

Trudna droga do wolnej soboty

Refleksje 3 działaczy związkowych i dziennikarza na temat skracania czasu pracy

Obowiązujący dotychczas w naszym kraju akt prawny, jeszcze z 1919 roku, ustalił ustawowy wymiar czasu pracy: 8 godzin dziennie (w soboty 6) i 46 godzin tygodniowo. Jednakże obecnie w wymiarze krótszym od ustawowego zatrudnionych jest u nas około 1 miliona osób. Są wśród nich m. in. niektórzy górnicy i robotnicy zatrudniani w warunkach uciążliwych i szkodliwych dla zdrowia, lekarze, nauczyciele, pracownicy administracji.

Na szczególną uwagę zasługują osiągnięcia, uzyskane w okresie między IV a V Zjazdem PZPR, w dziedzinie skracania czasu pracy. I tak dzięki wprowadzeniu 4-brygadowej organizacji pracy zmniejszony został do 43 godzin średnio w tygodniu czas pracy dla około 50 tys. pracowników zatrudnionych w ruchu ciągłym, m. in. w hutnictwie i przemyśle cementowym. Wskutek likwidacji trzeciej zmiany sobotniej w przemyśle włókienniczym skrócono o 2 godziny tygodniowo czas pracy około 170 tys. (głównie kobiet) zatrudnionych w tymże przemyśle.

Prawda, że większość zatrudnionych pracuje nadal w wymiarze równym ustawowemu. Trzeba jednak po wiedzieć, że dzięki zaliczaniu przerw na posiłki (po 15 minut dziennie) do ustawowego czasu pracy — rzeczywisty jego wymiar wynosi 44,5 godziny tygodniowo. Tak więc, gdyby nie spore liczby nadgodzin w niektórych fabrykach i przedsiębiorstwach można by powiedzieć, że pod względem czasu pracy obywatel naszego kraju znajduje się w sytuacji niewiele gorszej od sytuacji pracowników tych krajów, w których skrócono tydzień pracy (wolne soboty). Np. w NRD, gdzie wprowadzono 5-dniówkę, dzienna norma pracy łącznie ze stosowanym systemem przerw obiadowych powoduje, że pracownicy przebywają w zakładzie około 9 godzin dziennie.

Okazuje się więc, że nie przystępujemy z pozycji „zero” do realizacji wielkiej reformy powszechnego skracania czasu pracy, reformy wytyczonej uchwałą V Zjazdu PZPR. To dobrze, bowiem oczekują nas niezwłocznie trudne zadania. Wynika to z faktu, że przy ustalaniu długości dnia roboczego w grę wchodzi różno- zjawiska natury politycznej, ekonomicznej, socjalnej, technicznej i prawnej.

Jak dotychczas mamy dwie bardzo ogólne koncepcje skracania czasu pracy dla ogółu zatrudnionych.

• Pierwsza zakłada przejście na 42-godzinny tydzień pracy w okresie 7—8 lat, z tym, że wprowadzanie w życie tej reformy dla ogółu pracujących zaczęłoby się w następnej pięcioletce.

• Druga koncepcja to 40-godzinny tydzień pracy. I etap realizacji miałby polegać na przejściu na 42-godzinny tydzień, a dopiero drugi, wykraczający po za najbliższą 5-latkę, zmierzałby do wprowadzenia 40-godzinnego tygodnia pracy.

Obydwie koncepcje są obecnie tematami ożywionych dyskusji, w których wszyscy są zgodni co do tego, że reforma nie może powodować ani spadku produkcji ani też obniżenia zarobków. Zresztą oddajmy głos trzem przedstawicielom związków za wodowych.

**KONSTANTY GOLIK
WOJEWÓDZKI
INSPEKTOR PRACY**

W ub. roku zanotowano w Wielkopolsce spadek godzin nadliczbowych. Jednakże jest ich nadal zbyt dużo (zwłaszcza w transporcie). Dalsze ograniczanie tego zjawiska to problem nr 1. Ponadto do roku 1971 należałoby wprowadzić skróconą dzienną normę czasu pracy dla wszystkich zatrudnionych na stanowiskach szczególnie uciążliwych i szkodliwych dla zdrowia. Także w zakładach, w których większość za- łogi stanowią kobiety, różnymi sposobami (np. stosowaniem 4-brygadowego systemu) trzeba by dążyć do skracania czasu pracy.

Powszechne skrócenie czasu pracy

(chyba głównie w formie wolnych sobót) to zadanie na dalsze lata — po roku 1970. Zadania długofalowe, które realizować trzeba będzie zgodnie ze specyfiką branż, gałęzi, zakładów. Zasadniczą drogę urzeczywistniania reformy czasu pracy, zawsze stanowić jednak będzie ujawnianie wewnętrznych rezerw, czyli eliminacja tego wszystkiego, co utrudnia pełne, racjonalne wykorzystanie czasu pracy. Chodzi więc przede wszystkim o to, by pracownik przybywający do fabryki na godzinę 6, o tej godzinie rozpoczął działalność produkcyjną, nie tracąc czasu np. na poszukiwanie narzędzi, a później, by nie musiał oczekiwać na dostawę materiałów. Obok poprawy organizacji pracy w grę wchodzi doskonalenie technologii wytwarzania oraz bardziej efektywne wykorzystanie postępu technicznego i kwalifikacji kadr. Osiągnięty tymi sposobami wzrost wydajności pracy pozwoli skrócić czas pracy, bez uszczerbku dla produkcji i z reguły bez wzrostu zatrudnienia. Nie oznacza to jednak, że uda się uniknąć nakładów np. na mechanizację.

