

01553 Dublet do: M 10127311

BIULETYN INFORMACYJNY WYBRZEŻA

Brak.

Rok II

Gdańsk, 1 stycznia 1947 r.

Nr 1

Inż. Władysław Szedrowicz

ODBUDOWA PORTÓW

Olbrzymie zniszczenia, jakim uległy polskie porty były spowodowane nie tylko samą akcją wojenną i działaniami lotniczymi, ale również były wynikiem celowej i złośliwej akcji niszczyielskiej wycofującego się okupanta, który przez zaminowanie terenów i wód portowych oraz dostępu do portów od morza i lądu, przez zablokowanie wejść, kanałów portowych i basenów wrakami oraz przez zniszczenie falochronów, nabrzeży i dźwigów, i magazynów chciał na długi okres czasu zahamować działalność naszych portów.

W chwili przejścia portów żaden element ich urządzeń i wyposażenia nie był zdolny do pracy. Dojazd od strony lądu był utrudniony na skutek zniszczenia torów kolejowych i wiaduktów, od strony morza w ogóle żadnego dostępu nie było. Sieć elektryczna i wodociągowa również nie istniała. Gdańsk w wysokim stopniu zniszczony oraz wyludniona Gdynia dopełniały całości obrazu całkowitej dewastacji najważniejszego pasa naszego Wybrzeża.

Porty, jako ważne węzły komunikacyjne, zwłaszcza w warunkach powojennych wobec konieczności natychmiastowego przyjęcia ładunków UNRRA i zapoczątkowania międzynarodowej wymiany handlowej, opartej w dużej mierze na eksporcie węgla, musiały być jak najszybciej uruchomione. Pierwsze zatem zadanie Biura Odbudowy Portów polegało na jak najszybszym uruchomieniu portów celem zaspokojenia najpilniejszych potrzeb w tej dziedzinie.

Plan robót na rok 1945, przewidujący że w terminie od czerwca do grudnia tegoż roku porty zostaną uruchomione i wielomiliardowy majątek, zainwestowany w urządzenia portowe i narażony na dalsze zniszczenie, zostanie zabezpieczony, został wykonany w określonym terminie do dnia 31 grudnia 1945 r., kosztem 216.078.000 złotych. W terminie do dnia 31 grudnia tegoż roku oddano do użytku w Gdańsku 8 magazynów o powierzchni składowej 13.210 m², w Gdyni 13 magazynów o pow. 34.841 m², w Gdańsku uruchomiono 19 dźwigów, w Gdyni 23,

Poza tym przeprowadzono częściową instalację elektryczną i wodociagową w obu portach, usunięto niektóre wraki, otwarto wejście do portu w Gdyni, rozminowano farwatory i część basenów portowych. Wkrótce po rozpoczęciu prac przez BOP podjęto w obu portach przeładunek, a dokońca 1945 roku przeładowano 917,4 tys. ton, przy czym przyjęto około 200 tysięcy ton ładunku UNRRA i wywieziono ponad pół miliona ton węgla.

Program prac na rok 1946 przewidywał dalsze uruchomienie portów, tak, aby mogły one sprostać bieżącym zadaniom, wykonać przeładunek w wysokości 7 milionów ton. Nie mógł być to z natury rzeczy jeszcze program właściwej, planowej odbudowy, nie mógł przy tym obejmować planowej zabudowy i modernizacji portów — polegał on bowiem na remoncie elementów uszkodzonych i przystosowaniu ich do natychmiastowych potrzeb, na stworzeniu najniezbędniejszej powierzchni składowej, bądź to przez rekonstrukcję dawnych magazynów (Gdynia), bądź przez zbudowanie nowych (Gdańsk). Polegał on wreszcie na przystosowaniu dalszych nabrzeży do przyjmowania jednoczesnego większych ilości statków i zaopatrzeniu tych nabrzeży w niezbędne urządzenia przeładunkowe dla ładunków masowych, dla drobnicy, zboża, bydła, paliwa płynnego i przystosowania do ruchu pasażerskiego.

Program ten obejmował także przygotowanie, zapoczątkowanie faktycznej odbudowy portów, ujętej w trzyletni plan inwestycyjny na lata 1947 do 1949. Celem tego planu jest przystosowanie portów do przeładunku przez trzy główne porty w wysokości do 25 milionów ton, tj. dojsčia do stanu przedwojennego z uwzględnieniem zmian strukturalnych obrotu towarowego.

Wykonanie planu w 1946 r. napotykało na wielkie trudności, z których najważniejsze były: otwieranie kredytów z półtora a nawet dwumiesięcznym opóźnieniem, co uniemożliwiało wykorzystanie ich w zamierzonym terminie i ewentualne zwiększenie tempa oraz zakresu robót w sezonie budowlanym. Drugą z trudności była zmiana sy-

stemu wypłat dotacji przez przekazywanie ich za pośrednictwem BGK, co powodowało skomplikowany sposób podejmowania pieniędzy na roboty i zamówienia będące w trakcie realizacji.

Opóźnienie w przydziale kredytów istnieje nadal i powoduje ono zahamowanie tempa robót.

W ciągu 10 miesięcy bieżącego roku wykonane zostały takie prace, że dały one możliwość przeładowania w tym okresie ponad 6,5 milionów ton, przy tym praktyczna zdolność przeładunkowa osiągnięta w lipcu 1946 roku przewyższyła o 10 milionów ton w stosunku rocznym. Dane te są sprawdzianem celowości zastosowanych prac w uruchomieniu portów.

W okresie od 1 stycznia do 31 października 1946 roku wydatkowano 895.416.000 zł, co łącznie z wydatkami za okres od 1 czerwca do 31 grudnia 1945 roku stanowi sumę jednego miliarda 111,5 miliona złotych, wydatkowanych od chwili rozpoczęcia robót. Kosztem tym BOP oddało do eksploatacji prawie całkowite powierzchnie wodne w portach Gdańsk i Gdynia oraz przekazane nam dotychczas w porcie szczecińskim.

Oddano do eksploatacji nabrzeży i falochronów: 7.275 mb w Gdańsku (około 100 mb całkowicie odbudowanych), w Gdyni nabrzeży około 4.000 mb (769 mb całkowicie odbudowanych), w Szczecinie 500 mb. Na tych nabrzeżach wykonano szereg mniejszych remontów: ram, pali odbojowych, sieci elektryczno-wodociągowej, torów kolejowych, dróg i dojazdów.

Dźwigów wyremontowano w Gdańsku 29, w Gdyni 33 a w Szczecinie 1.

Magazyny: wyremontowano lub całkowicie odbudowano: w Gdańsku 11 o powierzchni 43 tys. m², w Gdyni 19 o powierzchni 112.620 m², w Szczecinie 7 o powierzchni 19.430 m².

Wyremontowane budynki administracyjne, gospodarcze i mieszkalne: w Gdańsku 14 o kubaturze 37 tys. m³, w Gdyni 19 o kubaturze 89 tys. m³.

Wybudowana sieć elektryczna: w Gdańsku 7.900 mb, w Gdyni 15.500 mb, w Szczecinie 2.160 mb.

Odbudowane linie wodociągowe: w Gdańsku 7 tys. mb, w Gdyni 18 tys. mb. Przepr

wadzano badań nurkowych na 20 tys. mb nabrzeży w Gdańsku i 23 tys. mb. w Gdyni oraz rozminowano tereny i większość wód portowych. Usunięto 74 wraki, odbudowano 3 mosty i 3 wiadukty oraz wyremontowano niezbędne drogi i dojazdy do portów. Poza tym wspólnie z eksploatacjami odbudowano dwa elewatory zbożowe o zdolności składowania po 10 tys. ton każdy. W Gdyni uruchomiono chłodnię portową i chłodnię rybną, łuszcarnię ryżu, olejarnię i wiele urządzeń rybackich, a Centrala Produktów Naftowych oddała do użytku ponad 100 tys. m³ zbiorników na paliwo płynne. Ponadto wykonano znaczne roboty porządkowe, polegające na uporządkowaniu nabrzeża.

Obecnie jest w toku 160 robót, z których najważniejszymi są: odbudowa 1.419 mb nabrzeży w Gdyni, budowa skrzyń do naprawy falochronów w Gdyni oraz odbudowa magazynów: w Gdańsku o powierzchni 34.381 m², w Gdyni o powierzchni 39.256 m², w Szczecinie 3.000 m² oraz dźwigów: w Gdańsku — 9, w Gdyni — 6 i w Szczecinie — 5.

Przemysł i stocznie budują 45 nowych dźwigów. Zdolność przeładunkowa naszych trzech portów osiągnie z końcem bieżącego roku 12 milionów ton w stosunku rocznym.

Nasze porty stały się ważnym czynnikiem w wymianie towarowej z zagranicą, stały się węzłem łączącym nas bezpośrednio ze światem i odgrywają już dużą rolę w zagadnieniach międzynarodowego obrotu i transportu morskiego. Nasuwa się tu także możliwość rozwiązania problemu tranzytu przez Polskę. Trzyletni plan odbudowy gospodarczej portów opiera się na trzech podstawowych zadaniach, którymi są: 1. zapewnienie nawigacyjnego i technicznego bezpieczeństwa portom i racjonalne zorganizowanie ich pracy, 2. reaktywowanie przedwojennej zdolności przeładunkowej, która wynosiła dla Gdańska, Gdyni i Szczecina 25 milionów ton, przeciwnego przeładunku rocznego oraz 3. zmodyfikowanie urządzeń przeładunkowych dla zapewnienia pełnej konkurencyjności i sprawności portów.

Dotychczasowe osiągnięcia w rozwoju obrotów portowych, które nastąpiły wskutek dokonanych prac przy odbudowie portów wykazują, że inwestycje portowe dają wielkie i natychmiastowe efekty gospodarcze.

Jerzy Michalewski

SKUTKI GOSPODARCZE INWESTYCJI PORTOWYCH

W okresie od września 1945 roku do września 1946 r. w obu portach naszych w Gdańsku i Gdyni wykonano inwestycję ogółem za 1.100 milionów złotych, przeładowano zaś towarów łącznie 7,5 miliona ton. Na jedną tonę, jak wynika z tych cyfr przypadało około 150. — zł. inwestycji. Według relacji 1 dolara — 200 złotych,

co czyni to obciążenie inwestycji na tonę ok. 75 centów.

Porównyując dane odnośnie przeładunku i dokonanych inwestycji w okresie lat przedwojennych od 1924 r. do 1938 r. w porcie gdańskim (67 milionów ton przeładunku i 550 milionów złotych — obciążenie

01229

620.5.743/11-1-57

inwestycji na jedną tonę wynosiło 1,23 dolara) przekonamy się, iż obecnie wykonane inwestycje lepiej się rentują, aniżeli przed wojną.

