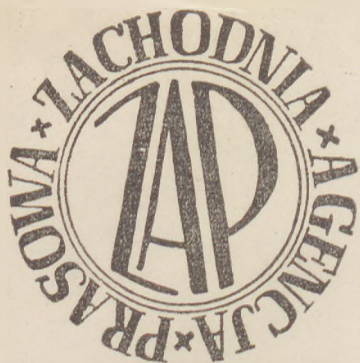




cu 12615

ZACHODNIA AGENCJA PRASOWA

DZIENNIKARSKA SPÓŁDZIELNIA PRACY

Poznań, ul. Chelmońskiego 1

Warszawa, ul. Rozbrat 44 a. Tel. 83 027

Nr. 46/Ip.

BIULETYN INFORMACYJNY

PORTY I MORZE

Nowa regularna polska linia okrętowa

Gdynia (ZAP). Z końcem lutego uruchamia się nową regularną linię okrętową, obsługiwaną przez polskie statki. Przebiegać będzie ona następująco: Gdynia—Szczecin—Kopenhaga—Malmö—Göteborg—Oslo i z powrotem. Linia będzie obsługiwana przez polski statek „Oksywie” (850 DWT-argo). W Gdyni statek będzie zabierał towary do Kopenhagi i Oslo, w Szczecinie do Malmö i Göteborga.

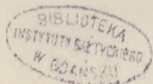
Plany eksploatacyjne portów w Ustce, Darłowie i Kołobrzegu

Szczecin (ZAP). Port w Ustce w roku 1948 będzie w stanie przeładować na statki przeciętnie 2 tys. ton węgla i łupku szamotowego. W eksploatacji są 4 nabrzeża, z czego na elbląskim, sopockim i darłowskim przeładowuje się węgiel, a na puckim łupek szamotowy. Głębokość basenów waha się od 5—5,8 m. Nabrzeża o długości około 600 mtr. bież. zdolne są do przyjęcia równocześnie 20 statków o tonażu 300—600 BRT. Istnieją poza tym nabrzeża nieeksploatowane ze względu na konieczność pogłębienia basenów i usunięcia wraków.

Na terenie portu znajdują się 4 magazyny o łącznej powierzchni 1.376 m. kw., 3 elewatory zbożowe, w których można składać 16.000 ton zboża.

W porcie darłowskim do przeładunku węgla przeznaczono trzy nabrzeża: gdańskie, gdyńskie i południowe, o łącznej długości 342 mtr., wyposażone na razie w 3 transportery. Baseny posiadają głębokość 4 mtr i do końca bieżącego półrocza pogłębione zostaną do 6 metrów. Cztery dalsze transportery znajdują się w remoncie. Przeciętna wydajność jednego transportera wynosi 40—50 ton węgla na godzinę.

46/Ip.



Dm/70/05

W I kwartale 1948 r. przewiduje się eksport węgla przez Darłów w ilości 37.500 ton, w II 45.000 ton oraz w III przy pracy 12 transporterów 75.000 ton.

Na nabrzeżu szczecińskim dług. 200 mtr. i głębokości basenu 5 mtr. w Darłowie, znajdują się 4 elewatory zbożowe o pojemności 18.000 ton. W pierwszym kwartale b. r. istnieją możliwości przeładowania przez port 75.000 zboża.

W pierwszym okresie uruchomienia portu węglowego w Kołobrzegu, przewiduje się przeładunek tylko na nabrzeżu zbożowym długości 236 mtr., gdzie basen posiada głębokość 4,5 mtr. Załadunek węgla odbywać się będzie przy pomocy 4 transporterów.

W II-g.m kwartale zostanie oddane do eksploatacji dalsze wybrzeże węglowe. Remontuje się tam dźwig elektryczny. Następnie przewiduje się uruchomienie 3 dalszych nabrzeży, mianowicie pilotowego, zachodniego i wydmowego.

W I-ym kwartale zdolność przeładunkowa Kołobrzegu wyniesie — podobnie jak i w Darłowie 37.000 ton węgla.

Inwestycje w mniejszych portach Wybrzeża Zachodniego

Szczecin (ZAP). Plan dotyczący odbudowy małych portów wybrzeża przewiduje wydatkowanie w 1948 r. sumy 120.650.000 zł. Największy kredyt przeznaczono na roboty inżynieryjno-wodne. Z funduszu tego dokonane zostaną roboty czerpalne w portach: Ustka, Darłowo, Kołobrzeg i Zalewu Szczecińskiego.

Port w Kołobrzegu otrzyma 28.500 tys. na odbudowę głowicy mola wschodniego. Ponadto 2.500.000 przewidziano na odbudowę moli w portach: Trzebieży, Kamieniu, Warpnie, Świnoujściu, Międzyzdrojach, Wolinie, Dębie i Policach.

Inne inwestycje w małych portach wchodzą w zakres inżynierii lądowej, robót budowlanych, mechaniczno-elektrotechnicznych, pożarnictwa i ratownictwa.

Inne inwestycje pochodzą od zakładów obsługujących rybołówstwo. Wśród nich wymienić należy budowę chłodni w Ustce, Kołobrzegu i Świnoujściu oraz budowę magazynu śledziowego w Świnoujściu.