Osobny problem to wykorzystanie wolnego czasu. Nasza baza wypoczynkowa — usługowa nie jest obecnie przystosowana do tego, by zaspokoić potrzeby pracowników, którzy będą dysponować wolnymi sobotami i niedzielami. W jakimś stopniu uwzględnia to zapotrzebowanie wielkopolski program poprawy warunków pracy i warunków socjalno-bytowych za łóg, kładąc nacisk np. na rozwój różnych form wypoczynku. Ale przecież nie zbudujemy jeszcze znacznego rozwoju m. in. handlu, gastronomii, komunikacji. Sam fakt, że pracownicy tych gałęzi

Dokończenie na str. 2



ODDZIAŁ GŁOSU WIELKOPOLSKIEGO

Nr 379

2 II 1969

Rok IX

Już za kilka dni w Bydgoszczy rozpocznie się Walny Zjazd Związku Literatów Polskich. Poprzedni odbył się w Krakowie trzy i pół roku temu.

Warto by chyba pokusić się o spojrzenie nie wszędy i w głąb na poznańskie środowisko pisarskie, jego rangę i dorobek tak jak jawi się to tuż przed Zjazdem.

Nasz Oddział liczy obecnie 42 członków, z tego czterech przybyło podczas 3-letniej kadencji Zarządu, 4 podania znajdują się w Komisji Kwalifikacyjnej Zarządu Głównego. W tych 3 latach wydaliśmy, nie licząc wznowień, 46 nowych tytułów oraz 17 książek tłumaczonych z innych języków. Warto podkreślić, że 43 procent naszych książek ukazało się w Wydawnictwie Poznańskim. O wzrastającej randze poznańskiego środowiska pisarskiego świadczy porównanie wielu tytułów, a wyróżnikiem w skali krajowej są liczne nagrody literackie, a wśród nich Państwowa, Ministra Kultury, CRZZ, MON oraz nagrody miasta Poznania i województwa.

Pamiętam taki okres, gdy pisarze poznańscy bili rekordy krajowe pod względem liczby tytułów przypadających na jednego twórcę...

Obecnie pod tym względem wyprzedzają nas między innymi Kraków i Katowice. Ale przecież liczba książek nie świadczy jeszcze o jakości, ani o randze.

Bardziej wymowne są wznowienia.

Właśnie, mieliśmy w tym czasie 21 wznowień one szczególnie świadczą o ważności i potrzebie naszych książek.

Ranga środowiska twórczego kształtuje się także przez jego wyjście na zewnątrz, do innych środowisk społecznych.

Mamy tu niemały dorobek. Organizując wspólnie z księgarzami, bibliotekarzami i wydawcami spotkania autorskie, czwartki literackie (było ich ponad 50), marcowe „Dekady poznańskiego środowiska literackiego” — wychodzimy szeroko ku czytelnikowi, by zbliżyć się do niego, dać się lepiej poznać, wyjaśnić pewne sprawy swojej twórczości.

O PISARZACH POZNAŃSKICH I PATRIOTYZMIE W LITERATURZE

Aktywność środowiska wyraża się także częstym występowaniem w prasie, radiu i telewizji. Z drugiej strony widzimy duże zainteresowanie sprawami pisarzy, na przykład Wydziału Kultury Prezydium Rady Narodowej i przewodniczącego Jerzego Kusiaka osobiście.

Wracając do twórczości, jej rangi określanej nie ilością lecz jakością, jak jest Pańskim zdaniem akcent domniujący w treści książek pisarzy poznańskich, jakie główne nurty tematyczne?

Na pewno nurtem wiodącym są problemy patriotyzmu i internacjo-

Rozmowa z Gerardem Górnickim — prezesem Zarządu Oddziału Poznańskiego Związku Literatów Polskich

nalizmu, walki z okupantem hitlerowskim, Ziemi Zachodnich, ich repolonizacji i ugrunтования tam żywiołu polskiego, przypomnienie wydarzeń z dawnej historii Wielkopolski, generalnie zaś mówiąc, dominują problemy moralne, przedstawiane w konfliktach politycznych, rodzinnych czy środowiskowych.

Literatura polska nieraz była krytykowana za niedostateczne podejmowanie spraw naszej współczesności, którą rozumieć trzeba jako okres od czasów wojny do dziś. A więc te zarzuty pisarzy poznańskich nie dotyczą?

Uważam, że czytelnik naszych książek, wydanych w ostatnich 3 latach, czy to w odniesieniu do prozaików czy też poetów, jak również eseistów, znajdzie w ich treści i problemach obok liryzmu te wszystkie układy między ludzkie i konflikty, które są bądź jego własnymi bądź zaobserwowanymi w życiu społecznym.

Dlatego tak się dzieje, skąd się biorą te ściśle związki ze współczesnością?