Plan rządowy nałożył na oba nasze porty zadanie przeładowania 7 milionów ton w 1946 roku. Aby zatem dowiedzieć się, jakie skutki gospodarcze dały sumy włożone w urządzenia portowe, musimy zastanowić się, czy porty zrealizowały plan gospodarczy Państwa na odcinku handlu zagranicznego i jakie korzyści odniosła gospodarka narodowa z tych transakcji, w których porty stały się ważnym i niezastąpionym pośrednikiem. Do przeładowania ustalonej w planie ilości ton porty przygotowały się tak pod względem inwestycyjnym, jak też organizacyjnym z tym, że ostatnie miesiące 1946 roku miały być gotowe do przeładowania od 900 do 1 miliona ton miesięcznie.

Do końca października br. przeładowano tylko $6\frac{1}{2}$ miliona ton, w tym 3.900 tysięcy ton węgla. Przypuszczalnie do końca roku przeładujemy 8 milionów ton. Zamiast jednego miliona ładujemy obecnie 700. tysięcy miesięcznie.

Rok 1947 winien według planu dać dla obu portów około 13 milionów ton przeładunku, a dla Szczecina 3 miliony ton. Porty będą również gotowe i do tych zadań, oczywiście dając ze siebie wysiłek, który nie zawsze będzie szedł w parze z racjonalnością wykorzystania urządzeń technicznych. Według statystyki wypadła, że z użytkowej powierzchni magazynowej 140.000 m kwadr. wykorzystano w roku 1946 przeciętnie miesięcznie tylko 60%, dla 40% zaś nie było towarów.

Nie dysponujemy jeszcze statystyką z obecnej sytuacji w innych portach, ale według statystyki przedwojennej, w takich portach jak Hamburg, Rotterdam, Antwerpia i Triest było od 30—40 dźwigów na 1 km nabrzeża, podczas gdy przedwojenna Gdynia, przywykła do rekordów, biła tym razem smutny rekord, mając na 1 km. nabrzeża zaledwie 15 dźwigów.

Obecnie porty nasze posiadają nie więcej jak 5 dźwigów na 1 km użytkowanego nabrzeża, a całe baseny doskonale uzbrojone w magazyny, w ogóle dźwigów nie posiadają, co powoduje duże trudności w odprawie statków.

Tę samą sytuację można zaobserwować i w magazynach. Przekroczenie 50% użytkowej powierzchni magazynowej grozi zawsze przykrymi konsekwencjami, tak jak to zdarzyło się i przed wojną i na wiosnę br., gdy administracja morska musiała przynaglać odbiorców krajowych do odbioru towarów i stosować sankcje w postaci podwyższonych opłat, w przeciwnym bowiem razie nie byłoby miejsca dla nadchodzących towarów.

W październiku br. cała wschodnia część portu gdańskiego, gdzie ładowano 80% towarów, została odcięta od miasta na skutek katastrofy na moście kolejowym. Przykreco w konsekwencjach zahamowania ruchu statków udało się uniknąć dlatego tylko, że w porcie znajdowały się pewne rezerwy towarów powstałe z powodu zmniejszenia transportów w ostatnich miesiącach. Do stałych przeszkód w naszych portach, jakie trzeba zwalczać podczas ładowania towarów na statki w okresie burz, należy brak falochronów.

Porty nasze są dopiero w początkowym stadium odbudowy i duży nas jeszcze dzieli dystans od osiągnięcia przedwojennego chociażby stanu 550 tys. m kw. magazynów, 170 dźwigów i odpowiedniej długości nabrzeży i falochronów.

Niezależnie od kwot inwestycyjnych, płynących za pośrednictwem B. O. P., administracja morska dysponowała w czasie od 1. 1. do 30. 11 kwotą 204 milionów złotych, przeznaczoną na koszty administracyjno-eksploatacyjne (bez służby hydrograficznej i administracji Wybrzeża).

Na 204 miliony złotych wydanych na administrację wpłynęło 161 milionów za opłaty portowe, czyli, że niedobór na odcinku eksploatacji portów wynosi około 43 milionów złotych. Biorąc pod uwagę fakt, że jeszcze nie wszystkie możliwości eksploatacyjne naszych portów zostały do tej pory zużytkowane i nie wszystkie wpływy z tych możliwości osiągnięte — oraz szereg innych równie ważnych okoliczności — stwierdzić należy, że przyszłe porty skomercjonalizowane mają dobre podstawy do racjonalnej gospodarki eksploatacyjnej. Koszty inwestycji Państwo przyjmie na siebie, bowiem porty są instrumentem gospodarki całego państwa, a korzyści płynące z ich istnienia zasilają naturalnie cały gospodarczy aparat narodowy.

Bliski już jest czas, gdy porty polskie z przeładunkowych winny zamienić się w porty handlowe, w których z każdej tony towaru spływa złoto dla wszystkich elementów, biorących udział w wielkim procesie handlu zagranicznego. I ta jak najszybsza zamiana naszych portów z przeładunkowych na handlowe powinna być dominującym i szczytowym zadaniem do zrealizowania w polskiej polityce ekonomicznej, albowiem nie sama ilość ton, ale przede wszystkim wartość towaru przysparza portom istotnych korzyści. Na przykładzie teza ta wygląda następująco: w roku 1929 wartość jednej tony przewiezionej przez porty polskiego obszaru celnego wynosiła tylko 27 złotych, w roku 1937 doszła do 65 zł. Gdy w 1938 roku na 6.400.000 ton wywieziono węgla, 1 milion stanowił węgiel bunkrowy tj. około 16%, obecnie zaś na 3.900.000 ton węgla wywieziono tylko 230 tys. ton bunkru, tj. niecałe 6%, a wiadomym jest, jakie korzyści przynosi sprzedaż węgla bunkrowego.

Przy przeładunkach portowych zatrudnionych jest obecnie około 5 tysięcy robotników. Należy podkreślić, że rodzaj ładunku odrywa dużą rolę w robociznie, np. mechaniczny przeładunek 5 ton węgla wykonuje w ciągu 1 godziny 1 robotnik, podczas gdy dla takiego samego przeładunku drobnicy potrzeba 5 robotników.

Podstawą do obliczenia rentowności polskich portów byłaby cyfra, określająca materialne korzyści wpływów do gospodarki narodowej z racji posługiwania się naszymi portami, a mianowicie ile porty, żegluga, koleje i pośrednictwo (usługi portowe i in.) uzyskały wpływów w walucie obcej i krajowej. Cyfrę tę jeszcze nie znamy, ale wykazanie jej w sprawozdaniu z rocznej działalności administracji portów, a zwłaszcza strony rentowności portów i ich wpływu na ukształtowanie się handlowo-tarifowej, umożliwi nam uzyskanie obrazu polskiego bilansu płatniczego.

Rzecz pierwszorzędnej wagi w obrótach portowych jest relacja złotego do obcych walut, która decydująco oddziałuje na konkurencyjność naszych portów w stosunku do zagranicznych. Obecnie porty nasze z powodu tej relacji walut, uznawane są za bardzo drogie zwłaszcza w dziedzinie usług portowych. Sprawa ta jest obecnie przedmiotem badań w Ministerstwie Skarbu.

Na ogół stwierdzić należy, że wielkie sumy włożone w odbudowę portów do tej pory opłaciły się znakomicie. Jeśli porty poza technicznym wyposażeniem otrzymały potrzebną aparaturę handlową z giełdami i akcjami towarowymi, składami warrantowymi i konsygnacyjnymi bankami, finansującymi handel zagraniczny, z wolnymi strefami i składami wolnocelnymi, do brze funkcjonującą organizacją usług portowych itp. wówczas wszelkie wkłady pieniężne staną się jeszcze bardziej opłacalne i będzie można stopniowo realizować ideał pracy portów skomercjonalizowanych, gdzie i fundamentalne inwestycje będą amortyzowane, a na kraj spływać będą korzyści, jakie dają wielkie porty światowe.

Inż. A. S. Olszewski

ODBUDOWA MIAST PORTOWYCH DELTY WISŁY

Wkrótce po oswobodzeniu Gdańska została w dniu 1. 5. 1945 r. powołana do życia przez Ministerstwo Odbudowy, Gdańska Dyrekcja Odbudowy, której celem była odbudowa miast polskiego Wybrzeża, a w szczególności: Gdańska, Gdyni, Sopotu i Elbląga.

W zakres jej działalności wchodzi:

1. Odbudowa budynków: mieszkalnych, użyteczności publicznej (szkoły, szpitale), administracyjnych i społecznych Kultury i Sztuki oraz zabytkowych, Zakładów Użyteczności Publicznej (wodociągi, kanalizacja, gazownia, rzeźnia itp.), Zakładów Komunikacji Miejskiej i Międzydzielcowej.

2. Roboty rozbiórkowe.

3. Roboty inżynierskie (drogi i mosty).

4. Wykonanie planów i projektów.

Pierwszy okres pracy G. D. O., polegał przede wszystkim na uruchomieniu koniecznych do życia urządzeń, aby przez stworzenie odpowiednich warunków bytowania, umożliwić napływ ludności, konieczny dla szybkiego uruchomienia portów. W tym okresie zatem, położono największy nacisk na odbudowę Zakładów Użyteczności Publicznej (gazownie, elektrownie, rzeźnie, wodociągi, kanalizacja itp.) odbudowę szkół, szpitali, budynków administracyjnych oraz rozbiórkę budynków grożących zawaleniem — w drugiej kolejności szła odbudowa budynków mieszkalnych oraz uruchomienie środków komunikacyjnych.

Po zaspokojeniu najważniejszych potrzeb, w roku 1946 G. D. O. przerzuca nacisk na odbudowę budynków mieszkalnych, komunikacji miejskiej i międzydzielcowej (Gdańsk — Gdynia) oraz zwiększa sumy na budynki zabytkowe.

Trzyletni plan inwestycyjny przewiduje dalszą odbudowę miast ze wznoszeniem nowych budynków w miejsce zniszczonych, które z końcem tego okresu powinny pomieścić przedwojenną liczbę ludności. Plan ten musi być opracowany przez G. D. O. w ścisłym porozumieniu z odpowiednimi władzami i miastami Gdańsk, Gdynia i Sopot coraz wyraźniej tworzącymi jeden wielki ośrodek nadmorski.

Zniszczenia wojenne w czterech najważniejszych miastach Wybrzeża są następujące:

GDĄSK — jest najbardziej zniszczonym miastem Wybrzeża, bowiem śródmieście jest zniszczone w 90%, przedmieścia natomiast (Orunia, Wrzeszcz, Oliwa, Brzeźno, Nowy Port) uległy znacznie mniejszej dewastacji. Ogólnie obszar miasta łącznie z przedmieściami uległ zniszczeniu w 60%.

