

MORSKI BIULETYN INFORMACYJNY

WOJEWÓDZTWA GDAŃSKIEGO

Rok I

Gdańsk, dnia

21. marca 46 r.

Nr

1



01553

S P I S R Z E C Z Y:

1. Od wydawnictwa	str.	1
2. Dwa Porty -	"	3
3. Dwa Miasta	"	6
4. Ruch ludności w Gdańsku	"	10
5. Zjednoczenie Stoczni Polskich	"	11
6. Odbudowa linii 60 kv Gdańsk-Elbląg	"	13
7. Podział administracyjny wojew. gdańskiego	"	15
8. Komisja cennikowa	"	17

11. November 1918

VERZEICHNIS

1. Obersteinstadt
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16.
17.



Od wydawnictwa.

Nie ma dziś w Polsce zagadnienia gospodarczego, które by nie zahaczało w taki, czy inny sposób o Gdansk i Gdynię. Polska jest jak rekonwalescent, z trudem przez niemniej niewyleczoną jeszcze gardło pobierający powietrze i pokarm. Im prędzej wyzdrowieją tu drogi oddechowe i krąż, tym szybciej wróci do pełni sił.

Tu nad polskim morzem i stał się tym gardłem dla całej tak ciężko doświadczonej ojczyzny. Oczarowany z morza soki żywotni i rozprowadzany do całego organizmu. Musimy o tej roli pamiętać. A tak łatwo jest o niej zapomnieć w powodzi codziennych trosk i bieżących dni go dotykających rzeczy naprawdę wielkich, choć dla nas bliskich i codziennych.

Na takim samowyznieniu się sprawa nie wyczerpuje się. Kto jest powołany do robienia rzeczy wielkich, nie tylko musi o tym pamiętać, nie tylko wykonywać najlepiej jak potrafi, ale ponadto bez wytchnienia ulepszać, bez przerwy poprawiać.

Do wykonania każdego dzieła potrzebny jest podział pracy i niezbędna jest idea kierownicza. Mamy na Wybrzeżu dziesiątki placówek państwowych, samorządowych, przemysłowych, handlowych. Mamy moc urzędników i instytucji, których harmonijne działanie dać może porządany efekt. Cel ogólny: dobro Polski poprzez rozwój Wybrzeża — jest nam wszystkim wspólny. Drogi realizacji są różne, tak jak są różne drogi działania i taktyczne podejścia do zagadnień.

Współmaszerujące kolumny robocze Wybrzeża nie tylko muszą ugrać rytm pochodu. Muszą nawzajem poznawać swe bolączki i swe osiągnięcia. Inaczej nie będzie mowy o harmonijnym zdobywaniu wytkniętego celu.

III

Dwa porty

Naczelnym zagadnieniem naszego Wybrzeża poza odbudową - w sensie ograniczonym - jest koordynacja pracy dwóch portów i dwóch miast. Warunki, stworzone rozwojem przedwojennym i zniszczeniami wojennymi, tego zadania nie ułatwiły tylko skomplikowały do najwyższego stopnia. Jest rzeczą bardzo prostą, że to co było i co jest niezbędnie konieczne na dziś, czy najbliższe jutro, trzeba odbudować. Z tym się wszyscy zgadzamy, gdyż inaczej do pracy przystąpić się nie da. Inaczej jest z planowaniem na przyszłość, jeśli pewna część naszych prac na Wybrzeżu już przed wojną, a mianowicie sama budowa Gdyni była wypadkową sił działających zewnątrz i nie wiele z suwerenną naszą decyzją mogła mieć wspólnego.

Przy rozpatrywaniu każdej kwestii trzeba zawsze i wciąż pamiętać o tym, jak ona powstała i mieć na oku daleko wytknięty cel, raczej nawet na wyrost niż zbyt skromnie obliczony. Tak np. przy planowaniu Gdyni i linii kolejowych dojazdowych do portu nie liczone się z potrzebami aż stutysięcznego miasta. A przecież można było tworzyć plan dla 200 tysięcy w taki sposób, aby przy osiągnięciu 50 tysięcy nie cierpieć na wadliwość rozplanowania.