20 tysięcy ton towarów przeładowała Ustka w grudniu

Ustka (ZAP). W miesiącu grudniu 1947 r. do portu w Ustce weszły 52 jednostki, a wyszło 48 statków, zabierając 19,5 tys. ton węgla i 170 ton łupku szamotowego. Przeciętny tonaż opuszczającego Ustkę statku wynosił 175 ton. Najwięcej przybyło statków szwedzkich (23), duńskich 21 i po 4 norweskie i fińskie.

Ustka w ciągu pół roku pracy wykonała 80% planu całorocznego. Łącznie do portu weszło w przeciągu tego okresu 477 statków o pojemności 73.000 BRT.

60 tysięcy wagonów towarów dowieziono do portów Pomorza Zachodniego

Szczecin (ZAP). W ciągu roku 1947 koleje dowiozły do portu szczecińskiego 51.400 wagonów towarów o łącznej wadze 1.049 tysięcy ton. W imporcie koleje przejęły 3.842 wagony o wadze około 40 tysięcy ton.

Do powyższej sumy należy dodać ilość wagonów dowiezionych do Ustki z węglem i łupkiem szamotowym: Ustka przyjęła 7.800 wagonów towarów o wadze 153 tysiące ton.

Łącznie do portów Pomorza Zachodniego koleje dowiozły 59.181 wagonów towarów o wadze 1.202 tysięcy ton.

2.600.000 ton węgla, rudy i drobnicy przeładuje port szczeciński w r. 1948

Szczecin (ZAP). Plan eksploatacji portu szczecińskiego w 1948 r. przewiduje niemal czterokrotne zwiększenie obrotów portowych w porównaniu z rokiem ubiegłym. W pełni zostaną wykorzystane wszystkie możliwości przeładunkowe, spotęgowane przez intensywny remont dalszych urządzeń przeładunkowych oraz odbudowę magazynów. Poza dotychczasowymi ładunkami zarówno eksport jak i import obejmie nowe towary masowe i drobnicowe.

Eksport węgla przez Szczecin wyniesie półtora miliona ton. Przeładunek na statki odbywać się będzie na czterech nabrzeżach: Kaszubskim, Górnośląskim, Huku i Arsenale. Na I kwartał 1948 przewiduje się eksport 250.000 ton węgla. „a w następnych trzech po ca 400.000 t.

Import rudy ze Szwecji i pirytów zaplanowano na przeszło 800.000 t. Pierwsze statki z rudą nadejdą po odmarznięciu północnych portów szwedzkich. Przeładunek rudy poza zaopatrzeniem Huty Szczecin, odbywać będzie się na pięciu nabrzeżach: „Kra”, „Wulkan”, „Odra”, „Duńczycy” i „Ucho”, przy czym dla hut Śląska przeważnie na barki, a tranzytowej do Czechosłowacji na wagony.

Przeładunek towarów drobnicowych przewidziano na 275.000 ton. Zwiększenie ich uzależnione jest od tempa odbudowy dalszych magazynów przewidzianych w tegorocznym planie rozbudowy portu. Wykorzystane będą nabrzeża i składowiska na „Uchu”, „Odrze”, „Duńczycy”, „Górnej Okrętowej” i niższe piętra wielkiego silosa zbożowego nad Odrą.

Po tym przewidziany jest znaczny eksport drzewa oraz import paliw płynnych oraz inwentarza żywego.

Całoroczny obrót Szczecina planowany jest na rok 1948 na 2.600 000 ton.

Odbudowa urządzeń kolejowych Portu Centralnego w Szczecinie

Szczecin (ZAP). W ramach prac, jakie w nowym roku zostaną przeprowadzone w porcie szczecińskim, poważną pozycję stanowią również wydatki na odbudowę urządzeń kolejowych w szczecińskim porcie Centralnym. Ogółem preliminuje się na ten cel 1,8 miliarda złotych.

Przeładunki węgla i towarów drobnicowych, jakie mają być przeprowadzone w latach 1948/9 na terenie portu szczecińskiego wymagają zasadniczych zmian w dotychczasowej konstrukcji portu. W okresie niemieckim port szczeciński w dużej mierze obsługiwany był przez jednostki wodnej żeglugi śródlądowej. W warunkach obecnych zasadniczy ciężar dowozu towarów spadnie na koleje i w związku z tym konieczność rozbudowy dworców towarowych jest zadaniem pilnym.

Tory na nabrzeżach zostaną całkowicie przebudowane oraz wybuduje się dziesiątki kilometrów nowych torów. Będą one doprowadzały wagony do nabrzeży, których budowę już rozpoczęto. Pod nowe dźwigi i wywrotnice wagonowe oraz taśmowce służący do przeładunku węgla doprowadzone zostaną linie kolejowe, ułatwiające operowanie wielką ilością pociągów, które będą przybywały z węglem do Szczecina. Pociągi te następnie będą przesuwane na nabrzeża rudowe, gdzie będą zabierały rudę, dla polskiego i czeskiego przemysłu.

Również zwiększony obrót towarów drobnicowych wymaga doprowadzenia szeregu nowych torów do poszczególnych magazynów już istniejących względnie nowowznoszonych.

Węgry pragną rozszerzyć tranzyt towarów przez polskie porty

Gdynia (ZAP). Przewodniczący, przebywającej na Wybrzeżu wycieczki przemysłowców węgierskich, oświadczył, iż Węgry są specjalnie zainteresowane w tranzycie przez porty polskie i tranzyt ten pragną powiększyć.

