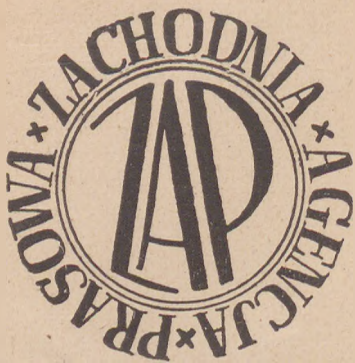




ZACHODNIA AGENCJA PRASOWA

DZIENNIKARSKA SPÓŁDZIELNIA PRACY

Poznań, ul. Chełmońskiego 1

Oddział w Warszawie, ul. Kredytowa 9 m. 3 — tel. 85883

Nr 27/Ip.

28. VIII. 1947

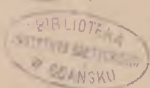
BIULETYN INFORMACYJNY

PORTY I MORZE

Rozwój portów ujścia Wisły

Gdańsk (ZAP) — Odbudowa portów Gdyni i Gdańska przechodziła przez 3 zasadnicze etapy. Pierwszy, zapoczątkowany w r. 1945, polegał na remoncie urządzeń najmniej zniszczonych i najłatwiejszych do remontu. Dyktowała to potrzeba najszybszego uruchomienia choćby małej części portów, by móc podjąć przeładunek. Wynikiem tej pracy był obrót towarowy, który od lipca 1945 wynosił dla obu portów od 100.000 do 150.000 ton miesięcznie, przy czym port gdyniński przewyższał znacznie gdański obrotami. Etap drugi odbudowy obu portów zaznaczał się już racjonalnym planem odbudowy, który musiał być zsynchronizowany ze wzrastającą produkcją kraju oraz wzrastającym importem i eksportem. Trudności zostały wreszcie przełamane w czerwcu 1946, kiedy to zdolność przeładunkową portów ujścia Wisły zrównoważyło się z potrzebami zaplecza a obroty weszły w okres stabilizacji. Taki stan rzeczy pozwolił na przekroczenie planu państwowego, określonego na rok 1946 w wysokości 7 milionów ton, o przeszło 10% i uzyskanie 7.737.000 ton, przy większych obrotach Gdańska. W roku tym Gdańsk wyeksportował 2.545.000 ton węgla, a Gdynia — 2.127.000 ton węgla.

Plan państwowy na rok 1947 określił dla portów ujścia Wisły obroty w wysokości 10.700.000 ton, z czego 7.000.000 ton węgla. Warunki atmosferyczne w pierwszych miesiącach roku



nie pozwoliły na rozwinięcie pełnej produkcji. Wyjątkowo sroga zima spowodowała znaczny spadek obrotów tak, że w pierwszych czterech miesiącach przeładowano tylko 1.130.000 ton (705.000 ton węgla) podczas, gdy w tym samym okresie w r. 1946 przeładowano 1.915.000 ton towarów (1.155.000 ton węgla). Już jednak maj i czerwiec roku 1947 ujawnił wielkie, wciąż rosnące możliwości portów Gdyni i Gdańska. W każdym z tych miesięcy bowiem przekroczono 1.000.000 ton. W sumie przeładowano 2.121.000 ton towarów (1.336.000 ton węgla) wykonując 120% planu miesięcznego. Tak więc już dziś Gdańsk i Gdynia przeładowują w tempie 12.000.000 ton rocznie.

Ruch w Uście stale wzrasta

Ustka (ZAP) — Do portu w Uście zawinął już setny statek od chwili oddania portu do użytku. Jest to jednostka duńska. Port przyjmuje jak dotychczas statki szwedzkie, fińskie i duńskie i zajmuje się przede wszystkim załadunkiem węgla. Ostatnio do portu zostały skierowane transporty łupku szamotowego, który jest przez przemysł polski eksportowany zagranicę.

Dalsze usprawnianie ładowności portu szczecińskiego

Szczecin (ZAP) — W Szczecinie prowadzone są obecnie prace w kierunku dalszego zwiększenia zdolności przeładunkowej portu. Montuje się 4 nowe dźwigi oraz planuje usprawnienie transportu węgla do Szczecina. Szereg komisji specjalnie powołanych w tym celu bada potrzeby portu i możliwości szybkiego usprawnienia jego zdolności przeładunkowej.