Nie mamy najmniejszego zamiaru godzić w teraźniejsze ani przyszłe interesa Gdyni. Musimy jednak przypomnieć sobie i stale mieć to przed oczyma, że Gdynia jest owocem walki naszej z Gdańskiem, który jak knebel w ustach korkował nasze naturalne wyjście na morze. Gdynia jest więc tworem sztucznym, tworem pewnej, absolutnie niepowtarzalnej koniunktury polityczno-gospodarczej, wynikłej z Trzeciej Rzeszy, sobie szkodzącej złośliwości Gdańska i naszej przedwojennej bezsiły.

Tak wygląda sprawa ab ovo. W dalekim rzucie rysuje się zgola inaczej. Nawet nie można sobie wyobrazić, że nigdy nie uregulujemy Wisły i jej najważniejszych dopływów, że nigdy nie połączymy z nią naszego zagłębia węglowego. Wprost przeciwnie. Uregulujemy Wisłę i połączymy ją ze Śląskiem. I to napewno. A wtedy? Wtedy ciężar getunkowy Gdanska wzrośnie niebywale. Polska jest krajem nadwiślańskim. Polska żyje w konarach tego drzewa wyrastającego z Bałtyku, jakim jest Wisła ze swemi dopływami. Będziemy wtedy tą arterią główną i jedyną pobierać gros soków z morza i zamorza i tą samą arterią oddawać światu nadmiar naszych sił, wyrażonych węglem i wszystkimi innemi płodami ziemi i rąk naszych.

W tym zestawieniu *causa efficiens* i *causa finalis*, jak mówili scholastycy / przyczyny i skutku / Gdansk przerasta nam Gdynię w sposób tak zdecydowany, że zdawać się może na pierwszy rzut oka, iż Gdynia w jego cieniu nie jest warta istnienia.

Wniosek taki byłby zbyt pochopny. W planowaniu gospodarczym jednym z najważniejszych czynników jest ciężar dokonanych inwestycji. Możemy się np. wszyscy zgodzić z tym, że nie ma nic lepszego od kolei elektrycznych. Ale co zrobić z lokomotywami opalanymi węglem. Nikt ich przecież nie wyrzuci na śmietnik. I dlatego, miażdżąc teoretycznych i praktycznych walorów kolei elektrycznych, ulepsza się parowóz nowemi patentami, jakgdyby nie było elektryczności.

Gdynia jest. To fakt. Kosztowała miliardy przedwojennych złotych. Całkowicie odbudowany port gdanski i port gdynski przy wykorzystaniu portu w Szczecinie i w Elblągu wystarczą nam zapewne na długie lata. Ponadto w żadnym wypadku nie może nas stać na luksus takiego załatwienia sprawy, aby zaniechać odbudowy jednego portu na korzyść rozbudowy drugiego.

Z punktu widzenia przyszłej regulacji Wisły i kanału węglowego Gdansk powinien być portem dla przesyłek towarów masowych: węgiel, ruda, zboże.

W dalekiej więc przyszłości Gdynia powinna się wyspecjalizować w drobnicy, ruchu pasażerskim, rybołówstwie. Ale Wisła i kanały - to muzyka przyszłości. A dziś kolej węglowa, ta kolej dla masowego przewozu na trasie Śląsk - morze, dochodzi nie do Gdanska lecz właśnie do Gdyni.

W takich warunkach nasze planowanie w odniesieniu do obu portów powinno być ostrożne i przewidujące. Odbudowując musimy pamiętać, że w dalekiej przyszłości porty nasze inaczej podziela się praca niż w teraźniejszości i inaczej niż w bliskiej przyszłości. W trakcie jednak odbudowy polityka ich wykorzystania i przystosowania musi się kierować jeszcze innymi wytycznymi, podyktowanymi koniecznościami, wynikającymi z zastanych warunków.

Jedno natomiast jest pewne i to jeszcze zasługuje na podkreślenie. Rywalizacja portów Gdanska i Gdyni jest wykluczona. Uzupełniają się one i będą się uzupełniać. Jednolitość kierownictwa nie może ulegać żadnym wątpliwościom. Nasze dwa porty są faktycznie jednym portem, kierowanym jedną wolą, zmierzającą do jednego celu wykorzystanie magistrali węglowej w pierwszym rzucie, a Wisły w drugim.

