

BIULETYN INFORMACYJNY WYBRZEŻA

Rok I.

Gdańsk, 10 lipca 1946 r.

Nr 5

Prastary Gdańsk wita w swych murach I-szy Walny Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich

Wartość polityczna i żywotność każdego narodu mierzy się jego zdolnością wyciągania realnych i twórczych konsekwencji z każdej nowo-stworzonej sytuacji.

Nowa Polska, wyłoniona z potopu krwi i z cmentarzyska ruin, uzyskała zagubione przed wiekami prawo do wielkiego Wybrzeża morskiego od Szczecina, Wołynia i Świnoujścia, aż po Elbląg, Tolkmicko i Frombork.

Każdy kilometr tego Wybrzeża, każde miasto i osiedle nadmorskie Polski musi ustokrotnie swoje wysiłki, by zadokumentować, że jesteśmy prawymi dziedzicami tej ziemi i tego morza. Wybuchem żywotnych sił narodu spoić możemy na wieki odzyskane Wybrzeże z Polską. Stałową obręczą pracy możemy przekształcić zdewastowane Wybrzeże na narzędzie siły i wielkości naszego narodu!

Niech hasło »frontem do morza« przestanie być zawołaniem na dzień świąteczny, a stanie się rzeczywistością dnia powszedniego. Ta świadomość niech przyświeca niezłomnie tworzącemu się dziś Związkowi Gospodarczemu Miast Morskich Polski.

*

*

Największą poezją życia jest rozpoczęcie pracy nad wielkim dziełem. Żadne słowa nie oddają wówczas nastroju, żadne nie potrafią zobrazować napięcia woli i radosnego oczekiwania owoców wytyczonej pracy.

Zjadą się do Gdańska w dniach 12 i 13 lipca przedstawiciele 18 Miast Morskich Rzeczypospolitej, aby ustalić nierozzerwalne więzy pomiędzy sobą, aby określić swe zadania,

aby przejąć na swe barki wielki trud. Zjadą się w straszliwie okaleczonym przez wojnę Gdańsku, aby rzucić wyzwanie wszystkim trudnościom i właśnie wśród tych ruin, już ożywionych wspaniałym wysiłkiem i opromienionym żelazną wolą wykuwania lepszej wspaniałej przyszłości, zadokumentować swą wspólną gotowość kroczenia tymi samymi torami.

Witając przedstawicieli Miast Morskich jesteśmy przekonani, że od wszelkich słów będzie im miłszy nasz numer „Biuletynu Informacyjnego Wybrzeża“, który poświęciliśmy w całości Zjazdowi, streszczając wszystkie zasadnicze myśli na ten temat, jak również wypowiedzi organizatorów.

Mamy niepłonną nadzieję, że obrady potoczą się w pełnej harmonii i wzajemnym zrozumieniu. Morze stało się tak drogie wszystkim naszym sercom, jego pełne wykorzystanie dla potrzeb nowej Polski tak pałace, wola przywódców naszego Narodu i Państwa tak pod tym względem zdecydowaną i jasną, że zaufanie do pomyślnego przebiegu Zjazdu jest najzupełniej uzasadnione i oczywiste.

Przybędą na Zjazd najwyżsi dostojnicy Rzeczypospolitej. Będą się mogli przekonać, że ich wola przetworzenia Polski na państwo morskie została uwieńczona nie tylko zdobyciem wybrzeża Bałtyku od Elbląga do Szczecina, lecz również zdrowym siewem ich idei w umysłach tych, którzy ten trud tu nad morzem wzięli na swe barki.

Witamy Dostojnych Gości i Delegatów i życzymy szczęścia w chwili kładzenia kamienia węgielnego pod Związek Gospodarczy Miast Morskich.

* * *

Związek Gospodarczy Miast Morskich Polski nie nawiązuje do tradycji Hanzy średniowiecznej. Hanza bowiem miała na oku cele egoistyczne, agresywne i zewnętrzno-handlowe.

Związek Gospodarczy Miast Morskich Polski nie posiada tendencji do wydzielenia się i wyodrębnienia z rodziny miast polskich.

Związek Gospodarczy Miast Morskich Polski nie pretenduje do zajęcia nadrzędnej pozycji w stosunku do zrzeszonych miast bałtyckich.

Związek Gospodarczy Miast Morskich Polski nie zmierza do przejęcia i zastępowania w prawach i obowiązkach ani administracji państwowej, ani władz samorządowych,

ani centralnych instytucji gospodarczych, ani inicjatywy prywatnej, ani wreszcie samego społeczeństwa. Miasta na zapleczu są i mogą być tym, czym je uczynią ludzie, przypadek i okoliczności. Miasta nadmorskie mają z góry wykreślone zadania. Ich szlaki komunikacyjne morskie są wytyczone, a od ich funkcjonowania zależy byt miast nadmorskich i licznych rzesz ich obywateli. Ich odbudowa jest wyznaczona nie tylko pod względem ilościowym, ale i jakościowym przez odbudowę i eksploatację portów. Ich przemysł, ich instytucje użyteczności publicznej, ich urządzenia sanitarne, ich szkoły muszą mieć ściśle określony charakter, dostosowany i całkowicie scharmonizowany z funkcją miast portowych i miast nadmorskich.

Toteż:

Związek Gospodarczy Miast Morskich w oparciu o nową strukturę gospodarczą i społeczną państwa, współdziałać będzie w planowej rekonstrukcji życia wszystkich miast nadmorskich Polski.

Związek Gospodarczy Miast Morskich koordynować będzie wysiłki w tej myśli, by uzyskać najwyższy współczynnik wydajności przy określonym nakładzie pracy i środków materialnych.

Związek Gospodarczy Miast Morskich inicjować będzie te akcje gospodarcze, które przekraczają ramy możliwości i zainteresowań poszczególnych miast, a których pozytywne rozwiązanie posiada doniosłe znaczenie dla całego Wybrzeża i dla zespołów miast morskich.

Związek Gospodarczy Miast Morskich koncentrować będzie swoją ambicję, swoje wysiłki, swoją inicjatywę w tym kierunku, by stopniowo, w uzgodnieniu z ogólnym planem państwowym, miasta nadmorskie stały się sprzęgłem wiążącym cały kraj z odzyskanym Wybrzeżem, z wielkimi celami państwowej polityki morskiej, by wreszcie dynamizm życia polskiego przewyższył wszystko to, co zostało tu osiągnięte przed wojną i co zostało w tak bezwzględny i barbarzyński sposób zniszczone przez śmiertelnie ugodzonego wroga.