Zainstalowanie nowych urządzeń przeładunkowych pozwoli Szczecinowi na ładowanie od września 1947 około 2.500 ton węgla dziennie, co wyniesie 75.000 ton węgla w stosunku miesięcznym.

Plan trzyletni przewiduje, że w r. 1949 Szczecin ma przeładować 5.500.000 ton węgla, a w latach następnych 9.000.000 ton węgla, by stać się w ten sposób głównym portem węglowym Polski. Wszystkie wysiłki władz skierowane są obecnie w celu realizacji tych zamierzeń.

PRZEMYSŁ I KOMUNIKACJA

Międzynarodowe Targi Gdańskie

Gdańsk (ZAP) — W dniu 2 sierpnia 1947 otwarte zostały Międzynarodowe Targi Gdańskie. W roku bieżącym Targi odbywają się na terenie Gdyni i Sopot, jedynie w ograniczonym zakresie. Nie noszą one charakteru wystawy dorobku gospodarczego Polski, lecz mają na celu nawiązanie stosunków

handlowych eksportowo-importowych z jednoczesnym pośrednictwem w transakcjach dokonywanych przez zainteresowanych kontrahentów krajowych i zagranicznych.

W Gdyni zgrupowany został przemysł spożywczy, rybacki, stoczniovy i żeglugowy. W Sopocie zaś przemysł artystyczno-ludowy, włókienniczy i rzemiosło. W Targach biorą udział Szwajcaria, Szwecja, Czechosłowacja, Węgry, Dania, Austria i Holandia, które to państwa zorganizowały własne stoiska.

Pierwsze dni Targów zarezerwowane zostały dla transakcji handlowych. Dopiero później będą one dostępne dla wycieczek i zwiedzających. Wszelkie transakcje zostały uproszczone dzięki ułatwieniom, zezwalającym na kupno i sprzedaż towaru za dewizy i waluty obce.

Na Targach zawarto szereg dużych transakcji handlowych, na czoło których wybija się transakcja znanego meksykańskiego kupca Rubina, przedstawiciela wielkiej firmy importowo-eksportowej „Transmor” w Mexico-City. Rubin zamierza zakupić w Polsce pewne wytwory żelazne, koks, surowce chemiczne oraz bekony, sery i ryby wędzone. Ogółem transakcja ta wyniesie około 2.000.000 dolarów.

Węgiel polski zdobywa rynek skandynawski

Katowice (ZAP) — Polska ma już od dawna ścisły kontakt z państwami skandynawskimi: Szwecją, Norwegią, Danią i Finlandią, w zakresie eksportu węgla. W wyniku koniunktury, jaka się wytworzyła na skutek angielskiego strajku górników w r. 1926, Polska zdobyła silne stanowisko jako eksporter węgla do wyżej wymienionych państw. W roku 1931 węgiel polski stanowił niemal połowę całego importu węgla państw skandynawskich.

Import węgla kamiennego przez państwa skandynawskie
w r. 1931 w tys. ton

	Ogólna ilość importowanego węgla	Import z Polski tys. t.	%
Norwegia	1.892	989	52,3
Dania	4.008	1.315	32,8
Szwecja	4.546	2.638	58,0
Finlandia	878	540	61,5
Ogółem	11.324	5.482	48,4

W latach późniejszych Anglia powróciła częściowo na węglowe rynki skandynawskie. Mimo to Szwecja importowała wciąż wielkie ilości węgla polskiego.

Import węgla kamiennego w r. 1937 w tys. ton

	Ogólna ilość importowanego węgla	Import z Polski tys. t.	%
Norwegia	2.649	389	14,7
Dania	4.347	258	5,9
Szwecja	6.632	2.549	38,4
Finlandia	1.904	276	14,5
Ogółem	15.532	3.472	22,4

Dziś w wyniku drugiej wojny światowej węgiel polski znów zaczyna odgrywać dominującą rolę w państwach skandynawskich. Węgiel polski nabiera dla Szwecji, Norwegii, Danii i Finlandii specjalnego znaczenia, bowiem jego dostawy warunkują pomyślny rozwój przemysłu tych krajów.