Sądzę, że składają się na to dwa czynniki: zaangażowanie społeczne pisarzy oraz ich własna biografia, a więc droga życiowa kolegi, która jest źródłem inspiracji twórczej, odbija się w ich twórczości. Doświadczenie życiowe zbiega się z rzeczywistością współczesną, którą można i trzeba ukazywać. Stąd posmak dużego autentyzmu i realizmu w naszych książkach. A to czytelnik

lubi i ceni. Wydaje się, że słusznie oferujemy czytelnikowi, zwłaszcza młodemu pokoleniu, wiedzę o walce z okupantem, jak i o niedzy ustroju kapitalistycznego, bowiem w czasach, które minęły, jest coś co nie przemija, a co stanowi sedno przetrwać bohaterów — mianowicie odporność i walka. Warunki tworzą człowieka, tę prawdę dokumentujemy na ludzkich losach. Chcemy utwierdzać czytelników w przekonaniu, że istnieją normy społeczne i etyczne, które choć abstrakcyjne funkcjonują w działaniu ludzkim i człowiek, mimo licznych słabości, w chwilach prób zdaje egzamin.

Widzę w tym nawiązanie do tradycji naszej wielkiej literatury o ambicjach wychowawczych i społecznych.

Wielka literatura nie lubi kazu-nodziejstwa, ale zawsze jest atakująca i postulująca, stawia zasadnicze pytania, poszukuje prawdy o swoich czasach, daje bohaterów walczących, odważnych, moralnie i intelektualnie dojrzałych.

Twórczość pisarzy poznańskich jest raczej wyzbytą tych modnych elementów beznadziejności, negacji i nihilizmu, które znaleźć można u pisarzy innych kręgów.

Jak najbardziej, wystarczy przyrzeć się bohaterom utworów Koguta, Paukshy, Korczaka, Pertka, Góry i innych, by się o tym przekonać. Nie mamy wprawdzie epopei, ani polskiej ani wielkopolskiej. Takie eposy naszych czasów jest oczekiwa- nym, ale nie tracimy cierpliwości. Tym czasem zaś wiele wartościowych dóbr duchowych, socjalistycznych w treści, ujętych w losach małych zespołów ludzkich — „mikrokosmosów”, zawiera problemy „wielkiego świata”. Warto to widzieć i o tym nie zapominać. Wreszcie ta nasza po- znańska literatura jest komunikatyw- na, prosta, potrzebna naszemu społeczeństwu co godzi się podkreślić. I w tym wszystkim, o czym mówił- my, mieści się patriotyzm tej litera- tury, służącej społeczeństwu w jego codziennym bytowaniu, w jego pra- cy.

Jak się orientuje, na warsztatach pisarzy poznańskich znajduje się w tej chwili wiele nowych dzieł.

Tak jest rzeczywiście i można oczekiwać, że nasz dorobek zostanie wkrótce pomnożony o nowe wartościowe książki.

Rozmawiał:

MIECZYSLAW SKĄPSKI

Tadeusz Kaczmarek

Z Warny pod polską banderą

procent. Część zaś jest całkowicie polska, jak np. wyposażenie radio- we i elektryczne. Serca każdego z tych statków — silniki główne — bi- ją rytmem nadanym im przez „ce- gielszczaków”; wspomagają je silni- ki pomocnicze ze śląskiej „Zgody”. Wreszcie co najważniejsze — statki dla Polskiej Żeglugi Morskiej budo- wie się tu w oparciu o polską doku- mentację.

Jest więc ta długa seria trampów przedsięwzięciem niezwykłym w

oblicza się teraz na 450 tysięcy DWT. Dotychczas budoje się tu dla włas- nej floty oraz na eksport do Związku Radzieckiego, Polski i Węgier: masowce i tankowce do pięciotysięcz- ników włącznie.

Już niebawem z Warny będą wy- pływać w świat statki znacznie wię- ksze. W dyrekcji stoczni mówi się o siedemdziesięciotysięcznikach. Obli- czono, że produkcję opłacalną gwarantować będą pięćdziesięcio- sięćniki. To jeszcze przyszłość, ale

Korespondencja własna „Głosu” z Bułgarii

stosunkach między obu naszymi kraja- mi, urasta niemal do symbolu współ- pracy robotników i inżynierów Pol- ski i Bułgarii. Wszędzie, gdzie roz- mawiam o perspektywach specjali- zacji i kooperacji między naszymi krajami — zawsze jako pierwszy wymieniają przykład stoczni warn- skiej. To pewnie dlatego, że współ- praca w budowie statków jest znana najpowszechniej.

Stocznia im. Georgi Dymitrowa sta- le jeszcze znajduje się w rozbudo- wie. Jest zakładem młodym, zaled- wie osiemnastoletnim, ale jednocześnie z ambicjami, by liczyć się nie tyl- ko na Bałkanach. Z pomocą specja- listów radzieckich a później i pol- skich — co dotyczy zwłaszcza serii budowanych tu dla nas trampów — stocznicy bułgarscy szybko przys- woiłi sobie złożoną technologię budo- wy statków.