Węgier zaznaczył, iż Hamburg w żadnym wypadku nie wchodzi w rozważaniu możliwości tranzytowych w rachubę. Tranzyt węgierski przez porty polskie kierowany będzie głównie do krajów skandynawskich i ewtl. Finlandii, które będą otrzymywały tekstylia, wina, lekarstwa, aparaty radiowe i sprzęt elektrotechniczny. Węgry są również zainteresowani stworzeniem w strefie wolnocłowej jednego z portów polskich punktu rozlewania win na statki. Szczecin — jak oświadczył kierownik wycieczki — zrobił na Węgrzech wspaniałe wrażenie. Przewodniczący podkreślił, że o ile przed wojną obrót handlowy węgiersko-polski obejmował sumę 2. mil. dolarów, o tyle w roku bieżącym wyniesie 17 mil. dolarów.

Barki czeskie wozić będą polski węgiel

Szczecin (ZAP). Wiosną roku 1948 rozpoczyna na Odrze pracę czeskie barki. Będzie ich kilkadziesiąt o łącznym tonażu 30 tysięcy ton. Ponieważ barki będą przez Czechów wykorzystane przede wszystkim w kierunku ze Szczecina na południe, bowiem Czesi będą przy ich pomocy transportowali szwedzką rudę, rozważa się obecnie możliwości wykorzystania barek dla przewozu polskiego węgla ze Śląska do Szczecina. Czesi będą przez Szczecin eksportować przede wszystkim drobnicę, którą znacznie łatwiej jest przewozić kolejami i która nie zabiera zbyt dużej ilości miejsca. Nawet przy wykorzystaniu barek dla przewozu drobnicy duża część miejsca na barkach pozostałaby wolna. Z tej przyczyny kopalnie w porozumieniu z Czechami postanowiły wykorzystać wolną ilość miejsca na barkach dla polskiego węgla eksportowanego przez Szczecin.

Remont taboru odrzańskiego

Wrocław (ZAP). W związku z ulepszeniem taboru dla żeglugi na Odrze i jego odbudową, powstaje coraz więcej zakładów remontujących.

W roku 1947 nad wykonaniem planu odbudowy taboru pracowało 19 warsztatów.

Projektuje się przebudowę oraz kapitalne remonty dalszych 243 barek oraz 12 holowników.

Remont holowników zostanie zakończony jeszcze w roku 1948, a remont barek rozłoży się na przeciąg 3 lat ze względu na konieczność stałych, drobnych remontów jednostek będących na chodzie.

Jednym z największych sukcesów żeglugi na Odrze jest mobilizacja fachowców. Obecnie ściągnięto z terenu całej Polski do współpracy fachowców stoczniowych, okrętowych, inżynierów oraz techników.

Pierwszy polski kuter stalowy

Gdańsk (ZAP). W stocznich gdańskich spuszczo na wodę pierwszy kuter stalowy, wykonany i zaplanowany całkowicie na stocznich polskich. Budownictwo kutrowe silnie odczuwało brak niezbędnego drzewa dębowego, toteż w stocznich gdańskich powstał projekt budowy kutrów metalowych, całkowicie spawanych. Koszt budowy kutra stalowego jest znacznie mniejszy niż kutra drewnianego. Kuter posiada długość 17,4 m, szerokość 5 m. Może on zabrać 15 t. ryb. Załoga kutra składa się z 4 osób.

Pierwszy statek jugosłowiański przybył do Gdańska

Gdańsk (ZAP). Do portu gdańskiego wszedł po raz pierwszy po wojnie statek pod banderą jugosłowiańską. Jest nim statek „Kazara”, który przywiózł 6.894 t. pszenicy.

PRZEMYSŁ I KOMUNIKACJA

Wzmożone tempo produkcji taboru kolejowego w r. 1948

Warszawa (ZAP). Jednym z zagadnień, które należało w szybki sposób rozwiązać, był problem transportu. Kolejnictwo szczególnie dotkliwie odczuwało brak parowozów i wagonów. Braki te paraliżowały normalny bieg życia gospodarczego i jego rozwój.

Rząd polski problem ten rozwiązał w dwojaki sposób: przez import zagraniczny oraz przez wzmożenie produkcji krajowego przemysłu taboru i sprzętu kolejowego. Dzięki znacznym inwestycjom przemysł ten rozbudowano w krótkim czasie tak, że obecnie jest w stanie pokryć całkowicie bieżące potrzeby kolejnictwa. Fabryki taboru i sprzętu kolejowego nie tylko przekroczyły produkcję przedwojenną, ale przewyższyły ją kilkakrotnie.

Przed wojną maksymalna produkcja miesięczna parowozów wyniosła 13 sztuk, obecnie 18. Największa produkcja miesięczna wagonów towarowych sprzed 1939 r. była 288, obecnie wynosi ponad 1.000.

Plan na rok 1948 przewiduje dalszy wzrost produkcji. Według planu w roku 1948 przemysł polski ma wykonać 212 lokomotyw, poza tym — 35 pośpiesznych oraz 40 wąskotorowych. Będą to pierwsze parowozy pośpieszne typu P. t.—47 produkcji powojennej, które wypuści fabryka w Chrzanowie. Dotychczas przemysł polski wykonywał jedynie lokomotywy towarowe.