Dwa miasta.

Inaczej kształtuje się sprawa dwóch miast Gdańsk i Gdyni. Tutaj wojna stworzyła delekoidającą nierówność startu do nowych zadań i odrodzenia. Gdynia jest zniszczona mało, a z Gdańsk zostało coś naksztalt obwarzanka z przerazliwą dziurą dawnego świetnego centrum.

Forty nie mogą istnieć bez miast. Pełna odbudowa zdolności przeładunkowej portów jest warunkowana taką co najmniej odbudową miast, aby ludzie przy nich zatrudnieni mieli gdzie mieszkać. Mówiąc o Gdyni, można ten problem do pewnego stopnia opuścić, ale Gdańsk bez poważnej częściowej odbudowy swym zadaniem nie sprosta. Oczywiście dawny Gdańsk miał pewne historyczne przerosty, jeśli chodzi o liczbę mieszkańców i komfort ich bytowania. Możemy bez wątpienia osiągnąć te same rezultaty nieco taniej i nieco mniej na wyrost. W żadnym jednak wypadku nie umniejszamy doniosłości problemu, biorąc pod uwagę szczupłość rozporządzanych środków i przeciążenia kraju odbudową Warszawy.

Ten kto wie i rozumie, czym dla Polski są obie porty, kto tak czy inaczej chce dołożyć swą cegiełkę do ich odbudowy, nie może zapominać o Gdańsku.

Taki jest cel jaki sobie stawiamy i jaki ciągle na cku mieć musimy. Nie wolno nam jednak zapominać o rzeczywistej rzeczywistości t.j. o szczupłości środków całego kraju. Nie możemy więc zapominać o stosowaniu środków zastępczych, tymbardziej jeśli one pasują idealnie do naszych naczelnych wskazań. Jedność organizacyjna naszych portów wynage w pierwszej linii doskonałej i szybkiej komunikacji między nimi. A ten konieczny rozwój środków komunikacyjnych wychodzi właśnie na korzyść Gdańsk i pozwoli nam zwolnić tempo jego odbudowy i jej zasięg.

Pozostaje nam teraz zagadnienie, które niedawno stało się aktualne i było już dość szeroko omawiane, czy wślad za fuzją organizacyjną obu portów nie należy również połączyć obu miast wraz z osiedlami przy łącznicy t.j. z Oliwą i Sopotem.

Na pierwszy rzut oka projekt taki wydaje się ośkowiec logiczny i rokujący wielkie nadzieje w razie urzeczywistnienia. Wizja takiego "Gdyniogdanska", rozciągającego się na przestrzeni 25 kilometrów Wybrzeża, rządzonego centralnie i planowo wykorzystującego obydwa porty jest wprost uwodzicielska. To jest bezsprzecznie plan wielki, rozwiązanie śmiałe i przecięcie wszystkich rozbieżności rozwojowych na drodze centralizacji i ujednolicenia.

Przedewszystkim spróbujemy rozważyć warunek sine qua non tego planu. Bez żadnego wątpienia będzie nim rozwój komunikacji. Nie można sobie wyobfazić nowoczesnego miasta, tymbardziej miasta o rozciągłości w tym wypadku 25 kilometrów, bez świetnego połączenia. Dotychczasowe drogi, t.j. kolej żelazna i szosa, nawet przy najlepszym ich wykorzystaniu nie sprostają szeroko pojętym zadaniom. Kolej napewno nie prędko dojdzie do jednego pociągu co 20 minut i wątpić należy, czy potrafi ruch zageścić. Nie osiągnie również znacznej szybkości z uwagi na liczne przystanki i związane z tym możliwości techniczne. Szosa wypełniona tramwajami od Gdańska do Sopotu, a trolleybusami dalej od Sopotu do Gdyni wobec swej wąskości i dużego ruchu samochodowego, który może tylko wzrosnąć, nigdy zmeleć, nie da ani szybkości, ani sprosta wielkiemu natężeniu ruchu w okresach dojazdu i powrotu z pracy. Jakie więc jest możliwe rozwiązanie?