W Gdańsku przed wojną mieszkało 260.000 mieszkańców, obecnie ludność liczy ponad 160.000.

Ilość budynków zniszczonych w 75 do 100% wynosi około 6.000. Ilość budynków zniszczonych częściowo w 15 do 75% nadających się do odbudowy wynosi 1.300.

Ulice miasta o łącznej długości 130 km, uległy zniszczeniu w około 45%. Gdańsk przed wojną posiadał 36 mostów i wiaduktów, z czego zniszczonych jest 20 w 75%. Linie tramwajowe o łącznej długości 95 km, wykazują zniszczenie: w sieci tramwajowej — 80%, w torowiskach — 50%, w taborze (wycinanym przed wojną 200 wozów) — 50% całkowicie zniszczonych nie nadających się do remontu, reszta bardzo uszkodzona.

GDYNIA. — Jej ogólne zniszczenie wynosi około 17%. Liczba mieszkańców przed wojną wynosiła około 125.000, obecnie około 95.000.

Ilość budynków zniszczonych w 75 do 100% wynosi 757, a częściowo w 15 do 75% wynosi 2.600.

Ulice miasta o łącznej długości 120 km, uległy zniszczeniu przeciętnie w 10%.

Komunikacja Miejska, obejmująca linie trolleybusowe o łącznej długości 13 km została zniszczona: sieć trolleybusowa — 40%, 3 podstacje około — 40%, tabor (32 wozy) około 60%.

SOPOT. — Jego zniszczenie wynosi około 10%. Liczba mieszkańców przed wojną wynosiła 33.000, obecnie około 32.000.

Ilość budynków zniszczonych w 75 do 100% wynosi 100, a częściowo w 15 do 75 wynosi 95%.

60 km ulic uległo zniszczeniu przeciętnie w 20%.

ELBLĄG. — Ogólne zniszczenie miasta wynosi około 45%, stare śródmieście natomiast jest w 90% zniszczone.

Liczba mieszkańców przed wojną wynosiła około 85.000, obecnie około 22.000.

Ilość zniszczonych budynków w 75 do 100% wynosi 1650, a częściowo w 15 do 75% wynosi 2870.

Ogółem wydatkowano z kredytów Ministerstwa Odbudowy oraz dotacji z kredytów Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża na odbudowę i remont obiektów w czterech miastach Wybrzeża w 1945 roku około 140.000.000 zł. (z tego na Gdańsk przypada około 70%). Efekt dokonanej odbudowy w tym okresie był w stosunku do wydatkowanych pieniędzy bardzo duży, a wpłynęły na to: tania siła robocza, duże ilości materiału poniemieckiego, oraz względnie niewielkie uszkodzenia odbudowywanych gmachów).

W 1946 roku wyda się na odbudowę około 243.000.000 zł., z kredytów Ministerstwa Odbudowy i około 155.000.000 z kredytów Delegatury Rządu, w tym t.zw. „Gdańsk 46/47” około 55.000.000 zł, z tego około 20.000.000 zł. na rozbiórkę. Z wydatkowanych łącznie około 535.000.000 zł. odbudowano zakłady użyteczności publicznej jak: gazownie, elektrownie, wodociągi, kanalizację, tramwaje, trolleybusy i rzeźnię w tym stopniu, że mogły być uruchomione.

Z kolei uruchomiono szkolnictwo i szpitalnictwo, wyremontowano i oddano do użytku gmachy dla urzędów i instytucji, oraz wiele gmachów społecznych. Dzięki tym pracom umożliwiono funkcjonowanie urzędowi, przywrócono tryb życia miejskiego i stworzono warunki, umożliwiające ludziom pracy pobyt tak w miastach jak i w portach. Należy jednak zaznaczyć, że celem zasadniczym było uratowanie i uruchomienie jak największej ilości obiektów za przyznane pieniądze i dlatego w remontach, oraz w odbudowie robiło się to tylko, co było najniezbędniejsze, choć może często dalekie od wymagań.

Dokonane prace w poszczególnych działach przedstawiają się następująco:

Ogółem w okresie 1945/46 r. G. D. O. wyremontowała ok. 7.000 izb mieszkalnych z tego ponad 5.000 w Gdańsku, a 2.000 w Sopocie i Gdyni oraz w Elblągu ogólnym kosztem 73.000.000 złotych.

W Gdańsku zajętych jest obecnie wraz z odbudowywanymi około 70.000 izb, brak jest natomiast około 60%. Gdyby przyjąć nawet 3 osoby na 1 izbę to przy wzroście ludności w ciągu trzech lat od 30 do 40%, to znacząco do liczby ok. 225.000 mieszkańców trzeba byłoby dołączyć około 20.000 izb.

Odnosnie Sopotu, Gdyni i Elbląga, przyjmując to samo założenie, trzeba było by Gdyni dostarczyć około 7.000 izb (przy przedwojennej liczbie ludności), w Sopocie ilość izb jest niewystarczająca przy prawie takiej samej, co przed wojną liczbie ludności, a przy 10% zniszczenia miasta. To samo dotyczy Elbląga, gdzie jeszcze przez dłuższy czas będzie wchodził w rachubę remont raczej w celu zabezpieczenia niż realnego zapotrzebowania na mieszkania. Reasumując powyższe będzie brak około 27.000 izb o ogólnej kubaturze około 3.000.000 m³, co licząc przy teraźniejszych cenach z uwzględnieniem, że tylko część o zniszczeniu do 70% da się odbudować, a resztę trzeba będzie budować całkowicie, wyniesie około 6.000.000.000 zł.

W okresie sprawozdawczym oddano na terenie Gdańska 22 dużych obiektów, na terenie pozostałych trzech miast 15, a zatem razem 37, odbudowanych kosztem ok. 56.000.000 zł. W okresie trzyletnim przewiduje się w stosunku do preliminarza Ministerstwa Odbudowy kwotę zł. 175.000.000 zł., która pokryje wydatki zapotrzebowania w tym dziale budownictwa.

Na budownictwo kultury i sztuki (budynki zabytkowe) wydano w tym okresie ogółem ok. 8.000.000 zł. a do końca 1946 roku przewiduje się dalszych 11.000.000 złotych. Wobec tego, że w samym Gdańsku zniszczenia wynoszą około 75% (uległa zniszczeniu przede wszystkim stara część miasta), pełna zabytków, jasnym jest, iż za wydatkowane sumy dotychczas można było przewidzieć zabezpieczyć przed dalszym zniszczeniem tylko niewiele, ograniczając się do dwóch starych bram, Katedry Mariackiej, siedmiu kościołów, podtrzymania Ratusza i około 2 innych zabytków.

Na dalsze zabezpieczenie zabytków w ciągu trzech lat potrzeba w Gdańsku i Elblągu (Sopot i Gdynia) zabytków nie posiadają) około 250.000.000 zł. Z preliminarza Ministerstwa Odbudowy na ten okres można przeznaczyć 150.000.000 zł., a zatem i tu brak jest około 40% pokrycia. Na odbudowę i rekonstrukcję zabytków potrzeba by było ok. 3.000.000 zł.

W dziale budynków użyteczności publicznej odbudowano Politechnikę, kompleks 11 gmachów o łącznej kubaturze ok. 100.000 m³. Remont ten będzie w 1946 r. na tyle ukończony, że pozwoli na uzyskanie całej Politechniki i umożliwi studia ok. 4 tys. słuchaczy.

Dotychczasowy koszt remontu Politechniki wyniósł ok. 30 milionów zł. Poza tym odbudowano Akademię Lekarską o 37 pawilonach kosztem ok. 15 milionów złotych. Wyższa Szkoła Handlu Morskiego obejme odbudowany kosztem ok. 10 milionów zł. gmach w Sopocie. Również w 1946 roku zostanie oddany po remoncie, którego koszt wyniósł ok. 1 milion 500 tys. zł. budynek dla Wyższej Szkoły Nauk Politycznych w Sopocie. Ukończono również remont budynku dla Akademii Sztuk Pięknych w Sopocie. W trzyletnim planie inwestycyjnym uwzględniona jest całkowita rozbudowa szkolnictwa wyższego.

Kosztem 64 milionów zł. odremontowano i oddano do użytku w Gdańsku 22 szkoły powszechne i 3 szkoły średnie, w Sopocie i Gdyni 20 szkół powszechnych i 2 średnie oraz 2 szkoły średnie w Elblągu. Aby te szkoły doprowadzić do należytego stanu oraz odbudować dodatkowe 4 powszechne i 3 średnie potrzeba około 250 milionów złotych, która to suma przewidziana jest w preliminarzu trzyletnim.

Ilość szpitali pomimo wielkich zniszczeń jest na ogół wystarczająca, ze względu na wysoki stan szpitalnictwa na tych terenach przed wojną, w stosunku do innych dzielnic kraju. Kosztem ok. 28 milionów zł odbudowano 12 obiektów szpitalnych o 43 budynkach, z czego w Gdańsku — 8, w Gdyni — 2, w Sopocie — 1 i w Elblągu — 1.

Sieć kanalizacyjna w Gdańsku została uszkodzona w 15%, sieć wodociągowa w 60%. W okresie omawianym doprowadzono wodę oraz uruchomiono kanalizację w dzielnicach zamieszkałych miasta. W Gdyni zniszczenia sieci wodociągowej wyniosły ok. 20%, sieci ka-

nalizacyjnej ok. 7%, na które wydano 5 milionów złotych i doprowadzono do stanu używalności. W trzyletnim planie inwestycyjnym przewiduje się dalszą rozbudowę kosztem około 62 milionów złotych.

W Sopocie i Elblągu wydatkowano na te same cele ok. 4.000.000 złotych, a trzyletni plan inwestycyjny przewiduje dalszą rozbudowę kosztem około 20 milionów zł.

Największa na Wybrzeżu Gazownia w Gdańsku odniosła w czasie wojny zniszczenia w 30%. W okresie sprawozdawczym została uruchomiona kosztem 34 milionów złotych. Trzyletni plan inwestycyjny przewiduje dalszą odbudowę kosztem 30 milionów złotych. Gazownia ta będzie główną dla Sopot i Gdyni, przy czym istniejące tam gazownie będą przekąźnikowymi. Jedyna do tej pory nieczynna jeszcze gazownia w Elblągu będzie w tym roku uruchomiona, a wraz z załadunieniem tego miasta będzie odbudowana mając pokrycie kosztów w preliminarzu trzyletnim. To samo dotyczy Rzeźni Miejskich, które są już uruchomione, a sumy na ich dalszą odbudowę są przewidziane w trzyletnim planie inwestycyjnym (ok. 280 milionów zł.)