Ponadto kolejnictwo polskie zasilone będzie w końcu 1948 r. w znaczne ilości nowych wagonów, a mianowicie:

- 11 tys. węglarek,
- 180 wagonów osobowych,
- 64 pocztowe,
- 560 cystern,
- 174 chłodnie i
- 121 wagonów towarowych specjalnych.

Fabryki polskie wypuszczają w roku 1948 pierwsze partie wagonów osobowych i sypialnych 2 klasy, serię wagonów pocztowych wykonają Państwowe Zakłady we Wrocławiu.

Niezależnie od powyższego przemysł polski będzie produkował w r. 1948 dla kolejnictwa sprzęt pomocniczy lub wyłuszczający jak

- dreżyny motorowe (59 szt.),
- wozy tramwajowe (111 szt.),
- mażnice (2.130 t.),
- urządzenia kolejowe (3.772 t.),
- części parowozowe (2.168,2 t.),
- zderzaki, okucia, resory i urządzenia sygnalizacyjne (4.019,7 t.),

części do hamulców (747,9 t.),
obrotnice parowozowe (260 t.),
zestawy parowozowe (1.305,6 t.),
wagi kolejowe (11 szt.),
zespółki (160 t.) i inne.

Współpracujące ze Zjednoczeniem Przemysłu Taboru i Sprzętu Kolejowego Ostrowieckie Zakłady wykonują 2.200 wagonów i węglarek. Poza tym wyremontowane będzie 8 parowozów, 27 wagonów osobowych, 60 pocztowych, 126 węglarek, 181 wagonów wąskotorowych oraz 5 wozów tramwajowych.

Wartość ogólna mającego być wyprodukowanego sprzętu kolejowego w roku 1948 oceniona jest na 357.876,6 tys. zł przedwojennych.

Plan przemysłu motoryzacyjnego na r. 1948

Warszawa (ZAP). Polska posiadała przed wojną dwa większe zakłady wytwórcze samochodów na Pradze i w Ursusie. Wszystko to, co się stało w zakresie motoryzacji polskiej do roku 1945-go, można uważać za stadium początkowe.

Powojenny przemysł motoryzacyjny w Polsce natrafił na wielkie trudności. To, co było, uległo zupełnemu zniszczeniu. Przepadły plany i opracowania teoretyczne.

Start przemysłu motoryzacyjnego w Polsce po wojnie był trudniejszy aniżeli w innych dziedzinach produkcji. Zadania zaś rozwinęły się przed nim większe i zupełnie nowe, obejmujące i traktory i ciężarówki, i motocykle.

Produkcja motocykli jest w stadium przygotowawczym, ciągników wyprodukowano 153 szt. w roku 1947.

Plan na rok 1948-my zapowiada nowe konstrukcje silnika rolniczego jednocylinrowego benzynowego 28 KM i Diesla czterocylinrowego 36 KM, nadto produkcję samochodów ciężarowych, których prototypy opracowane będą w Ursusie, produkcja zaś seryjna wykonana będzie w Starachowicach.

Dział ciągników wszedł już na normalne tory rozwoju. Fabrykacja ciągników nie tylko dogoni niedobór zeszłoroczny, ale przekroczy cyfrę przewidzianą na rok 1948 (t. j. 1.200 szt.).

W zakresie fabrykacji motorów wprowadzono już szereg kardynalnych zmian, mających na celu usprawnienie produkcji. Kosztem 31 milionów zł przygotowują się do produkcji zakłady mechaniczne w Gorzowie.

Akcja oszczędnościowa w przemyśle już w trzech kwartałach 1947 r. przekroczyła plan roczny

Warszawa (ZAP). Akcja oszczędnościowa we wszystkich gałęziach przemysłu, wg planu na r. 1947, miała dać ogólną sumę oszczędności 6.700.000.000 zł. Jednak już w pierwszych trzech kwartałach 1947 r. przekroczono plan roczny, osiągając 6.929.975.000 zł.

Naipoważniejszą pozycją w zaoszczędzonej sumie zajmują oszczędności uzyskane skutkiem zwiększenia wydajności pracy (ok. 20%), racjonalnego zużycia surowca oraz zastosowania udoskonaleń i wynalazków.

Roczny bilans pracy hutnictwa żelaznego

Katowice (ZAP). Polskie hutnictwo żelazne wykonało wyznaczony na rok 1947 plan produkcji na 4 tygodnie przed terminem (4 grudnia).

W ciągu całego 1947 r. hutnictwo wyprodukowało łącznie 949.319 ton koksu (103,2% planu), 867522 ton surówki (90,5% planu), 1.579.081 ton stali surowej (108,5%) i 1.090.972 tony wyrobów walcowanych i rur bez szwu (109,1% planu). Na specjalne podkreślenie zasługuje osiągnięcie i przekroczenie granicy miliona ton rocznej produkcji w odniesieniu do wyrobów walcowanych. Zamiar podniesienia w r. 1947 produkcji wyrobów walcowanych do miliona ton wydawał się nadzwyczaj śmiały, ponieważ walcownie zostały szczególnie dotknięte następstwami wojny, a w roku 1947 nowe zespoły walcownicze nie były uruchomione. Plan nie tylko wykonano, ale nawet przekroczono o ponad 9%. W roku 1948 produkcja hutnicza uległ ma poważnemu wzrostowi do poziomu 1.075.000 ton surówki, 1.700.000 ton stali surowej i 1.175.000 ton wyrobów walcowanych. Wzrost produkcji wyrobów walcowanych ułatwi uruchomienie nowych maszyn w walcowniach.

