Wydanie F 6 Cena 3 złote

GŁOS LUDU

PISMO POLSKIEJ PARTII ROBOTNICZEJ

Rok IV WARSZAWA — NIEDZIELA, 21 GRUDNIA 1947 R. Nr 350 (1095)

NUMER KOMUNIKACYJNY

Dzisiejszy numer naszego pisma poświęcamy sprawom komunikacyjnym.

Poświęcamy go WIELKIEJ ARMII NASZYCH KOLEJARZY, KTÓRZY PRZED TERMINEM I Z DUŻĄ NADWYŻKĄ WYKONALI PAŃSTWOWE ZADANIA PIERWSZEGO ROKU PLANU 3-LETNIEGO.

Na dalszych kolumnach Czytelnicy znajdą wypowiedzi Ministra Komunikacji inż. RABANOWSKIEGO i wiceministra tow. OLEWIŃSKIEGO oraz szereg artykułów i reportaży na tematy związane z pracą wszystkich działów komunikacji.

Przemysł węglowy wykonał roczny plan

Ofiarna praca górnika polskiego

ukoronowana wspaniałym wyczynem produkcyjnym

W godzinach wieczornych dnia 20 bm. wydobycie węgla kamiennego w kopalniach polskich osiągnęło w roku bieżącym 57.500.000 ton. Państwowy plan produkcyjny na rok 1947 został wykonany

W przedterminowym wykonaniu zakreślonych przemysłowi węglowemu zadań produkcyjnych wysunęły się na czoło: **Rudzkie Zjednoczenie Węglowe**, które wykonanie planu zameldowało już **9 bm.**, wydobywając w ciągu roku 6.458.020 ton, **Zjednoczenie Bytomskie** osiągając do **13 bm.** 5.111.390 ton wydobycia, **Dąbrowskie**, którego produkcja wyniosła w dniu **17 bm.** 6.265.300 ton oraz Zjednoczenia: **Rybnickie, Chorzowskie i Gliwickie**, które wykonały plan w dniach **18 i 19 grudnia br.** Poza węglem kamiennym, został wykonany w dniu **23 listopada** br. również plan produkcji **węgla brunatnego**, którego wytwórczość wyniosła 4.276.000 ton.

Osiągnięcie tych wyników było możliwe dzięki OFIARNEJ I WYDAJNEJ PRACY GÓRNIKÓW POLSKICH oraz harmonijnemu współdziałaniu pomocniczych Zakładów Przemysłu Węglowego, które z równą dokładnością wykonały przewidziane na rok bieżący plany produkcyjne.

Tak np. w dniu **20 listopada br.** planowaną produkcję urządzeń górniczych, transporterów, rynien potrząsalnych, stempli żelaznych itp. osiągnęło **Zjednoczenie Fabryk Maszyn i Sprzętu Górniczego**, wytwarzając ogółem **19.000 ton wyrobów.**

Zjednocz. Przedsiębiorstw Wiertniczo - Górniczych wykonujące niezwykle doniosłe prace dla postępu eksploatacji kopalń i ich rozbudowy zameldowało pełną realizację planu w dniu **16 bm.** wykonując ogółem **1.450 m bież.** nowych szybów na kopalniach, **900 m** szybików, **20.000 m bież.** przekopów. **13.560 m bież.** wierceń próbnych i poszukiwawczo - badawczych oraz **70.000 m sześc.** komór i podszybi na kopalniach.

Centrala Dostaw Drzewnych rozprowadziła na kopalniach planowaną ilość **1.476.000 m sześc. kopalniaków** już do dnia **25 listopada br.**

Zamknięcie chlubnego bilansu górnictwa polskiego w roku bieżącym stanowi wykonanie planu rozprowadzenia węgla przez CENTRALĘ ZBYTU PRODUKTÓW PRZEMYSŁU WĘGLOWEGO. Do dnia 13 bm. załadowano ogółem — pokonując zwycięsko trudności transportowe — 40.700.000 ton węgla. Plan eksportu przewidujący WYWÓZ ZAGRANICĘ 17 MILIONÓW ton został zrealizowany W DNIU 15 BM.

W NAJBLIŻSZYCH TRZECH DNIACH SPODZIEWANE JEST RÓWNIEŻ PEŁNE ZREALIZOWANIE PLANU ZAOPATRZENIA KRAJU W WĘGIEL, KTÓRE W ROKU BIEŻĄCYM WYNIESIE 28.357.000 TON.

W związku z wykonaniem w całości rocznego planu produkcyjnego, dyrektor generalny CZPW **inż. F. Topolski** wysłał meldunki do Prezydenta Rzeczypospolitej **Bolesława Bieruta**, prezesa Rady Ministrów **Józefa Cyrankiewicza** oraz ministra przemysłu i handlu **Hilarego Minca**, w których zapewnia o pełnej gotowości i woli wszystkich pracowników przemysłu węglowego do dalszej wytężonej pracy nad wykonaniem planu trzyletniego **oraz zadań postawionych** przez Rząd Rzeczypospolitej.

Plan roczny wykonany

Dyrekcja przemysłu włókien sztucznych CZPWł, złożyła na ręce dyrekcji generalnej CZPWł meldunek, iż podległe jej fabryki sztucznego jedwabiu wykonały przedterminowo roczny plan produkcji już na dzień **15 grudnia br.** Do końca br. łączne wykonanie rocznego planu w dziedzinie produkcji sztucznego jedwabiu **wyniesie około 105%.**

*

Państwowe zakłady przemysłu wełnianego Nr 3 im. 9-go maja (dawniej firma Barciński) w Łodzi, do dnia **18** bm. wykonały z nadwyżką swój roczny plan produkcji.

W przędzalni wykonano plan w **101 proc.**, w tkalni zaś w 106,7 proc.

*

Państwowa huta szkła taflowego w Piotrkowie Tryb. „Kara" wyprodukowała do dnia **15 bm. 2.100.000 kwadr.** szkła taflowego, wykonując w ten sposób swój roczny plan produkcji. Do końca roku produkcja osiągnie wysokość około 107 proc.

*

Dyrekcja roszarń lnu i konopi w Wałbrzychu na Dolnym Śląsku złożyła dyrekcji generalnej CZPWł w Łodzi meldunek, iż podległe jej roszarnie na terenie całego kraju wykonały do dnia 15 bm. plan produkcyjny na rok bież.

*

Do dnia 10 bm. wykonało roczny plan produkcji 5 zakładów przemysłu drożdżowego na 10 czynnych. Z ważniejszych zakładów są to: Luboń k/Poznania, Okocim k/Krakowa i Wola Krzysztoporska k/Piotrkowa.

*

Przemysł surogatów kawowych i namiastek spożywczych osiągnął roczny plan produkcji w dn. 10 bm. Wykonano 13.250 ton surogatów kawy i cykorii, 10.000 ton suszu cykorii oraz 670 ton namiastek przypraw, pulchników itp.

Sprzedaż mięsa i wyrobów cukierniczych w okresie przedświątecznym

Rozporządzenie ministrów aprowizacji oraz przemysłu i handlu zezwala w okresie od 20 grudnia br. do 6 stycznia 1948 r. na dokonywanie wszelkich obrotów wyrobami cukierniczymi (ciastkami, tortami, ciastami, pączkami i faworkami) w przedsiębiorstwach przemysłu gastronomicznego, stołówkach, sklepach żywnościowych, straganach oraz wszelkich przedsiębiorstwach handlowych.

Rozporządzenie zezwala w tym okresie na dokonywanie wszelkich obrotów mięsem i jego przetworami (potrawami, wędlinami i konserwami mięsnymi) oraz tłuszczami zwierzęcymi.

Górnicy wynalazcami

W akcji wynalazczości robotniczej w przemyśle węglowym zajmuje pierwsze miejsce Zabrskie Zjednoczenie Przemysłu Węglowego.

Wśród zgłoszonych wynalazków na specjalną uwagę zasługuje projekt murarza kop. „Miechowice" Alfonsa Żydka w sprawie stosowania specjalnej obudowy pierścieniowej w miejscach o silnym ciśnieniu powietrza.

Technik strzałowy kopalni „Rokitnica" Świerczyński Stanisław usprawnił w wielkim stopniu stosowanie materiałów wybuchowych w podziemiach zaoszczędzając ponad 600 tys. złotych.

Nadsztygar kopalni „Miechowice" Henryk Kita zgłosił projekt użycia zastępczych opraw na lampy do lokomotyw, zastępujących sygnały świetlne na wypadek braku prądu elektrycznego.

Tokarz kopalni „Jadwiga" Marian Drewniak usprawnił obróbkę świdrów przy pomocy tokarki w miejsce stosowanej dotąd obróbki ręcznej.

Specjalne urządzenie do wytłaczania pokryw w napędach rynien potrząsalnych wykonał robotnik kopalni „Mikulczyce" Antoni Robok, usprawniając w dużym stopniu urządzenia do transportu węgla. Inż. Niewiadomski Roman zgłosił dwa projekty, z których jeden zabezpiecza kopalniane pompy wiernikowe, a drugi pozwala na usunięcie szkodliwego pyłu węglowego przy pomocy specjalnych dysz.

Togliatti demaskuje de Gasperi'ego

Rząd włoski naruszył konstytucję

RZYM, 20.12. (PAP). — Zabierając głos w dyskusji w Zgromadzeniu Konstytucyjnym nad deklaracją rządu de Gasperi, **Togliatti**, sekretarz generalny włoskiej partii komunistycznej zarzucił rządowi, że sposób, w jaki powstał, narusza konstytucję i zasady parlamentaryzmu.

Zamiast utworzyć rząd bardziej reprezentacyjny, **de Gasperi wybrał najmniej reprezentacyjnych ludzi**, jak np. przedstawicieli partii Saragata, nie posiadającej zupełnie poparcia w kraju. Jak wykazały wybory do związków zawodowych, partia Saragata uzyskała zaledwie 1,98 proc. głosów.

Co się tyczy partii republikańskiej, to Togliatti stwierdził, że jej zmowa z de Gasperi zdemaskowała konserwatywny charakter orientacji jej przywódców.

Odpowiadając na hasła antykomunistyczne wysunięte na zjeździe Neapolitańskim Partii Chrześcijańsko-Demokratycznej, Togliatti stwierdził: „Wzrost sił partii komunistycznej, przenikanie naszych ideałów do coraz szerszych kół i wszystkich klas społecznych — nieraz zdumiewa nas samych".

Omawiając zagadnienia polityki zagranicznej, Togliatti stwierdził, że nikt we Włoszech nie jest w stanie powiedzieć, co przedstawia **plan Marshalla**. Nikt nie umiał powiedzieć, jakie plan Marshalla nakłada obowiązki na Włochy.

Z tego powodu Togliatti uważa, że **zawiera on w zarodku najstraszliwsze niebezpieczeństwo dla narodu włoskiego — niebezpieczeństwo wyrzeczenia się niepodległości**, wyrzeczenia się równych z innymi państwami praw.

Przechodząc do **deklaracji Trumana o gwarancji niepodległości Włoch**, Togliatti uważa, że gwarancja ta wyraża tylko dążenie oddania Włoch pod protektorat Stanów Zjednoczonych. **Gwarancja ta jest sprzeczna z Kartą ONZ**, która przewiduje tylko gwarancje kolektywne.

Togliatti uważa, że **głównym zadaniem polityki zagranicznej Włoch powinno być wznowienie kontaktu i współpraca ze Związkiem Radzieckim, którego przyjaźń może dopomóc Włochom do zajęcia w Europie i na świecie stanowiska państwa wolnego i niepodległego.**

W końcu swego przemówienia, Togliatti omówił zagadnienia polityki wewnętrznej.

Francja pod butem USA

Bidault deklaruje posłuszeństwo Trumanowi

Mayer planuje zwyżkę cen

PARYŻ, 20.12. (PAP). Francuski minister spraw zagranicznych złożył na posiedzeniu komisji spraw zagranicznych Zgromadzenia Narodowego sprawozdanie z przebiegu konferencji londyńskiej. Mówca wyraził przekonanie, że Francja będzie mogła odegrać rolę pośrednika w przyszłości celem doprowadzenia do porozumienia w sprawie traktatu pokojowego. Minister Bidault spodziewa się, że dyskusja w sprawie traktatu zostanie podjęta ,gdy warunki ulegną poprawie. RÓWNOCZEŚNIE WYPOWIEDZIAŁ SIĘ MINISTER BIDAULT ZA ŚCISŁĄ WSPÓŁPRACĄ FRANCJI ZE STANAMI ZJEDNOCZONYMI „DLA ZABEZPIECZENIA POKOJU".

PARYŻ, 20.12. (PAP). Prasa poświęca wiele miejsca **planowi gospodarczemu Rene Mayera**. Plan ten **przewiduje podwyżkę cen wielu artykułów pierwszej potrzeby.**

Ceny węgla zostały podwyższone o 34 proc., prądu elektrycznego o 115 proc., gazu o 50 proc. Uległy również podwyższeniu ceny benzyny, kawy, nafty, alkoholu, opłaty za radio itd. Równocześnie rozpisuje rząd 3-procentową pożyczkę wewnętrzną, podlegającą amortyzacji w ciągu 10 lat.

„Humanité" zwraca uwagę na okoliczność, że ceny idą w górę, podczas gdy rewizja płac ma nastąpić dopiero w czerwcu 1948 r. Dziennik podkreśla, że jedynym skutecznym środkiem walki z inflacją jest redukcja wydatków wojskowych oraz wprowadzenie do życia gospodarczego Francji kapitałów ukrytych przez obywateli francuskich w bankach zagranicznych. Kapitały te przedstawiają wartość 2 miliardów dolarów.

Projekt nowej ustawy antydemokratycznej

PARYŻ, 20.12. (PAP). Francuskie Zgromadzenie Narodowe uchwaliło pierwszy artykuł ustawy, na mocy którego, wiceprzewodniczący Zgromadzenia wybierani będą większością głosów, a nie jak dotychczas wyznaczani w stosunku proporcjonalnym do liczebności poszczególnych klubów parlamentarnych.

Ustawa zmierza do pozbawienia komunistów — jako partii dotychczas najliczniej reprezentowanej w Zgromadzeniu, stanowiska wiceprzewodniczącego Zgromadzenia.

(Dalszy ciąg wiadomości z Francji podajemy na str. 2-ej).

Panika wśród faszystów greckich

Pisma reakcyjne domagają się obcej interwencji

RZYM, 20.12. (PAP). — Przemówienie sekretarza greckiej partii komunistycznej Zachariadesa, nadane w ubiegłym tygodniu przez rozgłośnie Armii Demokratycznej, wywołało olbrzymie wrażenie we wszystkich warstwach społeczeństwa greckiego oraz wzmogło niepokój reakcji. Przemówienie to zawierało, zapowiedź rychłego utworzenia wolnego rządu greckiego jak również ocenę sytuacji politycznej w Grecji.

Wszystkie dzienniki ateńskie poświęciły mowie Zachariadesa artykuły wstępne. **Pisma reakcyjne**, przyznając ciężką sytuację rządu, stwierdzają, iż o własnych siłach nie potrafi on pokonać powstańców i **domagają się wysłania do Grecji wojsk obcych.** Gazety przewidują ponadto, iż przemówienie radiowe Zachariadesa przyczyni się do wzmożenia pomocy, udzielanej Armii Demokratycznej przez ludność.

RZYM, 20.12. (PAP). — Agencja „Elefteri Ellada" donosi o zwycięskich walkach greckiej Armii Demokratycznej w Tracji i Macedonii. W ciągu ostatnich 2 dni jednostki tej armii wyzwoliły 5 miejscowości, rozbijając prawie doszczętnie, znajdujące się w nich garnizony wojsk rządowych.

Partia agrarna wypowiada się za walką zbrojną

RZYM, 20.12. (PAP). — Rozgłośnia Armii Demokratycznej podaje, że ostatnio odbyła się konferencja przywódców partii agrarnej Epiru i wysp Leukado.

Po omówieniu sytuacji wewnętrznej kraju oraz polityki rządu monarcho - faszystowskiego, uczestnicy konferencji w powziętej rezolucji stwierdzili, że przeciwstawić się tej polityce zgubnej dla narodu greckiego, można jedynie w drodze zbrojnej walki.

Rezolucja zawiera apel do wszystkich członków partii agrarnej, by zaciągali się w szeregi Armii Demokratycznej, celem walki o wolność, demokrację i niezależność narodową. Rezolucja zwraca się również do wszystkich chłopów z wezwaniem o niesienie pomocy wyzwoleńczym oddziałom gen. Markosa.

SED domaga się referendum w sprawie jedności Niemiec

BERLIN, 20.12. (PAP). — Dziennik „Neues Deutschland" opublikował odezwę socjalistycznej partii jedności (SED) do narodu niemieckiego, w której domaga się przeprowadzenia referendum w sprawie jedności Niemiec.

BERLIN, 20.12. (PAP). — Przedstawiciele lewicowych partii niemieckich w brytyjskiej strefie okupacyjnej, postanowili zwołać w styczniu 1948 roku w Düsseldorfie, kongres ludowy.

Celem tego kongresu ma być przeciwstawienie się próbom utworzenia państwa zachodnio - niemieckiego.

Prem. Dymitrow udaje się do Budapesztu

LONDYN, 20.12. (PAP). — Jak donoszą z Budapesztu, premier bułgarski Dymitrow spodziewany jest w najbliższym czasie w Budapeszcie dla podpisania traktatu przyjaźni między Bułgarią a Węgrami.

Narody wschodnio-europejskie szermierzami trwałego pokoju

Marsz. Tito i min. Dej o pakcie jugosłowiańsko - rumuńskim

BUKARESZT, 20.12 (PAP. — Z okazji podpisania jugosłowiańsko-rumuńskiego paktu przyjaźni, marszałek TITO wygłosił w Bukareszcie przemówienie, w którym oświadczył, że NARODY EUROPY WSCHODNIEJ POD PRZEWODNICTWEM ZWIĄZKU RADZIECKIEGO ZAWIERAJĄ SOJUSZE I TRAKTATY, TORUJĄCE DROGĘ TRWAŁEMU POKOJOWI.

„Chociaż na wschodzie Europy istnieje kilka państw — powiedział marszałek Tito — nie zamieszkałych przez Słowian, potrafiliśmy zawrzeć i dalej zawieramy układy, przekreślające intrygi tych, którym nie podoba się nasze zjednoczenie. Pokój nie został dotychczas utrwalony. **Będziemy mogli obecnie poprowadzić ofensywę, zmierzającą do skonsolidowania pokoju**, na który oczekują narody świata z utęsknieniem.