Wywóz węgla i koku z Polski w r. 1946

Norwegia	335.085	42.859	377.944	19,9
Dania	610.248	117.088	727.336	18,6
Szwecja	1.764.203	420.509	2.184.712	59,8
Finlandia	74.941	7.239	82.180	17,0
Ogółem	2.784.477	587.695	3.372.172	33,9

Mimo tegorocznych przeszkód atmosferycznych w czterech pierwszych miesiącach roku, Polska w r. 1947 wyeksportuje do czterech państw skandynawskich około 3.000.000 ton węgla i koku. Eksport do Finlandii i Norwegii wzrośnie przy tym kilkakrotnie.

Wobec zwiększającego się coraz bardziej zapotrzebowania państw skandynawskich na węgiel, Polska w latach najbliższych będzie prawdopodobnie pokrywała 50% tego zapotrzebowania i eksportowała około 7.500.000 ton węgla i koku do Szwecji, Norwegii, Danii i Finlandii. Oczywiście powiększenie się eksportu węgla będzie zdążyło równolegle z powiększaniem eksploatacji węgla oraz wzrostem zdolności przeładunkowej portów polskich.

Pierwsze półrocze 1947 w hutnictwie

Katowice (ZAP) — Państwowy plan produkcyjny w II kwartale br. został wykonany przez przemysł hutniczy w 107% (poprzedni kwartał w 97,5%). Z tego hutnictwo żelazne wykonało plan w II kwartale w 110,4%, w poprzednim w 100,6%. Przemysł metali nieżelaznych wykonał plan w II kwartale w 103,8%, w poprzednim kwartale 98,8%. Przemysł materiałów ogniotrwałych wykonał plan w II kwartale w 88,0%, w poprzednim w 70,2%, kopalnictwo rudy żelaznej i grupa topników wykonały plan w II kwartale w 94,2%, w poprzednim kwartale w 86%.

Państwowy plan produkcyjny w I półroczu br. został wykonany w 102,1%.

W poszczególnych grupach branżowych wykonanie tegoż planu w I półroczu przedstawia się następująco: hutnictwo żelaza 105,4%, przemysł metali nieżelaznych 101,4%, przemysł materiałów ogniotrwałych 79,6% oraz kopalnictwo rud i topników 90,1%.

Zagraniczne dostawy złomu

Katowice (ZAP) — Zapotrzebowanie polskiego hutnictwa na złom przewyższa możliwości dostaw z rynku krajowego. Wedle obliczeń z początku 1947 niedobór na rok 1947 oceniany był na około 220 tysięcy ton. Jednakże na skutek wysiłków, poczynionych w kierunku intensyfikacji dostaw, przewidywany niedobór udało się zmniejszyć o przeszło 30 tys. ton, do sumy 185 tysięcy ton do końca br. Przedwojennym postulatem Polski było otrzymywanie złomu z Niemiec, jako kraju położonego w stosunku do Polski najkorzystniej pod względem komunikacyjnym i geograficznym. Nie było to jednak możliwe ze względu na to, że wobec olbrzymich zbiorów niemieckich — mimo umów i traktatów handlowych — Niemcy nie dostarczali Polsce złomu lub dostarczali w minimalnych ilościach. Obecnie wobec przychylnego stanowiska władz okupacyjnych radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec, Polska będzie otrzymywać stamtąd dostawy złomu. Pierwsze transporty kolejowe są już w drodze.

Przemysł papierniczy na Dolnym Śląsku

Jelenia Góra (ZAP) — Jeleniogórskie Zakłady Papiernicze obejmują obecnie swoim zasięgiem 5 powiatów Dolnego Śląska, t. j. Jelenia Góra, Lwówek, Lubań, Zgorzelec i Środa Śląska. Na terenie tych powiatów znajduje się 19 (łącznie ze ścieralniami) zakładów czynnych i 3 zakłady nieczynne. Dwa z nich będą uruchomione jeszcze w roku 1947, trzeci natomiast w pierwszej połowie roku 1948.