Eksport i import wyrobów hutniczych

Katowice (ZAP). Eksport wyrobów hutniczych kierowany jest do szeregu krajów Europy wschodniej, zachodniej i północnej oraz do Palestyny. Na liście krajów, które przywożą z Polski produkty przemysłu hutniczego figurują: ZSRR, Jugosławia, Bułgaria, Węgry, Finlandia, Szwecja, Norwegia, Holandia, Szwajcaria i Palestyna. W listopadzie roku 1947 do wyliczonych krajów wywieziono ogółem ponad 8.100 ton wyrobów hutniczych. W tym samym okresie importowano z Czechosłowacji 1.386 ton wyrobów hutniczych. Import dotyczył tych produktów, których wytwórczość w kraju jest jeszcze niedostateczna.

Ile zakładów liczy polski przemysł hutniczy

Katowice (ZAP). Według oficjalnych danych Centralnego Zarządu Przemysłu Hutniczego, hutnictwo żelazne posiada obecnie 24 czynne zakłady produkcyjne, w których pracuje 16 wielkich pieców, 50 pieców martenowskich i 15 pieców elektrycznych. Podległe również CZPH Zjednoczenie Kopalni Rudy Żelaznej dysponowało 20 czynnymi zakładami, a grupa topników — 5 zakładami.

Wzrasta eksport odlewów

Warszawa (ZAP). Polski przemysł odlewniczy posiadający ok. 100 zakładów produkcyjnych zatrudnia obecnie 17 tys. pracowników.

Podstawową produkcją są: rury wodociągowe i zlewowe, sanitaria, wanny, łączniki do rur, odlewy maszynowe dla wszystkich gałęzi produkcji, grzejniki i kotły do centralnego ogrzewania, garnki żeliwne i inne artykuły gospodarstwa domowego.

Głównym krajowym odbiorcą produkcji odlewniczej jest przede wszystkim przemysł, następnie kolejnictwo.

Znaczna część produkcji odlewniczej przeznaczona jest na eksport, który w 1948 r. stanowić będzie 50% ogólnego eksportu przemysłu metalowego.

Eksport w dziedzinie tej wykazuje znaczny wzrost. Zamówienia zagraniczne na rok 1946 wynosiły 3.700 ton, w roku 1947 i 1948 wzrosły do 37.300 ton. $\frac{1}{3}$ jego stanowią rury wodociągowe dla Turcji, której całkowite zamówienie, wynoszące ponad 15 tys. ton odlewów, realizowane będzie w kilku najbliższych latach. Odbiorcą rur wodociągowych jest również Bułgaria.

Pozostałe eksportowe artykuły produkcji odlewniczej to rury kanalizacyjne, odlewy maszynowe, łączniki, sanitaria, wanny, których odbiorcą są Turcja, Czechosłowacja, Norwegia, Dania, Palestyna.

Poważną pozycję eksportową na rok bieżący stanowią tubingi dla metro moskiewskiego o łącznej wadze 7.000 ton.

W roku 1948 planuje się realizację zamówień w dziedzinie eksportu w ilości kilkakrotnie większej, niż w roku 1947.

Przed polskim przemysłem odlewniczym stoi dziś jako zadanie nie tyle zwiększenie ilościowe eksportu, ile rozszerzenie jego asortymentu.

Górnictwo i hutnictwo miedzi

Katowice (ZAP). Przedwojenne kopalnie miedzi w Polsce w Miedziance w powiecie kieleckim były pewnego rodzaju próbą. Nowe możliwości otworzyło odzyskanie Dolnego Śląska.

W okolicach Bolesławca znajdują się pokłady łupku, zawierającego rudę miedzi. Nie są to kopalnie i huta, lecz coś, co było przed paru laty kopalniami i hutą — i będzie spełniało taką samą rolę w przyszłości. Zakłady te zostały w następstwie działań wojennych zdewastowane. Władze polskie podjęły niezwłocznie prace wstępne, zmierzające do ich odbudowy i uruchomienia.

Spśród czterech kopalń najbliższą uruchomienia jest kopalnia i zakład przeróbczy „Lena”.

Kopalnia została z początkiem 1945 r. przez Niemców zatopiona, a urządzenia nadziemne — za wyjątkiem wieży szybowej — wywieziono. Z zakładu przeróbczego (flotacyjnego) wywieziono ruchome urządzenia mechaniczne.

Kopalnia „Lena” odwodniona zostanie jeszcze w roku 1948.

Kopalnia miedzi i anhydrytu „Lubichowo” posiada dwa szyby: szyb I dla wydobywania anhydrytu i szyb II — dla miedzi. Oba szyby zostały zalane wodą, a urządzenia wywieziono do Niemiec. Najpierw uruchomiony ma być szyb dla anhydrytu, służącego do produkcji kwasu siarkowego. Przed upływem 1949 roku szyb ma być całkowicie odwodniony, a kopalnia rozbudowana tak, by umożliwić wydobywanie do tysiąca ton anhydrytu dziennie.

Dwie pozostałe kopalnie miedzi noszą nazwy „Konrad I” i „Konrad II”. Całkowite ich odbudowanie i uruchomienie przewidziane jest po 1949 roku.