Jednakże istnieje wielu potężnych wrogów pokoju. Tym wrogom powinien przeciwstawić się potężny związek szermierzy pokoju. **Możemy być dumni z tego, że narody wschodnio-europejskie pod przewodnictwem Związku Radzieckiego stały się szermierzami trwałego pokoju.** W tym celu zawieramy układy i traktaty".

BUKARESZT, 20.12 (PAP). — Na masowym wiecu, jaki odbył się w stolicy Rumunii z okazji podpisania z Jugosławią układu o przyjaźni, współpracy i pomocy wzajemnej, wygłosił przemówienie minister przemysłu **Georgiu Dej.**

Podkreślając pokojowe cele, jakie przyświecały obu delegacjom przy zawieraniu tego układu, minister zaznaczył jednocześnie, iż **układ jest wyrazem woli narodów Jugosławii i Rumunii obrony swych praw i niepodległości.**

Dej stwierdził, iż **sojusz jugosłowiańsko - rumuński zadaje kłam pogłoskom o tworzeniu jakiegoś bloku słowiańskiego. Reakcyjni politycy — oświadczył — nie mogą i nie chcą zrozumieć, że w Europie Wschodniej i Południowo-Wschodniej nie ma mowy o jakimś bloku słowiańskim lub innym, lecz tylko o braterskiej współpracy demokratycznych krajów w obronie pokoju i niepodległości.**

Przechodząc do sprawy niemieckiej minister Dej podkreślił, że zarówno Rumunia, jak i Jugosławia zainteresowane są w demilitaryzacji i demokratyzacji Niemiec, które uniemożliwiłyby im powtórzenie nowego „Drang nach Osten".

BUKARESZT, 20.12 (PAP). W dniu dzisiejszym wyjechała do Belgradu jugosłowiańska delegacja rządowa z marszałkiem Tito na czele. W czasie swego pobytu w Bukareszcie marsz. Tito podpisał układ o przyjaźni i pomocy wzajemnej między Jugosławią a Rumunią.

Na dworcu gości jugosłowiańskich żegnał premier Groza, członkowie rządu i korpusu dyplomatycznego oraz **przedstawiciele społeczeństwa rumuńskiego.**

W KILKU wierszach

☐ **BELGRAD. — Według opublikowanego komunikatu, jugosłowiańska czarna metalurgia wykonała swój plan produkcyjny na rok bieżący.**

☐ **LONDYN. — Agencja Reutera donosi z Szanghaju, że formacje chińskiej armii ludowej podjęły generalny atak na stolicę Mandżurii — Mukden. Oddziały armii ludowej, które otaczają miasto z trzech stron zbliżyły się już do niego na odległość 30 km. W mieście słychać wyraźnie huk dział. Sytuacja w Mukdenie oceniana jest jako krytyczna, czego dowodem jest wprowadzenie w nim stanu wyjątkowego oraz godziny policyjnej.**

☐ **OSLO. — Słynny pisarz norweski Knut Hamsun, który w czasie wojny współpracował z Niemcami i zapisał się do partii hitlerowskiej, został skazany na zapłacenie grzywny w wysokości 425 tysięcy koron. Prokurator domagał się grzywny w wysokości pół miliona koron.**

ŚWIAT w ciągu DOBY

Plan opanowania Europy

Mało jest ludzi na świecie wierzących w humanitaryzm potentatów z Wall Street. A już nikt nie powie, że amerykańskie trusty bankowe za cel istnienia postawiły sobie bezinteresowną działalność dobroczynną na rzecz zrujnowanych przez wojnę narodów Europy.

Toteż, gdy się czyta orędzie Prezydenta USA Trumana, w którym tyle jest o pomocy i tyle o miliardach, jakie Ameryka na tę pomoc przeznacza — nie można się oprzeć przeświadczeniu, że nie humanitaryzm i nie miłość bliźniego (Europejczyka) podyktowały słynny plan Marshalla.

17 miliardów dolarów ma być przeznaczonych na ową pomoc Europie na przestrzeni 5 lat. W pierwszym roku pomocy plan przewiduje wyasygnowanie 3.900 milionów dolarów.

Brzmi to bardzo pięknie. Dźwięczy, jak złoto miliardowych sum.

Kto daje te pieniądze?

Bank Międzynarodowy i „źródła prywatne", czyli finansjera amerykańska oraz Kanada i kraje Ameryki Płdn. — czyli finansjera krajów w dużej mierze dyrygowanych z Waszyngtonu i New Yorku.

Co skłoniło te banki, to jest instytucje, do których żadne ludzkie uczucie nie ma dostępu, do tej niesłychanej szczodrobliwości na rzecz europejskich narodów - biedaków?

Pan Prezydent Truman wyjaśnia:

„Odbudowa Europy jest nieodzownym warunkiem zachowania cywilizacji, na której opiera się amerykańska „koncepcja życia".

Ta amerykańska „koncepcja życia" — znamy ją dobrze — to business i w dodatku „bussines before all" — interes przede wszystkim. Taki amerykański, kapiący złotem interes, który nie chce słyszeć o humanitaryzmie. Humanitaryzm, to zły business.

Poza tym pan Prezydent Truman wyjaśnił, że

„jest to jedyna gwarancja zapewnienia integralności grupy narodów, które bronią zasad wolności i sprawiedliwości".

Ta „grupa narodów" — to owe 16 państw, które za miskę amerykańskiej soczewicy zgadzają się bronić zasad amerykańskiej wolności, amerykańskiej sprawiedliwości i słuchać rozkazów z amerykańskiego Departamentu Stanu (tamtejszego MSZ).

Zresztą taki jest jeden z warunków, postawionych przez „dobrotliwych" bankierów, stojących za plecami Trumana.

Administrator naczelny (kierujący funduszem pomocy) będzie otrzymywał instrukcje z Departamentu Stanu.

Jasne. Amerykańskie MSZ będzie dyktowało, komu ile dolarów zapłacić za suwerenność i niepodległość poszczególnego narodu, czy kraju.

Żeby nie było wątpliwości, Truman oświadczył, że

„pomoc zostanie cofnięta państwom, które nie wypełnią ściśle określonych warunków".

Jeszcze strumień dolarowy nie ruszył, a już na przykładzie Francji, Włoch, Grecji i innych krajów widzimy, jak wygląda ta pomoc. Krok za krokiem, dzień po dniu, zakłada się pozłacane kajdany tym narodom, których rządy wsłuchane w brzęk złota i zaślepione nienawiścią do ludowładztwa, ze zbrodniczą lekkomyślnością zaprzedają własną ojczyznę.

Plan Marshalla nie jest więc planem bezinteresownej pomocy. Jest on planem ugruntowania wszechwładzy imperializmu amerykańskiego w Europie.

Jest planem utworzenia i rozbudowania na kontynencie europejskim wojenno - przemysłowej bazy tego imperializmu, w oparciu o którą Wall Street zamierza terroryzować świat, zaprząc dziesiątki i setki milionów Europejczyków w jarzmo amerykańskiej niewoli.

Żaden naród europejski nie sprzeda swej wolności za dolary. Europa nigdy nie będzie kolonią Stanów Zjednoczonych. Wiemy, że suwerenności narodów i Europy nie obronią kapitaliści. Ale wiemy, że bronić jej będą masy pracujące, obóz pokoju i demokracji, ograniający cały świat.

Marshall uzależnia traktat pokojowy od powolności Europy wobec USA

WASZYNGTON, 20.12 (PAP). — Sekretarz Stanu USA Marshall wygłosił przemówienie radiowe, w którym złożył sprawozdanie z konferencji londyńskiej.

Marshall zaznaczył, że dyskusja na konferencji londyńskiej nie wniosła nic nowego do problemu niemieckiego. Odpowiedzialność za niepowodzenie konferencji Marshall usiłował przerzucić na delegację radziecką. Mówca przypomniał, że Mołotow sprzeciwił się stanowczo propozycji utworzenia komisji granicznej i stwierdził, że zagadnienie jedności Niemiec łączy się z wieloma dotychczas nierozwiązalnymi problemami.

Starając się uzasadnić swe negatywne stanowisko wobec postulatów radzieckich w sprawie reparacji, Marshall zaznaczył, że spłata odszkodowań z produkcji bieżącej rzekomo obciążyłaby Stany Zjednoczone. Na konferencji londyńskiej — podkreślił mówca — „nikt nie stracił niczego, ale równocześnie nikt nic nie uzyskał".

Przechodząc do sytuacji, jaka powstała wskutek zerwania konferencji londyńskiej, Marshall oświadczył, że w chwili obecnej sprawa jedności Niemiec nie jest aktualna. Mówca zapowiedział, iż rząd amerykański „będzie rozwijał odpowiednią działalność na terenach, znajdujących się pod jego wpływami".

W końcu Marshall podkreślił z naciskiem, że ostateczne przygotowanie traktatu pokojowego będzie — jego zdaniem — możliwe dopiero po zrealizowaniu tzw. planu pomocy amerykańskiej dla Europy.

LONDYN, 20.12 (PAP). W kołach politycznych podkreśla się, że sekretarz Stanu USA w przemówieniu swoim wyraźnie zapowiedział odroczenie pertraktacji nad traktatem pokojowym dla Niemiec do chwili wykonania tzw. planu Marshalla. Przypuszcza się, że Marshall pragnie w ten sposób wywrzeć nacisk na republikańską większość Kongresu, aby zmusić ją do poparcia programu Trumana. Marshall usiłował bowiem zasugerować w swoim przemówieniu tezę, że walka z planem, nazwanym jego imieniem, utrudni zawarcie traktatu pokojowego.

Nieograniczona władza „gauleitera" Trumana

PARYŻ, 20.12. (PAP). Omawiając projekt mianowania przez rząd amerykański specjalnego „administratora planu Marshalla", dziennik **„L'Humanite"** podkreśla, że **administrator ten będzie prawdziwym „gauleiterem"** Stanów Zjednoczonych w Europie zachodniej.

„Gauleiter Trumana w Europie — pisze „L'Humanite" — będzie posiadał nieograniczone pełnomocnictwa w sprawie rozdziału pomocy amerykańskiej. Będzie on miał prawo całkowitego skasowania tej pomocy, jeżeli polityka danego kraju nie będzie szła po linii jego dezyderatów".

Imperializm USA zarzuca pętlę na Europę

LONDYN, 20.12. (PAP). Komentując plan Marshalla, dziennik **„Daily Worker"** stwierdza, że plan ten, tak samo jak doktryna Trumana, ma na celu zacieśnienie pętli, jaką imperializm amerykański zarzucił na Europę.

„Istotnym celem planu Marshalla — pisze „Daily Worker" — **jest powstrzymanie rozwoju ruchów demokratycznych i ludowych w Europie.** Amerykański plan odbudowy gospodarczej Europy nie może dać wyników chociażby dlatego, że czynniki reakcyjne, będące u władzy w państwach zachodnio - europejskich, są absolutnie niezdolne do zwalczania spekulantów i machinacyj na czarnej giełdzie".

„Jedynie rządy ludowe — konkluduje „Daily Worker" — **byłyby w stanie wyprowadzić Europę zachodnią z przeżywanego obecnie ostrego kryzysu gospodarczego".**

Projekt Europy Kolonialnej

LONDYN, 20.12. (PAP). — Czołowy publicysta brytyski F. Pitcairn, omawiając na łamach „Daily Worker" załamanie się konferencji londyńskiej, stwierdza, że kolonizacja Niemiec Zachodnich jest uważana przez polityków amerykańskich za konieczną nie tylko z punktu widzenia polityki amerykańskiej względem Niemiec, ale jako podstawowy instrument dla wykonania planu Marshalla.

Formalnie konferencja załamała się na punkcie reparacji tak samo, jak to już miało miejsce w Moskwie. W rzeczywistości jednak konferencja rozbiła się w sprawie jedności gospodarczej Niemiec i stworzenia rządu centralnego. Marshall jednak i Bevin nie odważyliby się doprowadzić do załamania konferencji z powodu tych zagadnień, gdyż wykazałoby to Niemcom prawdziwe zamierzenia i plany państw zachodnich.

W zamian za to **poza salą obrad potajemnie postanowili stworzyć kolonialne państwo Niemiec Zachodnich, które Niemcy sami nazywają już „Trizonezją". Cały plan Marshalla zależy od kolonizacji Ruhry.** Wysocy urzędnicy w Waszyngtonie stwierdzali już niejednokrotnie, że odbudowa Ruhry musi mieć pierwszeństwo w planie Marshalla.

Mołotow wykazał, że tzw. pomoc amerykańska jest niczym innym, jak **ciężarem, nałożonym na Niemcy Zachodnie.**

Technika imperializmu dolarowego zastosowana w Niemczech ma być następnie rozciągnięta na projektowaną Europę Kolonialną.

CGT będzie nadal walczyć o realizację wytyczonego programu

PARYŻ, 20.12. (PAP). — W związku z ustąpieniem przedstawicieli „Force Ouvrière" z biura konfederalnego CGT, komisja administracyjna CGT uchwaliła rezolucję, w której stwierdza, iż krok ten stanowi końcowy etap rozbijackiej akcji politycznej, prowadzonej w łonie CGT z pogwałceniem Karty o jedności i statutu konfederalnego.

Podkreślając iż pobudki tej akcji obcą są interesom robotniczym, demokracji, narodowi i dziełu pokoju, komisja administracyjna CGT wyraża przekonanie, że **masy pracujące potrafią** unieszkodliwić jej skutki, odrzucając apel rozłamowej grupy „Force Ouvriere" i zwierając jeszcze bardziej swe szeregi w ramach CGT.

Komisja administracyjna, stwierdzając, że **CGT będzie nadal prowadzić swą dotychczasową akcję, zmierzającą do realizacji wytyczonego programu, poleciła jednocześnie biuru konfederalnemu wydanie wszelkich nieodzownych zarządzeń dla zapewnienia regularnego funkcjonowania wszystkich związków zawodowych.** Komisja wzywa federacje i unie departamentalne do niezwłocznego przedstawienia kandydatów celem umożliwienia przyszłemu Krajowemu Komitetowi Konfederalnemu zastąpienie sekretarzy konfederalnych, którzy podali się do dymisji.

Komisja administracyjna postanowiła zwołać Krajowy Komitet Konfederalny na 5 i 6 stycznia 1948 r.

Na marginesie ustąpienia członków grupy „Force Ouvriere", należy podkreślić, że sekretarz Światowej Federacji Związków Zawodowych Louis Saillant, sekretarz związku zawodowego drukarzy Ehne oraz sekr. gen. związku zawodowego urzędników Le-Leap, którzy nie należą do partii komunistycznej, wypowiedzieli się za pozostaniem w CGT.

„W chwili obecnej — oświadczył Le - Leap — istnieją dwie siły: pracownicy i ich wrogowie. Nie zrobię niczego, co mogłoby służyć nieprzyjaciołom pracujących".

Wiele dzienników liczy się z możliwością wejścia wymienionych działaczy do Biura Konfederalnego CGT, przy czym Saillant miałby objąć stanowisko sekretarza generalnego, zwolnione przez Jouhaux.

Dzienniki prawicowe nie ukrywają swego zadowolenia z rozłamu w CGT i domagają się, aby nowa centrala związkowa objęła, poza „Force Ouvriere", również związki „autonomiczne" i chrześcijańskie.

PARYŻ, 20.12. (PAP). — Komisja administracyjna CGT opublikowała rezolucję, w której protestuje przeciwko stosowaniu przez rząd represji wobec robotników za udział w strajku. Rezolucja wzywa wszystkich pracowników do prowadzenia dalszej akcji, zmierzającej do cofnięcia sankcji i zwolnienia aresztowanych działaczy związkowych.

Jak donoszą, **akcja robotników francuskich w całym szeregu miejscowości, m. in. w Paryżu, Lyonie i Marsylii uwieńczona została powodzeniem i przyczyniła się do zwolnienia aresztowanych towarzyszy.**

PARYŻ, 20.12 (PAP). **Prasa francuska** żywo komentuje fakt ustąpienia grupy „Force Ouvriere" z CGT i utworzenia przez nią własnej centrali związkowej.

Niezależny **„Franc Tireur", nie negując** znaczenia rozłamu w ruchu zawodowym, podkreśla, że znaczna większość robotników rozumie absurdalność rozłamu w chwili, gdy jednakowo niebezpieczeństwo zagraża interesom pracowniczym, gdy ta sama nędza jest u wszystkich, gdy narażeni są na ten sam wyzysk. Wcześniej czy później — stwierdza dziennik — rozsądek odniesie zwycięstwo nad namiętnościami, wcześniej czy później zmysł jedności zagłuszy ducha podziału.

Ze szczególną siłą piętnuje rozłamowców **„Humanité"**, podkreślając, że **„Force Ouvriere", występując z CGT na rozkaz imperialistów amerykańskich, dokonała zbrodni wobec klasy robotniczej.**

Dziennik przypomina, że już od dłuższego czasu siły reakcji francuskiej i międzynarodowej złączyły swe wysiłki, aby doprowadzić do osłabienia jednolitego frontu robotniczego.

„Występujemy zdecydowanie i jak najenergiczniej — stwierdza „Humanité" — przeciwko tym wszystkim, którzy dokonali rozłamu, przygotowanego przez największych wrogów ludu. Dzięki jedności — organizacja związkowa we Francji była najpotężniejsza na świecie. I z tego właśnie powodu reakcja postawiła sobie za cel rozbicie tej potężnej siły".

W konkluzji dziennik stwierdza, że akcja rozłamowa nie znajdzie zwolenników wśród przygniatającej większości robotników francuskich,

KRONIKA POLITYCZNA

PRZYJĘCIA W MSZ

Minister spraw zagranicznych, Zygmunt Modzelewski, przyjął w dniu 20 bm. posła Szwecji w Warszawie p. Claes Westringa.

Minister spraw zagranicznych, Zygmunt Modzelewski, przyjął w dniu 20 bm. ambasadora Włoch w Warszawie p. Ambrogio Donini.

Minister pełnomocny, Józef Olszewski, przyjął w dniu 20 bm. ambasadora Włoch w Warszawie p. Ambrogio Donini.

*

Związek Prasy Zagranicznej w Polsce wydał przyjęcie na cześć dyrektora Departamentu Prasy i Informacji MZS, ministra Wiktora Grosza.