Minister inż. E. Kwiatkowski

O historycznej roli miast Wybrzeża

Gdybyśmy na chwilę opuścili mury tej historycznej sali i to zebranie, gdybyśmy się mogli przenieść nieco dalej w głąb lądu, do Warszawy, Krakowa, czy Lublina, do Wrocławia, Łodzi czy Białegostoku i zbliżyli się do jakiegokolwiek środowiska ludzi czynnych, rozumnych, inteligentnych i odczuwających całą prężnością ducha bóle porodowe nowej Polski, by powiedzieć im, że w tej chwili odbywa się pierwszy w dziejach Polski Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich w Gdańsku, to niewątpliwie odczulibyśmy, przepojone sympatią, zakłopotanie naszych słuchaczy.

Hasło „frontem do morza” ma już ustalony swój walor psychiczny w najszerszych masach naszego narodu. I wyobraźnia i rozum, i sentyment wypełniają nasze morze obfitą treścią. Przed oczyma widzimy wszyscy potężne krany i taśmowce, nabrzeża i falochorony, koleje i wiadukty, magazyny i elewatory, stocznie i chłodnie, fabryki i elektrownie, statki i okręty wojenne w Szczecinie, w Gdyni i w Gdańsku. Słyszemy gwar tysięcznej rzeszy robotników portowych i marynarzy, dźwięk syren i łopotanie bander i górujący nad wszystkim, regularny szum fal morskich. Wiemy wszyscy, że tam w portach morskich zaczyna i kończy się proces naszej odbudowy gospodarczej, że tam koncentruje się nasz masowy eksport, by mnożyć pracę naszych górników i robotników przemysłowych, by skompensować przywóz niezbędnych surowców i maszyn, by regenerować transport, by odbudować z upadku rolnictwo, by uzupełnić nasze możliwości aprowizacyjne dla pracujących mas ludzkich. I wreszcie odczuwamy wszyscy wyraźnie, jak z tego potopu klęsk narodowych i upokorzeń, z kategorii obozów koncentracyjnych i z warsztatów masowej śmierci, po prawie sześciu beznadziejnych latach wydobyło się nowe życie, opromienione chwałą dwu słów: Morze i Dolny Śląsk, Odra i Nisa Łużycka. A z tym odczuciem związane jest nierozdzielnie przekonanie, że tego historycznego wybrzeża polskiego od Szczecina, Wołynia i Swinoujścia po Elbląg, Tolkmicko i Frombork gotowi jesteśmy bronić jak ostatniego skarbu egzystencji narodowej i państwowej aż do ostatniej kropli z żył, do ostatniego tchu, do ostatnich sił. I wiemy równie powszechnie co to są miasta, a może raczej tylko pamiętamy czym one były w przeszłości. Jeżeli współcześnie coraz szerzej przenika świat idea planowania, tendencja gospodarki planowej, wchłaniającej coraz liczniejsze przejawy

życia zbiorowego a nawet indywidualnego w swoje tryby, to wiemy, że te dwa pojęcia: miasto i planowość narodziły się razem w najodleglejszej starożytności i maszerowały razem przez cały ciąg historii. Wieś była u swych zaczątków dziełem indywidualnej i swobodnej inicjatywy. Miasto musiało powstawać na podstawie planowania, tak samo w przeszłości jak i współcześnie. Te skupienia ludzkie zabudowane, zasiedlone, zagospodarowane i powiązane sieciami dróg komunikacyjnych na podstawie określonego porządku, wypełniały zawsze wielkie funkcje cywilizacyjne, gospodarcze i społeczne w państwie. Ta wizja indywidualnego miasta, jest obecnie przesłonięta upiornym obrazem ruin i destrukcji. W chwilach depresji można wprost zadawać sobie pytanie, czy te, skopane potwornym butem barbarzyńcy, mrowiska ludzkie zasługują jeszcze na nazwę miast? Miasta polskie — na skutek skrępowania procesu ewolucyjnego w XIX wieku, w okresie zaborów — były przed wojną za ciasne, zacofane, niedoinwestowane, nieuposażone, zdeformowane i tak samo jak drogi wodne i lądowe, jak przemysł i rzemiosło, wymagały gorączkowej przebudowy i zabudowy. Czemże więc może być ich życie dziś po zniszczeniu i zdewastowaniu w miastach całego dorobku dwudziestu pokoleń ludzkich i pięciu stuleci czasu?

Ta walka o przywrócenie współczesnym mrowiskom ludzkim mienia i godności miast, uzdolnionych do wypełniania swych funkcji jest — z nielicznymi wyjątkami — wspólna wszystkim miastom polskim. I Warszawa i Wrocław, i Poznań i Gdańsk, i Grudziądz i Szczecin, i Malbork i Elbląg, i Kołobrzeg i Iława i cały legion miast na obszarze od Karpąt do Sudetów aż po wybrzeże morskie postawiony jest w tej sytuacji, iż nie wie w jaki sposób przebrnąć przez ten ocean ruin i gruzów, by wylądować kiedyś na twardym gruncie zrekonstruowanych wartości cywilizacyjnych. Czegoż w tej sytuacji mogą chcieć miasta morskie? Dlaczego tworzą odrębny Związek? Dlaczego kładą akcent na określeniu „miasta morskie”? Wydaje się nawet, iż w tej definicji leży pewna sprzeczność wewnętrzna, większa dziś, niż kiedykolwiek dawniej.

ZAGADNIENIE PLANOWOŚCI

Stojąc bowiem na gruncie polityki gospodarczego planowania musimy uznać, że jej celowość i jej skuteczność będzie tym

większą, tym pozytywniejszą, tym bardziej wydajną, im bardziej będzie powszechną i generalną, im bardziej unikać będzie wszelkich nawiasów. Toteż dziś młody ruch planistyczny redukuje niejednokrotnie pozycję miast w gospodarce i administracji ogólnonarodowej, nawet tam, gdzie to nie jest uzasadnione potrzebą. W każdym razie zarówno ze względu na programowość polityki gospodarczego planowania, jak też i ze względu na sytuację budżetową, miejsce dla wyładowania ambicji samorządowych miast staje się coraz bardziej wąskie. Już z tego jednego punktu widzenia można się zapytać: jaką to czynną rolę wyznacza dla siebie Związek Gospodarczy Miast Morskich? Na czym ma polegać jego własny — aby użyć słownika politycznego — nieskrępowany dostęp do morza?