Poza tym uruchomiono Miejskie Zakłady Oczyszczania Miasta i tereny zielone inwestując na ten cel około zł. 20 milionów.

Po działaniach wojennych środki komunikacyjne we wszystkich miastach zostały unieruchomione, w bardzo znacznym stopniu przeważnie zniszczone w tabo-rze. Kosztem wielkich wysiłków do tej pory odbudowano i uruchomiono 4 główne linie tramwajowe w Gdańsku, 1 linię w Elblągu oraz linię trolleybusową. W ten sposób Gdańsk — Gdynia otrzymuje nowe połączenie komunikacyjne. Również w tym roku uruchomiono linię trolleybusową Gdyni z Chylonią.

Dalsza odbudowa komunikacji jest przewidziana w trzyletnim planie inwestycyjnym kosztem 250 milionów złotych. Wydatkowanie większych sum na odbudowę komunikacji było i jest konieczne ze względu na duże odległości miejsc zamieszkania od portów oraz konieczność dogodnego połączenia komunikacyjnego Gdyni z Gdańskiem. Poza komunikacją lądową utrzymuje się również linie żeglugi przybrzeżnej, na której czynne są wyremontowane statki. Ponadto wybudowano 3 promy, które umożliwiają przeprawę rzeczna w miejscach zniszczonych mostów.

W Gdańsku i Elblągu jezdnie uległy zniszczeniu w 45%, w Sopocie i Gdyni w znacznie mniejszym stopniu. Z 36 mostów miejskich w Gdańsku 20 odniosło uszkodzenia w 75%. W pierwszym okresie pracy położono największy nacisk na umożliwienie komunikacji przelotowej, w późniejszym okresie komunikacji miejskiej.

Wydano na te cele ok. 30 milionów zł. W okresie trzyletnim przewiduje się odbudowę mostów, oraz nawierzchni i dróg celem umożliwienia ruchu kołowego oraz przeprowadzenia linii tramwajowych i trolleybusowych, oraz budowę drugiej jezdni na trasie Gdynia—Orłowo, ze względu na bardzo wzmożony ruch na tym odcinku. Koszt przewidywany ok. 350 milionów zł.

Do tej pory na rozbiórki wydano ok. 47 milionów złotych. Jest to suma znikoma w porównaniu do potrzeb, tak, że dokonano wyłącznie rozbiórek obiektów zagrażających bezpieczeństwu publicznemu. Do rozbiórki pozostają budynki o ogólnej kubaturze 10 milionów m³, a zatem koszty tych rozbiórek wyniosłyby ok. 250 milionów zł. Przewidziana w preliminarzu trzyletnim kwota 90 milionów zł. będzie wystarczająca ze względu na to, iż przy budowie i remoncie gmachów w kosztach budowy jest zaliczony również koszt rozbiórek, oraz że większa ilość obiektów nie zagrażających bezpieczeństwu może być pozostawiona i usuwana sukcesywnie w późniejszych okresach.

Preliminowane w trzyletnim planie inwestycyjnym sumy na ogół wystarczają do dalszej rozbudowy miast w większości zagadnień natomiast w ramach tego pla-

nu nie będą rozwiązane 2 bardzo ważne zagadnienia, mianowicie: budownictwo mieszkalne oraz ratowanie zabytków o wielkiej wartości w Gdańsku i Elblągu. O ile jednak to drugie zagadnienie dałoby się, przeprowadzając jedynie zabezpieczenia, zrealizować stosunkowo realną sumę, to problem mieszkalny, jeżeli tempo przyrostu ludności będzie wzrastać, będzie bardzo trudny i zaważy bezsprzecznie na życiu gospodarczym Wybrzeża.

Prawdopodobnie dość duży procent izb wybudują inne instytucje pragnące zapewnić swym pracownikom mieszkania. Wchodzi tu w rachubę: Biuro Odbudowy Portów, P.K.P., Z.U.S., Spółdzielnie Mieszkaniowe, budownictwo prywatne i inne. Jednakże niezależnie od prac prowadzonych w tym kierunku przez wymienione instytucje, przypuszczalnie będzie brak jeszcze około 60 proc. izb. Gdyby nawet istniały możliwości finansowe budowy potrzebnych izb mieszkalnych, to wykonanie tych robót byłoby niewykonalne w okresie 3-letnim, a to z przyczyn natury technicznej (zasłaby wtedy potrzeba zbyt wielkiej ilości materiałów i całej armii robotników).

Dlatego też słusznym wydaje się rozumowanie, że silny obecnie napływ ludności do Gdańska, a także

częściowo i do Gdyni, prawdopodobnie ulegnie zahamowaniu. Nie dotyczy to Elbląga, gdzie wobec 20 tysięcy mieszkańców (przy około 80 tys. przed wojną) istnieją jeszcze duże możliwości dla osiedleńców, którzy nawet przy 50 proc. zniszczenia miasta mogą otrzymać mieszkania odremontowane niewielkim nakładem kosztów.

W tej sytuacji należy szukać innego wyjścia, przede wszystkim należy zorganizować centralne budownictwo z gotowych elementów produkowanych poza miejscem budowy i transportowanych na Wybrzeże. Należałoby zużytkować w tym celu zwłaszcza olbrzymie ilości nadających się, a marnujących się obecnie odpadków drzewnych jak trociny, wióry itp. Łatwość i taniość transportu wodnego znakomicie tę sprawę ułatwiłaby. Jasnym jest, że budownictwo zastępcze powinno być obliczone na znacznie krótszy okres, a co zatem idzie, będzie znacznie tańsze.

Niezależnie od powyższego, wszczęta z jednej strony „akcja zagęszczania mieszkań”, a z drugiej strony wysiedlanie całej zbędnej części mieszkańców będzie musiała mieć miejsce jeszcze przez dłuższy okres czasu.

MIĘDZYNARODOWE TARGI GDAŃSKIE

Rada Ministrów już w dniu 12 kwietnia 1946 r. na posiedzeniu Komitetu Ekonomicznego zdecydowała, aby powołać do życia Międzynarodowe Targi Gdańskie, jako organizację stałą, zarządzającą co roku na jesieni Targi Międzynarodowe o charakterze głównie eksportowo - żeglugowym. Obok Międzynarodowych Targów Poznańskich, które również w tym roku, lecz na wiosnę, wystąpią z pokazem całokształtu produkcji i możliwości ekspansji polskiego życia gospodarczego, Międzynarodowe Targi Gdańskie mają być drugą, równoległą instytucją, jednak o charakterze bardziej specjalnym.

Na zasadzie powyższej uchwały cztery samorządy terytorialne, a mianowicie samorząd terytorialny gdański wojewódzki i trzy samorządy gminne miast Gdańska, Sopotu i Gdyni powołały specjalną Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością p.o. „Międzynarodowe Targi Gdańskie”, której akt notarialny został podpisany w Gdańsku w dniu 28 października 1946 r. Spółka powołała Radę Nadzorczą Międzynarodowych Targów Gdańskich, w skład której wybrani zostali Wojewoda Gdański, jako jej przewodniczący, wicewojewoda, Prezes Wojewódzkiej Rady Narodowej, Wiceprezes tejże (jako sekretarz Rady Nadzorczej) oraz trzej prezydenci miast Gdańska, Gdyni i Sopotu — razem siedem osób. Rada Nadzorcza powołała trzyosobowy Zarząd Spółki w osobach Naczelnego Dyrektora Henryka Drodzowskiego i jego dwóch zastępców dra Zygmunta Rosnera i inż. Kazimierza Bogackiego. Statut Targów przewiduje prócz tego działalność dwóch instytucji pomocniczych w łonie M. T. G. Pierwszą z nich jest Rada Interesantów Międzynarodowych Targów Gdańskich, w skład której wchodzi czołowi reprezentanci życia gospodarczego delegowani przez naczelne organizacje, jak Centralne Zarządy Przemysłowe, Izby Przemysłowo-Handlowe, Związki Zawodowe, Spółdzielczość, miejscowy wielki przemysł stoczniowy, rybacki, słowem przedstawiciele wszystkich trzech sektorów gospodarstwa polskiego: państwowego, spółdzielczego i inicjatywy prywatnej. Wstępne zebranie organizacyjne Rady Interesantów M. T. G. odbyło się w dniu 14 grudnia ub. roku, wybierając tymczasowe dziewięcioosobowe prezydium pod przewodnictwem inż. M. S. Okęckiego. Równoległe do Rady Interesantów powołuje Komisarz Rządu dla Targów i Wystaw w Warszawie Radę Konsultantów pod swoim lub swego zastępcy przewodnictwem, składającą się z delegatów wszystkich ministerstw zainteresowanych w rozwoju i działalności M. T. G.

O ile Rada Interesantów M. T. G. będzie tworzyć oblicze gospodarcze Targów, aeropag jednostek trzyma-

jących rękę na pulsie rozbudowy i ekspansji przemysłu, obrotów portowych, wymiany eksportowo-importowej, stosunków bankowych, transportu itp., o tyle Rada Konsultantów będzie skupiać nastawienie państwowotwórcze wszelkich resortów rządowych, uzgadniając je w gronie kompetentnych czynników w celu wytworzenia jednolitej linii postępowania Rządu wobec Międzynarodowych Targów Gdańskich.

W kilku delegacjach przedstawiciele ministerstw zainteresowanych z Warszawy wraz z czynnikami miejscowymi, reprezentującymi Województwo, miasta, Główny Urząd Morski i Biuro Odbudowy Portów, po dokładnym przestudiowaniu wszystkich możliwości terenowych, zatrzymano się ostatecznie nad wyborem terenów targowych na wyspie Holm, położonej niedaleko centrum miasta Gdańska i w pobliżu samego portu gdańskiego. Na terenach tych, posiadających dogodne połączenie lądowe, kolejowe i wodne, uzbrojonych w tory kolejowe, prąd, wodę, doskonale jezdnie itp. — stoi kilkanaście pawilonów o powierzchni od 500 m² do 2.000 m² każdy. Pawilony te były przez okupanta budowane, lub przystosowane na wojskowe warsztaty naprawy i uzbrojenia łodzi podwodnych. Obecnie, pozabawione wszelkich wewnętrznych urządzeń i maszyn, nadają się doskonale na hale targowe — wystawowe. Spośród większej ilości pawilonów, wybrano grupę środkową o łącznej powierzchni podłogi ok. 16.000 m², w których będą urządzone Międzynarodowe Targi Gdańskie. Fakt istnienia tych pawilonów w stanie prawie nadającym się do użytku przesadza pozytywnie możliwość urządzenia Targów już w tym roku na jesieni. Większość przemysłów i grup handlowych wykorzysta budynki prawie bez koniecznej przebudowy. Pomimo to, Zarząd Targów liczy się z tym, że niektóre państwa zagraniczne pobudują prawdopodobnie swe własne budynki na przyległych wolnych placach.