Prezes Zw. Prasy Zagranicznej, Joel Cang (Times) oraz wiceprezes Mikołaj Pantiuchin (TASS) podziękowali min. Groszowi za życzliwość i przychylne ustosunkowanie się Rządu Polskiego do pracy dziennikarzy zagranicznych i bezstronność w stosunku do wszystkich korespondentów.

Posiedzenie Konwentu Seniorów

Biuro Sejmu Ustawodawczego R.P. zawiadamia, że posiedzenie Konwentu Seniorów odbędzie się w poniedziałek, dnia 22 grudnia br., o godz. 10 rano w gabinecie wicemarszałka Stanisława Szwalbego.

Akademia ku czci A. Struga

Staraniem Oddziału Warszawskiego Zw. Zawodowego Literatów Polskich odbyła się wczoraj akademia poświęcona pamięci Andrzeja Struga, w 10 rocznicę Jego zgonu.

Plenarne posiedzenie Rady Szkół Wyższych

Wczoraj odbyło się w obecności premiera Józefa Cyrankiewicza i z udziałem wiceministrów oświaty mgr. Eugenii Krassowskiej i prof. dra Henryka Jabłońskiego ostatnie plenarne posiedzenie Rady Szkół Wyższych pod przewodnictwem posła Włodzimierza Sokorskiego.

Przewodniczący RSW złożył sprawozdanie z działalności Rady Szkół Wyższych, po czym premier Cyrankiewicz podziękował członkom i współpracownikom RSW za owocną pracę.

Następnie rozpatrzono przedstawiony przez Ministerstwo Oświaty projekt ustawy o uposażeniu państwowego personelu naukowego, naukowo - technicznego i administracyjnego szkół wyższych.

Braterska pomoc

Poniżej zamieszczamy dokończenie **listy składek na pomoc strajkującym we Francji.**

11. Koło Pracy Społecznej — zł 67.128; 12. Pracownicy Min. Bezpiecz. Publicznego — zł 264.906; 13. Departament Planowania Ministerstwa Przemysłu i Handlu — zł 7.750; 14. Miejski Kom. PPR — Milanówek — zł 3.861; 15. Koło PPR przy Politechnice Warszawskiej — zł 430; 16. Komitet Powiatowy PPR Sandomierz — zł 4.260; 17. Komenda Powiatowej Milicji Obywatelskiej w Grodzisku Maz. — zł 6.540; 18. Pracownicy Zakładów Chemicznych — zł 6.850; 19. Wojskowa Szkoła w Konstancinie — zł 1.900; 20. Komitet Gminny PPR—Bródno — zł 1.870; 21. Pracownicy Redakcji „Chłopska Droga" — zł 5.450; 22. Zw. Zaw. Prac. Inst. Społecznych Koło Prac. przy CKZP — zł 39.800; 23. Zarząd Powszechny Spółdz. Spoż. W-wa Zachód, ul. Wolska 82 — zł 15.000; 24. Pracownicy Powszechnej Spółdzielni Spoż. W-wa Zachód, ul. Wolska 82 — 16.920; 25. Pracownicy Koła Zw. Zaw. Pracown. Urzędu do spraw Repatriacji — zł 4.450; 26. Gminny Komitet PPR — Palenica — zł 4.763.

Preliminarz budżetowy Warszawy na rok 1948

XXXII sesja SRN

Dnia 20 bm. odbyła się w gmachu BGK XXXII sesja plenarna Stołecznej Rady Narodowej z następującym porządkiem dziennym:

1) Przyjęcie protokółu.
2) Wnioski Zarządu Miejskiego.
3) Pierwsze czytanie preliminarza.
4) Wolne wnioski.

Preliminarz uchwalony przez SRN opiewał na sumę 2.369.638.100 zł — został przez Radę Państwa zatwierdzony w kwocie 2.100.000.000 zł.

Zmniejszenie sumy budżetu wynikło na skutek niewyczerpania pełnych kredytów w okresie prowizorium, jak też na skutek wydanych specjalnych zarządzeń oszczędnościowych w wyniku uchwały Rady Państwa.

Podkreślić należy fakt, że preliminarz ten jest pierwszym po ukończeniu działań wojennych preliminarzem składanym Radzie Narodowej m. st. Warszawy przed rozpoczęciem roku budżetowego.

W związku z tym, że budżet na rok 1948 został zatwierdzony przez Radę Państwa w globalnej sumie 2.100.000.000 zł — bez wskazania, które kredyty mają ulec zmniejszeniu, złożony został jednocześnie budżet porządkujący na rok 1948.

W preliminarzu na rok 1948 zostały uwzględnione takie potrzeby, jak np. — otworzenie nowego oddziału Urzędu Stanu Cywilnego na Woli, przejęcie przez Wydział Ruchu i Motoryzacji zadań b. Okręgowego Urzędu Samochodowego, założenie w Wydziale Ewidencji Ludności kartoteki rejestru mieszkańców, powiększenie Wydziału Technicznego, utworzenie Muzeum m. st. Warszawy, powiększenie placówek Biblioteki Publicznej oraz uruchomienie Ogrodu Zoologicznego.

Preliminarz szczególną wagę zwraca na sprawy Zdrowia, Opieki Społecznej, Kultury i Oświaty.

Plenum SRN powzięło uchwałę zaciągnięcia 14 pożyczek na łączną sumę 1.320.000.000 złotych. Pożyczki te mają być obrócone na takie cele, jak np.: wydatki inwestycyjne Miejskich Zakładów Komunikacyjnych, rozbudowę Rzeźni Miejskiej, Gazowni, budowę chłodni, mleczarni, hali targowej i budowę mieszkań zastępczych.

Na wniosek Komisji Finansowo - Gospodarczej, Stołeczna Rada Narodowa uchwaliła zmianę statutów podatkowych podatków: od spożycia w zakładach gastronomicznych, od plakatów i szyldów, od gilz i bibułek do papierosów, hotelowego, rozrywkowego i widowiskowego, od wód gazowych, owocowych i mineralnych, od psów, targowisk miejskich, za zajęcie gruntu miejskiego pod urządzenia handlu ulicznego, za czynności i poświadczenia urzędowe organów Zarządu Miejskiego.

Preliminarz budżetowy, budżet porządkowy i wszystkie wnioski o podwyżce świadczeń podatkowych zostały przyjęte jednogłośnie przez plenum SRN. (St-Z)

Gwiazdka dla dzieci Powiśla

W dniu 23 grudnia br. o godz. 14 w lokalu Zw. Rew. Spółdz. RP odbędzie się uroczysta gwiazdka dla 400 najbiedniejszych dzieci Powiśla, urządzona staraniem Komitetów Dzielnicowych PPS i PPR „Powiśle". — Wejście za zaproszeniami, wydanymi przez Komitet Gwiazdkowy.

Uroczyste zgromadzenie ludności żydowskiej

W związku z uchwałą Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawie państwa żydowskiego w Palestynie odbyło się w dniu 20 grudnia br. w sali Ministerstwa Odbudowy uroczyste zgromadzenie przedstawicieli ludności żydowskiej, na którym referat na temat „Państwo Żydowskie a walcząca demokracja" wygłosił przewodniczący Centr. Kom. Żydów w Polsce dr Adolf Berman.

Referat generalny o budżecie na Komisji Sejmowej

Wczoraj Komisja Skarbowo - Budżetowa pod przewodnictwem posła Jędrychowskiego wysłuchała referatu generalnego referenta budżetu na rok 1948, posła Mitury (SL).

Referent generalny budżetu oświadcza, że po uwzględnieniu wszystkich poprawek, przyjętych w trzecim czytaniu przez Komisję, ogólna suma dochodów zwyczajnych Państwa zamykać się będzie sumą 317.444.150.000 złotych, ogólna suma wydatków 317.045.407.000 zł, nadwyżka budżetu bieżącego wyniesie 39.798.743.000 zł. Odnośne pozycje w ustawie skarbowej w/g przedłożenia rządowego zamykają się w następujących cyfrach: dochody bieżące 311.261.000.000 zł, wydatki 271.515.000.000 zł, nadwyżka budżetowa 39.746.000.000 zł.

Ustawa skarbowa przewiduje, że nadwyżka budżetowa w sumie 39.798.743.000 zł, przeznaczona jest na pokrycie wydatków inwestycyjnych.

Walka o chleb, walka o wyższy plon to walka o suwerenność Polski Ludowej

Zakończenie Zjazdu Prac. Państw. Gospodarstw Rolnych

W trzecim dniu obrad Krajowego Zjazdu Robotników i Pracowników Państwowych Gospodarstw Rolnych, zreferowano wyniki prac komisji zjazdowych.

Z kolei zabrał głos minister Dąb-Kocioł, który powiedział m. inn.:

„My na odcinku rolnym, powinniśmy sobie przyrzec wyścig pracy, aby kraj wyżywić bez pomocy zewnętrznej. To zadanie od nas samych zależy, od naszego wspólnego wysiłku. Polski lud wymaga od państwowych gospodarstw rolnych przede wszystkim masowej produkcji. Muszą one ponadto oddziaływać na okolicę, podnosić kulturę rolnika, przez dostawę ziarna kwalifikowanego i inne formy pomocy.

Majątki państwowe zdały już wstępny egzamin. Miały dostarczyć 400 tys. ton zboża i to zboże dostarczyły w terminie. Majątki państwowe przeprowadziły również zaopatrzenie robotnika w ziemniaki. Jakie zadania stawiamy majątkom państwowym na jutro?

Zadaniem tym jest likwidacja odłogów z tym, że w roku 1948 w kraju musi być zlikwidowanych razem 600 tys. ha odłogów, z czego na Państwowe Nieruchomości Ziemskie przypada 200 tys. ha. Kredyty państwowe na te cele są większe, niż w roku ubiegłym.

Musimy podnieść wydajność zboża z ha. Musimy lepiej uprawiać ziemię i wzmóc wydajność pracy robotnika. Musimy szeroko propagować współzawodnictwo. Norma wydajności pracy została mniej więcej ustalona i przedyskutowana na zjeździe. Praca ponad normę będzie premiowana. Minister powołał się na przykład Pstrowskiego życząc aby metoda ta w odniesieniu do rolnictwa dała tysiące przodowników pracy.

Bardzo szeroko minister omówił zagadnienie **dochodowości rolnictwa i majątków państwowych w szczególności.** Skarb Państwa finansuje rolnictwo i będzie finansował likwidację odłogów, ale w żadnym wypadku nie będzie finansował niedołęstwa czy deficytów. Administratorów będziemy oceniać w zależności od dochodowości ich majątków.

Z kolei mówca rozwinął zagadnienie człowieka — pracownika rolnego, wskazując konieczność wciągnięcia tego człowieka w życie społeczne, poprzez partie polityczne, Związki Zawodowe i Samopomoc Chłopską, gdyż jest to szkoła współczesnego życia. Nawiązując do zagadnień młodzieży, mówca zaakcentował rolę PRW.

W dalszym ciągu przemówienia minister odczytał list, nadesłany na Zjazd, głoszący iż robotnice, robotnicy i personel administracyjny zespołu Ostrzyca 2, powiat Nowogard, okręgu szczecińskiego PNZ, uchwalili przystąpienie do współzawodnictwa w zakresie jakości i wydajności pracy, stawiając sobie za zadanie zwiększenie dotychczasowego planu produkcji o 25 proc. przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów własnych o 15 proc., wzywając wszystkie majątki i zespoły państwowych gospodarstw rolnych do współzawodnictwa.

„Odczytany przeze mnie — skończył minister — przed chwilą skromny dokument jest dowodem coraz większego zespolenia się Ziem Odzyskanych z Macierzą, jest świadectwem trwałości naszej na tych ziemiach, jest zarazem gwarancją naszej nieustępliwości wobec wszelkich zakusów i prób szantażu ze strony imperialistów, którzy ośmielają się kwestionować nasze niezaprzeczalne prawa do piastowskich ziem nad Odrą, Nysą i Bałtykiem.

Po odśpiewaniu „Roty" zgromadzeni jednogłośnie uchwalili rezolucję, która m. in. głosi:

Zjazd stanowczo i zdecydowanie potępia ponowne próby imperialistów anglosaskich podważenia naszych niezaprzeczalnych praw do granic zachodnich.

Odpowiedzią na tę politykę jest wzmożony wysiłek całego narodu polskiego, jest szybka odbudowa i uruchomienie naszego portu w Szczecinie, są szybko wznoszące się w górę wskaźniki wzrostu produkcji w setkach kopalń, hut i fabryk Ziem Odzyskanych. Odpowiedzią na tę politykę jest zlikwidowanie setek tysięcy ha odłogów, są coraz bujniej kwitnące łany zbożowe Ziem Odzyskanych.

Przedstawiciele robotników rolnych, traktorzystów i mechaników, rządców i administratorów ślubują jeszcze bardziej wzmóc wydajność pracy, ofiarną i uporczywą walką o wyższy plon. Szerokim ruchem współzawodnictwa, przy ścisłej współpracy z wielomilionową rzeszą gospodarstw chłopskich, zabezpieczyć całemu krajowi samowystarczalność wyżywieniową, walnie przyczynić się do zwycięstwa, rozpoczętej w kraju walki o chleb.

Walka o chleb, walka o wyższy plon, to walka o niepodległość i suwerenność Polski Ludowej.

Aromaty do ciast i cukier waniliowy najwyższej jakości polecają fabryki:
„BOHM" i „STELLA"
3750-Kr

Inż. Jan Rabanowski
Minister Komunikacji

Wynik planu i świadomego wysiłku kolejarzy

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

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

Obecnie pracownicy kolejowi przyjmują świadomy udział w realizacji planowych zamierzeń.

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

WIADOMO, że i w państwach kapitalistycznych liczy się na człowieka, ale w jakże innym znaczeniu! Istnieje rywalizacja prywatnych przedsiębiorstw komunikacyjnych, istnieje walka o wydajność pracy, o wykonanie planów, ale walka ta ma zgoła inne oblicze. Wysiłek klasy pracującej zwraca się przeciwko niej samej. Wynikiem kapitalistycznego wyścigu i tempa pracy są kryzysy, bezrobocie, wyzysk robotnika, a równocześnie rosnące fortuny nielicznej grupy udziałowców.

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

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

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

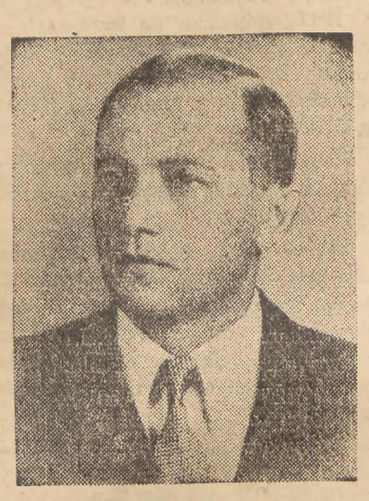
PRACOWNIK transportu polskiego wie, że w demokratycznej Polsce jest współgospodarzem i że usprawniając komunikację, swój warsztat pracy, poprawia swoje warunki życia. Dlatego kolejarz polski jest żywo zainteresowany we wzroście produkcji kolejowej i usprawnieniu transportu.

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

Współzawodnictwo pracy, zapoczątkowane w r. 1946 — w r. 1947 rozwija się coraz bardziej. Rezultaty wyrażają się cyfrowo w coraz lepszych osiągnięciach poszczególnych służb.

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

W ruchu towarowym przekroczenie planu osiągnęło 19%, a w stosunku do 1938 r. — 2%.



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

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

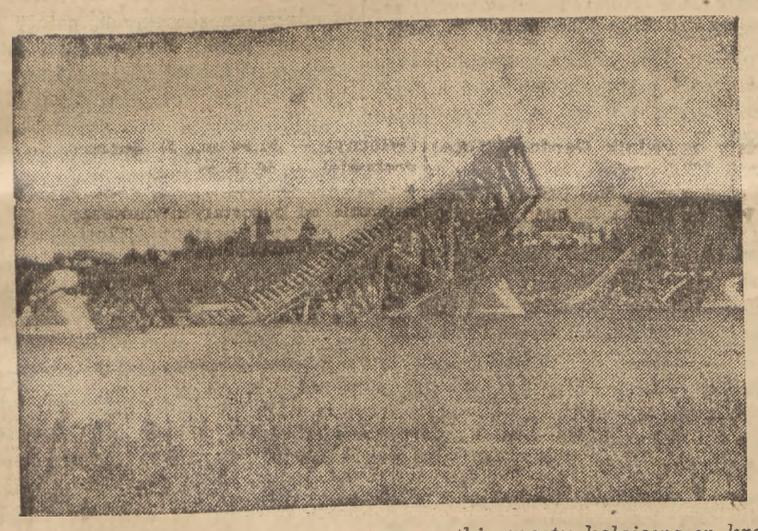
W związku ze wzrostem wydajności pracy pozostaje osiągnięta **oszczędność zużycia węgla dla trakcji pociągów.** W wyniku całego szeregu posunięć natury organizacyjnej, administracyjnej i technicznej osiągnięto w ostatnich miesiącach 1947 r. spadek zużycia węgla w porównaniu ze stanem 1946 roku o blisko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

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

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

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

Po odbudowanych mostach przechodzą tysiące odremontowanych parowozów i wagonów



Tak wyglądały po wojnie prawie wszystkie mosty kolejowe w kraju

Ludwik Blotton
dyr. dep. samoch. Min. Kom.

Wytyczne naszej polityki motoryzacyjnej

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

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

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

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

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

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

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

Zadanie to jest najważniejszym do chwili uruchomienia własnej produkcji nowych samochodów, gdyż uzupełnienie przez zakup z demobilu amerykańskiego w ramach pożyczki amerykańskiej oraz import nowych samochodów z zagranicy nie wyrówna ubytku z powodu szybkiego tempa zużycia taboru samochodowego, wynoszącego rocznie przeszło 20% całego stanu.

Daleko idące przygotowania do **seryjnej produkcji 3,5 tonowych samochodów ciężarowych w Starachowicach** gwarantują jeszcze w okresie 3-letniego planu rozpoczęcie masowej produkcji.

Mimo, że **pod względem liczebności taboru** przekroczyliśmy znacznie stan z 1939 r., gdyż na dzień 1 maja 1947 r. było zarejestrowanych 38.000 samochodów ciężarowych, autobusów i specjalnych oraz 23.000 samochodów osobowych, to jednak liczby te nie dają właściwego obrazu, gdyż sprzęt ten jest mocno zużyty. Niedbała obsługa, brak części zamiennych i stacji obsługi, utrudnia utrzymanie taboru w stanie używalności.