Co więcej, przechodząc do porządku nad minioną przeszłością, możnaby sobie w abstrakcji pomyśleć właśnie w ramach polityki gospodarczego planowania i uspołecznienia środków produkcji i transportu, że w punkcie wybrzeża, najbardziej odpowiednim, mógłby powstać zupełnie nowoczesny port przeładunkowy, spedycyjny, wyposażony w najodpowiedniejsze urządzenia przeładunkowe i magazyny z barakami i domami dla wszystkich pracowników portowych, lecz bez wielorakich funkcji właściwego miasta, bez obciążeń przeszłością historyczną, bez odrębnego mechanizmu municypalnego, wypełniając idealnie funkcje zlecone przez władze centralne — jako stalowy robot portowy. Funkcja miasta oddestylowałaby się w tym wypadku bez reszty od funkcji morza i portu. Ale wgryźmy się w to zagadnienie: „miasto i morze” jeszcze nieco głębiej. Istniały oczywiście w historii miasta, których cała treść życia stopiła się z morzem w jedno. Miasta te utraciły swój genetyczny związek z lądem. Taką była sytuacja miast włoskich w późnym średniowieczu z Wenecją i Genuą na czele, tak nastawione były niektóre miasta flamandzkie czy hanzeatyckie, tak nastawiony był przez wieki i Gdańsk w swojej przeszłości historycznej. Handel morski był dla nich celem samym w sobie. Jest dla każdego jasnym, że jeżeli kto, to nowa Polska podobnej podstawy organizacyjnej zaakceptować nie może i na pewno nie zaakceptuje. Sens formowania Związku Gospodarczego Miast Morskich — rzucony na ekran przyszłego bytu państwa — musi być więc odnaleziony gdzie indziej.

WALORY NASZEGO WYBRZEŻA

Gdyby na chwilę zatrzymać się przy czynnikach rozwojowych natury materialnej, to można stwierdzić, że stajemy się narodem — jednym z najbogaciej wyposażonym w źródła energetyczne. Już jesteśmy

czołowym producentem węgla i koks, a pozycję naszą możemy w przyszłości poważnie wzmocnić. Posiadamy doświadczenia przemysłowe i kilka wielkich okręgów produkcyjnych, uratowanych przed zagładą. Mamy w zasadzie dobrze założone linie komunikacyjne i wytyczone siłą faktów konieczności dalszej rozbudowy dróg wodnych, śródlądowych. Wykonanie tego zadania uczyniłoby polski przemysł metalurgiczny konkurencyjnym w relacjach międzynarodowych i poprawiłoby znacznie pozycję przemysłu włókienniczego i przetwórczo-spożywczego. Co ważniejsze — główny pomost gospodarczy przebiegający dotychczas przez kontynent europejski z północy na południe, od Morza Północnego przez Niemcy, Austrię, Jugosławię i Włochy do Adriatyku o szerokości 970 km., przesunąłby się w tym wypadku na linię: Morze Bałtyckie — Dunaj. — Morze Czarne, jako na najkorzystniejszą drogę kontynentalną w Europie. Ta droga jest nieco dłuższa, niż droga niemiecka, która tyle wartości ekonomicznych zakumulowała w tym kraju, bo wynosi 1.200 km., ale jest bez porównania dogodniejsza w rozbudowie i w eksploatacji. Średnie wzniesienie ładu europejskiego ponad poziom morski wynosi około 330 m., a pomostu niemieckiego, przecinającego Alpy, jest prawie dwukrotnie większe.

Na terenie Polski, pomiędzy Odrą i Wisłą, wzniesienie to wynosi zaledwie 160 m średnio — i w relacji do swej długości nie ma konkurentów w Europie. Wreszcie rewolucyjnie dynamizującym czynnikiem może się stać w nowej Polsce Wybrzeże morskie. Przewrót w tej dziedzinie ma charakter zupełnie zasadniczy. Spośród państw morskich w Europie byliśmy przed wojną pod względem tzw. „stopnia morskości” państwem na ostatnim miejscu. Stopień ten określa się stosunkiem granicy morskiej do lądowej danego państwa. Dla Włoch, Szwecji czy Francji wahał się on w granicach 80 — 60%, dla wielu innych państw, a w tym dla Niemiec, od 20 — 10%, w Polsce zaś przedwojennej wynosił on zaledwie 1 — 4%. W Polsce przedwojennej na 1 km. wybrzeża przypadło 460.000 mieszkańców, w Belgii zaś 122.000. Obecnie stopień morskości granicy państwowej wyraża się cyfrą 15, czyli że jest z Niemcami przedwojennymi identyczny, a ilość ludności przypadającej na 1 km. wahać się będzie około 50.000, czyli prawie dziesięciokrotnie korzystniej, niż przed wojną i przeszło dwukrotnie korzystniej, niż w Belgii.

HISTORIA POUCZA

Z przeszłości historycznej możemy również czerpać naukę, że nieskrępowane powiązanie polskiego zaplecza z morzem da-

wało zawsze, nawet przy biernej polityce morskiej państwa — wyraźnie pozytywne rezultaty i odwrotnie, każde osłabienie czy przecięcie tego związku łamało natychmiast linię rozwojową na Wybrzeżu.

Na początku XV wieku handel morski przez odcięty od Polski Gdańsk rozwija się jeszcze bardzo słabo. Rejestruje się tam rocznie kilkadziesiąt małych statków zabierających zboża, mięso, wosk, miedź i ołów, skóry surowe i wyroby lniane. Gdy jednak w latach sześćdziesiątych XV stulecia Gdańsk powrócił ponownie do Polski, rozwój handlu w tym porcie staje się bardzo żywy. W roku 1490 już 720 statków opuściło Gdańsk, zabierając towary polskie. Był to jeszcze zdecydowanie handel bałtycki. Po otwarciu cieśniny Sundu pod koniec pierwszej połowy XVI stulecia poczyna się rozwijać gwałtownie handel dalekomorski w Gdańsku, a zanika prawie handel bałtycki. Teraz Gdańszczanie całymi konwojami flotowymi wywozić zaczęli produkty agrarne Polski do Lizbony, ówczesnego centrum morskiego handlu światowego, a z Portugalii przywozili towary indyjskie do Polski. Rynki stopniowo rozszerzają się. W roku 1591 wyrusza z Gdańska flotyła czterysta statków holenderskich ze zbożem polskim do Włoch. W roku 1618 zawinęło do portu gdańskiego prawie dwa tysiące statków, a wartość eksportu polskiego przez Gdańsk waha się około 17 milionów zł. p. rocznie. Gdańsk stał się stopniowo pierwszym portem na całym Bałtyku, żyjąc z Polski i pracując dla Polski.

Od końca XVI wieku Bałtyk staje się tak wielkim ośrodkiem handlu międzynarodowego, jak ongiś było nim Morze Śródziemne. Jest to reakcja zaplecza polskiego na organicznie związane z nim wybrzeże. W tym okresie czasu odplywa np. z Amsterdamu około 650 statków rocznie na Bałtyk, a do krajów pozaeuropejskich z tego światowego centrum zaledwie 80 — 90 statków. W połowie XVII wieku już trzy czwarte kapitałów giełdy amsterdamskiej zaangażowane było w handlu bałtyckim. Wedle zaś wykazów rejestru cła sundzkiego 60% obrotów handlowych na całym Bałtyku wiązało się wyłącznie z portem gdańskim. Dla Polski pracuje jednak równolegle szereg portów bałtyckich. Tak np. za czasów Stefana Batorego Elbląg przyjmuje rocznie około 340 statków i tam ma swoją siedzibę kompania dla przewozu sukna angielskiego do Polski.