Jedynym rozwiązaniem o charakterze wielkomiejskim, już wypróbowanym, jest kolej elektryczna dojazdowa tego typu, jaki był już przed wojną uruchomiony pod Warszawą i jaki jedynie pozwalał na przorzucenie wielkich mas podróźnych w Berlinie. Należałoby więc trasę Gdańsk-Gdynia zelektryfikować, lub - co byłoby jeszcze bardziej wskazanym - dobudować drugą parę torów.

W razie drugiej ewentualności wydaje się bardziej wskazane wytrasowanie osobnej linii, biegnącej raczej równolegle do szosy i przedłużenie jej aż do Nowego Portu. Dopiero wtedy moglibyśmy powiedzieć, że powstało z Gdanska i Gdyni jedno miasto. Gdybyśmy ponadto taką samą linię kolei elektrycznej przeciągnęli wprost od Nowego Portu brzegiem morskim poprzez Jelitkowską do Sopotu stworzylibyśmy wówczas prawie że idealny węzeł komunikacyjny, nie tylko łączący wszystkie osiedla, ale umożliwiający rozbudowę nowych wzdłuż zatoki.

Bez tego rodzaju wielkomiejskiej komunikacji mechanicznej powiązanie Gdańska, Oliwy, Sopotu i Gdyni nie wydaje się praktyczne i celowe. Miasta te mają różny charakter i różne potrzeby. Oliwę można traktować jako przedłużenie Wrzeszcza, czyli jako przedmieście Gdańska. Sopot już się do tej roli nadaje w znacznie mniejszym stopniu. Jego tradycja uzdrowiska morskiego, mimo utraty tego charakteru, będzie go pociągała na inne tory. Wystarczy mała rozbudowa Gdańska, aby reszta jego urzędników i pracowników, mieszkających dziś w Sopocie odpłynęła. Tej dobrej komunikacji tak prędko nie uruchomimy. Gdynia znów będzie walczyła z Gdańskiem o palmę pierwszeństwa i rolę przewodnią. Jest ponadto zbyt duża, aby ją degradować do przedmieścia, jeśli komunikacyjnie jest prawie że niezwiązana z Gdańskiem. Kto w to nie wierzy, niech się przekona ile trwa przejazd na tej trasie. To jest jeszcze "podróż" i taką długą czas pozostanie.

Z drugiej strony, musimy powrócić do wyżej już naszkicowanych myśli. Projekt złączenia administracyjnego nie nadaje się do prostego odrzucenia bez dyskusji. Jego inicjatorzy mają wiele argumentów w zanadrzu i niejedną jeszcze wysuną. W każdym razie będzie ogromnie interesujące wysłuchać stanowiska zainteresowanych.

Dwa party - dwa miasta i tysiące problemów, od których szczęśliwego rozwiązania, a przedewszystkiem szybkiego, tak wiele zależy całej Polsce.

IX

Można niemi zapełnić nie jeden artykuł, lecz cały gruby tom. Zaczęliśmy już go pisać i będziemy naszą pracę kontynuować w przekonaniu, że jest ona dla naszego wspólnego dobra - nie tylko tu nad morzem - niezbędna.

St. Str.

There is no doubt that the first part of the paper is very
interesting and the second part is very interesting and the third
part is very interesting and the fourth part is very interesting
and the fifth part is very interesting.

St. B.

Ruch ludności w Gdańsku.

Pierwsze zestawienie stanu ludności zostało sporządzone przy Wydziale Ewidencji Ludności Zarządu Miejskiego na dzień 15 czerwca 1945 roku. To zestawienie w porównaniu z zestawieniem na dzień 1 lutego 1946 roku wykazuje ogromne różnice w składzie mieszkańców m. Gdańska: przybyło b. dużo Polaków, a więcej jeszcze ubyło Niemców i cudzoziemców; liczba Polaków zwiększyła się o 85.014 osób, a Niemców zmniejszyła się o 90.044 osób.

Stan jest następujący:

	Polacy	Niemcy	Cudzoziemcy	Razem
na dzień 15.6.45	8.525	123.932	1572	134.029
na dzień 1.2.46	93.539	33.886	697	128.124

Imigracja miesięczna ludności polskiej do Gdańska przedstawia się w ten sposób:

od 1 do 4 kwietnia 45	-	423 we wrześniu	-	14925
od 5 do 30 "	-	28,9 w październiku	-	11652
w maju	-	3817 w listopadzie	-	685
w czerwcu	-	4856 w grudniu	-	4450
w lipcu	-	10675 w styczniu 46	-	4168
w sierpniu	-	14475 ludność miejscowa	-	14411
razem:				93539

Wśród ludności polskiej niedużą przewagę posiada płeć żeńska: na 45.631 mężczyzn przypada 47.908 kobiet.