Wyniki nowej rejestracji, która zakończona zostanie z końcem br., wykaże niewątpliwie, że ilość stale czynnych samochodów nie wiele przekracza 50% całego taboru, czyli dwa razy więcej aut ciężarowych, niż przed wojną.

Toteż wielkiego znaczenia nabiera zagadnienie **publicznych przewozów,** które w transporcie towarowym obsługiwane są obecnie przez ok. 1.650 samochodów ciężarowych, a w publicznych przewozach osobowych przez ok. 900 autobusów. Ten niekorzystny bez wątpienia stan rzeczy pochodzi stąd, że tabor samochodów ciężarowych oddano w pierwszym okresie do dyspozycji poszczególnych fabryk, spółdzielni, urzędów, instytucji itp., nie troszcząc się o jego wydajność i racjonalną eksploatację.

Przewozy publiczne dają **duże oszczędności w materiałach pędnych, remontach i ogólnych kosztach eksploaatcji** i są wyższą, bardziej postępową formą eksploatacji. Cel ten zostanie osiągnięty przez przydziały samochodów instytucjom, trudniącym się publicznym przewozem towarów. Instytucje te muszą być dostatecznie duże i dysponować wielką ilością taboru, co w konsekwencji umożliwi racjonalny rozkład stałych kosztów przedsiębiorstw.

Przekształcenie samochodowych przewozów towarowych na publiczne potrwać musi co najmniej około 5 lat, przy czym już w 1948 r. zostanie oddanych na ten cel ok. 4 tys. ciężarówek i tyleż przyczepek do przewozów publicznych.

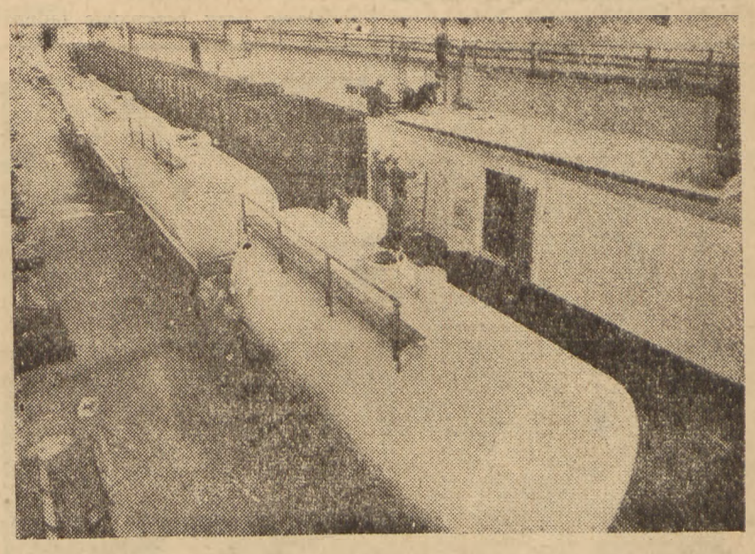
Przewozy niepubliczne, to znaczy własne, pozostawione będą tylko tam, gdzie to będzie gospodarczo uzasadnione.

Rok 1947 dał już w tym kierunku dosyć znaczne wyniki. **Przedsiębiorstwo PKS** w ciągu tego roku przewiozło 12.755 tys. pasażerów na trasie 23 miliony 687 tysięcy km, a w ruchu towarowym wykonano 3 miliony 379 tys. km, przewożąc 162 tys. ton towarów.

W celu wzmocnienia nadzoru nad ruchem samochodowym zostały zorganizowane z udziałem czynnika społecznego **Komisje do zwalczania nielegalnych przewozów.** Akcja ta przynosi pozytywne rezultaty.

Przed nami stoi jeszcze zadanie zorganizowania **racjonalnego szkolenia kadr pracowników samochodowych,** gdyż niefachowa obsługa pojazdów mechanicznych przynosi wielomilionowe straty.

Opracowany został także długofalowy plan zaopatrzenia kraju w sprzęt samochodowy oraz rozpoczęto wstępne prace nad generalnym planem motoryzacji Polski.



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

Aleksander Szychowski
Wicedyr. DOKP Szczecin

STALOWE SZLAKI
Pomorza Szczecińskiego

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

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

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

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

Odbudowuje się na linii Choszczno — Głazów odcinek Głazów — Berlinek o długości 24 km.

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

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

Odbudowano łącznicę Pomorzany — Turzyn dla usprawnienia ruchu kolejowego w węźle szczecińskim.

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

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

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

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

Wreszcie przystosowano stację Ustkę do przeładunku węgla eksportowego.

W latach 1946 — 47 wykonano na obszarze całej dyrekcji szereg robót związanych z przebudową i wzmocnieniem prowizorycznie odbudowanych mostów i wiaduktów. Z większych mostów należy wymienić 3 mosty na Odrze i Rglicy oraz most na Dziwnej pod Recławiem. Od połowy 1946 r. odbudowę dużych mostów na Odrze Rglickiej objął Zarząd Odbudowy Kolei w Bydgoszczy. Mosty te, budowane obok istniejących prowizorycznych, obecnie już znajdują się w końcowej fazie odbudowy.

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

Należy wspomnieć o dużym moście na Dziwnej pod Recławiem, który został odbudowany prowizorycznie w ciągu 6 miesięcy przez Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych i oddany do ruchu w listopadzie br. Połączył on wyspę Wołyń i Świnoujście z lądem stałym i resztą kraju.

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

Odbudowa budynków objęła przede wszystkim parowozownie, stacje wodne, warsztaty mechaniczne, elektrotechniczne i drogowe, nastawnie, magazyny, dworce oraz budynki administracyjne i mieszkalne. Do końca 1946 roku odbudowano 471,240 m. sześciennych budynków, a prace wykonywane w roku 1947 dadzą dalszych 174,240 m sześciennych odbudowanych budynków.

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

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

Inż. ZYGMUNT BALICKI
Podsekretarz Stanu Min. Komunikacji

Odbudowa komunikacji w 1947 r.

ROK 1947 był okresem bardzo poważnych wysiłków i osiągnięć inwestycyjnych na odcinku komunikacji.

Plan Ministerstwa Komunikacji był bardzo rozległy i różnorodny. Uwzględniał on zwiększone zadania przewozowe, którym prace nad odbudową musiały sprostać. **Z zadań inwestycyjnych resort komunikacji wywiązał się dobrze, ponieważ nie tylko wykonał w 100% prace zakreślone planem, ale wykonał również szereg prac nie przewidzianych zasadniczym programem, w związku z przydzieleniem dodatkowych kredytów.**

Stało to się możliwe dzięki dobrej na ogół organizacji pracy i ofiarnym wysiłkom pracowników komunikacji.

Jakie to ma znaczenie w realizacji wielkich zadań gospodarczych świadczy fakt, że właśnie ofiarnemu wysiłkowi i poświęceniu zawdzięczamy w bardzo dużej mierze **uratowanie mostów kolejowych i drogowych** w okresie katastrofalnego pochodu lodów na wiosnę 1947 roku.

LIKWIDOWANIE skutków powodzi na odcinku mostów pochłonęło wiele czasu, wysiłku ludzkiego oraz środków pieniężnych i materiałowych. Mimo to był rok 1947 **rokiem największych osiągnięć w odbudowie obiektów kolejowych.** Odbudowano mianowicie **130 mostów kolejowych** na stałe i 20 mostów prowizorycznie, łącznej długości blisko 12.000 metrów bieżących. Dzięki temu nastąpiło duże usprawnienie systemu komunikacyjnego i skrócenie trasy na ważnych szlakach kolejowych. Wywołało to poprawę w połączeniach północno-wschodniej i centralnej Polski z portami w Gdyni i Gdańsku oraz całej Polski z portem w Szczecinie.

W r. 1947 odbudowano również **tunel pod Miechowem** pod Kamionką Wielką na linii Nowy Sącz — Stróże. Dobiegają końca prowadzone od dłuższego czasu na szeroką skalę prace przy odbudowie **tunelu w Żegiestowie**, co umożliwi bezpośrednie połączenie z Krynicą i Rumunią.

Ukończono zasadniczo **roboty mostowe i kolejowe na wyspie Wołyń**, przy stacji Odra, w związku z uruchomieniem ulepszonej bezpośredniej komunikacji kolejowej promami przez Bałtyk do Szwecji.

W zakresie **odbudowy linii kolejowych**, oprócz całego szeregu prac, które pozwoliły na uruchomienie nieczynnych odcinków linii ogólnej długości 400 km, w r. 1947 przeprowadzono **budowę nowej linii kolejowej Tomaszów Maz. — Radom**, ważnej dla ożywienia gospodarczego tej połaci kraju, zasobnej w rudę żelazną i drzewo. Oddanie do użytku gotowej części tej linii kolejowej na długości 35 km, które nastąpiło przed kilku dniami, wywoła ożywioną wymianę surowców i towarów, przyczyniając się do podniesienia stopy życiowej mieszkańców.

Przekucie ostatniej szerokotorowej linii Gliwice — Kraków — Przemyśl, na długości 1.040 km, wraz ze wszystkimi przylegającymi bocznicami kopalnianymi, portowymi itp., w rekordowo szybkim czasie, przy zużyciu na te prace 100.500 pracodniówek zamiast planowanych 200.500 pracodniówek, w wielkim stopniu przyczyni się do usprawnienia ruchu i ożywienia życia gospodarczego na południowych obszarach kraju.

W zakresie budynków **odbudowano w r. 1947 około 800.000 m³ budynków mieszkalnych i administracyjnych.**

ROK 1947 dał również duży postęp przy odbudowie **mostów i nawierzchni drogowych.** Odbudowano i przebudowano ogółem na drogach państwowych i wojewódzkich — 2.080 km nawierzchni drogowych oraz 6.000 mb. mostów.

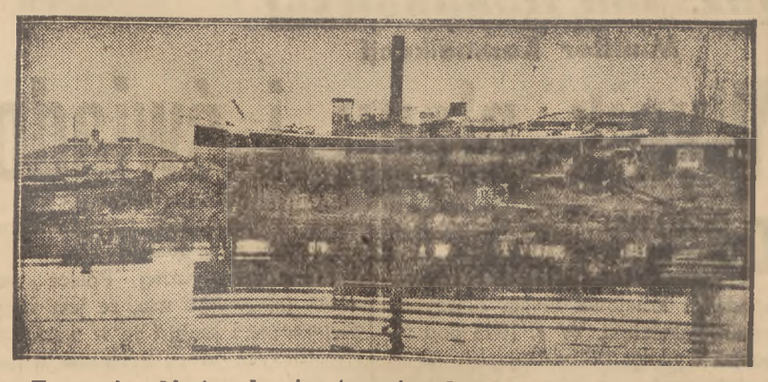
W dziedzinie **dróg wodnych** zakończono całkowicie odbudowę **Nogatu i kanału Warmińskiego, na kanale Gopło — Warta** zakończono przekop do **jeziora Gopło**; wykonano szereg robót **na kanale Modrzejów — Kraków, na kanale Augustowskim i Bydgoskim.**

Duże prace regulacyjne przeprowadzono **na Wiśle** (głównie odcinek **Warszawa — Gdańsk**), na Odrze i innych rzekach. Prowadzono w dalszym ciągu **budowę zbiornika na Dunajcu w Czchowie**, który w r. 1948 będzie całkowicie ukończony. W dziale **odbudowy taboru rzecznego** prace w r. 1947 posunęły się znacznie naprzód, gdyż warsztaty i **stocznie** otrzymały prawie całkowite zaopatrzenie.

WYKONANIE planu inwestycyjnego **w dziedzinie lotnictwa** pozwoliło powiększyć — w porównaniu z rokiem ub. — stan posiadania samolotów **pasażerskich** o 127%, zaś liczbę aparatów szkolnych o 142 proc. Obecnie posiadamy regularną komunikację lotniczą na 7 liniach krajowych i 6 zagranicznych. Zawarliśmy umowę o komunikację lotniczą z Jugosławią, Rumunią i Węgrami. W r. 1947 wykonano na lotniskach — 400.000 m kw. dróg **startowych** betonowych i wybudowano 10 hangarów stalowych o kubaturze 200.000 m sześc.

Niepodobna zresztą wymienić w krótkim artykule wszystkich dokonanych osiągnięć.

Owoce pracy polskich pracowników transportu są dziś widoczne dla całego społeczeństwa, które w pełni korzysta z dokonanych usprawnień transportu i należycie ocenia wkład tych pracowników w dzieło odbudowy kraju.



Z gruzów dźwignęły się stocznie odrzańskie we Wrocławiu

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

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

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

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

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

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

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

Wykonanie planu przeładunków portowych uzależnione jest nie tylko od pracy kolei i samego portu, ale i od wszystkich instytucji, pracujących w zespole portowym. Wymaga to zapewnienia należytej sprawności komunikacji pasażerskiej. W tym celu potrzebne są następujące inwestycje: budowa stacji postojowej dla składów osobowych w Gdyni, budowa drugiego toru na odcinku Gdynia-Reda, przebudowa węzła tczewskiego, budowa dworców w Gdańsku, Gdyni i Wrzeszczu oraz uzupełnienie urządzeń stacyjnych na stacjach: Sopot, Chylonia i Rumia-Zagórze.

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

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

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

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

Jog.

Na wodnych magistralach
Żegluga na Wiśle w 1947 r.

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

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

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

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

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

Te nowe możliwości rozwojowe żeglugi zostały należycie docenione przez Państwo.

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

Powstała po wielkich zniszczeniach wojennych organizacja żeglugi objęła na Wiśle i jej rozgałęzieniach wszystko to, co w taborze żeglugowym pozostało. Z tego mocno zniszczonego taboru, częściowo wydobytego z wody, o różnorodnym składzie i przeznaczeniu, dzięki zbiorowemu wysiłkowi wszystkich pracowników żeglugi został stworzony aparat transportu rzecznego. Aparat ten w okresie ubiegłych trzech nawigacji, nie tylko wykonał wszystkie, zlecone mu, zadania przewozowe przy zachowaniu prawie całkowitej samoopłacalności przedsiębiorstwa, ale również usprawniał swój tabor holowniczy i pasażerski.

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

Dzięki intensywnym pracom przy naprawie i przebudowie mocno zniszczonego i przestarzałego taboru, szybko wzrasta jej zdolność przewozowa. Jest to w dużej mierze zasługą naszych robotników stoczniowych, majstrów i inżynierów. W roku przyszłym przy bardziej sprzyjających warunkach nawigacyjnych i dostatecznej podaży ładunków masowych, przedsiębiorstwo Żeglugi Państwowej na Wiśle ma szanse podwojenia swoich przewozów.

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

C. D.

Konkurs
na slogan turystyczny

„Orbis" ogłasza wielki konkurs na najlepszy slogan, propagujący turystykę w Polsce. Szczegóły konkursu oraz kupon uczestnictwa znajdują się w wydawnictwie pt. „Zima w Polsce", które jest do nabycia we wszystkich placówkach „Orbisu".

Zwycięscy konkursu otrzymają premie w postaci 2-tygodniowych bezpłatnych zimowych pobytów ryczałtowych w uzdrowiskach i miejscowościach klimatycznych Polski.

„Zima w Polsce"

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

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

Broszura „Zima w Polsce" zawiera również zestawienie imprez w sezonie zimowym, organizowanych przez „Orbis", jak wycieczki sportowo - turystyczne i wypoczynkowe oraz pobyty ryczałtowe.

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

Do Zakopanego czy do Karpacza?

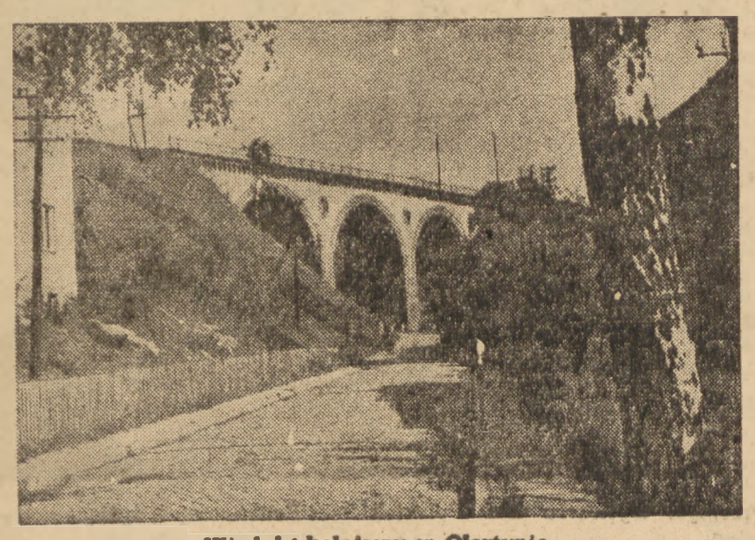
W nadchodzącym sezonie zimowym zostaną zorganizowane po raz pierwszy na szeroką skalę tanie pobyty ryczałtowe o charakterze turystycznym i wypoczynkowo - leczniczym. Wycieczki przewidziano na okres Świąt Bożego Narodzenia i Wielkiej nocy na 3 i 7 dni dla grup, liczących przynajmniej 15 osób. Wycieczki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

Pobyty wypoczynkowe od tygodnia do miesiąca będą zorganizowane w najpiękniejszych uzdrowiskach, jak CIEPLICE, DUSZNIKI, KARPACZ, LĄDEK, POLANICA, SOLICE, ŚWIERADÓW I KUDOWA.

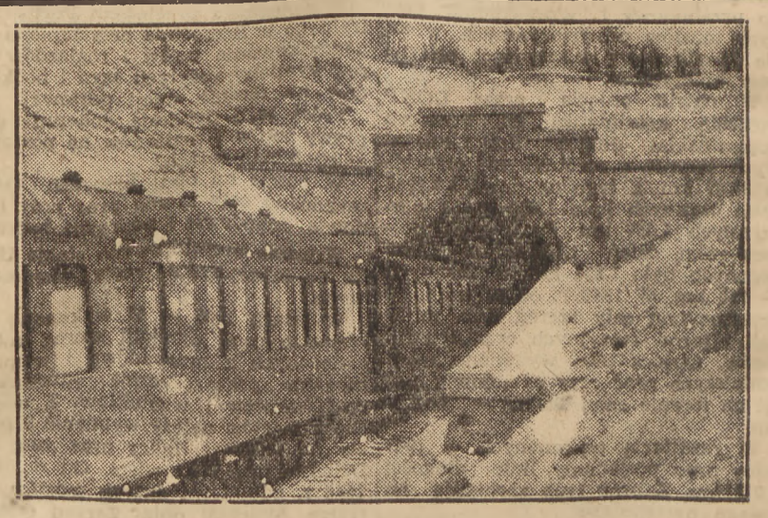
W kategorii turystycznej pobyty przewidziano również w komfortowych schroniskach wysokogórskich w rejonie Karkonoszy.