JEDNOŚĆ ROZWOJU

Krzywa rozwoju handlu morskiego na Bałtyku przebiega zupełnie równoległe do stanu gospodarczego Polski i do ścisłości powiązania gospodarczego i politycznego tych portów z Polską.

To zjawisko powtórzyło się po pierwszej wojnie światowej, to samo powtarza się dziś. Gdy dwa nierozdzielnie spojone elementy: zaplecze polskie, zawarte głównie pomiędzy Odrą i Wisłą, i wybrzeże złączyły się w organiczną całość, wybrzeże nasze wbrew wszelkim zniszczeniom i dewastacjom, wbrew trudnościom i brakom poczyna pracować gorączkowo i bardziej dynamicznie, niż można to było ustalać w najbardziej optymistycznych perspektywach jeszcze przed siedmiu miesiącami.

Trzeba więc uświadomić w całym społeczeństwie polskim wartość tej wielkiej zdobyczy, którą przedstawia dla naszej przyszłości wybrzeże morskie od Szczecina poprzez Kołobrzeg, Derłowo, Postomin, Łebę aż do Gdyni, Gdańska i Elbląga.

Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że formalne wejście do rodziny państw morskich nakłada na nas i wielkie obowiązki i otwiera nam szansę nieograniczonych rezultatów, o ile tylko nastawimy się właściwie do zagadnienia, przekazywanego nam w wyniku wielkiego procesu historycznego we władanie.

Trzeba sobie koniecznie zdać sprawę z tego, że trzy czwarte całego handlu światowego rozgrywa się na szlakach morskich, opanowanych przed wojną przez państwa reprezentujące tylko 20% ludności ziem, a po wojnie zaledwie 10%. One to zgarniają korzyści pozostawione im przez narody nieaktywne.

Trzeba wreszcie zrozumieć, że tak samo fatalnym jest przejawianie nieuzasadnionych i złudnych ambicji narodowych jak i brak ambicji wszędzie tam, gdzie ona jest na miejscu i może przynieść pozytywne rezultaty.

Ileż bowiem wymowy reprezentuje fakt, że przed wojną na całej kuli ziemskiej istniało zaledwie 31 portów, skoncentrowanych w czterech grupach, które rejestrowały roczny obrót towarowy powyżej dziesięciu milionów ton każdy. Z tej cyfry przypadało na porty usytuowane w stronę Oceanu Atlantyckiego 18, na Morzu Śródziemnym 6, na Oceanie Spokojnym 6 i na Oceanie Indyjskim 1. W roku 1939 Gdynia była zupełnie bliska do przyłączenia się do tego zespołu, by otworzyć piąty rozdział dynamizmu morskiego na Bałtyku. Po wojnie cyfry ogólnych obrotów i cyfra wielkich portów bardzo znacznie spadła. Tym niemniej w roku 1947 niewątpliwie zespół portowy Gdańsk — Gdynia zajmie ponownie czołową pozycję na Bałtyku i wejdzie do nielicznej grupy głównych portów światowych.

Te cele naszej polityki gospodarczo-morskiej są nie tylko możliwe do osiągnięcia, ale są ponadto niezbędne w imię najwyż-

szych interesów państwa. Tu bowiem, na polskim Bałtyku, na długiej linii łączącej Gdańsk przez Gdynię ze Szczecinem, istnieje wykuta krwią i pracą Polski, znojem walk historycznych z nawałą krzyżacko-germańską, zdeterminowaną decyzją władz państwowych nowej Polski stalowa oś, około której pragniemy i możemy obrócić, jak na zawiasie, strukturę gospodarczą naszych ziem o 90 stopni.

PERSPEKTYWY

Nowa sytuacja Polski w stosunku do morza — jeżeli zechcemy — może wywrzeć nieobliczalny skutek na przyszłe dzieje naszego narodu. Zadanie to nie jest łatwe, gdyż obok przełamania własnej psychiki, wymaga długotrwałego i niezmiennego wysiłku wszystkich aktywnych i twórczych sił narodowych, zarówno na wybrzeżu jak i na całym polskim zapleczu.

Ale w ramach polityki gospodarczego planowania ta głęboka przebudowa Polski jest łatwiejsza do wykonania, niż w oparciu o inne systemy ekonomiczne.

Z ciężaru tych zadań społeczeństwo polskie musi sobie zdawać codziennie sprawę.

Odbudowa i zagospodarowanie ziem zachodnich wymagać będą wielomiliardowych nakładów. Potrzeby te sprowadzają się głównie do dowozu urządzeń przemysłowych i surowców fabrykacyjnych. Funkcjonowanie mechanizmu dewizowego dla równoważenia bilansu płatniczego, było już przed wojną bardzo utrudnione. Po wojnie te trudności spotęgują się ponownie. Nie będziemy wysprzedawać majątku narodowego w obce ręce dla zdobycia niezbędnych dewiz. Nie możemy liczyć obecnie ani na eksport rąk roboczych, ani na poważniejszy transfer oszczędności naszej emigracji zamorskiej. Sprawa długoterminowych pożyczek zagranicznych na cele inwestycyjne jest conajmniej wątpliwa. Konkretne plany importowe możemy opierać tylko na wywozie własnych nadwyżek towarowych. Podstawowe nasze potrzeby, a więc maszyny i urządzenia fabryczne, wełnę, bawełnę, jutę, metale kolorowe, rudy, tłuszcze, celulozę możemy uzyskać w pożądanych ilościach tylko w krajach zamorskich. Do planu importowego musimy dostosować naszą politykę wywozową. Oznacza to, że musimy wygrać każdą nadarzającą się koniunkturę, a w konsekwencji musimy dysponować wszystkimi czynnikami realizacji polityki morskiej w wielkim stylu. Obfite doświadczenia przeszłości wskazują nam aż nadto wyraźnie, że powodzenie tej akcji uzależnione jest od dwu czynników: materialnego i psychicznego.

Wartość czynnika pierwszego jest zrozumiała sama przez się. Nie samo morze jest bogactwem narodowym, ale opanowanie mo-

rza przy pomocy uzbrojenia technicznego. To zadanie, obejmujące z jednej strony wyposażenie portów morskich w nowoczesne konstrukcje przeładunkowe, zbiorcze i dystrybucyjne, we flotę handlową i rybacką, w aparat usług portowych, z drugiej zaś w aparat produkcyjny i handlowy na zapleczu, w sprawną sieć komunikacji lądowych i wodnych, w zasadnicze instalacje pomocnicze w samych portach, jak stocznie okrętowe i centrale energetyczne, jest w głównej mierze zadaniem całego Państwa, jego Rządu i centralnych organizacji gospodarczych.