Ludność polska w Gdańsku składa się w ogromnej większości z osób posiadających w dniu 1.9.1939 roku obywatelstwo polskie; w cyfrach przedstawia się to następująco:

ob. polskie	gdąskie	niemieckie	inne	razem
85.446	7.791	84	218	93.539.

Zjednoczenie Stoczni Polskich

Na polskim wybrzeżu istniały tak przed wojną jak i w okresie wojennym cztery duże ośrodki przemysłu okrętowego o t.: Elbląg, Gdańsk, Gdynia i Szczecin. Każdy z tych ośrodków posiadał jedną lub dwie duże i kilka mniejszych stoczni. Najważniejszymi i szeroko znanymi były stocznie P. Schichau w Gdańsku ze swymi oddziałami w Elblągu i Szczecinie. W Gdyni przed wojną rozpoczęła swoją działalność Nowa Stocznia Gdynska z bardzo dobrymi wynikami. Stocznie w Gdańsku, Elblągu i Szczecinie należały do rzędu zakładów zdolnych do zatrudniania przy normalnym obciążeniu i pracy na jedną zmianę około 2 -- 5.000 pracowników, natomiast w okresach przeciążeń produkcją od 5 -- 8.000 pracowników. W czasie wojny ilość ta jeszcze wzrastała. Stocznie te posiadały szerokie możliwości równoczesnej produkcji tak kadłubów jak i maszyn okrętowych, rozbudowane podczas wojny, bogato wyposażone uległy ciężkim zniszczeniom, spowodowanymi działaniami wojennymi. W stanie poważnego zniszczenia zostały przekazane Zjednoczeniu Stoczni Polskich.

Rozpoczęcie faktycznej działalności czyli przejmowanie stoczni od władz wojskowych Radzieckich datuje się w Gdyni od maja 45 r. a w Gdańsku od czerwca tegoż roku.

Przejęto ostatecznie poszczególne stocznie gdańskie w terminach:

Stocznie nr. 1	dawniej	Gdańska	--	połowa	sierpnia	45 r.
"	"	2	"	Schichau	--	koniec " "
"	"	3	"	Tagon-Fabrik	--	początek lipca "
"	"	4	"	Wojan	--	początek czerwca "

Przejęcie stoczni gdynskich nr. 12/13 czyli dawn. Starej Stoczni i Nowej Stoczni Gdynskiej odbyło się niejako w maju ub.r. procedura była dużo prostsza, gdyż przejęto te obiekty od władz wojskowych Polskich.

Stocznia nr. 16 w Jelitagu dawn. Schichau została przejęta 12.12.1945. Rezerwiczna dnia 6.12.1945 ub.r. w stanie zupełnego zdekompletowania.

W Szczecinie pod koniec września ub.r. utworzono Delegaturę Z.S.P.

Zjednoczenie Stoczni Polskich spina kłamrą w jedną produkcyjną całość wszystkie zrzeszone Stocznie. Z.S.P. jest organem nadrzędnym i najważniejsze jego funkcje polegają na synchronizowaniu produkcji i działalności handlowej. Poszczególne stocznie podległe kontroli zachowują swój charakter samodzielnego warsztatu w dziedzinie technicznej produkcji.

Z.S.P. powołało do życia w październiku ub.r. Centralne Biuro Konstrukcyjne-Okrętowe jako organ autonomiczny opracowujący projekty budowy statków w ramach obowiązującej klasyfikacji.

Z inicjatywy Z.S.P. powołano dnia 7.12.45 roku Kolegium Opiniodawcze o szerokim zakresie zagadnień morskich o specjalnie żeglusi, które obejmuje fachowców techniki okrętowej, oraz ludzi kompetentnych z Wybrzeża i kraju.