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

Informacji o wycieczkach udzielają placówki „Orbisu".



Wiadukt kolejowy w Olsztynie



Pociąg wyłania się z tunelu

Józef Olewiński
Podsekr. Stanu Min. Komunikacji

PLAN KOMUNIKACJI w 1948 R.

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

Zawdzięczamy to w pierwszym rzędzie właściwemu stosunkowi klasy robotniczej do Polski Ludowej i entuzjazmowi pracy, jaki polscy kolejarze zawsze przejawiali wobec swego umiłowanego zawodu.

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

W REJONIE SZCZECIŃSKIM podjęte będą wielkie prace inwestycyjne przy rozbudowie **portowych urządzeń kolejowych.** Prace te będą miały na celu doprowadzenie portu szczecińskiego do zdolności przeładunkowej 5,5 mil. ton w r. 1949, a do 9 milionów ton w roku 1950. **W RAMACH ODBUDOWY WĘZŁA WARSZAWSKIEGO** przystąpimy w r. 1948 do budowy nowego dworca w Warszawie oraz mostu średnicowego.

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

PRODUKCJA NOWEGO TABORU KOLEJOWEGO przewiduje też dalsze pokaźne pozycje: m. in. **200 parowozów i około 12.000 wagonów towarowych.**

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

PLAN PRZEWOZÓW NA R. 1948 — przewiduje przeniesienie 300 milionów pasażerów oraz naładowanie 100 milionów ton towarów, wobec 84 milionów ton planowanych w r. 1947 (plan na r. 1947 został już w połowie grudnia wykonany).

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

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

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

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

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

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

Dziś nadszedł czas, aby akcję współzawodnictwa pracy na terenie komunikacji rozwinąć i zorganizować. Obok współzawodnictwa zespołowego rozwija się obecnie intensywnie współzawodnictwo indywidualne, indywidualnie nagradzane; jest rzeczą najzupełniej słuszną, by ten, kto najwydatniej pracuje, najwięcej zarabiał.

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

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

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

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

Przekucie torów zakończone

50 proc. zaoszczędzonej pracy

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

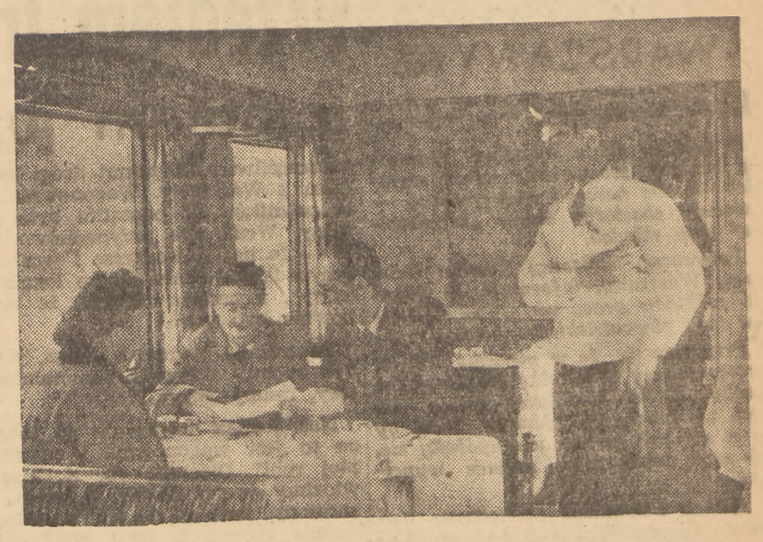
W związku z przekuciem torów przebudowano układ torów szeregu stacji, przywracając je do stanu przedwojennego, poza tym uzupełniono brakujące rozjazdy i tory.

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

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

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

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



„Orbis" uruchomił pierwsze powojenne wagony restauracyjne

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

Wygodna podróż i miła wędrówka

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

Wskrzeszony po wyzwoleniu kraju, „Orbis" przez dłuższy czas pozostawał **w gruncie rzeczy małym sklepikiem z biletami.** Wielkie trudności komunikacyjne tego okresu oraz ograniczone pole działania „Orbisu" nie przysporzyły mu po wojnie splendoru i popularności. Ludzie więcej narzekali na Biuro Podróży i mieli aż nazbyt mało powodów, ażeby tę instytucję pochwalić, ażeby o niej wspomnieć z satysfakcją.

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

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

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

W 1948 roku „Orbis" postawił sobie za cel organizację 500 tys. tygodnioludzi w turystyce, tj. udziału **pół miliona ludzi w jednotygodniowej turystyce.** Z tego na turystykę wewnętrzną przypaść ma 250 tys. tygodnio-ludzi i tyleż na turystykę zagraniczną. W sumie powinno to dać kilka miliardów obrotu, w tym sporo w cennej walucie obcej.

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

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

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

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

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

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

„Mosty będą gotowe w terminie!"

„Wąskie gardło" węzła Szczecińskiego

Po raz ostatni zwiedzałem przeprawę przez Odrę we wrześniu. Błękitem nieba i srebrem słońca połyskiwała rzeka. Na Odrze zachodniej zawzięcie kuły „baby" kafarów, zabijając w dno grube, ciężkawe bale. Rozpoczynano wtedy budowę rusztowań, wokół filarów, na których miały oprzeć się stalowe cielska przęseł. W rzece pomiędzy przyczółkami mostowymi jeżyły się jeszcze wystające tu i ówdzie ponad powierzchnię wody szczątki zwalonych kratownic. Bok o bok, ocierając się o siebie, stały pontony i barki, na których roiło się ludzkie mrowie.

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

Z początkiem listopada przystąpiły do montażu składanego mostu systemu Bayleya na Odrze zachodniej dwie firmy: Społeczne Przedsiębiorstwo Budowlane (SPB) i „Firma LNS — Sabo". Chodziło bowiem o przyśpieszenie terminów montażu. Na Odrze wschodniej betonowe prace również poruczono SPB, wydobycie zaś konstrukcji mostowych, zwalonych w wodę i montaż nowego mostu zlecono Państwowemu Przedsiębiorstwu Robót Komunikacyjnych.

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

W górze przęsła, na kilkudziesięciu metrowej wysokości zawiśli monterzy. Nie chce się wierzyć, że większość tych ludzi, pracująca tak spokojnie pomiędzy niebem a ziemią, to nowicjusze. W przerwie obiadowej rozmówiłem się z niektórymi.

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

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

Po środku rzeki na Odrze wschodniej czernieje jeszcze ciągle wielki dzwon Ressonu. Maleńka przestrzeń pomiędzy mostem kolejowym a nisko wodnym dyszy ludźmi, metalem, wznoszącymi się nad wodą i konstrukcjami, barkami i pontonami. Opodal wyniesionego nad powierzchnię wody filara na ogromnej barce stoi betoniarka. Robotnicy przystępują do betonowania „komina". Pod zawisłym w powietrzu końcem 1.000-tonowego przęsła, wydobytego z wody przez robotników PPRK prostym „chłopskim" sposobem, budują cieśle, po wbiciu przeszło setki pali w dno rzeki krzepką siatkę jarzma, na którym spocznie ciężar mostowej konstrukcji.

Z lewego brzegu rozpoczęto montaż trzeciego, nowego przęsła. Na starych przęsłach spawacze nakładają gdzieniegdzie mocne, stalowe łaty.

Z daleka słychać syczenie palącego się gazu i widać niebieskawy płomień palnika.

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

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

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

Zapytany przez nas, czy zakończy w terminie prace przy moście na Odrze wschodniej kierownik PPRK ob. Dębowski, uśmiecha się i odpowiada:

Zdążymy na czas. Najpóźniej w lutym przejdą pociągi przez most na Odrze.

I dodaje:

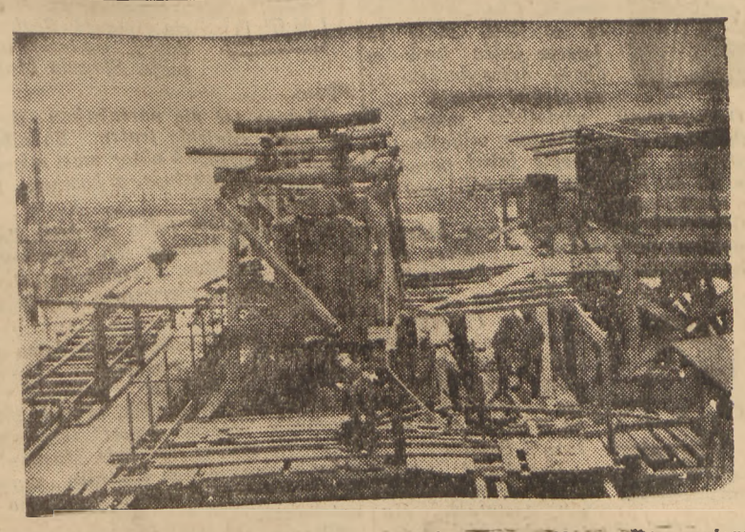
— Gdybyście mi zadali to pytanie rok temu, nie mógłbym odpowiedzieć. Miałem do czynienia z pracownikami niedoświadczonymi, którzy pierwszy raz robili tę pracę. Kiedy w Ministerstwie Komunikacji oświadczyłem, że nie wiem jak z tymi ludźmi dam sobie radę, ponieważ element jest surowy, odpowiedziano mi — „przysmażcie sobie tych ludzi".

— Obecnie są już „przysmażeni" — dodaje ob. Dębowski.

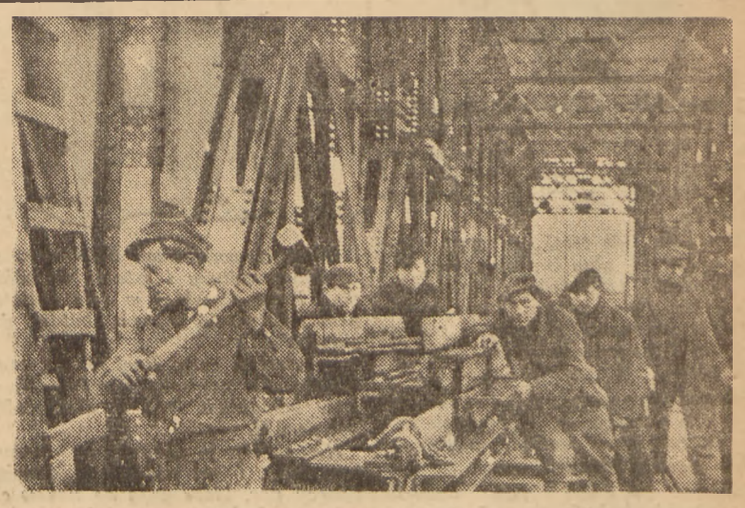
Prace przy montowaniu mostów kolejowych na Odrze weszły w ostatnią fazę. Niektóre zespoły SPB zostały już przerzucone do pracy w Porcie Centralnym. Wielki „dzwon" zajął już pozycję nad filarem zwalonego mostu drogowego. Robotnicy wzbogaceni doświadczeniem przy odbudowie mostów szczecińskich, mimo trudności jakie odczuwają w sprzęcie technicznym dają sobie doskonale radę.

— Mosty będą gotowe w terminie — twierdzą robotnicy.

A. Perłowski



Kesson na Odrze Wschodniej. Filar z ostał wyprowadzony na powierzchnię rzeki



Montaż przęseł mostu na Odrze w Szczecinie

JEDNOLITY FRONT — gwarancją niepodległości i suwerenności Polski!

Z notatnika WARSZAWY

Jeszcze nie jest za późno

O tym, że akcja odbudowy Warszawy znalazła zrozumienie wśród szerokich warstw naszego społeczeństwa — świadczą chociażby długie „kilometrowe" listy składek.

Tymczasem Stołeczny Komitet Odbudowy Warszawy, informuje, że kilkaset zakładów pracy nie wypełniło jeszcze tego obywatelskiego obowiązku.

Przyznam się, że w pierwszej chwili, przeczytawszy tę notatkę szukałam chociażby cienia usprawiedliwienia dla tych „opieszałych" zakładów. Może były w ciężkich warunkach, spóźniły się, ale mają dobrą wodę i zadanie wypełnią.

Jednak komunikat Stołecznego Komitetu Obywatelskiego Odbudowy Warszawy wyraźnie mówi dalej „tę kategorię obywateli wyjątkowo licznie reprezentują właściciele zakładów pracy o kapitale ponad 100 tysięcy, przedsiębiorców gastronomicznych... itd.".

To ma już swoją wymowę i wyraźne oblicze. Robotnicy, pracownicy, których warunki — patrzmy na świat trzeźwo — jeszcze nie są dobre, potrafili wpłacić swoją część. Płacili ciężko zarobione pieniądze i dumni byli z tego, że przyczyniają się do odbudowy Stolicy, panowie restauratorzy natomiast, których kieszeń sądząc z rachunków, jest dość obszerna przeszli nad tą sprawą do porządku — przegapili zlekceważyli zapomnieli. To stanowisko nazwać można nie tylko aspołecznym, ale antyspołecznym.

Nie chcę obrażać przedstawicieli prywatnej inicjatywy. Może zbyt ostro o nich się wyraziłam. Trudno — niech się usprawiedliwiają, niech się zrehabilitują. Jeszcze czas. — Ofiary wpłacać można na zablokowane konto PKO właściwego Dzielnicowego Komitetu lub na konto Stołecznego Komitetu Odbudowy Warszawy Nr I—5061.

Z. K.

Przedtem trzeba wstąpić do Szczęśliwic
a potem już w daleką drogę

Szczęśliwice. 10 minut drogi pociągiem z Warszawy. Wagonownia. 700 pracowników. Z początku było 13 i ruiny. Wcale nie przypadkowo tych 13 — to nasi towarzysze i wcale nie przypadkowo „zakasali po łokcie rękawy", z postanowieniem, że wagonownia być musi.

Spawalnia, warsztat, biura, budynek ruchu, kotłownia, akumulatornia tory, rampy ,szyny...

Nas jednak inetresuje co innego: co to jest wagonownia i co się w niej robi? Dlaczego ob. X, którego widzimy w tej chwili z daleka, uzbrojony jest w młotek na długiej bardzo rączce, a inny wychodzi z wagonu w masce gazowej? Albo ten wymachujący nad głową rękami, a te kobiety z wiadrami i miotłami?

„CHORE WAGONY"

Powoli wszystko wyjaśnia się.

Naklejono różową kąrteczkę na kolejowym wagonie: „Niezdatny do ruchu" Naprawia się tu wagony wyłączone z ruchu, czyli tzw. „chore". W styczniu 1947 r. średnio stało na torach szczęśliwickich w oczekiwaniu bieżącej naprawy 50 wagonów towarowych i 26 osobowych. W listopadzie br. tylko 5 towarowych i 6 osobowych. Linia „chorych" na wykresie spada. Wzrosła zaś linia naprawionych. Liczba „odremontowanych" wagonów towarowych od stycznia do listopada br. podskoczyła z 96 na 491, osobowych — z 61 do 92.

Ale to nie wszystko.

Każda wagonownia ma przydział wagonów — Szczęśliwice mają pod swoją opieką ok. tysiąca, osobowych i towarowych, prócz tego wagony służbowe, salonki i więźniarki.

Każdy wagon podlega tam regularnej rewizji, czyli dokładnemu sprawdzeniu jego stanu.

OBYWATEL Z MŁOTKIEM

I to też nie koniec.

Każdy skład przed podstawieniem na Dworzec Główny (Warszawa prawobrzeżna ma wagonownię na Grochowie) odbywa swą tualetę w wagonowni. Myje go się, naprawia drobne uszkodzenia, nagrzewa, napełnia wodą, no i próbuje, czy wszystko dobrze działa. Ten z młotkiem to rewident ,sprawdzający działanie hamulców, reszta to inni rewidenci, rzemieślnicy, smarownicy, ogrzewacze, czyściciele.

Sprawa ludzi w maskach jest inna. Obecnie wagony przechodzą po raz drugi dezynsekcję odpluskwiającą.

DLA SYPIALEK

W pralni, suszarni i maglu, kobiety spędzają pół dnia w parze i zapachu mydlin. 20 sztuk podpinek, 25 prześcieradeł, 80 powłoczek, 60 ręczników przechodzi dziennie przez ręce każdej z ośmiu zatrudnionych niewiast. Stąd wychodzi czysta pościel do wagonów sypialnych.

Kroki dudnią po chodniku, dokumentując, że pod spodem jest pusto. W ziemi umieszczone są kanały dla pary, dla gazu i przewody elektryczne.

Przy torach stoją zakończone kranami szare i czerwone słupki. Do kranów włącza się gumowe węże i wtedy para napełnia instalacje ogrzewcze w wagonie. Inne, niższe słupki — to wyloty zbiorników gazu (Gazem oświetlane będą tylko pociągi podmiejskie, składające się z tzw. „bocznych wagonów" — długi stopień wejście do każdego przedziału odrębne).

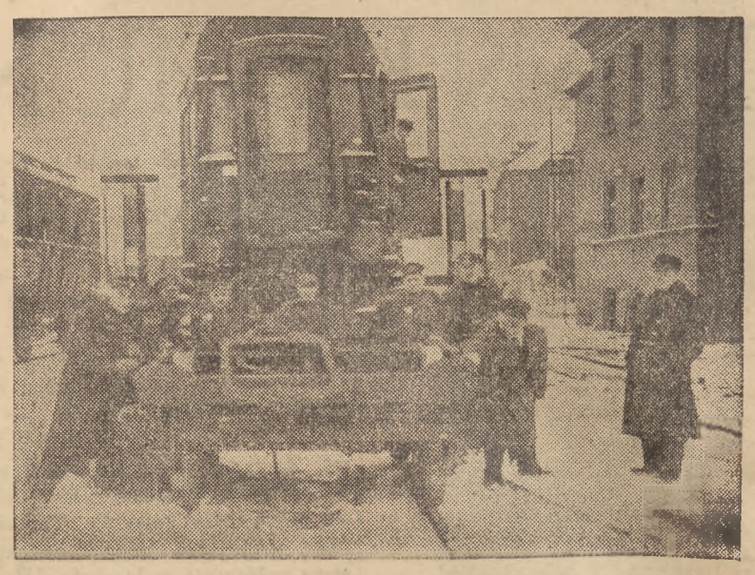
KOLEJ JEST JAK DZIECKO

Tow. Górny naczelnik wagonowni i tow. Biskupski pomocnik naczelnika tłumaczą mi działanie urządzeń, oprowadzając po wagonowni. Tyle interesujących spraw, tyle różnych ciekawostek... Z życia szczęśliwickich ludzi i z „życia" wagonów. Mało się zarabia. To ogólna kolejarska bolączka. Żyje się jednak w Szczęśliwicach (jak sama nazwa wskazuje) dość jednk szczęśliwie. Organizacja kół partyjnych, sekcji fachowej (tak się nazywa Rada Zakładowa) dobra. Dużo z niej korzyści. Wiele pociechy jest też z Ligi Kobiet.