Tereny targowe na wyspie Holm będą połączone z miastem mostem pontonowym, którego budowa ma być ukończona w czerwcu. Między Rynekami Rybackim a własną przystanią M. T. G. na Holmie będzie uruchomionych kilkanaście tramwajów wodnych. Do Rynku Rybackiego projektuje się przerzucenie linii tramwajowej bezpośredniej od dworca lub przedłużenie odpowiednio istniejących. Komunikacja samochodowa będzie się odbywać drogą obok Stoczni Gdańskiej. Należy się liczyć z potrzebą dwustronnego przerzucenia ponad 150.000 ludzi w okresie kilkudniowego trwania Targów, czego podejmuje się dokonać M. Z. K. G. G. z tym, że w dniach największego natężenia ruchu trze-

ba będzie się liczyć z dostarczeniem na tereny targowe do 50.000 ludzi w ciągu 6 godzin.

W pawilonach targowych na wyspie Holm będą się mieścić ekspozycje ciężkiego przemysłu eksportowego, domowego, handel zagraniczny, pawilony państw obcych itd., natomiast cały ogromny dział rybactwa zostanie równolegle zorganizowany w Gdyni przy Skwerze Kościuszki. Przemysł artystyczny, sztuka ludowa i galanteria będą pomieszczone w Sopocie, gdzie z okazji Międzynarodowych Targów Gdańskich szykuje się Opera Leśna i szereg imprez artystycznych.

Plan Międzynarodowych Targów Gdańskich przewiduje udział:

- a) całego przemysłu polskiego zainteresowanego swą produkcją w handlu zagranicznym jako eksportującego swe wytwory lub importującego towary zagraniczne;
- b) przemysłu polskiego nastawionego na przerób uszlachetniający (Veredelungsverkehr);
- c) przemysłu polskiego zaopatrującego w swe produkty przemysł portowy (stocznie okrętowe, żegluga, transport itp.);
- d) przemysłu i handlu związanych z morzem, jak rybołówstwo, fabrykacja sieci, aparatów sygnalizacyjnych, urządzeń w portach i na statkach, shiphandlerstwo, maklerstwo, transport, pośrednictwo itp.;
- e) przemysłu i handlu zagranicznego, mającego na celu albo dostawę swych wyrobów do Polski, albo tranzytem przez Polskę do państw ościennych (z krajów Basenu morza Bałtyckiego do państw Naddunajskich i Bliskiego Wschodu i odwrotnie);
- f) handlu okrętowego, jak kupno i sprzedaż statków, kutrów, barek, łodzi, sprzętu żeglarskiego dalekowodnego i sportowego.

Przy Targach będą urządzone biura handlowe dla przemysłów i kupców krajowych i zagranicznych, które będą zaopatrzone we wszelkie wykazy, statystyki i dane ekonomiczne. Biura bankowe, transportowe, ubez-

pieczeniowe, tłumacze we wszystkich potrzebnych językach itp. ułatwią załatwienie transakcji. Zarząd M. T. G. zabiega o wszelkie ułatwienia paszportowe i dewizowe dla kupców i przemysłowców zagranicznych.

Przypuszczalnie co lat kilka, gdy Zarządowi miasta Gdańska uda się oczyścić z gruzów tereny bardziej centralnie położonej Wyspy Spichrzów, Międzynarodowe Targi Gdańskie przeniosą tam swe pawilony wystawowe. Należy wziąć pod uwagę, że charakter działalności Targów musi je wiązać ściśle z miastem, to też Targi Lipskie, Paryskie, a nawet Poznańskie odbywają się w centrum tych miast, blisko centralnych siedzib bankowych, blisko urzędów, wielkich lokali restauracyjnych i rozrywkowych. Im miasto bliżej związane jest z terenem Targów, tym czerpie z nich większe pośrednie dochody.

Należy oczekiwać wielkiego rozwoju Międzynarodowych Targów Gdańskich w ciągu kilku pierwszych lat ich trwania. Położone u ujścia Wisły są naturalną zbiornicą życia gospodarczego całego jej dorzecza i pośrednikiem w ekspansji przemysłowej Śląska w świat szeroki. Udział życia gospodarczego zagranicy pozwoli związać w węzle portów Gdańska i Gdyni bezpośrednie stosunki Danii z Finlandią, Szwecji z Czechosłowacją, Austrii z Norwegią, zapewniając portom żywotność i rozwój, a Polsce zwiększony tranzyt, a co za tym idzie wzrost aktywności bilansu handlowego i płatniczego.

Dzięki wzorowo pomyślanej obsłudze ekonomicznej M. T. G. będą trzymać rękę na pulsie interesów handlu zagranicznego, a szczególnie eksportu wytworów naszego przemysłu ciężkiego i rolniczo-przetwórczego, stając się z roku na rok coraz bardziej wpływowym ośrodkiem dyspozycyjnym.

Dzięki ich instrumentowi gospodarczemu powinien wzrosnąć dobrobyt portów i złączonych miast Gdańska, Sopotu i Gdyni.

Henryk Drozdowski

DZIAŁ INFORMACYJNO-STATYSTYCZNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA

pod redakcją Mgr Antoniego Skotnickiego

I. EKSPLOATACJA PORTÓW

Plan rządowy nakreślił na rok 1946 na oba porty nasze Gdańsk i Gdynię zadanie przeładowania około 7 milionów ton z tym, że w końcowych miesiącach roku 1946 zdolność przeładunkowa miała osiągnąć cyfrę od 900 tys. do 1 mil. ton miesięcznie. Plan ten został całkowicie wykonany a nawet przekroczony. Do końca listopada przeładowano 7.203,2 tys. ton towarów, a do końca roku osiągnięto się cyfrę ca 8 milionów ton. Z cyfry obrotów 7.203,2 tys. ton przypada na import 2.634,6 tys. ton, a na eksport 4.559,6 tys. ton.

Wysoka stosunkowo cyfra przywozu nie jest wynikiem naturalnego rozwoju stosunków handlowych lecz jedynie wynikiem przywozu towarów w ramach dostaw UNRRA. Na ogólną sumę przywozu 2.643,6 tys. ton, w jedenastu miesiącach 1946 r. przywóz towarów w ra-

mach dostaw UNRRA wynosi 1.493,5 tys. ton co stanowi wzwyż 56 procent.

Na ogólną cyfrę wywozu 4.559,6 tys. ton w czasie od 1 stycznia do 30 listopada 1946 r. wywieźliśmy 4.327,4 tys. ton węgla, co stanowi 95 proc. W roku 1945 wywieziono węgla 1.516,4 tys. ton.

Ogólny obrót towarowy portów delty Wisły, Gdańska i Gdyni w listopadzie osiągnął cyfrę 641,1 tys. ton, co w porównaniu z miesiącem poprzednim oznacza spadek o wzwyż 50 tys. ton. Przyczyna tego spadku tkwi w zmniejszonym eksporcie węgla oraz spadku importu towarów UNRRA w związku ze strajkiem marynarzy w U. S. A. Z ogólnej cyfry 641,1 tys. ton przypada na import 186,1 tys. ton, na eksport 455 tys. ton.

Pracę obu portów ilustrują nam poniższe cyfry:

	import w tys. ton	eksport w tys. ton	ogółem w tys. ton
Rok 1945:	376,7	540,7	917,4
Rok 1946:			
I. kwartał	467,3	797,1	1.264,4
II. kwartał	855,0	1.408,9	2.263,9
III. kwartał	929,2	1.409,9	2.339,9
październik	206,0	488,7	694,7
listopad	186,1	455,0	641,1

Niżej podane porównanie obrotów towarowych w ostatnich miesiącach 1945 i 1946 r. obrazuje wymownie wzrost przeładunków portowych.

	import w tys. ton		eksport w tys. ton		obróć w tys. ton	
	1945	1946	1945	1946	1945	1946
wrzesień	39,8	279,3	110,4	425,6	159,2	704,9
październik	87,4	206	106,3	488,7	193,7	694,7
listopad	129,3	186,1	96,7	455	226	641,1

Z ogólnej cyfry 641,1 tys. ton obrotów towarowych w listopadzie przypada na port Gdańska 347,5 tys. ton z czego na import 106,3 tys. ton, na eksport 241,2 tys.

ton, Na Gdynię 293,6 tys. ton, w tym na import 79,9 tys. ton, na eksport 213,6 tys. ton.

Obroty towarowe poszczególnych portów przedstawia nam poniższe zestawienie:

Miesiąc	Gdańsk			Gdynia		
	import w t. t	eksport w t. t	obróć w t. t	import w t. t	eksport w t. t	obróć w t. t
Rok 1945:	135,0	218,9	353,9	241,5	321,8	563,3
Rok 1946:						
I. kwartał	234,3	417,4	651,7	233,0	370,7	612,7
II. kwartał	355,2	732,2	1117,4	469,7	676,9	1146,6
III. kwartał	471,3	764,5	1235,8	458,0	645,3	1103,3
październik	92,1	261,1	353,2	113,9	227,6	341,5
listopad	106,3	241,2	347,5	79,9	213,7	293,6

W imporcie wynoszącym 186,1 tys. ton w listopadzie przywieziono 58,2 tys ton towarów w ramach dostaw UNRRA, na które złożyło się 23,5 tys. ton produktów ropy naftowej, 15,3 tys. ton drobnicy, 7,8 tys. ton pszenicy, 6 tys. ton kopry, 2,8 tys. ton kawy, 1,1 tys. ton konstrukcji żelaznych, 997 ton kakao, 748 ton opon samochodowych oraz 127,9 tys. ton innych towa-

rów, wśród których największą pozycję stanowi ruda żelaza 112,5 tys. ton, drobnica 9,2 tys. ton, 2,7 tys. ton fosforyty, 1,5 tys. ton len oraz 887 ton bawełna.

