i serce podbiegunowego kombinatu. Tutaj skupia się kierownictwo zakładów przemysłowych i kopalni. Stąd wychodzą ekspedycje naukowe do różnych zakątków półwyspu. Tu też, w laboratoriach kolskiego oddziału Akademii Nauk przeprowadza się badania próbek minerałów i rozwiązuje się problemy naukowe o światowym znaczeniu.

Kirowsk — to zarazem wielki ośrodek kulturalny. Są tu teatry, kina, zakłady naukowe.

Nazwy ulic przypominają, że powstanie miasta związane jest z bogactwami naturalnymi. Oto ulica Apatytowa, Przemysłowa i inne. O tym świadczą nazwy stacji kolejowych, przystanków, osiedli. Kończący punkt linii kolejowej otrzymał nazwę „Nefelin”, a dawny mały przystanek Bieły przemianowany został na stację „Apatyty”.

SKARBIEC PRZYRODY

Do czasu rewolucji znaleziono na północnych krańcach Rosji zaledwie 14 pierwiastków układu periodycznego Mendelejewa. Uczni radzieccy zaś odkryli na samym tylko półwyspie Kolskim prawie wszystkie istniejące na kuli ziemskiej pierwiastki, wypełniające 92 przedziałów tabeli wielkiego uczonego. Przyroda wybrała sobie ten zakątek ziemi doświadczenie na magazyn swych skarbów. Ten skarbiec przyrody chroniony był przez całe wieki śniegami i lawami, a lasy i bagna zagradzały drogę ku niemu.

Pierwszego odkrycia apatytów dokonano w tundrze Chybińskiej, położonej w środku półwyspu Kolskiego.

Dalej, na północny zachód od Chybin, leży Monczetundra, co w języku koczowniców Saami znaczy „piękna tundra”.

I rzeczywiście przed oczami naszymi odziana się niezwykle piękny masyw górski. Ciemne sosny i skały odbijają się jak w zwierciadle w niebieskich jeziorach i rzekach. Tutaj wyrosło w ostatnich latach drugie pod względem wielkości po Kirowsku miasto — Monczegorsk oraz kombinat miedziano — niklowy, jeden z największych w kraju.

W podziemiach Monczetundry skupiły się ogromne zapasy rud miedziano — niklowych, którym towarzyszą drogocenne metale: platyna i pallad. Spotyka się tu również kobalt i selen, ten sam selen, który niezbędny jest dla wyrobu urządzeń światłoczułych, spe-

cialnych gatunków gumy i szkła rubinowego. Przy wydobywaniu miedzi i niklu z rudy, selen i inne rzadkie metale wydzielają się w charakterze „odpadków”. Takich drogocennych „odpadków” otrzymuje kraj za setki milionów rubli.

W tej samej Monczetundrze znaleziono wielkie zapasy wysokowartościowej rudy żelaznej, niemal bez domieszki fosforu i z nieznaczną zawartością siarki. W oparciu o kolskie rudy żelazne i peczorski węgiel, buduje się w rejonie Leningradu w ramach nowej pięciolatki potężny kombinat metalurgiczny.

Bajecznie bogata jest ziemia kolska! Kto wie, jakie jeszcze inne pozytywne kopaliny znalezione zostaną na tym „półwyspie skarbów”? A nie ulega wątpliwości, że oczekiwać należy dalszych odkryć. Do tej pory bowiem zbadana została przez geologów zaledwie dziesiąta część rozległych obszarów półwyspu.

SERCE KOMBINATU

Każdy kombinat posiadać musi swoje własne serce energetyczne. Bazę energetyczną półwyspu Kolskiego stanowią jego liczne białe rzeki — białe węgielne obszary podbiegunowych.

Zagubiona w głębi półwyspu płynie mała rzeczka Niwa. Do niedawna znana była tylko rybakom i nielicznym poszukiwaczom pereł. Krótka jest jej droga — wszystkiego 36 km. Wypływa ona z gigantycznej czaszy jeziora Imandra, położonego na wysokości 128 m nad poziomem morza. Kiedyś, w odległej przeszłości, potężne lodowce wyłobily i rozszerzyły tutaj szcze-

linę w ziemi. Stopniowo wypełniła się ona wodą i utworzyła jezioro.