Fabryki należące do Jeleniogórskich Zakładów Papierniczych produkują: papiery piśmienne drzewne i bezdrzewne, jak: kancelaryjny, papeterijny, kopertowy, albumowy i pelur; bibułki; papiery drukowe: płaski, afiszowy, zapałczany i powielaczowy; papiery pakowe, papiery okładkowe, surowiec do uczulania, pergamin półtuszczy; bibuły atramentowe i filtracyjne, kartony jedno- i wielowarstwowe, kartony na karty do gry i bilety kolejowe, tekturę białą, brązową, matrycową i na papę dachową. Jedna z fabryk produkuje również krążki trujące na muchy i podstawki piwne.

Wyroby Jeleniogórskich Zakładów Papierniczych zdobyły sobie już uznanie poza granicami Polski. W ostatnim czasie nadeszło z kilku krajów europejskich wiele zapytań i propozycji.

Odbudowę i rozwój Przemysłu Papierniczego na terenie Dolnego Śląska obrazuje poniższe, szczegółowe zestawienie:

Okres	Prod. w ton.
IV kwartał 45 r.	1,161,0
I „ 46 r.	1,570,1
II „ 46 r.	1,791,7
III „ 46 r.	1,845,2
IV „ 46 r.	1,498,2
I „ 47 r.	4,215,3
II „ 47 r.	6,360,0

Na trzeci kwartał 1947 Jeleniogórskie Zakłady Papiernicze przewidują produkcję wszystkich swoich zakładów w wysokości 7.790 ton.

Międzynarodowa konferencja kolejowa

Ustka (ZAP) — W Ustce odbyła się międzynarodowa konferencja kolejowa, w której wzięli udział przedstawiciele kolei polskich, czeskich, szwedzkich i radzieckich. Podczas konferencji omawiano sprawę uruchomienia bezpośredniego połączenia kolejowego pomiędzy Moskwą i Berlinem przez Warszawę i Poznań oraz linii Sztokholm—Praga Czeska, przez Warszów (na wyspie Wolin) i Poznań.

ZAGADNIENIA KULTURALNE I LUDNOŚCIOWE

Opieka nad matką i dzieckiem w Przemysle Węglowym

Katowice (ZAP) — Jedną z najpoważniejszych pozycji budżetowych przemysłu węglowego, to pozycja na akcję społeczną, zaś jedną z najpoważniejszych sum wydatkowanych w ramach tej akcji, jest suma przeznaczona na opiekę nad matką i dzieckiem.

Akcja ta obejmuje dziecięce kolonie i półkolonie w okresie letnim oraz żłóbki, stacje opieki nad matką i dzieckiem, przedszkola, prewentoria, sierocińce, świetlice dziecięce itp. przez cały rok.

W ramach akcji kolonijnej przemysł węglowy zaopiekował się w roku 1947 około 28.000 dzieci, półkolonie liczą 35.000.

Ilość dzieci objętych opieką całoroczną sięga 27.000.

Wystawa obrazów marynisty-autochtona

Gdynia (ZAP) — 7 sierpnia nastąpiło w Gdyni otwarcie wystawy obrazów artysty malarza prof. Mariana Mokwy. Jest on stałym, przedwojennym mieszkańcem Sopotu i z tej racji przysługuje mu miano „autochtona”. Posiada w Sopocie własną willę, w której podczas wojny zmuszony był mieszkać w piwnicy. Prof. Mokwa posiadał przed wojną w Gdyni stałą wystawę własnych obrazów, gdzie zgromadzone były m. in. wszystkie dzieła prof. Mokwy związane tematycznie z historią Polski na morzu. Niestety wszystkie te cenne dzieła zostały przez Niemców zupełnie zniszczone i nie zostało po nich ni śladu. Dziś prof. Mokwa z młodzieńczą energią zabrał się do odbudowy swego warsztatu pracy.

Odbudowa zabytkowego kościoła

Sławn o (ZAP) — Centrum miasta Sławn na Pomorzu Zachodnim uległo podczas wojny zniszczeniu. Poważnie uszkodzony został wówczas również wspólny, zabytkowy kościół mariacki. Obecnie władze przystąpiły do zabezpieczenia kościoła.

Kościół mariacki ma uszkodzoną wieżę i zniszczony dach oraz częściowo sklepienie. W pracach dąży się do przejściowego zabezpieczenia przede wszystkim dachu oraz pokrycia wieży, by wpływy atmosferyczne nie przeprowadzały dalej dzieła zniszczenia.