Miasta morskie w swej roli samodzielnej chudną. Chudną materialnie i chudną intelektualnie. Fakty, wpływające automatycznie z pracy portów, narzucają im bezapelacyjny program wykonawczy. To właśnie te fakty dysponują kierunkami i rozmiarami odbudowy sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej, one narzucają kolejność wyposażenia szpitali, urządzenia szkół miejskich, one rozszerzają wymiar zagadnienia aprowizacyjnego, one rozbudowują zasięg administracji miejskiej.

Równocześnie główne źródła dochodowe uciekają od miast morskich do centrów przemysłowych lub do stolicy państwa. Tematy życia dla ludności tych miast ulegają identycznej redukcji.

Z drugiej strony nie można nie zdawać sobie sprawy z tego, że wysuwając obecnie zasadniczą i nową tezę głębokiej przebudowy struktury gospodarstwa polskiego w oparciu o rozbudowę produkcji przemysłowej, o najszerszą zarówno ze wschodem jak i zachodem wymianę towarową w skali międzynarodowej, a w konsekwencji w oparciu o planową urbanizację kraju i o organiczne powiązanie rozwoju gospodarczego z czynnikiem morskim, musimy wypełnić życiem i aktywną treścią każdy kilometr polskiego wybrzeża.

Jesteśmy zobowiązani do udowodnienia w okresie życia jednego pokolenia, że ziemie odzyskane, połączone organicznie z wybrzeżem morza, w nowej strukturze politycznej i gospodarczej, będą żyć i lepiej i intensywniej, niż w rozdartej szachownicy prusko-polskiej.

PRZEKSZTAŁCENIE PSYCHIKI

Trzecim argumentem jest tendencja stopniowego przekształcania psychiki społeczeństwa polskiego. Trzeba dobrze rozważyć i to, że jeżeli mówimy o procesie przebudowania struktury gospodarczej, o procesie urbanizacji, o organicznym powiązaniu nowej Polski z jej historycznym wybrzeżem Bałtyku, jeżeli mówimy o nowej cywilizacji, która ma powstać pomiędzy dorzeczem Odry i dorzeczem Wisły, o charakterze polskiej gospodarki planowej, o ambicji narodowej

opanowania wszelkich trudności na ziemiach odzyskanych, o miastach i o morzu — to przecież w istocie rzeczy nie myślimy wcale o stronie czysto materialnej i mechanicznej, ale o człowieku. W jego rękę i w jego mózgu leżą zarówno wszystkie możliwości jak i wszystkie trudności. Na identyczne zjawiska różne narody reagowały różnie i osiągały diametralnie różne skutki. Psychikę narodów formują warunki. Nowe ukształtowanie granicy północnej posiada ten olbrzymi walor, że morze było i jest nadal wielką siłą formującą i przekształcającą psychikę narodu.

Były i są narody usytuowane doskonale nad morzem, a mimo to psychika ich pozostała lądowa. Współcześnie do takich narodów należą Niemcy. Naród polski jest uzdolniony do ewolucji psychicznej i w ciągu ostatnich lat pięćdziesięciu przebył olbrzymią drogę naprzód. Ale przemiany te nie dokonają się samorzutnie. Już dziś wprzega się szereg instytucji, które z wielkim zapalem, umiejętnością i poświęceniem, nawet z wytrwałością i uporem szczepią drobnoustroje morskie w psychikę polską. Tę pracę należy uwielokrotnić i włączyć każdą realną możliwość do akcji. Jakże wielką i niczem niezastąpioną rolę w tej dziedzinie odegrać mogą miasta morskie Rzeczypospolitej! Żadna instytucja, żadna propaganda słowna nie może wykonać tego zadania, ani tak masowo, ani tak demokratycznie, ani tak pogładowo, jak właśnie miasta morskie nowej Polski.

CELE OGÓLNE

Formuluje te cele ogólne program Komitetu Organizacyjnego Związku Gospodarczego Miast Morskich w sposób następujący:

- 1) Związek ten ma za zadanie związać całe nowe wybrzeże polskie, składające się z elementów i części o różnej przeszłości historycznej, o różnej strukturze gospodarczej i etnograficznej w jeden, zwarty blok, jednorodny i powiązany z całym polskim zapleczem świadomy roli ekspozowanej nad morzem reduty pracy polskiej.
- 2) Związek ten ma współdziałać w stworzeniu na całym wybrzeżu warunków egzystencji i warunków realnej pracy gospodarczej dla dopływającej wciąż ludności polskiej, zasiedlającej miasta nadmorskie i portowe, ma budzić i krzewić kulturę gospodarczą i wysiłek zorganizowanej pracy.
- 3) Związek ten ma współpracować w zadaniu powiązania całego społeczeństwa polskiego z morzem i przestawienia psychiki narodowej z lądowo-zagranicznej na przemysłowo-morską.
- 4) Związek ten ma współdziałać, pośrednio i bezpośrednio, w przełamywaniu trudno-

ści, na które napotykają miasta wybrzeża w akcji odbudowy i zagospodarowania oraz w akcji krzewienia wszelkich wartości regionalnych na terenie całego wybrzeża polskiego.

W imię więc tych samych założeń, które od pierwszych dni wyzwolenia Polski spod jarzma pruskiej niewoli, skierowały tyle wysiłku na odbudowę i uruchomienie portów morskich i handlu morskiego, musimy obecnie zwrócić szczególnie baczna uwagę na rozwój i rekonstrukcję pełnego życia w naszych miastach nadmorskich. W ciągu życia jednej generacji zespół miast w delcie Wisły — zawarty pomiędzy Gdynią i Gdańskiem, stanie się potężnym milionowym skupieniem ludności polskiej. To zadanie ma już swój samorzutny rozpęd dynamiczny. Ale istotnym celem naszym jest, by całe Wybrzeże polskie, miasto za miastem, osiedle za osiedlem, uzdrowisko za uzdrowiskiem, wieś za wsią zabiło najżywszym pulsem, największym dynamizmem, tak by cała przeszłość tego wybrzeża wydawała się tylko słabą wegetacją w porównaniu z wizją naszej przyszłości, nad naszym wybrzeżem Bałtyku.

DEMONSTRACJA WOLI

Toteż dziś, przepojeni tą myślą, stają tu reprezentanci osiemnastu miast i miasteczek nadmorskich, by zademonstrować wobec całego społeczeństwa polskiego i wobec wszystkich czynników zewnętrznych, życzliwych i wrogich, pomocnych i obojętnych, rozumiejących i usiłujących nie rozumieć sytuacji powojennej naszego sponiewieranego i zdziesiątkowanego narodu, że wśród tego kilkuset kilometrowego pasa ruin i popiołów, ementarzy życia i pracy, zbiorowiska złomu i śmieci — odrodziło się wielkie życie polskie, które pulsuje pracą i myślą, które łączy się w solidarnym wysiłku, które na przastarej ziemi Piastów chce trwać na wieki, wiedząc, że tu buduje — w trudzie i znoju — nie swój egoistyczny byt, ale Polskę wolną i niepodległą, pracującą i twórczą, przepojoną ideą postępu i demokracji. Symbolem tej woli i tej tendencji niech będzie Wasza — Miasta Morskie Rzeczypospolitej — nowa, bałtycka bandera, łącząca w sobie godło dzisiejszej Polski z godłem Pomorza piastowskiego zawartego pomiędzy osiemnastu nierozzerwalnymi ogniwami miast związkowych.