Wypływając z jeziora, Niwa kieruje swoje wody na południe ku Morzu Białemu. Niesie ona w każdej sekundzie średnio 150 m³ wody. Spadając w dół z wysokości dziesiątek metrów, może dać siłę równą połowie przedwojennej mocy w Dnieprogresu.

Po drodze Niwa dwukrotnie rozlewa się i tworzy malownicze jeziora. Pomiedzy tymi dwoma jeziorami zbudowano potężną elektrownię wodną — Niwages 2. Jest to jedna z trzech projektowanych stacji elektrycznych na rzece.

Wspaniały obraz rozciąga się ze szczytu góry. Ujęta w betonowe ramy wiję się rzeka. Spokojnie płynie woda, by na końcu swej drogi runąć gwałtownym potokiem w gigantyczne rurociągi, a stamtąd do turbin.

Siła spadku wody daje energię elektryczną. Przewodami wysokiego napięcia biegnie prąd na północ, aby wprawić tam w ruch mechanizmy fabryk i kopalni apatytu oraz oświetlać dzielnice mieszkalne miast podbiegunowych. Linie wysokiego napięcia biegną również na wszystkie inne strony do portów, fabryk i nowych osiedli. Energia elektryczna wodnej porusza również pociągi elektryczne wzdłuż magistrali kirowskiej.

Kolski półwysp to kraj zadziwiających kontrastów i niezwykłych bogactw. Wielka jest zasługa ludzi radzieckich, którzy obudzili ten surowy kraj z wiekowego snu i potrafili przeobrazić pustynną ziemię za kołem polarnym w kwitnący półwysp skarbów.

A. Świątów

GŁOS SPORTOWY

Węgrzy w Warszawie odpoczywają w „Terminusie” i chcą wygrać

W poniedziałek rano przybyła z Poznania do stolicy reprezentacja piściarska Węgier, która w niedzielę stoczyła mecz z reprezentacją Polski, remisując 8:8. Goście zatrzymali się w „przyłutku” sportowców — tj. w hotelu „Terminus”, gdzie dyr. hotelu ob. Matuliński, sam będąc sportowcem — jest najczulszym opiekunem i gospodarzem. Jak dotąd — dyr. Matuliński nie może nic złego powiedzieć o miłych gościach. Nie narzekają (nic ich nie gryzie), nie grymaszą i specjalnie się nie obiadają.



Ob. Matuliński — dyr. „Terminusu”.

Na zawodnikach węgierskich znad ślady batalii poznańskiej. Szczególnie widoczne to jest u Homoloyi, którego Szymura trochę „pokancerował”.

W trakcie spożywania obiadu przez Węgrów, przybył Kołczyński, mający również prawe oko trochę „podsmolone”. Jakos na razie o rewanżu nie nie mówi...

Węgrzy obiecują sobie uzyskać lepszy rezultat niż w Poznaniu — to znaczy zamierzają wygrać. My tego chcemy również. Wszystko niestety jest w rękach... sędziów. Paradosalne — ale prawdziwe.

Mecz wtorkowy rozegrany będzie o godz. 19-ej w hali Ujeżdżalni. Należy

się spodziewać, że organizacja imprezy będzie dużo lepsza, niż w Poznaniu, gdzie publiczność łamała drzwi, nogi i zęba.

Zestawienie par będzie następujące: w. musza: Bednai — Tyczyński; w. kogucia: Horvath — Kruza; w. piorkowa: Fehér — Czortek; w. lekka: Veyda — Bibrzycki; w. półśrednia: Marton — Olejnik; w. średnia: Papp — Trzęsowski; w. półciężka: Lany — Kotkowski; w. ciężka: Horay — Szymura.

Prawdopodobnie w w. piorkowej wystąpi jednak Antkiewicz, pragnący gorąco rewanżu za swą niezasłużoną porażkę. Czortek mógłby wówczas ewentualnie walczyć o kategorię wyżej.