Prócz kopalń miedzi Zjednoczeniu Przemysłu Metali Nieżelaznych podlega również huta miedzi „Wizów”, która składa się z dwóch oddziałów: właściwej huty miedzi i fabryki kwasu siarkowego. Prowadzone są prace nad odbudową i rozbudową. Budynki są obecnie naprawiane i ulepszone. Po dokonaniu remontu i rozbudowy huta „Wizów” będzie jednym z najbardziej nowoczesnych zakładów tego typu w Europie.

Przemysł optyczny w roku 1948

Warszawa (ZAP). Wszystkie zakłady polskiego przemysłu precyzyjno-optycznego pracowały w 1947 r. szczególnie intensywnie. Pozostawało to w związku z dużym zapotrzebowaniem rynku krajowego i zagranicznego.

Na rok 1948 plan produkcji znacznie zwiększoło w porównaniu z rokiem 1947 pod względem wartości o 6 milionów złotych przedwojennych.

Po raz pierwszy jedna z fabryk wypuści w ramach produkcji początkowej nowe maszyny do pisania w liczbie 60, a Państwowe Zakłady optyczne niwelatory (10 sztuk).

Ilościowo produkcja przemysłu precyzyjno-optycznego według planu na rok 1948 będzie się przedstawiała następująco:

1. przyrządy optyczne: lornetki (600 sztuk), mikroskopy (1.195 sztuk), epidiaskopy (500 sztuk), lupy (12.620 sztuk), niwelatory (10 sztuk), optyka różna o wartości 472.600 złotych według cen z 1937 r.,
2. zegary domowe (6.210 sztuk), budziki (22.500 sztuk), zegary innych typów (5.500 sztuk),

3. przyrządy pomiarowe: wodomierze (25.000 sztuk), gazomierze (8.400 sztuk), manometry i termometry sprężynowe (14.145 sztuk) termometry i areometry 3.995 sztuk),
4. narzędzia chirurgiczne: wartości 1.200 tys. zł przedwojennych,
5. mechanika precyzyjna: wagi stołowe (4.050 sztuk), maszyny do pisania (60 sztuk),
6. szkło optyczne: szkło techniczne (36 ton), szkło laboratoryjne (46 t.), szkło optyczne (16 t.), prasówka okularowa (880 tys. sztuk) szkło okularowe (600 tys. sztuk).

Eksport z Dolnego Śląska

Wrocław (ZAP). W roku 1947 Zjednoczenie Przemysłu Drzewnego wykonało i wyeksportowało do Wielkiej Brytanii 3.000 kompletów meblowych jadalnianych. W tym samym okresie wysłano do Palestyny 15.000 skrzyń na owoce. Obecnie toczą się rokowania o dalszy eksport mebli do Anglii, oraz Holandii i na Bliski Wschód, jak również nowych partii skrzyń do Palestyny.

Zjednoczenie Przemysłu Drzewnego Dolnego Śląska obejmuje 24 zakłady produkcyjne zabawek, galanterii drzewnej oraz sprzętu sportowego i domków fińskich. W zakładach tych pracuje 2.800 ludzi.

W roku 1947 uruchomiono 13 nowych oddziałów w fabrykach zjednoczenia. Są to beczkarnie, parkieciarnie, dykiarnie i t. p.

Potencjał przemysłowy zakładów Zjednoczenia w odniesieniu do przedwojennego na tym terenie wynosi już 80%. Wiele zakładów było kompletnie zniszczonych i wiele jest już nie do odbudowania.

Handel zagraniczny sektora prywatnego w roku 1947

Warszawa (ZAP). W okresie od 1. I. 1947 do 15. XII. ubiegłego roku sektor prywatny zawarł 229 transakcji eksportowych na ogólną sumę 889.539.973 zł.

Najpoważniejszą pozycję stanowiły artykuły pochodzenia zwierzęcego, jak: jaja, gęsi bite, pierze, których wywieziono do Anglii, U. S. A., Danii i Szwajcarii za 470.615.804 zł. Również wyeksportowano poważne ilości nasion, ziemniaków i jagód suszonych za 108.172.612 złotych do U. S. A., Szwajcarii, Anglii, Holandii, Jugosławii i Austrii.

Z innych artykułów na podkreślenie zasługują: wiklina, wyroby wiklinowe, meble, fryzy dębowe (za 109.600.050 zł), których odbiorcami w ubiegłym roku były: Szwecja, Szwajcaria, U. S. A., Anglia, Holandia i Dania oraz ryby, których eksport kierowany był głównie do Szwecji i Anglii, osiągając sumę 108.087.370 zł.

W tym samym okresie Zrzeszenie Importerów i Eksporterów dokonało 309 transakcji importowych, przedstawiających wartość 2.186.966.829 zł. Najpoważniejszą pozycję stanowią farmaceutyki, chemikalia, stearyna, kauczuk, wyroby gumowe, kosmetyki i fibra, których przywieziono za 1.477.531.208 złotych. Głównymi importerami wymienionych artykułów były: U. S. A., Szwecja, Szwajcaria, Holandia, Anglia, Francja i Czechosłowacja. Również poważną pozycję przywozu sektora prywatnego stanowią takie towary, jak: wełna, gaza młyńska (za 185.578.749 zł), sprowadzana z U. S. A., Belgii, Anglii, Szwajcarii oraz Francji. Importuje się także pokaźne ilości kawy, kakao, pieprzu, herbaty, cytryn i różnych korzeni z Anglii, Włoch i Holandii, których wartość w ubiegłym roku osiągnęła 81.431.910 zł.