Myśląc o konieczności wykształcenia nowych kadr fachowców Z.S.P. już w połowie maja ub.r. zapoczątkowało prace nad odbudową Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdyni, które zostało otwarte z rozpoczęciem roku szkolnego.

Pierwsze miesiące istnienia Z.S.P. zajęły prace porządkowe na stoczniach.

Odbudowa linii 60 kV Gdańsk-Elbląg

Sprawa odbudowy linii wysokiego napięcia Elbląg-Gdańsk skomplikowała się.

Z raportu o stanie uszkodzenia linii przez huragan wynika, że na przestrzeni od Wisły do Nowego-Dworu odbudowa zwalonych, uszkodzonych lub pochyłonych słupów w obecnych warunkach, gdy teren jest zalany wodą, jest niemożliwa. Remont zwalonych słupów mógłby być dokonany tylko przez wybudowanie ścianek oporowych i wypompowanie wewnątrz nich wody, co ze względu na olbrzymie koszty nie wchodzi w rachubę. Wbijanie pali, do których możnaby przymocować prowizorycznie słupy drewniane jest też problematyczne ze względu na wysoki stan wody i grząski przewodzący grunt, a więc zabite pale wyracałyby się w szybkim czasie, powodując ciągłe awarie takiej prowizorycznej linii. Odbudowa linii sprowadza się zatem do jaknajszybszego odpompowania wody z terenu objętego katastrofą.

W związku z tem przewidziany na wiosnę termin uruchomienia linii ulegnie znacznemu przedłużeniu, przynajmniej do późnej jesieni b.r., a w ciągu tego czasu nie będzie możliwości zwiększenia dostawy energii dla obszaru Gdańskiego wobec braku połączenia z Elblągiem. Skutkiem tego S.E.V. zmuszony będzie ograniczać nadal zużycie energii przez odbiorców.

Ponieważ stacje pomp i linia zasilające leżą na zalanych terenach i odbudowa ich jest uciążliwa, przede wszystkim w obecnym stanie rzeczy będzie:

- a/ wstrzymać odbudowę odcinka linii 60 kv Gdansk-Elbląg pomiędzy Wisłą a Nowym-Dworem do czasu osuszenia terenu.
- b/ jaknajspieszniej odbudować pozostałe odcinki tej linii: Gdansk - Wisła i Nowy Dwór - Elbląg i
- c/ po odbudowie tych odcinków załączyć je pod napięcie 15 lub 8 kv i przerzucić prowizoryczne odejścia do najbliższych wyremontowanych w międzyczasie stacji pomp. Szczególnie ważne będzie wówczas zasilanie stacji pomp w Kalteherberge poprzez linie 8 kv Nowy Dwór - Kępa Gronkowska, która też należy w międzyczasie, choćby prowizorycznie odbudować. Stacja pomp Kalteherberge umożliwi odwodnienie terenu leżącego między Wisłą a Nowym Dworem.
- d/ w międzyczasie przystąpić do prac nad remontem zasilanej stacji transformatorowej 60/15 kv w Nowym Dworze. Remont ten ukończony byłby już po odwodnieniu całego sąsiedniego terenu.
- e/ po osuszeniu poszczególnych terenów odbudować idące wzdłuż nich linie 15 wzgl. 8 kv, zasilające stacje pomp i odłączyć z kolei poszczególne pompownie.
- f/ po osuszeniu terenu Wisła - Nowy Dwór odbudować ulagły katastrofie odcinek linii 60 kv na tym obszarze i połączyć linie w jedną całość.

VIX

Podział administracyjny wojew. gdańskiego.

Na podstawie dekretu z dnia 30. marca 45 roku o utworzeniu województwa gdańskiego-Dziennik Ustaw Nr. 11 z dnia 7. kwietnia 45 r. - powstało województwo gdańskie, którego obszar obejmują w całości terytoria byłego Wolnego Miasta Gdańska oraz powiaty: gdańsko-grodzki, kartuski, morski, starogardzki, kościerski i tczewski.

Uchwała Rady Ministrów z dnia 7. lipca 45 roku - Gdański Dziennik Wojewódzki Nr. 3 z dn. 8. sierpnia 45 roku - powierza województwu gdańskiemu administrację powiatów z okręgu mazurskiego / pruski wschodni powiaty o łącznym obszarze 2172 km² oraz powiaty z Pomorza wschodniego o łącznym obszarze 6803 km².