Dziś jest to tylko tak skromny symbol — jak skromne są nasze wspólne wysiłki pracy nad morzem. Ale dla naszych następców bandera ta winna się stać wyrazem dumy i miłości, gdyż nie ma wyższego tytułu do dumy, jak wówczas, gdy miłość całego narodu przekuta zostanie przez wytrwałą pracę na osiągnięcia trwałe i wielkie.

Mgr Stanisław Modliński

Viceprezydent m. Gdyni

Miasta morskie Rzeczypospolitej Polskiej od zakończenia działań wojennych po dzień dzisiejszy

Rzeczypospolita Polska, po raz wtóry odrodzona w XX wieku, uzyskała granice na północy, automatycznie i naturalnie stawiające ją w rzędzie typowych państw morskich. Fakt ten stwarza z kolei prawa i obowiązki. Przez prawa rozumiemy ochronę polityczną i zachowanie władztwa Narodu na Ziemiach Odzyskanych, przez obowiązki natomiast dziejową konieczność terminowego i pełnego zagospodarowania tych obszarów.

Okresem wstępnym gospodarki narodowej na odzyskanym Wybrzeżu jest okres czasu płynący od chwili oswobodzenia miast i wsi nadmorskich od przemocy teutońskiej do dnia dzisiejszego. Przy zastosowaniu najbardziej surowej krytyki, nacechowanej jednak pewnym obiektywizmem, musimy stwierdzić, że wstępny egzamin z naszych możliwości i talentów gospodarczych zdaliśmy jeśli nie dobrze, to jednak dostatecznie.

W chwili zakończenia działań wojennych miasta morskie Rzeczypospolitej Polskiej pod względem stanu liczebnego mieszkańców w ogólności, a w szczególności pod względem ilości Polaków względnie tuziemców, co do których istniała uzasadniona nadzieja pełnej ich repolonizacji, pozostawiały wiele do życzenia.

Jednak bez specjalnej agitacji i propagandy rzesze ludności polskiej, wyniszczonej długotrwałą okupacją, a powodowane instynktem narodowym, nakazującym wykorzystać w pełni historyczną szansę opanowania Wybrzeża, napłynęły w pierwszym rządzie do Gdyni i Gdańska, a w miarę możliwości do innych miast morskich, leżących w obecnych granicach Państwa Polskiego.

W związku z tym przedstawieniem się psychicznym społeczeństwa polskiego do problemów morskich i należy z grubsza rozpatrzyć zagadnienia gospodarcze i ustalić chociaż w przybliżeniu saldo w okresie wstępnym.

Inicjatywę gospodarczą w kierunku odbudowy warsztatów pracy i produkcji objawia Państwo, samorząd i inicjatywa prywatna. Problem odbudowy dominuje w okresie wstępnym w każdej akcji, jako naturalne przeciwstawienie powstałemu zniszczeniu i zupełnej niejednokrotnie dewastacji stałych kompleksów gospodarczych. Dla ilustracji ogromu zniszczeń, powstałych w miastach morskich R. P. na skutek działań wojennych, służą mogą następujące dane, dotyczące poszczególnych miast. I tak: Gdańsk w centrum uległ zniszczeniu ca. 80 proc., na przedmieściach 40 proc., Elbląg w dzielnicach starej 95 proc., w śródmieściu 30 proc., w koloniach 15 proc., Kołobrzeg 90 proc., Frombork 80 proc., Kamień 65 proc., Tolkicko 60 proc., Szczecin 40 proc., Świnoujście 30 proc., Gdynia i Sopot 18 proc., Puck 10 proc.. Do miast, które ocalały należy zaliczyć: Łebę, Derłowo, Postomino. W miastach tych zniszczenia nie przekraczają 1 proc. Jak widać, zniszczenia są olbrzymie i w niektórych miastach dochodzą do wprost fantastycznych stopni. A jednak życie nie zamarło w tych miastach. Niemal od pierwszego dnia przybycia przedstawicieli Rządu i instytucji gospodarczych, oraz napływu ludności, rozpoczęto pracę nad odbudową urządzeń portowych, służących przeładunkowi. Osiągnięte rezultaty, obiektywnie biorąc, uznać należy za bardzo dodatnie. W Gdyni na ogólną ilość dźwigów w

liczbie 81, odbudowano 25, tj. 30 proc., a 11 szt. znajduje się w odbudowie. Powierzchnię składową magazynów, wynoszącą 250 000 m², zniszczoną całkowicie odbudowano w ilości ca. 120 000 m². Długość nadbrzeża wynoszącą przeszło 12 km, a zniszczoną w 60 proc., przystosowano do wyładowności w 40 proc. Podobnie przedstawia się sytuacja w Gdańsku. Na ogólną ilość dźwigów w liczbie 107 odbudowano 29, tj. 27,1 proc., a 14 znajduje się w odbudowie. Powierzchnię składową magazynów, wynoszącą 290 000 m², a zniszczoną w 100 proc., odbudowano w ilości 30 000 m². W parze z wysiłkiem odbudowy kroczy przeładunek.

Eksploatacja naszych portów Deltą Wisły tj. Gdańska i Gdyni rozwija się bardzo pomyślnie.

W roku ubiegłym obrót towarowy obu portów wynosił przeciętnie 165 tys. ton miesięcznie, w roku bieżącym osiąga w styczniu 317 tys. ton, w lutym — 414 tys. ton, w marcu — 534 tys. ton, a w kwietniu przekracza 650 tys. ton, a w maju — 775 tys. ton, tj. w relacji rocznej 9308 tys. ton w eksporcie i imporcie. Rok 1938 był dla portów Deltą Wisły — rokiem maksymalnego przeładunku. W Gdańsku przeładowano w tym czasie 7,2 milj. ton towarów, a w Gdyni 9,2 milj. ton, razem 16,4 milj. ton. Jak widzimy przeładunek w maju osiągnął prawie 60% maksymalnego stanu przedwojennego.

Uwzględniając stopień zniszczenia urządzeń tych dwóch miast portowych, doskonale rezultaty, osiągnięte w przeładunku, dają pełną rękojmię, że już w niedługim czasie przeładunek osiągnie normy przedwojenne. Jest to okoliczność niezmiernie ważna dla ogólnej gospodarki narodowej, ponieważ w obecnej konfiguracji komunikacyjnej w Europie kraj nasz może w zasadzie tylko przyjmować i wysyłać towary drogą morską. Dla miast morskich przeładunek towarów stanowi najrealniejszą i najważniejszą podstawę ich istnienia i rozwoju. Najlepszym tego dowodem są miasta Gdańsk i Gdynia, gdzie stałe zwiększanie się przeładunku kapitałnie decyduje o rozroście i wzmożonym nurcie życia. Miasto portowe bez przeładunku — to zupełna martwota, przekreślająca wszelkie możliwości i zamierzenia gospodarcze takiego miasta, a nawet dalekiego jego zaplecza. Z tych względów miasto Szczecin, mając wszelkie dane rozwojowe, wegetuje w tej chwili z braku przeładunków.