MISCELLANEA

Udział trzech sektorów w handlu na Ziemiach Odzyskanych

Warszawa (ZAP). Sektor prywatny. Niżej podane cyfry ilustrują stan przedsiębiorstw handlowych i usługowych sektora prywatnego na Ziemiach Odzyskanych na dzień 1. IX. 1947 r.

Województwo	Ogólna ilość przedsiębiorstw:
Wrocławskie	11.042
Gdańskie	4.546
Szczecińskie	5.371
Olsztyńskie	1.950
Ziemia Lubuska	1.688

Razem: 24.597

Sektor spółdzielczy na Ziemiach Odzyskanych rozwijał się w ciężkich warunkach ze względu na początkowo nieustabilizowane stosunki ludnościowe i gospodarcze. Tym bardziej poważne osiągnięcia świadczą o wielkiej prężności ruchu spółdzielczego na terenach Ziem Zachodnich.

W okresie od 31. 12. 1945 r. do 30. 6. 1947 r. ilość spółdzielni wzrosła ponad trzykrotnie, a liczba członków zwiększyła się pięciokrotnie (stan na 31. 12. 1945 r. wynosił 652 spółdzielnie, liczące ogółem 65.000 członków, zaś do dnia 30. 6. 47 r. liczba spółdzielni wzrosła do 2.340, a ilość członków do 328.000).

Państwowy plan odbudowy gospodarczej wytycza spółdzielczości na Ziemiach Odzyskanych zadania, które mają polegać głównie na rozbudowie wymiany między wsią i miastem, zarówno w sensie skupu produktów rolnych, jak dystrybucji artykułów przemysłowych.

Stan spółdzielczości handlowej na Ziemiach Odzyskanych na dzień 1. 9. 1947 r. przedstawia się następująco:

1. Centrala Gospodarcza Spółdzielni Ogrodniczych posiada 4 Oddziały, 63 punkty skupu.
2. Rolnicza Centrala Mięsna posiada 5 Oddziałów, 21 filii tych Oddziałów, 4 branżowe spółdzielnie, 48 przetwórní mięsa i masarń.
3. Spółdzielnie Mleczarskie posiadają 558 zakładów mleczarskich.
4. Spółdzielnie Handlowe rybackie — (42 dołowe i 14 handlowych) dysponują 34 kutrami, 264 łodziami, 13 przetwórniami ryb oraz 50 sklepami specjalnymi sprzedaży ryb.
5. Spółdzielnie Handlowe Wieiskie posiadają 1.240 placówek handlowych.

Spółdzielczy aparat dystrybucyjny na Ziemiach Odzyskanych wyrażał się na 30. 6. 1947 r. liczbą 3.674 sklepów spółdzielczych wiele i jednobranżowych.

Sektor państwowy na Ziemiach Odzyskanych reprezentowany przez branżowe centrale zbytu poszczególnych gałęzi przemysłu, podległe państwowej Centrali Handlowej, placówki Państwowej Centrali Handlowej i Powszechne Domy Towarowe, organizuje swe stałe punkty handlowe.

Handel państwowy rozbudowuje przede wszystkim hurtowanie branżowe do obsługi kupiectwa detalicznego i grup pracowniczych w ośrodkach przemysłowych. W następnym etapie przystąpiono do organizacji własnego aparatu dystrybucyjnego.

Niżej załączone zestawienia obrazują stan handlu państwowego na Ziemiach Odzyskanych na dzień 1. 9. 1947 r.

Ilość placówek Państwowej Centrali Handlowej

Województwa	Ogólna ilość placówek na Z. O.	W tym hurtowni	W tym punktów skupu	W tym sklepów detalicznych
Wrocławskie	72	35	12	2
Szczecińskie	38	10	8	—
Olsztyńskie	28	10	8	—

Powszechne Domy Towarowe posiadają ogółem na Ziemiach Odzyskanych 7 placówek, w organizacji zaś jest 6 dalszych Powszechnych Domów Towarowych.

Centrale branżowe	Ilość placówek na Z. O.
Centrala Produktów Naftowych	191
„ Zbytu Przemysłu Mineralnego	4
„ Tekstylna	73
„ Zbytu Przemysłu Metalowego	8
„ Żelaza i Stali	7
„ Zbytu Przemysłu Skórzanego	47
„ Zbytu Przemysłu Papierniczego	9
„ Zbytu Przemysłu Węglowego	11
Centralne Biuro Sprzedaży Przemysłu	
Fermentacyjnego	59
Dyrekcja Handlowa Przemysłu Konserwowego	30

Dotychczasowe doświadczenie wykazało, że państwowy aparat handlowy, odgrywa pozytywną rolę regulatora na rynku i przyczynia się do normalizacji stosunków w obrocie towarami.

GŁOSY PRASY

O planie inwestycyjnym na rok 1948

Kraków (ZAP). Pod tytułem: „Więcej, lepiej, wydajniej” Krakowski „Dziennik Polski” pisze o inwestycjach:

Dla dalszego pomyślnego rozwoju i rozbudowy przemysłu w drugim roku 3-letniego planu gospodarczego potrzebne są poważne inwestycje. Nie można bowiem wyobrazić sobie, by np. przemysł węglowy, przed którym stoi zadanie wydobycia w r. 1948 o 10 milionów ton węgla więcej, aniżeli wynosiło rekordowe wydobycie w r. 1947, mógł sprostać swemu nowemu zadaniu, bez unowocześnienia urządzeń i maszyn kopalnianych, zdewastowanych rabunkową gospodarką niemieckiego okupanta i zużytych w dalszych latach wzmożonej produkcji węgla kamiennego.