Przywóz towarów w ramach dostaw UNRRA i innych towarów przedstawia się, jak wykazuje poniższa tabela:

	Gdańsk w tys ton		Gdynia w tys. ton		Razem w tys. ton	
	UNRRA	Inne	UNRRA	Inne	UNRRA	Inne
Rok 1945:	79,1	56,1	120,0	121,5	199,1	177,6
Rok 1946:						
I. kwartał	175,3	58,9	153,9	79,2	329,2	138,1
II. kwartał	268,7	116,5	338,8	125,9	612,5	242,4
III. kwartał	201,2	270,0	226,6	231,4	427,8	501,4
październik	23,2	68,9	42,8	71,1	66,0	140,0
listopad	37,9	68,3	20,3	59,6	58,2	127,9

Na ogólną cyfrę eksportu w listopadzie wynoszącą 455 tys. ton przypadają 397,6 tys. ton węgla, 48,7 tys. ton cementu, 3,4 tys. ton wyrobów metalowych, 959 ton

cynku, 822 ton farb, 541 ton sody, 581 ton szamotki, 107 ton parafiny oraz 2,1 tys. ton drobnicy.

Wывóz węgla przez porty przedstawia się następująco:

	Gdańsk w tys. ton	Gdynia w tys. ton	Razem w tys. ton
Rok 1945:	198,2	318,2	516,4
Rok 1946:			
I. kwartał	406,6	366,5	773,1
II. kwartał	712,2	628,2	1.340,4
III. kwartał	748,0	601,0	1.349,0
październik	253,8	213,5	467,3
listopad	217,7	179,9	397,6

Do portów Gdańsk — Gdynia w miesiącu listopadzie weszło 315 statków o pojemności 312.541 NRT, wyszły w tym czasie 332 statków o pojemności 315 tys. NRT.

Ruch statków na wejściu i wyjściu w ostatnich trzech miesiącach ilustruje nam poniższe zestawienie:

W E J Ś C I E

Miesiąc	Gdańsk		Gdynia		Razem	
	ilość statków	NRT	ilość statków	NRT	ilość statków	NRT
wrzesień	186	214 216	239	221 946	425	439 162
październik	184	17 065	203	21 459	387	386 523
listopad	149	157 749	166	154 792	315	312 541

W Y J Ś C I E

wrzesień	183	208 907	241	214 118	424	423 025
październik	184	185 371	192	182 340	376	367 711
listopad	157	150 255	175	161 745	332	315 000

Reprezentowanych było w portach naszych 17 bander a mianowicie: szwedzka, fińska, amerykańska, angielska, norweska, duńska, kanadyjska, aliancka C, holenderska, francuska, grecka, belgijska, bułgarska, sowiecka, polska, irlandzka i panamska.

Dźwigów czynnych było w listopadzie 58, z czego w Gdańsku 28, a w Gdyni 30. Ilość czynnych dźwigów w ostatnich trzech miesiącach przedstawia nam poniższa tabela:

Rozdz. dźwig.	Gdańsk			Gdynia		
	wrzes.	paźdz.	listop.	wrzes.	paźdz.	listop.
Drabnicowe	6	7	8	17	16	17
Masowe	14	13	15	8	10	9
Motowowe	2	1	2	2	2	2
Tłumowe	3	3	3	2	2	2
razem	25	24	28	29	30	30

Z demobilu przybyło ostatnio — 3 dźwigi, z czego dwa płynące.

Magazyny. Powierzchnia magazynów wynosi w Gdańsku 43 tys. m², w Gdyni 122 tys. m², w Szczecinie 19 tys. m², ponadto należy wymienić elewatory zbożowe — 1 w Gdańsku o pojemności 9 tys ton, 1 w Gdyni o pojemności 10 tys. ton oraz w Szczecinie elewator o 3-ch kondygnacjach pojemności 40 tys. ton. Niezależnie od tego Centrala Produktów Naftowych oddała do użytku ponad 100 tys. m³ zbiorników na paliwo płynne.

SZCZECIN

Ruch statków morskich w porcie szczecińskim w listopadzie przedstawiał się następująco: weszło 49 statków o pojemności 28.903 NRT, wyszło 49 statków o pojemności 23.859 NRT. Obroty towarowe wynosiły 11.952,5 ton, na którą to cyfrę złożyły się tylko towary eksportowane, a mianowicie 6.624 ton węgla, 5.158,5 ton soli potasowej i 170 ton bunkru.

W węgludze śródlądowej weszło 10 holowników i 26 barek, wyszło 10 holowników i 22 barki. Na barkach tych przywieziono do portu 5.835,4 ton, głównie węgla, wywieziono 2.700,5 ton przeważnie fosforytów. Na statku „Izar” przybyło z Lubeki 7.922 repatriantów.

Akcja przekazywania portu szczecińskiego przez władze radzieckie administracji polskiej zapoczątkowana w marcu ub. r., trwa w dalszym ciągu.

Jeżeli przyjmemy, że w portach Gdańsk—Gdynia możemy przeładowywać 900 tys. ton miesięcznie, a ładujemy 700 tys. ton, to można stanąć na stanowisku, że i w dźwigach i w magazynach jesteśmy przeinwesto-

wani. Jeżeli nawet pominiemy fakt, że plan wyznaczył 900 tys. ton miesięcznie, to stwierdzić trzeba, że bardzo błędnym byłoby rozumowanie, które nakazywałoby wykorzystanie możliwości technicznych do ostatecznych granic. Możemy powołać się na statystykę przedwojenną, która wykazywała, że takie porty jak Hamburg, Rotterdam, Antwerpia, posiadały od 30—40 dźwigów na 1 km nabrzeża, podczas gdy przedwojenna Gdynia miała zaledwie 15 dźwigów na 1 km nabrzeża, obecnie porty nasze posiadają nie więcej jak 5 dźwigów na 1 km użytkowego nabrzeża, a całe baseny doskonale wyposażone w magazyny, w ogóle dźwigów nie posiadają.

Ta sama sytuacja jest z magazynami. Przekroczenie 50 proc. powierzchni użytkowej magazynów grozi zawsze przykrymi następstwami, tak jak to miało miejsce i przed wojną i na wiosnę ub. r., gdy administracja morska zmuszona była przynaglać odbiorców krajowych do odbioru towarów i stosować sankcje w postaci podwyższonych opłat w przeciwnym razie nie byłoby miejsca dla nadchodzących towarów.

Przy przeładunkach zatrudnia się obecnie ok. 5.000 robotników. Zmniejszone obroty powodują pewne trudności, które jednak udało się opanować. Tu należy podkreślić, że rodzaj ładunku odgrywa dużą rolę w robotniczo, np. mechaniczny przeładunek 5 ton węgla wykonuje jeden robotnik w ciągu godziny, podczas gdy dla takiego samego przeładunku drobnicy potrzeba 5 robotników.

Rok 1947 winien według planu dać dla obu portów Gdynia i Gdańsk około 13 milionów ton przeładunku, a dla Szczecina 3 mil.; również i do tych zadań porty będą gotowe.

II. KOMUNIKACJA

Fakt, że prawie 100 procent towarów eksportowanych przez porty delty Wisły i ponad 90 proc. towarów importowanych przez porty delty Wisły jest transportowanych koleją, świadczy o olbrzymiej roli, jaką komunikacja kolejowa odgrywa w sprawnym funkcjonowaniu naszych portów. Doceniając to D.O.K.P. w Gdańsku przystąpiła z wielką energią do usuwania dewastacji poczynionych przez ustępującego okupanta. W roku 1939 posiadaliśmy dwie linie dowozowe do portów, a mianowicie: jednotorową linię Bydgoszcz — Kościerzyna — Gdynia i dwutorową Bydgoszcz — Tczew — Gdańsk — Gdynia. Linie te uruchomione w październiku 1945 r. zostaną doprowadzone do stanu przedwojennego w r. 1947. Mimo pewnych braków, wpływających na zmniejszenie przelotności na wspomnianych liniach został osiągnięty stopień sprawności, który gwarantuje obsługę portów przy obecnych i spodziewanych w przyszłym roku zwiększonych obrotach towarowych.

Równocześnie z odbudową linii dowozowych odbudowano do tej pory wszystkie zniszczone tory i urządzenia kolejowe w obrębie portów, które były konieczne do obsługi uruchamianych części portów. I gdy we wrześniu 1945 r. obroty kolejowe w portach wynosiły 7.992 wagonów i 152.320 ton, to za sierpień 1946 r. — miesiąc maksymalnych obrotów po wojnie — osiągnęły cyfrę 46.858 wagonów i 849.621 ton, co oznacza prawie sześciokrotny wzrost pod względem ilości wagonów i przeszło 5,5-krotny wzrost tonażu.

W rocznym okresie od 1. 10. 45 r. — 30. 9. 46 r. osiągnięto w obrotach portowych cyfrę 356.131 wagonów i 6.356.596 ton ładunków.

Przeciętna dzienna załadowanych i wyładowanych wagonów w portach naszych wynosiła:

Rok	Ilość wagon.	waga w ton.
1945:		
sierpień	157	3.186
październik	304	5.768
listopad	355	6.530
grudzień	391	6.849
1946:		
lutym	706	12.472
kwiecień	1.161	21.231
czerwiec	1.499	25.836
sierpień	1.511	27.407
październik	1.265	22.226
listopad	1.098	20.360

D.O.K.P. w Gdańsku oprócz prac prowadzonych nad odbudową dwu nowych linii dowozowych: Toruń — Kwidzyn — Malbork — Tczew — Gdańsk oraz Warszawa — Działdowo — Ilawa — Malbork — Tczew — Gdańsk, odbudowano szereg linii drugorzędnych mających pośrednie lub bezpośrednie znaczenie dla obsługi portów.

Ogółem do tej pory odbudowano 220 km torów, 660 sztuk rozjazdów, 60 mostów o łącznej długości 1.370 mb (w tym 14 mostów stałych dł. 466 m). Ogólna ilość linii czynnych wzrosła z 2.162 km do 2.899 km, czyli o przeszło 35%. Odbudowano ca 300 tys. m³ budynków w tym 12 dworców, 10 parowozowni, 5 wież ciśnieniowych, 5 pompowni, 40 budynków nastawni, 2 warsztaty główne, jeden szpital, 65 budynków mieszkalnych, 15.647 km linii teletechnicznych napowietrznych oraz 198 km linii kablowych, uruchomiono 5 łącznic automatycznych oraz 107 łącznic ręcznych, zainstalowano 1.769 aparatów telefonicznych i 209 aparatów telegraficznych, uruchomiono 5 nastawni mechanicznych, 31 nastawni elektrycznych itd.

Praca trzech głównych warsztatów kolejowych, których produkcja wykazuje stały wzrost, przyczyniła się wybitnie do polepszenia stanu taboru. W związku z tym, zwiększyła się ilość parowozów z 416 na 560 tj. o 35%, ilość wagonów towarowych zdolnych do transportu zwiększyła się z 8.108 na 16.379 tj. o przeszło 100%.