Przemysł Wybrzeża należy podzielić na dwie zasadnicze grupy. Do pierwszej grupy należą przedsiębiorstwa typowe dla każdego portu, jak stocznie i zakłady ryбно-węzarskie, do drugiej wszystkie inne ze specjalnym uwzględnieniem tak zwanych przemysłów lokalnych i regionalnych.

Stocznie należą do najpoważniejszych przedsiębiorstw Wybrzeża i są najczulszym instrumentem budowy naszej polityki morskiej. W okresie wstępnym stocznie pomimo zniszczeń i zdekompletowania maszyn oraz urządzeń nie tylko przeprowadziły konieczne inwestycje i zasadnicze wewnętrzne remonty, ale także wykonały cały szereg robót czysto produkcyjnych, remontując kilkadziesiąt jednostek pływających. Z tej liczby 74 jednostki wymagały przeważnie remontów kapitałnych. Również stocznie w Gdańsku i Gdyni wy-

**W celu urzeczywistnienia naczelnego wymogu gospodarczego Nowej Polski, jakim bezsprzecznie jest nasze zagospodarowanie się na 500-kilometrowym wybrzeżu Bałtyku, należy na pierwszy plan wysunąć czynnik twórczej inicjatywy samorządu, fa-
chowości i bezpośredniego zainteresowania, jakie scalić musi w swym łonie Związek
Gospodarczy Miast Morskich.**

remontowały kilkanaście okrętów zagranicznych, dając tym samym dowód pełnej tężyzny produkcyjnej. Na drugim miejscu w odbudowie, a nawet częściowo w stanie produkcyjnym, znajduje się szereg przedsiębiorstw przemysłowych, jak Fabryka Obrabiarek do drzewa w Gdańsku, Fabryka Latarek Elektrycznych, Wytwórnia Opakowań Blaszanych, Zakłady Budowy Taboru Wąskotorowego, Fabryka Kotłów i Aparatów, Zakłady WYROBÓW z Blachy w Elblągu, oraz Fabryka Pieców Stalowych w Derłowie. Stopień uruchomienia Zakładów przemysłowych w miastach morskich na zachód od Gdyni na czele ze Szczecinem jest niezadawalniająca. Miasto Szczecin silnie uprzemysłowione, posiadające poza stoczniami liczne zakłady przemysłowe, jak olejarnie, gorzelnie, rektyfikacje, tartaki, papiernie, cementownie, młyny i cukrownie nie wykazuje specjalnego rozwoju gospodarczego właśnie z powodu nieuruchomienia jeszcze wymienionych zakładów, względnie ich zdekompletowanie.

Przemysł lokalny (regionalny) dzięki zarządzeniu rządowemu przypadł miastom, to jest Zarządowi Miejskim. Jest to wielki krok naprzód w dziedzinie rozwoju miast, które, jeśli będą umiały rozwiązać w terminie i na właściwej płaszczyźnie to zagadnienie, zyskają cenne środki produkcji, przynoszące pewne i stałe dochody. W tym miejscu należy podkreślić obowiązek i prawo miast morskich do eksploatacji morza w pewnym procencie ustalonym przez państwo i obiektywne warunki gospodarcze, podyktowane oraz określone prostą koniecznością życiową. Wychodząc z tych założeń Komitet Organizacyjny Związku Gospodarczego Miast Morskich zorganizował już spółkę kabotażowa, zadaniem której będzie uruchomienie małego i dużego kabotażu. Fakt ten jest poniekąd klasycznym i racjonalnym przykładem partycypacji miast morskich w dochodach płynących z obszarów morskich. Do tej grupy również należy zaliczyć turystykę przybrzeżną, realizowaną już w bieżącym sezonie przez Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne — Gdańsk — Gdynia.

Reasumując wyniki pracy społeczeństwa polskiego na Wybrzeżu w dziedzinie uprzemysłowienia, gdzie niejednokrotnie reaktywizacja obiektów przemysłowych posiadała wprost charakter elementarny, należy stwierdzić, że uczyniono dużo i jeszcze należy uczynić bardzo dużo, aby doprowadzić stan uprzemysłowienia do stopnia odpowiadającego potrzebom naszej gospodarki narodowej.

Obecnie granice morskie R. P. stwarzają nowe możliwości wykorzystania morza jako wielkiego uzdrowis-

ka dla mas pracujących całego kraju. Turystyka i wczasy będą dla niektórych miast morskich podstawą ich właściwego rozwoju i źródłem dochodów, a dla ludności polskiej, tam osiadłej, koniecznym warunkiem normalnej egzystencji.

Nasilenie handlu tej postawowej funkcji miast portowych dzięki inicjatywie państwowej, spółdzielczej i prywatnej, przedstawia się dodatnio w miastach morskich R. P. Jak dotychczas, na podstawie danych statystycznych, przodują w wszechstronnej odbudowie aparatu handlowego miasta — Gdynia i Gdańsk. W Gdyni i Gdańsku odbudowa aparatu usług portowych obejmuje 16 firm maklerskich, 34 spedycyjnych, 6 ship-handlerskich i 46 Zrzeszenia Eksporterów i Importerów. Jest to pokaźny dorobek, mający stałe tendencje wzrostu i jednocześnie fakt dający swoją wymowę i znaczenie w stałym zwiększaniu dochodu społecznego przez coraz bardziej doskonałą wymianę towarową z krajami zamorskimi. Ogólnie zostało zarejestrowanych w Izbie Przemysłowo-Handlowej 1.130 przedsiębiorstw handlowych, mających swoje siedziby w Gdyni (ponad 2.000 przed wojną), 957 w Gdańsku, 348 w Sopocie i 88 w Elblągu. W Szczecinie prosperuje już handel hurtowy państwowy i spółdzielczy, oraz w stadium organizacji znajduje się maklerstwo, spedycja portowa i shiphandlerska.

Reasumując wyniki dokonanych prac w każdej dziedzinie gospodarki narodowej na Wybrzeżu, należy przyjąć, że miasta morskie terytorialnie i organicznie związane z morzem jak dotychczas nie przejawiają pewnej własnej polityki gospodarczej, zmierzającej do eksploatacji morza i dlatego wiele problemów gospodarczych, niewykorzystanych, względnie wykorzystanych tylko częściowo.