— A współpraca międzypartyjna? — pytam.

— Naczelnik jest z PPR a ja PPSowiec — mówi tow. Biskupski. Mam 42 lata pracy jako warsztatowiec i wiem, że kolej jest delikatna, wrażliwsza niż dziecko. Współpraca między tymi, którzy się nią zajmują musi być dobra, inaczej nie można pracować — kończy z przekonaniem, tak, że banał ten wcale nie brzmi w jego ustach banalnie. (m-kar)

Szczęśliwice — wagonownia



Fragment robót przy wyłączonych z ruchu „chorych" wagonach.

„Koszyki" karmią, bazar przy Grójeckiej — ubiera
Warszawskie targi przed świętami

Budka z deseczką u góry „sprzedaż owoców". Na ladzie bomby choinkowe, srebrzyste gwiazdki, długie sznury papierowych łańcuchów. Koniunktura zależna od sezonu. Na „Koszykach" też.

— Jak idzie handel?

— Ano, rozkręca się powoli. Ludzie zawsze odkładają na ostatnią chwilę i później na gwałt się śpieszą. Panu bombki czy łańcuszek?

„ŻOŁĄDEK WARSZAWY"

W halach ścisk. Warszawskie gosposie w pełni przygotowań świątecznych. Rumiana babina przeciska się do wyjścia z ogromną oskubaną gęsią pod jedną pachą i zawiniątkiem ryb pod drugą.

Najlepiej „biorą" ryby. Zresztą zrozumiałe, że nikt nie wyobraża sobie stołu wigilijnego bez ryb.

Drób „fabrykuje się" na miejscu. W ciemnych budkach gorączkowo skubie się zwalone na kupę gęsi, kury, kaczki i po chwili wieszą się je za wyciągnięte szyje na gwoździu. Ceny: kury 300 — 350 zł, gęsi — 700 zł, jeśli więc ktoś może sobie pozwolić na gęś z jabłkami, może także się w nią zaopatrzyć na „Koszykach".

Uderza zupełny brak świeżych jajek. Nie ma. Akcja interwencyjna „Społem", które rzuciło na rynek jaja konserwowane, zrobiła swoje. Dużo jest natomiast produktów mlecznych.

WATNIAKI I KAPCE

— Panie młody, ma pan co do sprzedania?

Nie miałem nic do sprzedania i przecisnąłem się przez wąską bramkę na bazar przy ul. Grójeckiej. Śmiało można zaryzykować że o ile „Koszyki" karmią pokaźną ilość warszawiaków o tyle bazar przy ul. Grójeckiej ją ubiera.

Jest tam wszystko. Od lekkich sukieneczek dziecięcych do futer i od pantofli gimnastycznych do kapców i butów z cholewami.

Szoferzy tłumnie atakują watowane kurtki, ciepłe i wygodne przy pracy, panie pożądliwym wzrokiem taksują kapce.

— Myślałem, że klapnę z tymi kapcami — przyznaje się sprzedawca. A wszystko — psiakrew przez tę spóźnioną zimę. No, ale chwała Bogu mamy już mrozy, może trochę ruszy z miejsca ten cały interes.

I przytupując nogami nuci „Czy pamiętasz tę noc..." pod takt donoszącej się z pobliskiego sklepu instrumentów muzycznych melodii popularnego tanga.

(ar)

Brawo pracownicy Elektrowni!
Sami sprowadzili transformator do Warszawy

Grupa pracowników Elektrowni Warszawskiej pod kierownictwem ob. Karkowskiego sprowadziła ostatnio do stolicy transformator o wadze 11 ton i wysokości 3 m. Transformator ten wywieźli Niemcy w 1943 r. do kop. „Krystyna" w Tenczynku.

Przedsiębiorstwa transportowe nie chciały się podjąć przewozu transformatora z powodu związanych z tym dużych trudności technicznych. Pracownicy elektrowni — po pokonaniu szeregu trudności, jak usuwanie drzew po drodze, wyrównywaniu terenu itp., pracując po kilkanaście godzin dziennie na słocie — sprowadzili transformator do Warszawy w stanie nieuszkodzonym.

Tak samo radzą sobie pracownicy Elektrowni przy pokonywaniu trudności, związanych z brakiem części zamiennych, zasadniczo sprowadzanych z zagranicy.

Niedawno — według pomysłu inż. Glińskiego — ob. Krajewski, kierownik maszynowni, wykonał ze swoją brygadą zastępczy wirnik z blachy stalowej do wentylatora, chłodzącego generator. Wirnik taki był zamówiony w firmie szwajcarskiej, która nie zdołała go jednak wykonać na czas. Brak wirnika groził unieruchomieniem jednego z największych turbogeneratorów Elektrowni o mocy 27.000 KW.

Teatry

TEATR POLSKI (Karasia 2): dziś o godz. 14 „Pan inspektor przyszedł, o g. 18 „Hamlet", jutro „Hamlet".

TEATR ROZMAITOŚCI (Marszałkowska) o g. 15 „Nie igra się z miłością", o godz. 19 „Sprzedana narzeczona".

TEATR MAŁY (Marszałkowska 81): „Żołnierz i Bohater" Shaw'a.

POWSZECHNY (Zamojskiego 20) o godz. 15 i 19 „Roxy".

TEATR MINIATURY: o godz. 19 „Drzwi zamknięte" i „Wszystko na dobre się zmienia".

WROBELEK WARSZAWSKI (Zygmuntowska 8): codziennie aktualna rewietka pt.: „Jak się tworzy rząd?" Początek o godz. 17.15 i 19.15.

TEATR NOWY (Puławska 39): codziennie o godz. 18.30, a w niedziele o godz. 14.15 i 18.30 „Rewizor" Gogola.

TEATR COMOEDIA: o godz. 19 „Ożenek".

TEATR DZIECI WARSZAWY: Dziś nieczynny.

Kina

Kino ATLANTIC (Chmielna 33) „Belita tańczy".

Kino „PALLADIUM (Złota 7-9) „Ludzie bez skrzydeł".

Kino POLONIA (Marszałkowska 56): „Urwis Gavroche".

Kino STYLOWY (Marszałkowska 112): „Spotkanie".

Kino „SYRENA" (Inżynierska 2): „Ostatnia noc", pocz. seans. 15, 17 i 21.

Kino TĘCZA (Suzina 4): Curie Skłodowska.

Kino AKTUALNOŚCI (Marszałkowska 112). Tylko jeden seans o godz. 11. Ceny biletów zł 35.

UWAGA! UWAGA!

Codziennie ukazuje się specjalne wydanie „GŁOSU LUDU" dla województwa warszawskiego

Warszawa w czasie świąt
Komunikacja, widowiska, dyżury lekarskie, poczta

KOMUNIKACJA MZK

Miejskie Zakłady Komunikacyjne zawiadamiają, iż w wigilię tj. 24 bm. ruch będzie wstrzymany wcześniej.

Ostatnie wozy tramwajowe, autobusowe ,trolleybusowe odjadą z krańcowych stacyj do zajezdni około godz. 18.

W pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia ruch będzie całkowicie wstrzymany, a w drugi dzień świąt tj. w piątek, ruch odbywać się będzie normalnie.

Pasażerowie, korzystający z wozów służbowo - pasażerskich po godz. 18 w dniu wigilijnym, obowiązani są płacić zł 25 (taryfa nocna).

DYŻURY W URZĘDACH SANITARNYCH

W okresie świątecznym, celem załatwienia spraw związanych z walką z chorobami zakaźnymi w Urzędach Sanitarnych i w Centrali Wydziału Sanitarnego — Bagatela 10 tel. 8.60.58 ustalone są następujace dyżury:

24.12 (środa) do godz. 12 praca normalna. Od godz. 12 do 13.30 **w Urzędach Sanitarnych** dyżurują 1 lekarz sanitarny i kontroler sanitarny.

Od godz. 12 do 14 w **Centrali Wydziału Sanitarnego** dyżurują 1 urzędnik i karetka sanitarna.

Od godz. 16 do 18 w Miejskich Zakładach Sanitarnych Spokojna 15 dyżuruje obsada 1 karetki sanitarnej.

25.12 (czwartek) dyżurów w Urzędach Sanitarnych i Centrali Wydziału Sanitarnego nie będzie.

Dla załatwienia pilnych przewozów chorób zakaźnych w Miejskich Zakładach Sanitarnych przy ul. Spokojnej 15 od godz. 10 do 18 dyżuruje karetka sanitarna.

26.12 (piątek) dyżur w Urzędach Sanitarnych (1 lekarz i 1 kontroler sanitarny) od godz. 10 do 12.

Dyżur w Centrali Wydziału Sanitarnego od godz. 11 do 13 (1 urzędnik i karetka sanitarna).

27.12 (sobota) praca normalna.

TEATRY I KINA

Warszawskie teatry nie dają przedstawień w dzień wigilijny i w pierwszy dzień świąt.

Seanse w kinach, z wyjątkiem dnia wigilijnego, odbędą się normalnie.

Z życia organizacji warszawskiej

W związku ze zbliżającymi się świętami Komitety Dzielnicowe Polskiej Partii Robotniczej organizują gwiazdkę dla najbiedniejszych dzieci poszczególnych dzielnic.

Dzielnica Powiśle: w dniu 23.12 br. o godz. 14 w lokalu Zw. Rewiz. Spółdz. RP. odbędzie się uroczysta gwiazdka dla 400 najbiedniejszych dzieci Powiśla, urządzana staraniem Komitetów Dzielnicowych PPR i PPS „Powiśle" — wejście za zaproszeniami wydanymi przez Komitet Gwiazdkowy.

Dzielnica Śródmieście: dnia 21.12 br. o godz. 11 w lokalu KD Mokotowska 48.

Dzielnica Śródmieście Północ: 23 grudnia o godz. 16 w lokalu KD Senatorska 42.

Dzielnica Południe: dnia 21 bm. o godz. 15 w sali Społem, Grażyny 13, wejście od Różanej.

Dzielnica Północ: dnia 22 bm. o godz. 15 w lokalu Dom Kultury, Plac Inwalidów 10.

Poddzielnica Bielany: dnia 21 bm. o godz. 15, ul. Barcicka 71.

Powązki: ul. Czartoryskich 14.

Ochota: dnia 22 bm. o godz. 16 w lokalu przy ul. Niemcewicza 9.

Praga Centralna: dnia 21 bm. o godz. 18 w lokalu KD przy ul. Stalowej 71.

Grochów: dnia 21 bm. o godz. 11 w lokalu KD przy ul. Podskarbińskiej 6.

Targówek: dnia 23 bm. o godz. 16 w lokalu KD przy ul. Tykocińskiej 15.

Bródno: dnia 23 bm. o godz. 16 w lokalu KD przy ul. Białołęckiej.

SPROSTOWANIE

UWAGA TOW. TOW. SEKRETARZE I INSTRUKTORZY PRELEGENCI PRAGI CENTRALNEJ

Komitet Dzielnicowy Pragi Centralnej zawiadamia że zebranie mające odbyć się w dniu 23 bm., odbędzie się w poniedziałek, dnia 22 grudnia o godz. 17 w lokalu KD (Stalowa 71). Obecność obowiązkowa.

Radio

NIEDZIELA, dnia 21 grudnia 1947 r.

7.00 Sygnał czasu. 12.03 Popul. poranek symf. 13.00 Radiokronika. Najciekawsze aud. przyszłego tygodnia. 13.15 Muzyka z płyt. 13.30 „Wspomnienie o Gabrielu Narutowiczu" fel. 13.40 „Niedziela na wsi". 14.25 Chwila Biura St. 14.40 „Prawo mimikry" słuch. 15.25 „Pożar wrogiem rolnika" report. dźwięk. 15.45 Feliet. literacki prof. W. Kubackiego. 15.55 Konc. Krakowskiej Ork. P. R. 16.35 „Książki Janusza Korczaka" aud. dla dzieci. 16.55 Aud. dla kobiet. 17.00 „Podwieczorek przy mikrofonie". 19.00 Muzyka z płyt. 19.05 „Nowe książki" felieton. 20.00 Dz. wiecz. 20.50 Wiad. sport. 21.00 „U naszych przyjaciół" aud. słow. - muzyczna poświęcona Zw. Radzieckiemu. 21.30 „Na muz. fali" wyk. Ola Obarska piosenki, J. Popławski — tenor. 22.00 Konc. Ork. Tanecz. P. R. pod dyr. J. Cajmera. 22.50 Wiad. sport. 23.00 Ostat. wiadom. 23.20 Muz. taneczna z płyt. 24.00 Hymn.

Kronika Stolicy

ZEBRANIE CZŁONKÓW Z. Z. U. W.

Stołeczny i Wojewódzki Zarząd Związku Uczestników Walki Zbrojnej o Niepodległość i Demokrację wzywa wszystkich członków i sympatyków na zebranie, które odbędzie się w sali YMCA przy ul. Konopnickiej, dnia 21 bm. o godz. 9.

W programie referat ideowo - polityczny i dekoracja b. partyzantów Krzyżami Partyzanckimi.

Ze względu na ważność zagadnienia obecność członków obowiązkowa.

TRADYCYJNA CHOINKA „SARMACIAKÓW"

Wzorem lat ubiegłych, w bieżącym roku również Zarząd R. T. K. S. „Sarmata" urządza dla członków i sympatyków klubu, tradycyjną choinkę w świetlicy klubowej Młynarska 2, w niedzielę, dnia 21.12.47 r. o godz. 10.30 rano.

GWIAZDKA DLA DZIECI

Liga Kobiet — Koło przy Kancelarii Cywilnej Prezydenta R. P. i Sejmie Ustawodawczym urządza gwiazdkę dla dzieci Ligi w sali Sejmu w niedzielę o godz. 10 rano.

7 dni Warszawy

CZYM myślicie, spoglądając na dziecięce buciczki?

Na pewno o małych różowych nóżkach, które obute w skórę będą dreptać: — tup, tup, tup.

Wzruszacie się. Ja też.

Dlatego też nie można się dziwić, że kiedy przeczytałam w gazecie o tym, że sam ob. prezydent m. st. Warszawy wyjeżdża do Pragi Czeskiej po zakup 3 tys. dziecinnych buciczków — wzruszyłam się.

Pomyślcie, tyle trosk, ile mają ojcowie miasta: — plan inwestycyjny, budżet (obcięty) trzydzieści kilka tysięcy urzędników (nie zawsze potrzebnych). A tu jeszcze znalazł się czas (i pieniądze) dla 6 tysięcy nieobutych, dziecięcych nóżek.

Rozmarzyłam się. Łza zakręciła mi się w oku i... wyschła. Wzruszenie minęło (naturę mam refleksyjną) i zaczęłam się zastanawiać?

Dlaczego po 3.000 par bucików musi właśnie jechać sam ob. prezydent? Dlaczego transakcji tej nie załatwia się za pośrednictwem agend Min. Przemysłu i Handlu, PCH, PDT, THM i mnóstwa innych skrótów? Dlaczego tyle się na ten temat pisze, mówi, komunikuje?? Dlaczego?...

Potem pomyślałam, że jestem ś..., że co mówią o dziennikarzach, to jeszcze mało. Że na sceptycyzm w naszych czasach nie ma miejsca. I że... więcej już nie będę.

Nie udało się i to nie z mojej winy.

Kilka tygodni później przeczytałam w jednej z wieczorowych gazet wiadomość, że:

Wiceprzewodniczący SRN oraz szef wydziału kultury i sztuki wyjeżdżają do... Pragi Czeskiej w celu „ostatecznego załatwienia zakupu butów dziecinnych".

Przetarłam oczy. Buci mi się, czy co? licha. Ale napisane wyraźnie. Na domiar komunikat PAP-u wiadomość tę potwierdził.

Nie, myślę, to chodzi na pewno o inne buty. I już widziałam dziesiątki tysięcy par, które jadą do nas w charakterze drobnego upominku gwiazdkowego.

Przeczytałam drugi raz komunikat i zdębiałam. Przecież tu właśnie mowa o tych samych butach, po które już miesiąc temu wyjechała pierwsza delegacja.

Przyznaję otwarcie. Nie rozumiem. Jedna transakcja, którą dyrektor PDT ob. Panaśnik załatwił błyskawicznie, tu wymaga tak dalece skomplikowanej procedury.

Liczyłam. Liczyłam czas stracony, samolot i dewizy. Nie doliczyłam się. Boję się, że i wy się nie doliczycie.

I żeby choć te buty za darmo, po sąsiedzku na gwiazdkę. I to nie. Po prostu zakup z darów Śląska dla Warszawy. Więc właściwie po co?

Poszłam wczoraj pieszo do domu towarowego na Złotą. Kupiłam czeskie buty „Bata" za 3.600 zł. Trwało razem 10 minut z przymiarką.

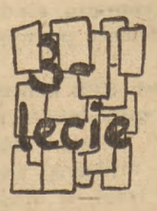
Więc właściwie dlaczego?

Chyba, że to omyłka prasy. A może wydziału prasowego Z. M. W każdym razie — wiadomość stoi jak „byk" i w Expressie (13 grudnia) i w PAP-ie z 19 bm.

Dodatkowo jeszcze gnębiło mnie drugie pytanie, dlaczego po zakup obuwia wyjechał szef kultury i sztuki. Co mają buty do kultury. Cośby na upartego można znaleźć. Np.: człowiek kulturalny nosi buty. Koncepcja swoją drogą niebezpieczna.

Okaże się wtedy, że po zakup cukru — pojedzie ktoś z oświaty (cukier krzepi dzieci), po wełnę znów ktoś z resortu zdrowia (ciepła odzież chroni od grypy). A po śledzie? Może ktoś z Lasów Państwowych. Dlaczego z Lasów? Właśnie po to, żeby nikt nie zgadł.