Powiaty i obwody administracyjne wojew. gdańskiego.

Powiat:	Obszar w km ²	gminy miejskie	gminy wiejskie	gromady
Wejherowo	1.269	2	12	120
/pow. morski/ Kartuzy	1.247	1	11	114
Kościerzyna	1.162	2	0	102
Starogard	1.126	2	9	83
Tczew	0.719	3	9	75
Gdańsk	1.804	3	23	234
/powiat/ Elbląg	0.615	1	6	54
Malbork	0.225	1	4	29
Sztum	0.646	2	8	48
Kwidzyn	0.659	1	12	68
Kębork	1.122	2	8	91
Słupsk	2.668	1	19	175
Sławno	1.586	3	9	171
Miastko	1.213	1	7	79
Bytów	0.617	1	7	47
obszar województwa gdańskiego wynosi:	16.275 km ²	26	152	1490

XVI

Miasto wydzielone:	Obszar w km ²
Gdynia	66
Gdańsk	92
Sopot	9
Elbląg	31
Słupsk	-

177

2
Chapman & Co.

My dear Sir

68

Wm. H. H. H.

68

Wm. H. H. H.

68

Wm. H. H. H.

68

Wm. H. H. H.

68

Wm. H. H. H.

K o m i s j a c e n n i k o w a .

Celem unormowania stosunków w handlu rybami morskimi z inicjatywy zainteresowanych czynników została zorganizowana Komisja Cennikowa.

W komisji tej reprezentowani są zarówno producenci t.j. rybacy / Związek Zawodowy / z jednej strony, oraz odbiorcy i przetwórcy ryb z drugiej strony, a więc:

Państwowe Zjednoczenie Przem. Konserwowego,

Centrala Obrotu i Przetwórstwa Rybnego,

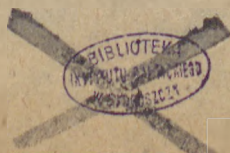
Bałtycka Spółka Rybna

Spółdzielnie Rybackie.

Komisja ma na celu ustalać ceny, jakie mają być płacone rybakom za połowy t.z. komisja ustala cenę hurtową dla producenta.

Posiedzenia komisji odbywają się co sobotę pod przewodnictwem Przedstawiciela Centrali Obrotu i Przetwórstwa Rybnego i ustalają ceny na nast. tydzień.

Powołanie do życia wymienionej Komisji spotkało się z żywym zainteresowaniem i zadowolaniem tak ze strony rybaków, jak i odbiorców ryby.



Komitet

Wszystkie sprawy dotyczące działalności Komitetu w zakresie
rozwoju i upowszechniania kultury fizycznej i sportu
zostają rozstrzygane na posiedzeniach Komitetu, które
organizowane są co najmniej raz w roku. Wskazywane
są one przez Prezydenta Miasta Gdańska, który jest
Przewodniczącym Komitetu. Członkami Komitetu są
przedstawiciele różnych dziedzin życia społecznego i
kulturalnego, a także przedstawiciele władz państwowych
i samorządowych. Komitet jest organem doradczym
Prezydenta Miasta Gdańska w sprawach dotyczących
kultury fizycznej i sportu. Jego zadaniem jest
opracowywanie planów i programów, a także
nadzór nad ich realizacją. Komitet jest również
organem wykonawczym w zakresie kultury fizycznej
i sportu. Wszystkie sprawy dotyczące działalności
Komitetu w zakresie kultury fizycznej i sportu
zostają rozstrzygane na posiedzeniach Komitetu, które
organizowane są co najmniej raz w roku. Wskazywane
są one przez Prezydenta Miasta Gdańska, który jest
Przewodniczącym Komitetu. Członkami Komitetu są
przedstawiciele różnych dziedzin życia społecznego i
kulturalnego, a także przedstawiciele władz państwowych
i samorządowych. Komitet jest organem doradczym
Prezydenta Miasta Gdańska w sprawach dotyczących
kultury fizycznej i sportu. Jego zadaniem jest
opracowywanie planów i programów, a także nadzór
nad ich realizacją. Komitet jest również organem
wykonawczym w zakresie kultury fizycznej i sportu.