W listopadzie koleje dowiozły do portów naszych 22.199 wagonów wagi 428.096 ton z czego do Gdyni

10.715 wagonów wagi 204.020 ton, do Gdańska 11.484 wagonów wagi 224.076 ton. Wśród przywiezionych towarów było 15.884 wagony węgla, 3.502 wagony koksu, 2.413 wagonów cementu i 400 wagonów różnych towarów.

W kierunku odwrotnym, w głąb kraju, wywieziono 10.751 wagonów wagi 182.678 ton, z Gdyni 6.221 wagonów wagi 104.752 ton, z Gdańska 4.530 wagonów wagi 77.926 ton. Towarami importowanymi były przede wszystkim ruda 4.937 wagonów, drobnica UNRRA 1.171 wagonów, pszenica 1.077 wagonów, oleje i materiały pędne 898 wagonów, konie 389 wagonów i różne towary 2.279 wagonów.

Do najważniejszych zagadnień jakie ma do zrealizowania D.O.K.P. w Szczecinie jest przeprowadzenie tych wszystkich robót, które konieczne są dla eksploatacji stopniowo przekazywanych nabrzeży. Przejęte do tej pory nabrzeża są skąpo wyposażone w tory kolejowe i nie nadają się dla przeładunków masowych ze statków na koleje. Zdolność dowozowa linii kolejowych jest jednak daleko większa, aniżeli rzeczywiście wykorzystana.

Małe porty jak Postomin, Derłów i Koszalin są już włączone do sieci kolejowej, ich wyposażenie w tory kolejowe nie jest jednak przystosowane do poważniejszych przeładunków masowych.

W porcie szczecińskim w okresie sprawozdawczym prace kolei za- i wyładunkowe sprowadzały się jak dotychczas do przeładunków na terenie lewobrzeżnym Odrzy. W miesiącu listopadzie, przybył w ramach importu tylko jeden statek ze Szwecji z celulozą, która została przeładowana i wysłana do Polski Centralnej. Reszta towarów, to ładunki z nadbrzeży. I tak załadowano 6 wagonów 33 koźmi, 221 wag. — 4.310 ton pirytów, 127 wag. — 2.560 ton fosforytów, 69 wag. — 1.140 ton celulozy, 20 wag. — 395 ton boksytów, i 54 wag. — 860 ton papierówki, ogółem 497 wagonów — 9.265 ton towarów. Spodziewane statki z koźmi nie przybyły w listopadzie.

W ramach eksportu przybywa drogą kolejową węgiel do Szczecina, jako eksport do Szwecji i zostaje na nadbrzeżu „Huk” przeładowywany na statki. Były to jednak niewielkie ilości, przybyło ogółem 244 wagony — 4.149 ton.

Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdynia—Gdańsk. Bardzo ważnym problemem do rozwiązania była kwestia zorganizowania i usprawnienia komunikacji w obrębie trzech wielkich skupisk ludności na Wybrzeżu, a mianowicie Gdańska, Sopot i Gdyni. W dniu 29 marca br. nastąpiło połączenie gospodarki komunikacyjnej w ramach Międzykomunalnego Związku i uruchomienie z dniem 1 kwietnia wspólnego przedsiębiorstwa pod nazwą Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk—Gdynia.

W ten sposób całość spraw komunikacyjnych za wyjątkiem PKP. znajduje się w jednym ośrodku dyspozycyjnym, co umożliwia planową i właściwą gospodarkę. Obejmuje ona tramwaje, trolleybusy, autobusy wodne i promy.

W okresie największego nasilenia ruchu letniskowego M. Z. K. G. przewoziły w czerwcu 3,4 mil. pasażerów, w lipcu 4,7 mil. pasażerów, w sierpniu 4,2 mil. pasażerów.

Łącznie zainwestowano w odbudowę przedsiębiorstwa ponad 72.000.000 zł. otch.

Za sumę tę w ciągu roku sprawozdawczego uruchomiono: 35,5 km linii tramwajowych, 35 km linii autobusowych, 13 km linii trolleybusowych i 47 km linii wodnych.

Łącznie w chwili obecnej M. Z. K. G. obsługuje 156 km linii komunikacyjnych. Najwięcej trudności i wysiłków wymagała odbudowa taboru.

W trakcji tramwajowej odbudowano 84 wagony. W dziale trolleybusowym odbudowanych jest 13 wagonów, 2 na wykończeniu, 7 wagonów pozostaje do odbudowy.

W dziale autobusowym M. Z. K. dysponuje 92 wozami, z czego 51 wozów w ruchu. Są to albo wozy typu unrowskiego, albo odbudowane wraki poniemieckie.

W dziale żeglugowym M. Z. K. posiadają 11 statków (w ruchu 9), oraz 7 promów.

Jednym z najważniejszych osiągnięć jest oddanie do ruchu nowowybudowanego odcinka linii tramwajowej Oliwa — Sopot za sumę 13,7 mil. zł.

Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne zatrudniają obecnie 2.275 osób, z czego 896 obsługuje ruch i 718 w warsztatach.

W pozostałych miastach sprawa komunikacji lokalnej znajduje się jeszcze z braku kredytów w stadium początkowym. Szczecin uruchomił 287 km torów tramwajowych i osiągając w lipcu i sierpniu br. ponad 2 miliony pasażerów. Jest to zaledwie 25% stanu przedwojennego.

Tramwaje szczecińskie zatrudniają obecnie 797 pracowników.

Konieczne jest również uruchomienie komunikacji wodnej w porcie szczecińskim. Trzecim ośrodkiem komunikacji jest Elbląg, który uruchomił z ogólnej ilości 20 km — 5,5 km linii tramwajowej i 12 wagonów; pozostaje do odbudowy 25 wagonów.

Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia posiadały w m-cu listopada 7 czynnych linii dziennie kursowało 42 wozy. W stosunku do poprzednich tramwajowych o łącznej długości 49.767 m. Przeciwnie tego m-ca tabor kursujący zwiększył się o 2 wozy.

Ogółem tramwajami przewieziono 2.206.936 pasażerów. W ilości przewiezionych pasażerów daje się zauważyć minimalny wzrost wyrażający się cyfrą 13.941 pasażerów, co stanowi 0,6%.

Najpoważniejszym osiągnięciem w trakcji elektrycznej było punktualne oddanie do użytku w dniu 10.11.46 roku linii łączącej Oliwę z Sopotami.

Autobusy: w okresie sprawozdawczym czynnych było 7 linii autobusowych, na których kursowało przeciętnie dziennie 36 wozów, to jest mniej o 7 wozów niż w miesiącu poprzednim, co stanowi 16%.

Na wszystkich liniach autobusowych przewieziono łącznie 912.512 pasażerów. Spadek w ilości przewiezionych pasażerów w stosunku do poprzedniego miesiąca wyraża się cyfrą 161.280 co stanowi 15%.

Trolleybusy: czynnych było w listopadzie 2 linie trolleybusowe o łącznej długości około 14,3 km. Przeciętnie dziennie kursowało 10 wozów.

Trolleybusy przewiozły 435.011 pasażerów, czyli o 113.438 mniej niż w październiku, to jest o 20,6%. Wielki nacisk w dziale trolleybusowym skierowano na końcową fazę robót przy budowie linii Orłowo—Sopot, oraz na pracę przy uzupełnianiu taboru do nowobudowanej się linii i budowę podstacji.

Żegluga: w miesiącu sprawozdawczym czynnych było 5 linii pasażerskich obsługiwanych przez 7 statków razem z promami. Przewieziono 150.819 pasażerów to jest mniej o 26.113 pasażerów, co stanowi 14,7%. Spadek w ilości przewiezionych pasażerów znajduje usprawiedliwienie w zakończeniu sezonu turystycznego i złych warunkach atmosferycznych. Przeprowadzono częściowo remont 2-ech statków i 1 motorówki. W odbudowie znajdują się 3 statki.

Wszystkimi środkami na wszystkich liniach komunikacyjnych przewieziono 3.705.278 pasażerów. W ilości

tej daje się zauważyć niewielki spadek wyrażający się cyfrą 236.891 pasażerów.

Polska Żegluga Państwowa wykonując prace pomocnicze przy rozładunku statków morskich, przyjmowała bezpośrednio ładunki ze statków na barki, oddając na ten cel od 50—100 barek miesięcznie, które rozprawdzała w głąb kraju, głównie do Warszawy, Pocka, Włocławka, Bydgoszczy i Poznania. Poza tym P. Ż. P. utrzymuje komunikację na linii Gdańsk—Elbląg, Gdańsk—Rybakowo oraz w czasie od maja do października utrzymywano komunikację pasażersko-towarową na trasie Gdańsk—Warszawa.

Sezon nawigacyjny na Wiśle na skutek warunków atmosferycznych został zasadniczo zamknięty w dniu 20 listopada i od tej daty żadnych ładunków już do przewozu nie przyjmowano. Został jedynie utrzymany ruch pasażersko-towarowy na linii Gdańsk—Elbląg.

Miesiąc listopad, pomijając fakt zamknięcia ruchu towarowego z dniem 20 listopada wykazał dalszy spadek ilości ładunków przeładowanych wprost ze statków morskich na barki do przewozu w głąb kraju, i tak przyjęto w okresie sprawozdawczym na 32 barki 6.055 ton towarów, przy czym transporty te skierowane były tak jak poprzednie przede wszystkim do Warszawy, Włocławka, Bydgoszczy i Poznania.

W dalszym ciągu odczuwał się brak ładunków eksportowych z głąb kraju, bowiem w listopadzie przybyło do Gdańska jedynie 3 barki z ładunkiem około 300 ton sody z Matew.

Specjalna ekipa Polskiej Żeglugi Państwowej zakańczając pracę przy podniesieniu drugiego duzego statku holowniczego „Steinkeller”, który również w dniach najbliższych zostanie przetransportowany do Stoczni w Płeniewie.

Wydobycie trzeciego holownika wiślanego „Lubeki” uzależniony jest od warunków atmosferycznych.

Dyrekcja Dróg Wodnych w Gdańsku prowadziła w dalszym ciągu prace przy odbudowie śluz i jazów na rzece Nogat, prace na jeziorach i kanałach mazurskich oraz we wszystkich stoczniach i zakładach prowadzono prace remontowo-budowlane w budynkach fabrycznych, administracyjnych i mieszkalnych.

Prowadzono prace pogłębiarskie oraz usuwania zatopionych statków i wraków z nurt Wisły, kontynuowano prace rozbiórki dwu mostów na kanałach mazurskich. Prowadzono w dalszym ciągu w kilku miejscach prace regulacyjne na Wiśle.

W warsztatach wykonano remonty 3 statków z własnym napędem i 3 statków bez własnego napędu, wydobyto z wody 3 zatopione obiekty.