Ja także nie mogę zgadnąć.



A przecież jest w naszej kochanej Warszawie tyle zajęcia, tyle obiektów bliższych „tematycznie" właśnie resortowi kultury.

Ot, choćby wygląd naszego miasta, a choćby jego murów. Zaklejają nas od trzech lat i to bez przeszkód. Plakaty i ogłoszenia. Związek Uczestników Walki o Wyzwolenie tuż obok kąpieli higienicznych, szczury na komunikatach resortu zaopatrzenia itd. Naklejone gdzie bądź i na co bądź. Miasto zamienione w słup reklamowy i to w dodatku bezpłatny. — (Raz, że brzydko (resort kultury!) dwa, że kasa traci (resort finansów!)

Trzy lata rozmów w tej nader ważnej sprawie to przecież fraszka wobec... wieczności. Dlatego też z radością przywitaliśmy wiadomość, że w 3-cią rocznicę pertraktacji, synchronizacji i innych akcji zostanie zawarta umowa między Zw. Inwalidów a Zarządem Miejskim. A więc: akcja odplakatowania murów miasta. Nareszcie. Lepiej późno niż nigdy.

Czasem lepiej późno, ale na ogół wolelibyśmy jednak wcześniej. Ot na przykład: Sygnalizacje świetlne. Tu już należałoby stanowczo wcześniej.

Zapowiadano instalację na rogu Kruczej i Alei. Ucieszyliśmy się. — Lodzia nie będzie musiała sterczeć cały dzień. Dzieci lubią, jak się światełko zapala i wogóle europeizujmy miasto.

Tymczasem ani słuchu, ani ducha. A jak jeszcze trochę potrwa, to już nawet nie ma po co instalować.

Na wiosnę rozkopie się Aleje od Nowego Światu do Kruczej i zamknie ten odcinek dla ruchu. A więc lepiej byłoby wcześniej... Choć cóż można wiedzieć. Może to jeszcze jeden krok w akcji oszczędnościowej ze strony miasta.

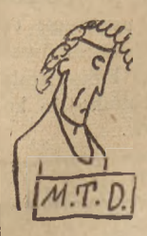
Oszczędzamy wydatków miastu i elektrowni. A przechodnie, milicjanci, i szoferzy? E, ci sobie jakoś poradzą. Nie ma co. Nie łatwo zadowolić jest obie strony naraz.

Ot weźmie np. te dwie damy, których podobizny umieszczone są poniżej. (Po dziennikarsku mówi się — "wcięte").

Pierwsza — wyobraża Państwowy Teatr Polski, znajdujący się pod moralną i co ważniejsze materialną opieką Ministerstwa Kultury i Sztuki.

Popatrzcie jaka zadowolona, „utyta", dostatnia. Ma wszystko, czego jej trzeba. Piękną salę, mieszkania dla aktorów i pieniądze — detal, którego nie musi się posiadać ale bez którego trudno się obejść. Obejść, czy objeść?

Zdaje się, że „utyta" dama mogłaby się nawet objeść, taka jest zasobna. Przy tym, jak to zwykle niewiasta objedzona, ciężkawa, nieruchliwa, nie grzeszy fantazją i inicjatywą. Jak wiadomo zaspokojony apetyt nie wpływa dodatnio na polot. No, trudno.



A teraz spójrzcie tuż obok na jej ponurą siostrzycę. Jaka smętna, wychudzona i zrezygnowana. Dziwicie się? Ja, nie. To Miejskie Teatry Dramatyczne.

Smutno jej. Z czego się cieszyć? Brak funduszy, wałłutkie dotacje. Słowem bieda z nędzą.

Dlatego też nie narzekajmy zbytnio na nasze miejskie teatry. Bo niby z czego? A przecież aktor musi mieszkać, a dekoracje kosztują, a kostiumy trzeba uszyć.

Nie rozumiem tylko do dziś, dlaczego takie rozróżnianie. To państwowe, a to znów miejskie. Przecież wszystko to teatry stolicy, pierwszego miasta Polski.

Swoją drogą wychudzona dama zdobywa się na maksimum fantazji. Wszystko próbuje potrosze. To sztuk modernistycznych, to znów klasycznych czasem nawet impresjonistów. Nie zawsze się udaje. Musimy być jednak sprawiedliwi i bardzo wyrozumiali. Bowiem z pustego i... ducha nie natchniesz.

Słowem o co chodzi. — O większą dotację. O więcej uwagi dla rozwoju i pracy Teatrów Miejskich.

Tow. Pstrowski u współzawodników w PZPB w Rudzie Pabianickiej

Od naszego korespondenta

Oryginalna to była wizyta. Dotychczas dla włókniarzy inicjator współzawodnictwa pracy — przodownik tow. Pstrowski, był jakimś mitem — znali go z opowiadań delegatów, no i ze zdjęć w prasie. Nagle zjawił się wśród nich — żywy, prosty i bezpośredni.

Tow. Pstrowski z uwagą obserwuje pracę tkaczek, prządek.

Robotnicy PZPB w Rudzie Pabianickiej poznali tow. Pstrowskiego, zanim się jeszcze przedstawił: — Patrzcie — mówili — to on, najlepszy górnik w Polsce.

— Już nie najlepszy — oświadcza wesoło tow. Pstrowski włókniarzom — pobili mnie.

— Czy bardzo gniewacie się na tych, którzy was prześcignęli? — rzuca ktoś pytanie.

— Ja bym się miał gniewać — oburza się tow. Pstrowski. — Gdybym się nie wstydził, ucałowałbym tego górnika, który mnie prześcignął. To nie jest gra o ambicję — to gra o mocną Polskę Ludową.

Tow. Pstrowski opowiada przodownikom — włókniarzom, w jaki sposób doczedł do swej normy, dodając z uzasadnioną dumą, że „Pstrowskich" jest już w górnictwie do trzech tysięcy, a wyrabiających od 150—180% jest już dwudziestotysięczna armia.

Tow. Zenobia Sawicka

Ale i włókniarki — PZPB (d. „Horak") miały się czym pochwalić. Tow. Zenobia Sawicka z żarem opowiada górnikowi — tow. Pstrowskiemu — w jaki to sposób ona pierwsza przeszła na osiem krosien.

— A teraz, to tak samo jak u was, górników, zjawiają się i inni. Praca na ośmiu krosnach jest ciężka, jednakże już obecnie na ósemkach pracuje piętnastu tkaczy, a od przyszłego tygodnia będzie 27.

Tow. Stanisława Lipińska — prządka, która liczy 63 lata — z tego 50 spędziła przy warsztacie, opowiada tow. Pstrowskiemu o swojej pracy. Jak urzeczeni patrzyliśmy na starą prządkę. Nasuwała się myśl, że gdyby zamknąć oczy i tylko słuchać przemawiającej — każdy by pomyślał, że mówi młoda dziewczyna.

Tow. Wincenty Pstrowski wśród przodowników PZPB w Rudzie Pabianickiej: Tow. tow. Natalia Sawicka, Stanisława Lipińska, Maria Lipińska, Wanda Gościmińska, Stanisława Nowicka, Weronika Kowalska.

— To nie tylko o siły chodzi — tłumaczy swoje sukcesy tow. Stanisława Lipińska — przede wszystkim o pilność, chęć do pracy, zrozumienie. Mamy dzisiaj możność więcej zarobić i jednocześnie budować Polskę dla naszych dzieci. 50 lat już pracuję, ale postaram się do końca, ile sił starczy, pracować.

Tow. Pstrowski bardzo żałował, że z tak małą gromadą włókniarzy rozmawia.

Grupa obecnych przodowniczek (prządki: Stanisława i Maria Lipińskie, Wanda Gościmińska, Stanisława Nowicka, Weronika Kowalska i tkaczka Zenobia Sawicka) oraz sekretarze komitetów fabrycznych PPR i PPS, tow. tow.: Germaziak i Kędzierski, żegnając się z tow. Pstrowskim, krótko mu oświadczyli:

„Pozdrówcie górników i powiedźcie im w naszym imieniu, że pamiętamy o współzawodnictwie z nimi — wy czarny węgiel wydobywacie dla nas, a my dla was tkamy płótno — nie zawiedziemy".

„Krótkie i niespodziewane spotkanie z tow. Pstrowskim zapamiętamy" powiedziały mi na pożegnanie włókniarki.

Wierzę, że zapamiętają. Bo spotkanie było i serdeczne i pouczające.

B. Notariusz

GŁOS OLSZTYNA

- Na konferencji rzeczoznawców z Ministerstwa Kultury i Sztuki ustalono program konserwacji i odbudowy katedry we Fromborku, dawnej siedzibie biskupów warmińskich, gdzie ma powstać Muzeum Kopernikowskie.
- W Szwaderkach, Węgorzewie, Borowcu i Mikołajkach pracują już 4 sztuczne wylegarnie ryb, należące do Mazurskiej Spółdzielni Rybackiej w Olsztynie, która postanowiła w tym roku wyhodować tylko wysokogatunkową rybę — sielawę i sieję, zwaną królewską.
- Na ostatnio odbytej konferencji sekretarzy gminnych PPR z woj. olsztyńskiego uchwalono wprowadzić współzawodnictwo w pracy na roli.
- W Branlewie zakończono budowę mostu żelaznego długości 40 m na rzece Pasłęce.

Malbork

Pompy od „Karola" nie ustępują amerykańskim a przewyższają znacznie niemieckie

Huta „Karol" w Piaskowej Górze koło Wałbrzycha — pracuje dla naszych kopalń, zaopatrując je w maszyny i sprzęt górniczy. Specjalnością jej są przede wszystkim pompy odśrodkowe i odśrodkowo - turbinowe, służące do odwadniania kopalń.

Zapotrzebowanie na pompy różnych typów jest w Polsce bardzo duże, przeciętnie wynoszące 600 — 700 sztuk rocznie. Huta „Karol" musi się przeto bardzo „spieszyć" z produkcją.

Niemniej ważnym czynnikiem przy produkcji pomp — jest ich jakość. Stare niemieckie typy, budowane w tej fabryce, posiadają z reguły niską sprawność i zużywają nadmierne ilości energii elektrycznej.

Zespół polskich konstruktorów, pracujących w tej fabryce pod kierunkiem doświadczonego specjalisty inż. Stanisława Kijewskiego, postanowił przeto ulepszyć konstrukcję pomp — podnieść ich sprawność, by dawały lepsze rezultaty w pracy przy większej oszczędności prądu.

Pierwsze próby wypadły doskonale. Pompy, ulepszone przez polskich konstruktorów posiadają 90 proc. sprawności, podczas, gdy pompy, produkowane przez Niemców, osiągały zaledwie 52 proc. Zastosowanie nowego typu pomp pozwoli zaoszczędzić ok. 3,5 miliona KWh, a za zdobyte w ten sposób pieniądze — można zakupić co najmniej 3 pompy nowego typu.

Pompy polskiej produkcji nie ustępują pracom konstruktorów amerykańskich, którzy dotychczas przodowali w tej dziedzinie. To rekordowe osiągnięcie naszych inżynierów przyczyni się z kolei do pobijania dalszych „rekordów" w pracy naszych kopalń.

Z miast i wsi

WIĘCEJ ŚWIATŁA!

Lubelski Okr. Zw. Piłki Ręcznej organizuje mistrzostwa półfinałowe dla panów, o mistrzostwo Polski. Być albo nie być rozgrywek zależy od... uzyskania 10 żarówek.

W CZASIE REWIZJI ZACHCIAŁO MU SIĘ JEŚĆ

Na 12 miesięcy obozu pracy skazany został Stefan Kossakowski, urzędnik Izby Skarbowej w Lublinie, który przeprowadzając rewizję u opornego płatnika dał mu do zrozumienia, że za niezły poczęstunek i 1.000 zł w gotówce, gotów iść na daleko idące ustępstwa.

GDY PEŁNOMOCNIK AKCJI SIEWNEJ NIE SIEJE, NIE ORZE...

Na 18 miesięcy obozu pracy skazany został Jan Bielawa, pełnomocnik akcji siewnej na woj. szczecińskie, który fałszował skrypty dłużne i nie wyliczył się z większej ilości ziarna siewnego.

HOJNY BYŁ DLA PRACOWNIKÓW

Leon Kazubowski, członek zarządu spółdzielni „Zgoda" w Poznaniu wykombinował sobie całkiem oryginalne źródło dochodów. Wpisywał on mianowicie hojną dłonią do listy płac gratyfikacje, nadliczbówki, zapłaty za niewykorzystane urlopy itp. Szkoda tylko, że żadnej z tych sum żaden z pracowników nigdy na oczy nie widział, wszystkie natomiast tonęły w przepaścistej kieszeni Kazubowskiego. Obecnie Kazubowski może wpisać na listę siebie, jako spędzającego bezpłatny urlop i to 12 miesięczny w... obozie pracy.

NA ŚWIĘTA Kawę-Herbatę-Wina-Słodycze Wedla i inne Konserwy-Kompoty-Marmolady-Dżemy-Soki-Olej-Ocet poleca „PLUTON" T. i M. TARASIEWICZÓW Sp. Akc. w sklepach własnych 1) Jerozolimskie 49 2) Puławska 28 3) Targowa 44 (Praga)

CHLUBA produkcji rodzimej—pomadka do ust automat LEDA 3748-Kr.

JAK POSTĘPOWAĆ Z MĘŻEM poradzi „KOBIETA"

SPOŁEM — OKRĘGOWY ODDZIAŁ SPOŻYWCZY W WARSZAWIE, STALOWA 71, zawiadamia, że roczny remanent towarów wolnorynkowych odbędzie się w dniach od 27 grudnia br. do 3 stycznia 1948 r. Sprzedaż przedremanentowa kończy się o godz. 18 w dniu 24 grudnia br. 3751-Kr

SPRZEDAŻ ZA GOTÓWKĘ I NA RATY 5-cio LAMPOWYCH RADIOODBIORNIKÓW NAJNOWSZEJ PRODUKCJI KRAJOWEJ =AGA—1743= na terenie m. st. Warszawy prowadzą następujące placówki: CENTRALA HANDLOWA PRZEMYSŁU ELEKTROTECHNICZNEGO 1. Sklep Detaliczny — ul. Marszałkowska 11 2. Punkt Sprzedaży — ul. Oleandrów 4 3742-Kr

Przetarg nieograniczony

Dyrekcja Państwowych Zakładów i Warsztatów Samochodowych w Warszawie, Al. Niepodległości 165 ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę:
4.200 szt. latarń samochodowych przednich.
2.100 szt. lamp samochodowych tylnych „Stop".
1.000 szt. sygnałów samochodowych 6V talerzowych.
Oferty w zalakowanych kopertach z załączeniem oferowanego wzoru w opakowaniu z napisem „Dostawa lamp lub sygnałów samochodowych" należy składać w Wydziale Handlowym Dyrekcji PZ i WS Al. Niepodległości 165 pok. Nr 16.
Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacone vadium w wysokości 1% oferowanej sumy które należy wpłacać na r-k żyrowy Dyrekcji Państwowych Zakładów i Warsztatów Samochodowych w Warszawie w Narodowym Banku Polskim, Oddział Główny — Warszawa z zaznaczeniem „Vadium na przetarg lamp lub sygnałów samochodowych".
Otwarcie ofert nastąpi w dniu 2.I.1948 r. o godz. 12 w Państwowych Zakładach i Warsztatach Samochodowych Warszawa, Al. Niepodległości 165 pok. Nr 16.
Dyrekcja PZ i WS zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta, jak również unieważnienie przetargu bez podania przyczyn.
Warunki techniczne, którym winny odpowiadać lampy i sygnały samochodowe można otrzymać w Dyrekcji PZ i WS Al. Niepodległości 165 w Wydziale Handlowym pok. 16.
3752-Kr

»TRYBUNA WOLNOŚCI« TYGODNIK POLITYCZNO-SPOŁECZNY
przynosi w numerze 45 (153):
Eugeniusz Szyr — Plan 1947 r. będzie wykonany.
Wł. Gomułka Wiesław — Współpraca PPR i PPS gwarancją dalszych zwycięstw.
J. Kowalski — Podziemie bez maski.
Bolesław Dudziński — Mocodawcy i słudzy.
Henryk Holland — Nowa droga młodzieży.
Albert Maltz — Niedziela w dżungli.
Bronisław Wiernik — Spotkanie w Niemczech.
D. A. — Przejrzyste cele.
Andre Simone — W Belgii nadciąga kryzys.
Bruno Frei — Miasto w ciemnościach.
Julian Tokarski — Nasze zadania na wsi.
Z tygodnia na tydzień. — Z całego kraju. — Wśród książek. — Na widowni międzynarodowej. — Przegląd tygodnia. — Wolna Trybuna. — Z życia partii. — Sport tygodnia. — Humor zagraniczny.
3696-Z

OGŁOSZENIA DROBNE

HANDLOWE
BRYLANTY — biżuteria, złoto — srebro — zegarki, Kupno — sprzedaż. Nowy Świat 48. Nowak. 589
MASZYNY do liczenia — pisania. Kupno — naprawa — konserwacja. Kupujemy piżmowce, tchórze, ne. Marszałkowska 66, Antoszewski. 590
FUTRA lisy na gwiazdkę poleca „OCCASION" Warszawa Chmielna 15. Kupujemy piżmowce, tchórze, lisy surowe, dobrze płacimy. 610
WÓZKI dziecięce, łóżeczka, rowerki, zabawki. Bazar Amerykański, Poznańska 21. 638
SKŁAD DRZEWA, Śniadeckich 5 poleca drzewo i terpentynę. 649
ARYTMOMETRY, maszyny do pisania, liczenia. Kupno — Sprzedaż. Mechaniczne warsztaty naprawy. Jan Jaworski, Warszawa, Chmielna 26, tel. 88-330. 620
BEZPŁATNIE OCENI, NAPRAWI, KUPI MASZYNĘ DO LICZENIA I PISANIA NAWET ZEPSUTĄ, POŁAMANĄ MECHANIK, ZŁOTA 46
JUBILER ST. SZULC, WARSZAWA, GMACH HOTELU EUROPEJSKIEGO ZAKUP — SPRZEDAŻ OCENA
A. CEROWNIA artystyczna, garderoby, dywanów. Retmańczyk, Janina, Willcza 9. 614
GRAVET SREBRA PLATERY WARSZAWA ul. Marszałkowska 84 3658-Kr

Centrala Gospodarcza „SOLIDARNOŚĆ" Spółdz. z ogr. odp. WARSZAWA SIENNA 60
W sobotę dnia 20 grudnia 1947 r. nastąpiło otwarcie sklepu na Pradze przy ul. Targowej 32
Poleca: Kurtki, ubrania, obuwie, trykotaże
Ceny niższe od wolnorynkowych
Członkowie Związków Zawodowych korzystają z 10 proc. zniżki. 3740-Kr

W OGŁOSZENIU CENTRALI GOSPODARCZEJ „SOLIDARNOŚĆ" Z DNIA 19 BM. ZAMIAST „SPÓŁKA Z OGR. ODP." WINNO BYĆ „SPÓŁDZIELNIA Z OGR. ODP.". 3722-Kr

REDAKCJA: Smolna 12. Telefony: red. nacz. 8-82-29; zast. nacz. red. 8-82-28; sekretariat 8-66-45; kierownicy działów 8-82-25; dział miejski 8-82-72. SEKRETARIAT REDAKCJI przyjmuje od godz. 10 do 1 pp
ADMINISTRACJA, Smolna 12, tel. 8-29-84. KOLPORTAŻ WARSZAWSKI, Smolna 12, tel. 87-180. BIURO OGŁOSZEŃ, Smolna 12, tel. 8-50-23. B-42211

Przemysł amerykański bogaci się 2) dzięki metodom Ku-Klux-Klanu

Chcąc bronić tezy, jakoby Murzyni posiadali jednakowe prawa, Amerykanie podkreślają, że istnieją szkoły i uniwersytety, do których zarówno biali jak i czarni mają równy dostęp. Tak by wyglądało na pozór. W rzeczywistości jednak uczeń czy student murzyński zawsze narażony jest na bardziej ostre egzaminy, ponieważ biały profesor musi wykazać, iż w dziedzinie nauki Murzyni stoją o całe niebo niżej od białych.