Dla zwiędzającego zewnętrznym wyrazem wielkości stoczni jest kró- lujący w niej 500-tonowy dźwig za- instalowany tu przez koncern Krup- pa. Od przeszło roku stocznia dyspo- nuje suchym dokiem; w jednym z je- go dwóch kamer zbudowano wła- śnie nasz „Chrzanów” i jednocześnie tankowiec (pięciotysięcznik) dla Związku Radzieckiego.

Rok 1968 przyniósł zakończenie pierwszego etapu rozbudowy stoczni warneskiej. Jej moc produkcyjną

Wątpię, czy dużo ludzi u nas wie, że flota bułgarska zbliża się do milio- na DWT. Jeszcze przed dwoma laty notowano 400, a w styczniu br. ogło- szono, że flota Bułgarii osiągnęła 912 DWT!

Rozbudowa największej stoczni bułgarskiej w Warnie (druga co do wielkości — w Rusie — budoje prze- de wszystkim statki rzeczne, ale też morskie) ma być bazą nie tylko, a nawet nie głównie, dla floty krajowej. Już teraz cztery piąte produkcji wszystkich stoczni przeznacza się na eksport. Nasi czarnomorscy przyja- ciiele wstępują teraz w okres budo- wania coraz więcej i coraz wię- kszych statków. Starają się przy- tym, by były one jak najbardziej no- woczesne. Zakupili więc licencję na produkcję silników okrętowych Par- kinsa. Dostosowali dokumentację pol- ską na statki o nośności 3400 DWT do warunków, w jakich one powsta- ją w stoczni warneskiej. Właśnie „Piotrków Trybunalski”, przy które- go budowie pracuje teraz 300 stocz- niowców, będzie pierwszym — jak tu się mówi — opartym na dokumen- tacji bułgarskiej. Po nim — do 1970 roku włącznie — powstanie tu jesz- cze sześć takich dla naszej floty.

*

Nikt w Bułgarii nie wątpi, że taką współpracę zmierzającą ku specjali- zacji warto kontynuować. Nieznane są tylko jeszcze szczegóły przyszłej współpracy. Za niecałe dwa lata koń- czy się pięcioletka. Trwają więc właśnie rozmowy na temat zamie- rzeń w kolejnym pięcioletciu.

Tam — nad Morzem Czarnym, a także w Sofii, i w Warszawie trafia- ją te rozmowy na przychylny kli- mat.

Można więc przewidywać, że współpraca taka rozwinie się jeszcze bardziej i lepiej także w budowie statków.

Kiedy o tym rozmawialiśmy w Ko- mitecie do spraw Współpracy z Za- granicą przy bułgarskiej Radzie Mi- nistrów — kolejny owoc dotychcza- sowej współpracy polsko-bułgarskiej M.S. „Chrzanów” stał jeszcze na keji. W swój pierwszy rejs pod do- wództwem kapitana Kazimierza Gawła wypłynął zaraz po Nowym Roku, sterując ku radzieckiemu por- towi Poti po rude.

Bułgarzy — miło to było słu- chać — cenią sobie wysoko na- sze doświadczenia w zakresie budowy statków. Sami zresztą mają flotę morską bardzo rozbudowaną.

Trudna droga do wolnej soboty

Dokończenie ze str. 1

Gospodarki również będą mieć skrócony czas pracy, świadczy wymownie o trudnościach czekających nas zadań.

**WITOLD KĘDZIERSKI
SEKRETARZ ZARZĄDU OKRĘGU
ZZ METALOWCÓW**

Sekcja Zarządu Głównego ZZ Metalowców przy zjednoczeniu TASKO wspólnie z przedstawicielami tego zjednoczenia opracowała propozycję — tezy do dyskusji na temat skrócenia czasu pracy.

● Przewiduje się najpierw objąć reformą skróconego czasu pracy zatrudnionych na stanowiskach (wytypowane ich ponad 20 w 3 zakładach podległych TASKO) szkodliwych dla zdrowia. W związku z tym poddaje się pod dyskusję projekt wprowadzenia dla tych grup pracowników jednego wolnego dnia w tygodniu (poza niedzielą), co wymagałoby jednak wzrostu zatrudnienia na tych uciążliwych stanowiskach o 1/6 w porównaniu do stanu obecnego.

● Projekt skracania czasu pracy wszy stkich pracowników w latach 1970—1975. I etap — wprowadzenie 8-godzinnego dnia pracy w sobotę, co pozwoli na uzyskanie w roku kalendarzowym 13 dni wolnych od pracy (oczywiście niezależnie od niedziel i świąt).

II etap — w miarę poprawy organizacji produkcji i przygotowania przedsiębiorstwa do nowej organizacji pracy można wprowadzić np. co drugą wolną sobotę.

III etap — jeśli przedsiębiorstwo spełni warunki realizacji reformy (głównym źródłem jej finansowania — wykorzystanie wewnętrznych rezerw) podjęta zostanie decyzja o 5-dniowym tygodniu, przy 8-godzinnym dniu pracy.

Chodzi teraz o to, by te i inne propozycje zostały wszechstronnie przedyskutowane przez załogi Pometu i HCP (zakłady wytypowane do przeprowadzenia eksperymentu). Winny one wybrać najbardziej odpowiadające im koncepcje i przystąpić do ich realizacji. Uzyskane w ten sposób doświadczenia będzie można następnie upowszechniać w innych zakładach przemysłu metalowego.