Podobnie i inne gałęzie przemysłu muszą przeprowadzić w bieżącym roku poważne inwestycje w swoich zakładach pracy. Tak ważne dla życia nowoczesnego organizmu państwowego i gospodarczego przemysły: energetyczny, włókienniczy, chemiczny, hutniczy, metalowy itd. — muszą się rozbudować, by móc produkować więcej, lepiej i wydajniej.

Inwestycje przemysłowe obejmują znaczną część całokształtu państwowego planu inwestycyjnego, stanowiąc przeszło $\frac{1}{3}$ całości i wyrażają się kwotą ponad 66 miliardów złotych, z czego 27 miliardów złotych wnosi przemysł państwowy ze środków własnych.

W państwowym planie inwestycyjnym nie operowano cudzymi kapitałami lub kredytami, lecz wyłącznie kwotami, które kraj zdołał wypracować i zaoszczędzić, kwotami, które przyniosła rentowna gospodarka poszczególnych działów przemysłu państwowego.

Na pierwsze miejsce wysuwa się oczywiście najgłówniejsza baza naszego przemysłu — górnictwo. Przemysł węglowy zajmujący dominujące stanowisko w całokształcie polskiej gospodarki otrzymuje na r. 1948 — 13 miliardów złotych, z czego 10 miliardów otrzymają kopalnie dawne, górnośląskie, zaś 3 miliardy złotych — kopalnie na Ziemiach Odzyskanych.

Drugie miejsce w planie inwestycji przemysłowych zajmuje przemysł energetyczny, któremu przydzielono ponad 10 miliardów złotych na tegoroczne inwestycje. Kwota ta przeznaczona jest w zasadzie na rozbudowę sieci elektrycznej, budowę nowych elektrowni i gazowni. Znaczne też kwoty przeznaczone zostały w ramach ogólnych inwestycji energetycznych na elektryfikację wsi w całym kraju: plan elektryfikacyjny przewiduje elektryfikację tysiąca wsi w ciągu roku 1948.

Na dalszych miejscach państwowego planu inwestycyjnego w zakresie inwestycji przemysłowych stoją: przemysł hutniczy, na którego rozbudowę przeznaczono 9 miliardów zł, przemysł metalowy — 8 miliardów zł, i przemysł chemiczny, na którego rozbudowę przeznaczono 7 miliardów zł. Znaczne kwoty zainwestowane będą na rozbudowę hut: „Kościuszko” i „Szczecin”. Warto podkreślić, że część kwot inwestycyjnych obrócona będzie w 1948 na odbudowę pierwszej w Polsce fabryki samochodów w Starachowicach.

Nie zapomniano również o przemyśle włókienniczym, na którego dalszą rozbudowę plan przewiduje 5 i pół miliarda zł.

Nie ulega wątpliwości, że zainwestowane kwoty przyniosą w rezultacie znaczne ożywienie tempa odbudowy kraju już w ciągu pierwszych miesięcy tego roku.

Program dla rolnictwa

Krakowski „Dziennik Polski” pisze m. in.:

Przekroczenie planu produkcji przemysłowej w roku 1947 z tak pięknymi nadwyżkami oraz zataczająca coraz szersze kręgi akcja współzawodnictwa w tej dziedzinie pracy, nie mogły pozostać bez wpływu na inne odcinki życia w Polsce. Równoległe do osiągnięć w przemyśle, musi przyjść również pora na zwiększenie produkcji rolniczej.

Rolnictwo polskie w swej strukturze jest niezwykle skomplikowane. W czasie ostatniej wojny uległo ogromnej dewastacji. Ale w naszych warunkach gospodarczych nie możemy sobie pozwolić na wywożenie rocznie milionów dewiz w zamian za potrzebną nam żywność.

Produkcja rolnicza musi nie tylko zaspokoić całkowicie potrzeby kraju bez konieczności dalszego importowania, ale również stworzyć nadwyżkę, którą by można — idąc śladem przemysłu — rzucić za granicę.

Współzawodnictwo winno się wyrażać w pierwszym rzędzie w twórczej i pełnej inicjatywy pracy instruktorów. Wyczucie potrzeb terenu, stworzenie planu, szybkie dopasowanie danego odcinka do ogólnego planu, oto główne wytyczne dla pracowników rolnych.

Drugim podstawowym momentem bitwy o szybki rozkwit produkcji rolnej jest planowanie. Nie może tu być mowy o szablonowym traktowaniu całego kraju, lecz jak najdalej idące wczucie się w potrzeby poszczególnych terenów. Bardzo szczegółowo przemyślano sprawę mechanizacji wsi, od czego w głównej mierze zależy wzrost produkcji rolniczej. W tym kierunku dokonano bardzo szczegółowych studiów.

Przemysł polski coraz sprawniej wykonuje plan zaopatrzenia rolnictwa w potrzebne maszyny, produkując ich coraz więcej. Na rok 1948 przewiduje się nowe setki maszyn wszelkiego gatunku, które wpłyną poważnie na tempo produkcji. Z mechanizacją pracy łączy się elektryfikacja wsi, która również poczyniła ogromne postępy.