Polska Żegluga na Odrze sp. z o.o. powstała w czerwcu ub.r. z siedzibą we Wrocławiu. Posiada swój Oddział w Szczecinie, dysponujący taborom składającym się z 3 holowników, 2 barek motorowych i 3 motorówek. Pierwszy transport węgla składający się z 6-ciu barek i holownika przewieziono 29 maja br. Dotąd przewieziono ca 25 tys. ton węgla, który załadowano na statki morskie. Ważnym osiągnięciem w kierunku usprawnienia komunikacji jest uruchomienie portu rzecznoego oraz stoczni w Kostrzynie.

III. RZEMIOSŁO

Liczba warsztatów rzemieślniczych wzrosła do 4.706 czyli o 113 warsztatów.

Liczba pracowników zatrudnionych w warsztatach rzemieślniczych wynosi 11.947 pracowników. Od dnia 1 listopada br. oficjalnie powstała filia Rzemieślniczej Centrali Zaopatrzenia i Zbytu, która całkowicie przejęła kwestię zaopatrzenia warsztatów rzemieślniczych w surowce i półfabrykaty na terenie całego województwa.

W m-cu sprawozdawczym sprowadzono materiałów tekstylnych za sumę około 6 milionów zł, oraz otrzymano 2.100 kg skórgumy do rozdziału między warsztaty szewskie.

Stan ilości uczniów na podstawie umów zarejestrowanych w Izbie, wyraża się cyfrą 1.508.

W okresie sprawozdawczym przeegzaminowano 219 kandydatów na czeladników z czego złożyło egzamin 193, oraz 204 kandydatów na mistrzów z czego złożyło 179.

Dnia 3 listopada br. odbyło się uroczyste zamknięcie i rozdanie świadectw na kursach: stolarskim, mech. samochodowym, ślusarskim, kowalskim, spawalnictwem, elektrotechnicznym — łącznie 147 słuchaczom.

Na 6-ciu nowoorganizowanych kursach jest zapisanych 255 słuchaczy.

IV. HANDEL

W m-cu października P. C. H. w porozumieniu z Naczelną Radą Zrzeszeń Kupieckich ustaliło zasady, wg. których ma się odbywać rozprowadzenie towarów tekstylnych przez prywatny aparat dystrybucyjny. Ustalono, że kupcy branży włókienniczej, zorganizowani w Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupieckich, zaopatrywani będą

tylnych przez prywatny aparat dystrybucyjny. Ustalono, że kupcy branży włókienniczej, zorganizowani w Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupieckich, zaopatrywani będą

przez P. C. H. w drugiej kolejności po sklepach spółdzielczych i uspołeczniionych, a przed kupcami niezorganizowanymi. Zawarta umowa przewiduje również maksymalną marżę zarobkową, wahającą się w granicach od 24 — 30%.

Analogiczne porozumienie zawarte zostało między Naczelną Radą i „Społem”.

Poniższe zestawienie obrotów handlowych dwóch najważniejszych placówek handlu hurtowego świadczy o rozmiarach handlu na terenie całego woj. gdańskiego:

V. SPÓŁDZIELCZOŚĆ

Obroty towarowe spółdzielni należących do Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. w Gdańsku wynosiły za miesiąc listopad ca 390 milj., sumy bilansowe spółdzielni oszczędnościowo-pożyczkowych ca 63 miliony wykazując dalszy wzrost.

Na 1 grudnia należało do Okręgu Gdańskiego: spółdzielni spożywców 87, rolniczo-handlowych 13, księgarskich 14, handlowych innych 7, przetwórczych 23, rybactw 13, ogrodniczych 4, „Samopomocy Chłopskiej” 79, innych pomocniczo-roln. 1, oszczędnościowo-pożyczk. 26, pracy i różnych 109, ogółem 376 spółdzielni.

VI. RYBOŁÓWSTWO

Będące w administracji Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego — polskie rybołówstwo morskie mające szczególne znaczenie w okresie powojennym dla aprowizacji kraju — rozwija się pomysłowo, rozbudowując systematycznie swój tabor i mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych w okresie ostatnich miesięcy, spadek w ilości złowionych ryb jest dość niski.

Polowy. Rozwój rybołówstwa morskiego uwidocznił się w poniższym zestawieniu połowów bałtyckich i dalekomorskich:

	złowiono	wartość
Rok 1945	2.604.766 kg	94.201.159,— zł.
Rok 1946		
I kwartał	2.474.330 kg	61.881.643,— zł.
II kwartał	6.637.459 kg	135.600.270,— zł.
III kwartał	7.139.191 kg	133.157.093,— zł.
październik	2.575.863 kg	83.387.897,— zł.
listopad	2.385.274 kg	92.944.394,— zł.

Z powyższego widać, że w miesiącu listopadzie ilość złowionych ryb spadła w stosunku do października o 190.589 kg. Zmniejszenie się połowów dotyczyło głównie dorsza i śledzia. Wzrosły natomiast połowy łososa, który w wielkich ilościach ukazał się na naszych wodach i stąd wynika zwiększenie się ogólnej wartości złowionych ryb.

Połowy dalekomorskie wykazują w dalszym ciągu wzrost. Łowiono głównie śledzie i większe ilości makreli. W połowach brało udział 5 trawlerów, tj. „Węga”, „Polesie”, „Pokucie”, „Saturnia” i „Ławica” z których każdy odbył po jednym rejsie. Dostarczyły one razem 303.680 kg, czyli o 50.650 kg więcej od miesiąca ubiegłego, wartości 23.069.150,— zł. Wartość połowów dalekomorskich była w porównaniu z październikiem również większa, a mianowicie o 2.891.218,— zł.

Stan taboru, rybacy. Stan taboru czynnego objął w miesiącu sprawozdawczym 120 kutrów i 1.082 łodzi.

Powiększenie taboru czynnego o dalsze 4 kutry nastąpiło na skutek oddania do użytku nowo-wybudowanego 1 kutra, wyremontowania 2 oraz rewindykacji 1 kutra z Niemiec przyprowadzonego przez rybaka Wittbroda Pawła.

Stan taboru znajdującego się w budowie wynosi 43 kutry i w remoncie 83 kutry i 75 łodzi motorowych.

Stan taboru w budowie, w porównaniu z miesiącem ubiegłym, zmniejszył się o 1 kuter, oddany już do użyt-

	listopad	październik
„Społem”	545.938.000,—	381.827.000,—
P. C. H.	76.558.000,—	60.796.000,—
Razem	622.496.000,—	442.623.000,—

Z zestawienia powyższego widzimy olbrzymi wzrost obrotów w miesiącu listopadzie w stosunku do października. Wzrost ten wynosi ponad 42%.

Obroty handlowe za miesiąc listopad br. Państwowej Centrali Handlowej w Szczecinie sięgają sumy zł. 70 milionów. Większość tych obrotów przypada na artykuły spożywcze, 25% art. włókiennicze, pozostałe obroty dotyczą towarów z branży chemicznej, technicznej, papierniczej, szkło i porcelana.

„Społem” Delegatura Zarządu na Okręg Gdański w Gdyni w miesiącu listopadzie posiadała: placówek handlowych 13, placówek okręgowych 4 (1 okręgowy Oddział Spożywczy, 1 okr. Oddział Rolniczy, 1 okr. Oddział Mlecz.-Jajczarski i 1 oddz. przem.-rolny), placówek specjalnych 5 (1 Oddział materiałów piśmiennych, Dział Przepisów Morskich, 2 elewatory zbożowe, 1 Dział Transportowy) oraz 15 zakładów produkcyjnych. Obroty „Społem” wykazują stałą tendencję wzrostową i gdy w grudniu 1945 r. osiągnęły cyfrę 72,6 milj. zł. to w listopadzie br. cyfra obrotów wynosiła 590,2 mil. złotych.

ku. Wzrósł natomiast stan taboru w remoncie, zwłaszcza na terenie M.U.R. Szczecin. W listopadzie wyruszyła nowa ekipa po odbiór kilkunastu dalszych kutrów, rewindykowanych z Niemiec.

Tabor dalekomorski zwiększył się o dalsze 2 trawlerzy. Oprócz „Polesa”, „Węgi”, „Pokucia” i „Ławicy” przybyły statki „Saturn” i „Saturnia”, będące na użytkowaniu firmy „Dalmor”. Są to statki dostarczone przez UNRRA. Czynnych trawlerów było w miesiącu sprawozdawczym 5.

Liczba rybaków uległa dalszemu zwiększeniu. W m-cu listopadzie czynnych było 2.659 rybaków, czyli więcej o 81 niż w ubiegłym miesiącu.

Przetwórstwo rybne. W przeciwieństwie do października, w listopadzie zaznaczyło się duże zmniejszenie w pracy zakładów przetwórczych. Zmalała szczególnie praca solarni, które w miesiącu sprawozdawczym zasiały około 1/5 ilości miesiąca ubiegłego. Fabryka konserw przerobiła zaledwie 1/9 ilości z października.

Ilość zakładów przetwórczych zmniejszyła się z 88 na 77 czynnych, zatrudniających 1.535 ludzi, czyli o 201 ludzi mniej jak ub. miesiąca. Wyniki prac tych zakładów sprowadzają się do przewiedzenia 652 tys. kg ryb, 126 tys. kg zasolenia i 4,4 tys. kg. konserw rybnych.

Import-Eksport. Import w miesiącu sprawozdawczym zmniejszył się niemal do połowy październikowego. Przyczyną tego jest zmniejszenie mających się ku końcowi dostaw UNRRA. Import objął tylko ryby solone i nieznaczne ilości konserw. Eksportującymi krajami ryb solonych były: Szwecja, Kanada i Anglia, która też dostarczyła konserw.

Import ryb na przestrzeni roku 1945-46 przedstawia poniższe zestawienie:

Rok 1945	1.984 tys. kg	3.042 tys. kg	5.026
Rok 1946			
I kwartał	3.294 „	12.718 „	16.012
II kwartał	2.992 „	14.064 „	16.656
III kwartał	1.659 „	4.689 „	6.348
październik	399 „	7.062 „	7.461
listopad	— „	4.704 „	4.704

W listopadzie znowu dokonano eksportu. Jest to już piąty z rzędu eksport w bież. roku. Podobnie jak miesiący ubiegłych eksportowano łososa mrożonego do Anglii w ilości 5.678 kg.

Wydawca: Wojewódzki Urząd Informacji i Propagandy w Gdańsku i Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża
Redaktor: Mgr L. Srebrnik

Tłoczono z polecenia Wojewódzkiego Urzędu Informacji i Propagandy w Gdańsku w drukarni Nr. 8 Spółd. Wyd. „Czytelnik w Gdyni”
ul. Mściwoja 7 — W-03647