W pracach tego rodzaju, po prostu dlatego, by nie odkrywać Ameryki, należałoby czerpać z doświadczeń krajów które wprowadziły skrócony czas pracy. Niestety, publikacji na ten temat jest bardzo mało.

**JERZY BARTKOWSKI
PRZEWODNICZĄCY
RADY ZAKŁADOWEJ PZPO**

Już przed kilkoma laty Poznańskie Zakłady Przemysłu Odzieżowego im. Komuny Paryskiej utrzymywały kontakty z przedsiębiorstwami z krajów socjalistycznych, w których skrócono dzień pracy. Przykład okazał się tak zaraźliwy, że byliśmy pierwszym zakładem w dzielnicy Jeżyce który wysunął postulat wprowadzenia wolnych sobót. Zdajemy sobie jednak sprawę, że osiągnięcie tego celu nie jest proste, przy czym wymaga przede wszystkim poważnego wzrostu wydajności pracy. Będzie to możliwe jeśli:

- nastąpi wymiana parku maszynowego (obecny — przestarzały; zjednoczenie obiecuje nowe maszyny);
- radykalnie poprawi się zaopatrzenie fabryki w surowce;

● zmienia się na lepsze warunki socjalno-bytowe i warunki pracy załogi.

Ostatni problem znalazł wyraz w sporządzeniu odpowiedniego programu zakładowego, którego realizacja przebiega na ogół pomyślnie. Np. w tym roku ma zostać oddany do użytku fabryczny żłobek i przedszkole.

Moim zdaniem PZPO same nie potrafią rozwiązać wszystkich problemów związanych z reformą czasu pracy. Konieczna jest pomoc zarówno Zjednoczenia Przemysłu Odzieżowego w Łodzi jak i Prezydium DRN Jeżyce. Warto więc dodać, że ostatnio w naszym zakładzie odbyło się wyjazdowe posiedzenie Prezydium DRN, a omawiane były takie sprawy jak poszerzenie powierzchni produkcyjnej PZPO, poprawa nawierzchni drogi dojazdowej do jednego z fabrycznych magazynów i rozbudowa kosztów kilku milionów zakładowego ośrodka wypoczynkowego w Kiekrzu...

★

Reforma czasu pracy jest procesem bardzo skomplikowanym.

Zakłady, które bez właściwego przygotowania skróciły czas pracy, po pewnym czasie musiały więc odstąpić od tego przedsięwzięcia. (Nie brak tego rodzaju przykładów w kraju i za granicą.) Dobrze więc, że reforma jest tematem dyskusji, tu i ówdzie prowadzonej na kanwie analiz wewnętrznych rezerw zakładowych. Dobrze również, że przystępuje się do prowadzenia eksperymentów i to w przemyśle. Wypracowane tam metody określać prawdopodobnie będą formy skracania czasu pracy w takich dziedzinach, jak komunikacja czy handel, których zadania zostaną poważnie zwiększone. Należałoby jednak postuluować, by przy owych eksperymentach w miarę możliwości wykorzystywano doświadczenia różnych krajów w zakresie skracania czasu pracy (ponoć w dziedzinie tej istnieje ponad 200 wariantów). Chodzi również o właściwą koordynację i weryfikację tych prób.

Operowanie w tej publikacji datą 1970—75 mogłoby sugerować, że powszechne skracanie czasu pracy to problem dość odległy. Nieprawda. Już teraz należy przystępować w zakładach do ujawniania i oceny wewnętrznych rezerw, a z kolei do ich uruchamiania. Nieodwzajemnione wydajności w tym zakresie szerokiej inicjatywy społecznej.

Uruchamianie rezerw nastąpić będzie z reguły sukcesywnie. Stąd konieczność układania programów zarówno zakładowych jak i branżowych oraz resortowych. Bo przecież program skracania czasu pracy realizowany będzie wspólnym wysiłkiem — przedsiębiorstw, zjednoczeń i ministerstw. To jest sprawa pilna. Na dzisiaj. Już obecnie niektórzy działacze gospodarczy są zdania, że jeśli w bieżącym roku ministerstwa i zjednoczenia nie opracują programów skracania czasu pracy to mogą dokonać niewłaściwego rozdziału funduszy (na płace i inwestycje) a w rezultacie nie powiązać reformy z poprawą struktury zatrudnienia i stanu organizacyjno-technicznego przedsiębiorstw.

MICHAŁ ŁUCZAK

Szybkość, komfort bezpieczeństwo

Polska ma duże tradycje w produkcji taboru kolejowego. Już przed wojną należała do grupy liczących się eksporterów w tej branży. Kontynuuje także ten eksport po wojnie. Polski tabor i akcesoria używane są na kolejach radzieckich, niemieckich, czechosłowackich, jugosłowiańskich, greckich, irackich i kilku innych. Z uchwały V Zjazdu partii wynika, że i w przyszłości nie zamierzamy z eksportu rezygnować. Jakże są perspektywy w tej dziedzinie? Jak wygłąda obecnie i dokąd zmierza technicznie komunikacja kolejowa świata?