KONSTYTUCJA STAŁA SIĘ ŚWISTKIEM PAPIERU

W miejscowości Hampton, w stanie Virginia, utworzono specjalny instytut, którego zadaniem jest dostarczenie dowodów, że postęp intelektualny rasy czarnej dokonywa się bardzo wolno. Jak wygląda nauka w takim instytucie — wiadomo.

W umyśle Amerykanina nie może się pomieścić, by Murzyn miał te same możliwości co on, dlatego też mimo konstytucji dopiął on swego. Pozbawił on Murzynów praw nie na drodze konstytucyjnej, a po prostu na drodze intryg prawniczych. Jeżeli chodzi o Murzynów, konstytucja stała się świstkiem papieru.

POLITYKA PROCHU

W różnych stanach obchodzi się ją w różny sposób. Raz wymaga się np. przy głosowaniu cenzusu naukowego, to znów odpowiedniego stanu majątkowego. Ale są przecież Murzyni, posiadający wykształcenie, lub pewne posiadłości. Jednakże Amerykanie wymyślili nowy, skuteczny środek pozbawienia Murzynów ich praw. W stanach południowych nazywa się to „polityką prochu". W dniu wyborów biali ustawiają się z bronią w ręku przed gmachem komisji wyborczej. Jeżeli pojawi się jednak jakiś bardziej odważny Murzyn i zbliży się do urn, wtedy biali prowokują zajście i mordują go „w obronie własnej".

Pozbawiając Murzynów ich praw, Amerykanie sprowadzili czarną ludność znów do stanu niewolnictwa.

Chciałbym przy tym poruszyć sprawę oddzielnych wagonów dla czarnych na kolejach amerykańskich.

Wielu Europejczyków myśli, że konieczność separowania Murzynów na kolejach powstała na skutek „warunków antyhigienicznych tej rasy". Nic bardziej fałszywego. Istnieje ustawa, przewidująca oddzielne pojazdy i wagony, ale posiada ona zupełnie inne znaczenie.

W Stanach Zjednoczonych, zowiących się krajem postępu, zróżniczkowanie na kolejach ma na celu po prostu demoralizowanie innych ras. Wagony zarezerwowane dla białych są czyste i wygodne, natomiast wagony, w których podróżują Murzyni przedstawiają obraz nędzy i rozpaczy, jakkolwiek opłata za przejazd jednakowa jest dla jednych i drugich (może właśnie na tym polega równość). Murzyni, będący służącymi, posiadają prawo znajdowania się w tych samych przedziałach co ich biali panowie, ale Murzyn, który zdobył wyższe wykształcenie i ma jaką taką pozycję w życiu społecznym, musi podróżować w wagonach zwanych **Jim Crow Cars**, specjalnie przeznaczonych dla czarnych.

Jako przykład traktowania **Jim Crow** (Murzyna) na kolejach amerykańskich, przytoczę wypadek z Murzynką, doktorem filozofii.

SPRAWA PANI SMITH

Pani **A. A. Smith** podróżowała ze stanów północnych na południe i zmuszona była czekać na pociąg w Atlanta (stan Georgia). Weszła więc do poczekalni i zajęła miejsce w oczekiwaniu na przybycie pociągu. Jednakże natychmiast zbliżył się policjant i kazał jej opuścić salę. Oczywiście pani Smith odmówiła, oświadczając, że posiada bilet pierwszej klasy i w konsekwencji ma prawo korzystania z przysługujących jej w tym wypadku praw. Policjant przywołał dwóch agentów, który aresztowali Murzynkę i odprowadzili ją na posterunek.

Gazeta **„Atlanta Constitution"**, będąca głównym pismem stanów południowych, podaje sprawozdanie z rozprawy sądowej, wytoczonej przeciwko pani Smith.

„Pani Smith — pisze gazeta — oświadczyła w sądzie, że nie zgodziła się na wejście do poczekalni dla Murzynów, ponieważ sala ta była tak brudna i cuchnąca, że żaden człowiek nie mógłby w niej wytrzymać. Poza tym posiadała bilet pierwszej klasy".

Sędzia Calhoun przerwał wywody oskarżonej i wykrzyknął: „Nie mam czasu na słuchanie podobnych bredni. Poczekalnia i tak była dla ciebie za czysta. Może takie rzeczy tolerują gdzie indziej, ale u mnie Murzyn musi zawsze pamiętać o wyznaczonym dla niego miejscu. Jeżeli poczekalnia była dla ciebie brudna, to ją wyczyścisz".

Wyrok był wyjątkowo łagodny: — wyszorować poczekalnię i tydzień aresztu.

RASIZM SŁUŻY INTERESOM KAPITALISTÓW

Te i tym podobne wypadki mają na celu utrzymanie wszystkich Murzynów w duchu wiecznej służalczości i zależności od białych, tak samo jak czynili Niemcy podczas okupacji w stosunku do innych narodowości.

Nowy rasizm w wydaniu amerykańskim, tak samo jak rasizm hitlerowski, służy wyłącznie interesom natury politycznej, a co za tym idzie interesom kapitalistów. Cóż by się bowiem stało, gdyby Murzyni otrzymali w Stanach Zjednoczonych rzeczywistą równość. Skąd wzięliby plantatorzy stanów południowych tanią siłę roboczą, kim napełniane byłyby **Convict Lease Camps.**

Oczywiście, Amerykanie ustalają także **„równościowe" prawa.**

Tak np. w mieście Atlanta pierwsi Murzyni zostaną wyznaczeni na stanowiska policjantów. Równość — zgoda. Ale murzyńskim policjantom nie będzie wolno aresztować białych przestępców, nawet jeśli złapią ich na gorącym uczynku.

To jest rzeczywiście po amerykańsku. A może po hitlerowsku...

Józef Modzelewski

Kolego Akademiku!

W podwójnym, szesnasto-stronicowym świątecznym 10 — 11 n-rze studenckiego dwutygodnika społeczno-literackiego

„PO PROSTU"

znajdziesz między innymi następujące żywo Cię interesujące artykuły:

ZENON WRÓBLEWSKI — O sytuacji materialnej studentów.
ZYGMUNT RADEK — Wracam ze śląskiej politechniki.
JADWIGA SELIŻANKA — My, medycy.
KRYSTYNA WALCZAK — Niebezpieczne uniwersytety.

Poza tym prace wyróżnione w konkursie pt. „Moja droga do wyższej uczelni", fragmenty szopki akademickiej 1947-48, obfity dział informacyjno-sprawozdawczy, dyskusyjny, literacki, naukowy, satyryczny. 3725-Kr

3537

SKŁAD GŁÓWNY JAN SERAFIŃSKI i S-ka ALEJE JEROZOLIMSKIE 21

JUŻ WKRÓTCE **„JASNE ŁANY"**

NAJNOWSZY FILM PRODUKCJI POLSKIEJ 3746-Kr

GŁOS SPORTOWY

RKS „Sierakowianka" — KS „Radomiak II" 14:2

Uwaga na Zagórskiego!

W sobotę w sali Wedla został rozegrany mecz pięściarski o mistrzostwo kl. „B", między RKS „Sierakowianka" i KS „Radomiak" II, zakończony zwycięstwem „Sierakowianki" w stosunku 14:2.

Pięściarze warszawscy przeważali zdecydowanie nad dziwnie słabym fizycznie i psychicznie zespołem radomskim. 4 walki zakończyły się przed czasem. Jedynie Jastrzębski i Wasiak II potrafili nawiązać równorzędną walkę z bokserami „Sierakowianki".

W drużynie zwycięskiej wyróżnili się: Malinowski, Kopeć i Zagórski. Ten ostatni wprawdzie walczył b. krótko, gdyż tylko 1 minutę, ale tym niemniej wywarł b. dobre wrażenie. Cios i szybkość posiada wrodzone, brak jeszcze szlifu technicznego i taktycznego. Na zawodnika tego należałoby specjalnie zwrócić baczną uwagę i zająć się jego treningiem indywidualnie. Przy pierwszym organizowanym obozie powinno się „dołączyć" tego zawodnika do grupy „asów", a rezultat na pewno będzie jak najlepszy.

Wyniki techniczne: w w. muszej **Malinowski** (S) wypunktował **Mulewicza** (R); w w. koguciej **Kopeć** (S) wypunktował **Wspólnego** (R); w w. piórkowej **Sadłowski** (S) wygrał na punkty z **Jastrzębskim** (R); w w. lekkiej **Koprzywa** (S) znokautował w II r. **Kruka;** w w. półśredniej **Lipski** (S) znokautował w I r. **Łubińskiego** (R); w w. średniej **Zagórski** (S) znokautował w I r. Filę (R); w w. półciężkiej Będziński (S) przegrał na punkty z Wasiakiem II (R); w w. ciężkiej Lesiński (S) wygrał przez techn. k. o. w I r. z Rutkowskim (R).

Najlepsze wyniki lekkoatletyczne w 1947 r.

Konkurencja techniczna — to znowu USA

W konkurencji biegu na dystansie 3000 m z przeszkodami, zdecydowaną przewagę posiadają kraje północne. 3 pierwsze wyniki — to dwóch Szwedów i jeden Fin. U nas konkurencja ta jest mało popularna i uprawiamy ją... raz do roku, na mistrzostwach Polski.

Consolini

3000 m z przeszk.: 1) Sjoestrand (Szwecja) — 9:02,4, 2) Sitalopii (Finlandia) — 9:04, 3) Elvland (Szwecja) — 9:08,6.

Skok wzwyż: 1) Vessie (USA) — 203,2 cm, 2) Scofield (USA) — 202,2 cm, 3) Winter (Australia) — 202 cm, 4) Patterson (Anglia) — 202 cm, 5) Eddieman (USA) — 200,9 cm.

W skoku wzwyż, jedynie Australijczyk, Winter i Anglik, Patterson „włamują się" w dziesiątkę najlepszych, którą tworzą 8 Amerykanów.

Dzieciąty zawodnik Gardner (USA) ma wynik 199,4 cm!

Skok w dal: 1) Steele (USA) — 807,1 cm, 2) Wright (USA) — 786,1 cm, 3) Bruce (Australia) — 759 cm, 4) Vatifomos (Haiti) — 754 cm, 5) Lacefield (USA) — 753 cm.

Znowu dominują kraje pozaeuropejskie. W pierwszej 10 mamy 8 Amerykanów, 1 Australijczyka i 1 przedstawiciela egzotycznego Haiti. Europy ani śladu.

Skok o tyczce: 1) Warmerdam (USA) — 450,5 cm, 2) Smith (USA) — 445,4 cm, 3) Richards (USA) — 434,9 cm, 4) Morcom (USA) — 434,3 cm, 5) Meadows (USA) — 434,3 cm.

W tej konkurencji mamy najjaskrawszą reklamę USA. Pierwsza dziesiątka — to sami Amerykanie. Rekordzista świata Warmerdam jest na czele. Podziw wzbudza „weteran" Meadows, osiągający tak dobre wyniki. Dziesiąty Amerykanin, Hart ma wynik 426,7 cm.

Trójskok: 1) Ahman (Szwecja) — 15,26 m., 2) Moberg (Szwecja) — 15,17 m., 3) Oliveira (Brazylia) — 15,16 m., 4) Rautio (Finlandia) — 15.14 m., 5) Johnsson (Szwecja) — 15.07 m.

Na pocieszenie po skoku o tyczce, Europa eliminuje zupełnie USA. W pierwszej 10-ce nie ma ani jednego Amerykanów jest zawodnik radziecnie jest popularny w USA., które mając świetnych sprinterów i skoczków, w tej konkurencji są zupełnie słabe.

Kula: 1) Fonville (USA) — 16,735 m., 2) Lipp (ZSRR) — 16.73 m., 3) Thompson (USA) — 16,703 m., 4) Wasser (USA) — 16,541 m., 5) Gordien (USA) — 16,516 m.

Heino Lipp o ułamki centymetrów ustępuje Amerykaninowi Fonville'owi. W 10-ce najlepszych miotaczy na świecie „jedynakiem" wśród 9-ciu Amerykanów jest zawodnik radziecki. 10-ty miotacz ma wynik 16,218 m. (Prather USA).

Dysk: 1) Fitch (USA) — 54,80 m., 2) Gordien (USA) — 54,64 m., 3) Consolini (Włochy) — 52,98 m., 4) Tossi (Włochy) — 51,94 m., 5) Zerial (Jugosławia) — 50,10 m.

Dwaj Amerykanie „odbiegają" znacznie od pozostałych miotaczy, podobnie jak dwaj następni, Włosi Consolini i Tossi. 10-tym jest Lipp (ZSRR), mając wynik 49,41 m.

Oszczep: 1) Seymour (USA) — 75,84 m., 2) Pettersson (Szwecja) — 72,77 m., 3) Rautavaara (Finl.) — 72.29 m., 4) Hyytiainen (Finl.) — 71,97 m., 5) Kiesevetter (CSR) — 71,66 m.

W konkurencji tej, będącej do tej pory „królestwem" Finów, wtargnął Amerykanin Seymour, dużo lepszy od oszczepników fińskich i szwedzkich. Oszczepnicy Północy przeżywają widoczny kryzys.

42)

TŁUMACZYŁA HELENA ZATORSKA

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

Oficer radził mi, abym przy najbliższej bytności w Paryżu zajrzał do popularnego pasażu na placu Vandome, a będę mógł przekonać się o prawdzie jego słów. Oburzał się najbardziej na fakt, że Dowództwo Sojuszniczych Sił Ekspedycyjnych nie tylko wozi ze sobą tych „ludzi interesu" jak dawniej woziło się markietanki, ale patronuje im w Paryżu. Między innymi zabroniło ono wjazdu do stolicy Francji przedstawicielom angielskich sfer gospodarczych. Oficer brytyjski piętnował to jako „nieuczciwą grę" sprzeczną z zobowiązaniami sojuszniczymi.

Mój „psycholog" uważał, że sztab 21 grupy stara się tylko zrównoważyć apetyty zamerykanizowanego bez reszty Dowództwa Sojuszniczych Sił Ekspedycyjnych, poza którym kryje się polityczny doradca Eisenhowera, Murphy. Tenże Murphy, stojący na czele amerykańskiej sieci wywiadowczej w Afryce Północnej nie tylko przygotował Aliantom bezkrwawe zdobycie Dakaru, Algeru, Oranu i innych miast afrykańskich, ale ponadto zapewnił Amerykanom warunki natychmiastowej ekspansji gospodarczej na tych terenach. Obecnie Murphy zamierzał to samo zrobić we Francji. Szukając masowej bazy dla przeprowadzenia amerykańskiej polityki w Europie, Murphy, jako katolik popierał organizacje katolickie, przeciwstawiając je partiom socjalistycznym, sympatyzującym z Labour Party i lewicowym organizacjom ludu pracującego, które szukały przede wszystkim dróg zbliżenia z ZSRR.

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

W małych miasteczkach Francji i Belgii, znajdujących się na tyłach, płynęło spokojnie, codzienne życne. Oddziały wojskowe stały na warcie, czyściły broń i maszyny. Wieczorami garnizony szły do kina lub na spacer. Knajpy i kawiarnie były pełne oficerów. W lokalach tanecznych szalano do późnej nocy. Armia beztrosko oddawała się odpoczynkowi, tak samo jak i ich dowództwo, oczekujące jak się potoczą wypadki na froncie wschodnim. W związku z rozgłosem, jaki towarzyszył sprawie przejścia angielskiej, a częściowo i amerykańskiej armii na leża zimowe. Niemcy, jak myślały pewne koła na zachodzie, powinni byli wszystkie swoje siły skupić na froncie wschodnim (rozgłos miał właśnie ich przekonać, że z zachodu nie mają się czego obawiać). Ale Niemcy zawiedli zimne rachuby i gorące nadzieje wszelkich Churchillów.

SPEKTAKL W ARDENACH

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

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

Ulicami z rzadka przejeżdżały transporty amunicji i aprowizacji. Niekiedy limuzyny sztabowe rozpryskiwały uliczne kałuże.

Naczelnik prasowego obozu 9 armii, stosunkowo młody i bardzo towarzyski pułkownik przyjął nas serdecznie. Żartował oprowadzając nas po „obozie", ulokowanym w dużym „pakownym" hotelu (w Holandii wszystko jest duże i „pakowne" prócz... samego kraju) i mówił, że nie jest to obóz prasowy, a raczej wypoczynkowy.

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

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

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

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

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

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

(d. c. n.)

Zakłady Graficzne Robotniczej Spółdzielni Wydawniczej „PRASA" — Warszawa, ul. Szpitalna 12. B-48000