Bilans spotkań z Węgrami

1928 r.	Budapeszt: Polska — Węgrzy 5:11
1929 r.	Warszawa: Polska — Węgrzy 8:8
1931 r.	Poznań: Polska — Węgrzy 10:6
1934 r.	Budapeszt: Polska — Węgrzy 10:6
1935 r.	Poznań: Polska — Węgrzy 9:7
1937 r.	Budapeszt: Polska — Węgrzy 10:6
1938 r.	Budapeszt: Polska — Węgrzy 8:8
1939 r.	Poznań: Polska — Węgrzy 12:4
1947 r.	Poznań: Polska — Węgrzy 8:6

Ogólny bilans: 5 meczów wygranych, 1 przegrany i 3 remisy.
Stosunek ogólny punktów: 80:64 na naszą korzyść.

Po Krakowie — kolej na stolicę Ping-pongiści „Victorii Zizkov” grają z „Legią”

W czwartek, dnia 1 stycznia, w sali Klubu Oficerów Sztabowych (gmach Kasyna Oficerskiego, dawn. ul. Szucha) o godz. 18, zostanie rozegrany mecz tenisa stołowego między zespołem czeskim „Victoria Zizkov” i WKS „Legia”. Czesi przybywają z Kra-



Mistrz świata — Vana (CSR).

kowa, gdzie rozegrali 2 spotkania, oba zwycięskie. Pokonali SKS „Spółem” 5:4 i „Cracovię” 7:2.

„Victoria Zizkov” zajmuje w Lidze Tenisa Stołowego b. dobrą pozycję, a że w dodatku tenis stołowy stoi w CSR na b. wysokim poziomie — spotkanie z „Legią” zapowiada się jako b. interesująca impreza.

Barw „Legii” bronić będą: Gaj, Fencowski i Olszowski, rezerwowym będzie Geyer.

Mecz czwartkowy będzie inauguracją sezonu tenisa stołowego w stolicy.

W SKRÓCIE

Warszawa — Poznań, międzyokręgowy mecz piściarski zostanie rozegrany 4 stycznia w Radomiu. Przedwojenni reprezentacyjni zawodnicy nie mogą wziąć udziału w zawodach. Skład Warszawy będzie następujący: Tyczyński, Przybytniewski, Sieradzka, Kosiński, Majewski, Kossowski, Drabkowski i Kotkowski.

50)



ILUSTRACJA HELENA ZATORSKA

gę. Chmury te były tak gęste, że niekiedy musieliśmy pełznąć jak żółwie i bez przerwy trąbić. Chłopskie konie stawały dęba na widok naszych reflektorów, dzieci wiejskie, jak stado spłoszonych wróbli uciekały nieomal spod kół.

Sztab 6 grupy mieścił się wtedy w wielkim hotelu uzdrowiska Vittel. Dokoła wznosiły się góry, porośnięte sosnowym lasem. W dolinie błękitniała rzeczka, rozlana z powodu odwilży.

Spotkał nas dowódca oddziału Propagandy, młody pułkownik, drobny i urodziwy, jak kobieta. Oświadczył nam z miejsca, że spóźnił się na likwidację „colmarskiego worka”, którą chcieliśmy zobaczyć na własne oczy. Worek ten był już pusty, a wojska niemieckie, które nie zdążyły uciec na wschodni brzeg Renu, zostały oskrzydlone, lecz nikt nie wie, ile tam było ludzi. „Z równym powodzeniem mogły być trzy dywizje, jak i trzech kucharzy”, mówił ze śmiechem pułkownik.

Po obiedzie przypuścili do nas szturm oficerowie amerykańscy, prosząc, abyśmy im zdradzili „tajemnicę radzieckich uderzeń”. Major twierdził, że Armia Czerwona posiadała mniej ludzi i zaopatrzenia technicznego w stosunku do jednego kilometra frontu, niż Alianci, a jednak zdobywała się na takie wyczyny, o których zachodni sojusznicy nawet myśleć nie mogli. Niekiedy wojska angielskie i amerykańskie nie spotykały żadnego oporu. Tak było np. we Francji,

czy w Bretanii. Ale major zdawał sobie doskonale sprawę, że Armia Czerwona musi pokonywać olbrzymi, niekiedy zacięki opór Niemców. Oficer francuski mówił o „psychologicznej klęsce” niemieckiej na polach walk w Związku Radzieckim. Według niego to właśnie odebrało niemieckiej armii zdolność przeciwstawiania się i bojowość.