Aktualnie istnieje w świecie 1292000 km linii kolejowych. Europa ma 5,88 km linii kolejowych na każdy 100 km kw. obszaru, Ameryka Północna — 2,11 km, Ameryka Południowa 0,57 km, Azja (ze Związkiem Radzieckim) — 0,63 km, Australia — 0,55 km i Afryka — 0,25 km. Specjaliści przewidują, że w przyszłości, na skutek dążenia krajów opóźnionych w rozwoju do aktywizowania swej gospodarki, gęstość sieci kolejowej będzie rosła wszędzie poza Europą. W Europie (bez ZSRR), na skutek dążeń do kompleksowej racjonalizacji transportu i eliminowania odcinków nierentowych, gęstość sieci kolejowej może się nawet kurczyć. Pod względem ilościowym — przyszłość eksportu leży więc głównie poza Europą. Pod względem jakościowym — w Europie.

Główne tendencje w rozwoju techniki kolejowej zmierzają do wymiany trakcji parowej na spalinową i elektryczną. Wśród 186.000 lokomotyw, jakie kursują na liniach kolejowych świata jest jeszcze 100.000 parowych.

Wbrew obiegowym opiniom trakcja elektryczna nie opanowała jeszcze kolej świata. Stanowi zaledwie 9 procent sieci. Spośród 108.000 km zelektryfikowanych linii kolejowych, 58.000 km — a więc więcej niż połowa — przypada na Europę, 30.000 km na Związek Radziecki a reszta na pozostałe kraje świata. Interesujący jest przy tym fakt nikłego postępu elektryfikacji kolei w Ameryce Północnej — 0,79 pro-

Piotr Chojnacki

Kolejowe perspektywy

cent sieci, podczas gdy w Ameryce Południowej proces ten objął już 3,12 procent całej sieci kolejowej.

To zadziwiające na pierwszy rzut oka zjawisko, ma swe źródło w zaciętej walce konkurencyjnej między monopolami naftowymi i energetycznymi. Pierwsze chciałyby widzieć koleje napędzone motorami spalinowymi a drugie — silnikami elektrycznymi. Jak dotychczas, w rozwoju amerykańskiej techniki kolejowej przeważają jednak argumenty monopolu naftowego.

Moc pociągowa i szybkość budowanych w USA lokomotyw spalinowych ciągle rosną. W latach 1960—1966 średnia moc produkowanych tam lokomotyw wzrosła z 1500 do 3500 KM. W roku 1963 rozpoczęto produkować jeszcze cięższe lokomotywy. Amerykanie lubują się w rekordach. Szczegółowo np. tym że potrafili uruchomić pociąg towarowy składający się z 299 wagonów załadowany 29.000 ton rudy. Lecz w budowie ciężkich lokomotyw spalinowych depczą Amerykanom po piętach Europejczycy, osiągając w niektórych przypadkach doskonałe parametry techniczne.

Jednak szczególnie duży postęp dokonał się ostatnio w budowie lokomotyw elektrycznych. Głównymi ich producentami w świecie są: ZSRR, USA, Anglia, Niemcy i Japonia. Najnowocześniejsze lokomotywy elektryczne świata osiągają dziś moc od 8000 do 10.000 KM i szybkość 200 km na godzinę. Znana radziecka fabryka w Nowocerkasku buduje serię lokomotyw elektrycznych typu „N-80” o mocy 8.700 KM.

Konstruktorzy elektrycznego taboru kolejowego nie mają łatwego życia. Biorąc bowiem świat nie uzgodnił jeszcze swoich poglądów co do tego, jakim rodzajem prądu należy kolej elektryfikować: stałym czy zmiennym? Początkowo wszystkie kraje wybierały prąd stały. Później modny stał się prąd zmienny. W rezultacie elektryczny tabor kolejowy nie może swobodnie przekraczać granic państwowych. W tej dziedzinie przewagę mają na wet parowozy.

Główni producenci taboru, nie czekając aż skłócony świat zawrze porozumienie unifikacyjne, starają się konstruować lokomotywy wielo-

systemowe, sprawne zarówno przy prądzie stałym jak i zmiennym. Lokomotywy takie już wchodzi do eksploatacji. Na razie są jednak droższe od „normalnych”.

W budowie wagonów osobowych stawia się na szybkość, bezpieczeństwo i komfort podróży. Inżynierowie sięgają więc wciąż po nowe, lekkie, materiały; tworzą wyrafinowane systemy tłumienia wstrząsów, drgań i hałasu; doskonałe sposoby ogrzewania, oświetlenia, klimatyzowania i hamowania pociągów. Radio i telewizja w wagonach — to „dodatki” już oczywiste.

W budowie wagonów towarowych nadal panuje tendencja do specjalizacji i konteneryzacji przewozów. Stale podwyższa się też wymogi proporcji między ciężarem własnym i nośnością wagonów, wyposaża się je w coraz doskonalsze mechanizmy ułatwiające ładowanie i opróżnianie oraz obowiązkowo — w łożyska rolkowe.

Typowym zjawiskiem w rozwoju kolejnictwa jest przechodzenie na coraz większe szybkości. Na przykład na trasach wiodących z Paryża do Brukseli, z Paryża do Bordeaux i z Paryża do Tuluz pociąg jeździ z szybkością 200 km na godzinę. Na linii Monachium — Augsburg z szybkością 160 km, a na szlaku Tokio — Osaka osiąga 250 km na godzinę. Podobne wieści nadchodzą ze Związku Radzieckiego. Na trasę Moskwa — Leningrad, na której pociąg jeździ z szybkością 160 km, przystosowuje się do szybkości 200 km/godz. W próbach jest nowy typ lokomotywy napędzanej silnikami turbinowymi, które osiąga szybkości ponad 300 km/godz.

Często pada pytanie: gdzie leży granica szybkości pociągów? Na razie przeważa opinia, że przy istniejących systemach napędowych, tą granicą jest 350 km/godz. Lecz konstruktorzy czołowych firm świata (w tym i radzieckich) pracują już nad nowymi systemami napędów: turbina gazowa, poduszka powietrzna, motorem linearnym itp. Do dziś, oficjalny rekord szybkości ustanowiony na torze prób przez 3 wagony jednostkowe, należy do kolei francuskich i wynosi 331 km na godzinę.

cym powodzeniem montażem Kanickiego i Budreckiego „Dziś do ciebie przyjdzie nie mogę”. (ob)

PREMIERY LUTEGO

W lutym czekają nas jeszcze trzy premiery w teatrach poznańskich. Na scenie Teatru Nowego: „Zbrodnia i kara” wg. Dostojewskiego w reżyserii Z. Kordzińskiego oraz „Bliżni nieznajomy” Seibora-Rylskiego, a na scenie Teatru Polskiego „Kłątwa” Wyspiańskiego w reżyserii J. Zegalskiego.

„DOM” — NOWA SZTUKA Z SZUMOWSKIEGO

21 lutego w Teatrze TV zobaczymy nową sztukę Zbigniewa Szumowskiego „Dom” przygotowywaną obecnie przez poznański ośrodek TV w reżyserii Henryka Drygałskiego. Sztuka ta otrzymała wyróżnienie na ogólnopolskim konkursie organizowanym przez telewizję. (ob)

PRACE MALCZEWSKIEGO ZE LWOWA

Przybyły do Poznania od dawna oczekiwane obrazy Jacka Malczewskiego ze zbiorów lwowskich. Ekspozycja dzieł Malczewskiego na wystawie w Muzeum Narodowym wzbogaciła się o 20 prac: 14 obrazów olejnych oraz 6 akwarel, wypożyczonych przez Państwową Galerię Obrazów Miasta Lwowa. Ekspozycja prac Malczewskiego czynna będzie do końca lutego.

POWRÓT WAZ GOŁUCHOWSKICH

4 lutego w Gołuchowie odbędzie się uroczystość przekazania przez Muzeum Narodowe w Warszawie kolekcji waz gołuchowskich. Jak pamiętamy wokół powrotu tej kolekcji wiele było batalii przed laty. O przekazanie waz do zbiorów Muzeum Narodowego w Poznaniu upomina się wielokrotnie. Kolekcja antycznych waz zakupiona została przez Jana Dzia-

NOTATNIK KULTURALNY

łyńskiego we Włoszech w połowie XIX wieku. Po śmierci kolekcjonera przewieziona została przez jego żonę Izabelę z Czartoryskich do Gołuchowa. Wazy wywiezione w czasie wojny do Niemiec odnalezione zostały przez władze radzieckie i w 1956 roku zwrócone Polsce. Dotąd znajdowały się one w zbiorach Muzeum Narodowego w Warszawie.

W TEATRZE KALISKIM

Teatr kaliski przygotował premierę sztuki — autora scenariuszy do popularnej „Stawki większej niż życie” — Andrzeja Żbicha: „Bomba wybuchnie o 9”. Reżyserem spektaklu kaliskiego jest Lech Wojciechowski. Sztuka ta grana jest na zmianę z cieszącą się nieśmiatną-

ŁĄCZNOŚĆ 1971—1975

„Życie Gospodarcze” konsekwentnie publikuje cykl artykułów przedstawiających stan obecny i planowane na lata 1971—1975 zamierzenia w różnych dziedzinach naszego życia. Przed tygodniem omawialiśmy w tym miejscu nie najlepszą rzeczywistość i plany dotyczące przemysłu meblarskiego w Polsce. Tym razem zwracamy uwagę na artykuł Zygmunta Zonika pt. „Radiostacje, radiodiodniaki”. Oczywiście problem to nie tylko gospodarczy ale także kulturalny, społeczny, ideologiczny. Autor przedstawia nie najlepszy w gruncie rzeczy stan naszych stacji radiowych, które nawiasem mówiąc nie obejmują swym zasięgiem całego kraju. Autor pisze m. in. o dalekiej niedostatecznej jakości odbiorników radiowych (choćby w tej dziedzinie trzeba odnotować niewątpliwie postęp w postaci decyzji władz, że nie wolno produkować już odbiorników bez zakresu UKF. Niepokoć musi fakt, że na miejsce wycofanych 351.000 odbiorników radiofonii przewodowej przybyło zaledwie 49.000 radiodiodniaków normalnych. To alarmujące zjawisko wcale nie znajduje

swego wytłumaczenia w rosnącym procesie utelewizyjowania wsi, który choć przebiega szybko jednak nie tak, jakby sobie życzyć należało.