Opuściliśmy Vittel o świcie. Było ciemno i wilgotny chłód przenikał nas do szpiku kości. Chcieliśmy przedostać się do alkańskiej miejsciny Savery, leżącej po drugiej stronie Vogezów. Góry były piękne nawet w lutym. Na szczytach leżał jeszcze śnieg, obok drogi szumiały strumienie, lasy czerniały gęste i mokre od deszczu. Z góry widzieliśmy małe wioski, leżące w głębokich dolinach, z jednostajnymi wieżyczkami drewnianych kościołów i białymi kamieniami cmentarzy. Niemcy zmajstrowali na pograniczu mocny, drewniany punkt obronny. Z lewej strony była przepaść, z prawej rósł potężny las. W punkcie obronnym mieściły się gniazda dla czołgów i dział przeciwzołgowych. Ale Niemcy nie zdołali wykorzystać swej twierdzy. Boje ominięły tę okolicę.

Gdy wjechaliśmy w dolinę, zobaczyliśmy wyraźne ślady niedawnego panowania Niemców. Szłydy przydrożnych zajązdów były pisane po niemiecku. Na ścianach domów i płotach wisiały jeszcze strzepy niemieckich rozporządzeń.

Dolina między Vogezami a Renem uderzała niechy-

wałą ciszą. Było tam cicho i spokojnie. Chłopi pracowali w polu, uwijali się w ogrodzie i w sadach. Kobiety i dziewczęta z ciekawością spoglądały na zagraniczne auto. Uśmiechały się. Ale Amerykanie, nauczani gorzkim doświadczeniem ardeńskim, ponuro patrzyli przed siebie, nie odpowiadając na przypochlebne uśmiechy.

Przyjeżdżając do Savery, gdzie kwaterował sztab VII armii amerykańskiej, widniała olbrzymia deska, na której wywieszono ostrzeżenie, aby oficerowie i żołnierze alianccy nie wychodzili na ulicę bez broni. Drugie obwieszczenie zabraniało prowadzenia rozmów na tematy wojskowe lub polityczne na ulicach, lub w domach niemieckich, w których kwaterowali oficerowie. Trzeci okólnik wzywał, aby nie wychodzić o zmierzchu. To ostatnie ostrzeżenie dźwięczało bardzo groźnie. Ale nasze obawy były bezpodstawne. Niemcy zachowywali się spokojnie jak cieleta. Organy bezpieczeństwa nie zarejestrowały ani jednego aktu terroru.

W sztabie korpusu młody oficer informacyjny do-rzeczny i poważny, mówiący doskonale zarówno po francusku, jak i po niemiecku, wyjaśnił nam sytuację na froncie. Według jego słów, jakie uzasadniał pokazując nam poszczególne pozycje na mapie, na przestrzeni 30 km Niemcy mieli wszystkiego 9 tys. ludzi. Oddziały czołgów były wysłane stąd na front wschodni. Niemcy odstąpili na drugą stronę Renu, aby zastąpić się szeroką wodną barierą i w ten sposób zmniejszyć użytek wschodniego frontu, jak największą ilość żołnierzy.

W sąsiednim pokoju, zawieszonym mapami, pułkownik sztabu niemal dosłownie powtórzył nam to, co powiedział już oficer informacyjny, że Niemcy zabierają wojsko z zachodniego frontu. Wywiad lotniczy stwierdził, że codziennie dziesiątki wagonów szybko jadą na wschód. Na niektórych drogach transporty jadą w tym samym kierunku po obydwóch torach. Pewien korespondent amerykański zapytał, jakie są dalsze plany Aliantów. Jego kolega angielski odpowiedział bez wahania:

— Otrzymać urlop i wyjechać na odpoczynek w góry.

(d. c. n.)