„Na przestrzeni ostatnich 15 lat — pisze Z. Zonik — udział nakładów inwestycyjnych na łączność w globalnych nakładach krajowych na inwestycje systematycznie malował z 1,6 proc. do 0,85 proc. Łączność znalazła się w trudnej i niewdzięcznej sytuacji, bo istnieje powszechne i rosnące żądanie rozwijania jej urządzeń i wola nie o dobrą jakość usług, a środki przyznawane na te cele są niewspółmierne skąpe. Łączność nie przypadkiem w pełni zasłużyła określeniu jest mianem nerwu gospodarki. Jednak dobry nerw — to zdrowy nerw. Rola i znaczenie łączności muszą wzrastać w miarę cechującego nasz kraj szybkiego tempa rozwoju gospodarki narodowej i poziomu życia, i kultury narodu oraz potęgających się potrzeb informacji”.

Ponadto: zwracamy uwagę na następujące pozycje: „Ziemia Marii Dąbrowskiej” Edmunda Żurka w „Tygodniku Kulturalnym”; „Popyt na matury” Edwarda Opoczyńskiego w „Życiu Literackim”; „O nowych mieszkańach w perspektywie” Wiesława Wernica w „Tygodniku Demokratycznym”; „Czas zbuntowanych” Tadeusza Mrówczyńskiego i „Zaangażowana czy ideowa?” Jana Górcz-Rosińskiego w „Polityce”; „Sikoń polityk” Jerzego Ambroziewicza w „Argumentach”.

LEKTOR

Przeglądamy Prasę

KSIĄŻKI 1968

„Kultura” publikuje wybór odpowiedzi nadesłanych przez Czytelników w ramach plebiscytu „Książka roku 1968”. Ze wstępu dowiadujemy się, że najwięcej głosów otrzymała książka Andrzeja Mularczyka „Co się komu śni”.

„Rok ubiegły — czytamy w „Kulturze” — był okresem burzliwych wydarzeń, które objawiły całe społeczeństwo ze szczególną wyrazistością od dłuższego już czasu dawały znać o sobie w środowiskach twórczych. Można by więc sądzić, że właśnie tam, w tych środowiskach, praca codzienna uległa najsilniejszemu zakłóceniu. Ze bilans roku ubiegłego, a także bilans lat poprzednich, jeśli chodzi o cenę i trwałość publikacji literackich, publicystycznych, humanistycznych okazało się bardziej aniżeli skromny. Tymczasem jest inaczej. Rok 1968 przyniósł nam pokątną ilość książek wartości bezspornych. Książek, które — jak sądzimy — służą dobrze i za-

spokajaniu wysokich oczekiwań czytelnika polskiego, i rozwojowi ojczystej kultury, równie socjalistycznej, co narodowej”.

Redakcja zamieszcza też liczne fragmenty listów czytelników, którzy wzięli udział w plebiscyście. Wymieniają oni prócz książki A. Mularczyka także pozycje: Andrzeja Micewskiego „W cieniu marszałka Piłsudskiego”, Zbigniewa Żaluskiego „Czterdziesty czwarty”, Ernesta Brylla „Mazowsze”, Józefa Chalasińskiego „Kultura i naród” oraz Ryszarda Kapuścińskiego „Kirgiz schodzi z konia”.

PRZED ZJAZDEM PISARZY

Piszą na ten temat we „Współczesności” literaci Jan Koprowski, Andrzej Lam, Tadeusz Łopalewski i Seweryna Szmagłewska. W odrędnym wstępie czytamy m. in.:

„...Środowisko literackie jest społecznością nadzwyczaj wewnętrznie złączoną, w niczym nie przypominającą kolektyw, silnie zintegrowanego przez sposób produkcji czy określony zespół idei. Polityczna geografia środowiska literackiego stanowi odbicie zróżnicowania na-

szego społeczeństwa w ogóle, ale odbicie nader intensywnie wyrażone. Na powstanie sił opozycyjnych w tym środowisku złożyło się wiele historycznych przyczyn. Nie zapominajmy jednak, iż jest to w istocie nieliczna grupa pisarzy, przy czym grupa coraz wyraźniej izolowana, coraz bardziej osamotniona. Właściwie, prawdziwe oblicze środowiska określa przytłaczająca większość jego członków — ludzie szczerze związanych z ideologią socjalistyczną i z polityką partii. Ostatnie doświadczenia walki politycznej — ujawnienie celów opozycji, szkodliwość jej działania dla interesów środowiska, zdecydowana reakcja partii i klasy robotniczej, aktywność warszawskiej POP przy Związku Literatów — zintegrowały te siły w społeczności pisarskiej, wzmocniły je wydatnie, spowodowały zbliżenie do stanowiska partyjnego tych wszystkich, którzy w dotychczasowych starciach politycznych nie angażowali się po żadnej stronie. Wyniki wyborów delegatów na Zjazd bydgoski są najlepszym świadectwem owego procesu, scalającego obecnie wszystkich zwolenników rozsądku i rozważa politycznej — mimo różnic istniejących w postawach światopoglądowych i orientacjach twórczych, mimo zastrzeżeń, które tu i ówdzie mają miejsce”.