Start gospodarczy Miast Morskich został rozpoczęty. Pracy włożono już wiele. Drogi postępowania zostały wysunięte. Związek Gospodarczy jako nadbudowa ułatwi skoordynowanie wysiłków w tym samym kierunku, który z taką żelazną konsekwencją prowadzi Rząd Rzeczypospolitej od pozyskania 540-kilometrowego pasa Wybrzeża, poprzez uzyskanie, dotychczasowych rezultatów ku celowi wyrażonemu w akcie erekcyjnym: „Związać nowe Wybrzeże Polski, składające się z elementów o różnej przeszłości historycznej, w jednorodną całość oraz stworzyć na całym Wybrzeżu warunki egzystencji i wykonywania pozytywnej pracy gospodarczej i społecznej dla ludności miast nadmorskich, a także współdziałać w pracy wiążącej całe społeczeństwo z morzem, przestawiając psychikę polską z lądowo-rolniczej na przemysłowo-morską”.

Inż. Piotr Zaremba,
Prezydent m. Szczecina

Cele i zadania Związku Gospodarczego Miast Morskich

Chwile obecne epokowe w historii Polski wymagają posunięć śmiałych, mocnych i nie szablonowych. Zagospodarowanie nowoodzyskanego wybrzeża nie może być zdane ani na łaskę czystego przypadku ani też wyłącznie na barki programu rządowego.

Związek Gospodarczy Miast Morskich nie może i nie będzie nigdy jeszcze jedną instancją administracyjną więcej, nie będzie nowym czynnikiem interwencji Państwa, ani nie zaprowadzi nowego zamieszania w sferę kompetencyjne. Czy będzie Związek wobec tego spółką o charakterze handlowym? — Również nie, gdyż nie będzie on działał ani w zasadzie ani w formie ustawowej Kodeksu Handlowego, a czynności gospodarcze, które będzie on podejmować, nie będą wiązały całości jego założeń programowych, lecz raczej przeciwnie, będą wynikały z samych programowych założeń.

Znajdując zainteresowanie z rozwoju badań naukowych, nie stanie się Związek jedynie jeszcze jednym

nowym instytutem badawczym więcej, gdyż uważając badania i gromadzenie materiału naukowego za jeden ze swych celów, nie będzie Związek celu tego uważał za jedyny i wyłączny. Czy Związek Miast ma być formą realizacji założeń polityki państwowej na swym terenie działania? Oczywiście tak, ale to postawienie sprawy jest wysoce ryzykowne, gdyż może być różnie pojmowane. Oczywiście, że służba polskiej racji stanu, stanowić będzie najszczytniejszy cel pracy Związku. Nie zmienia to w niczem faktu, że Związek Miast dla realizacji tych celów użyć ma pewnych szczególnych, i dla siebie specyficznych form działania, że nie będzie odbiciem lub powtarzaniem działań administracji państwowej.

Współpraca między Związkiem Miast Morskich, a administracją państwową musi być zgodna a odbywać się będzie na płaszczyźnie koordynacji a nie podporządkowania i na zasadzie podziału sfer pracy, a nie krzyżowania wysiłków nad tymi zagadnieniami.

Niezależnie od tego również w płaszczyźnie ściśle elastyczność w kontaktach między władzami administracyjnej Związek Miast będzie musiał uzyskać pewną strącję ogólną, gdyż miasta związkowe podlegać będą przez czas dłuższy kilku resortom ministerialnym.

Nie od rzeczy będzie jeszcze zastanowić się nad stosunkiem Związku do swych członków. Kapitałem zakładowym Związku będzie właśnie rezygnacja poszczególnych miast ze swych uprawnień na rzecz całości. Żadnych rezygnacji nie należy podejmować lekkomyślnie, ale każdy uczestnik nowego przedsięwzięcia przekonany o jego celowości chętnie będzie na rzecz tego przedsięwzięcia świadczył, w granicach celowych dla siebie inwestycji. Odbywać się to może bez pozbawiania lub ograniczania swobody i samodzielności gmin miejskich.

Program Związku będzie planową syntezą programu wszystkich miast wybrzeża; jego realizacja będzie dokonywać się również i drogą wcielania w czyn zamierzeń poszczególnych miast.

Jako naturalny protektor miast morskich powinien Związek dążyć w pierwszym rzędzie do stworzenia pojęcia wspólnoty tych miast między sobą. Jest to zadanie tym trudniejsze, że miasta morskie zaludnione polskimi osadnikami pochodzącymi ze wszystkich niemal części kraju i zagranicy, nie zdążyły jeszcze wytworzyć jednolitej tradycji morskiej.

Na odcinku swego głównego zainteresowania: budowania polskiej siły nad morzem Związek będzie naturalnym przewodnikiem innych ośrodków życia i organizacyji społecznych w najszerszym ich wachlarzu. Wspólnota ta niewątpliwie wytworzy serdeczny klimat współpracy między Związkiem a ośrodkami życia społecznego w kraju.

Technicznie związanie takie może mieć miejsce, przede wszystkim drogą najbardziej realną i bezpośrednią — przez istotne powiązanie komunikacyjne. I tu w pierwszym rzędzie narzuca się koncepcje stworzenia pod egidą Związku Przedsiębiorstwa Żeglugowego, mającego obsługiwać całe wybrzeże od Szczecina aż poza Elbląg, przeznaczone nie tylko do przewozu osób ale i towarów.

Żegluga ta będzie musiała być zróżniczkowana, łącząc dwa daleko od siebie położone ośrodki morskie Gdańsk — Szczecin, obsługiwać będzie 5 portów naszego piaszczystego wybrzeża. W zatoce szczecińskiej powstanie problem połączenia osiedli morskich ze Szczecinem, zaopatrzenie ich lokalnego przemysłu w węgiel drogą wodną umożliwienie bezpośredniego wywozu gotowych wytworów. Na odcinku tym, możliwa będzie współpraca pomiędzy Związkiem Miast Morskich i nowoutworzoną Spółką Żeglugi na Odrze.

Z zagadnieniem komunikacji morskiej wiąże się ściśle zagadnienie komunikacji lądowej. Międzymiastowe autobusy Związku powinny za parę lat powiązać te odcinki wybrzeża, które dotąd trwały w letargu bez możliwości połączenia się ze światem. Dziś jeszcze Świnoujście nie ma połączenia regularnego przez Wołyń i Stary Dąb do Szczecina. Warpno Nowe jest praktycznie nadal odcięte od świata. Elbląg z Gdańskiem ma niezwykle utrudnione połączenie. Niezależnie od tego autostradą nadmorską (która bezwzględnie musi powstać w ciągu najbliższych 20 lat) powinno być regularne połączenie sezonowe pomiędzy poszczególnymi miastami nadmorskimi.

Dalszą domeną pracy Związku będzie dążenie do większego niż dotąd wciągnięcia miast w zagadnienia rybołówstwa, przede wszystkim rybołówstwa przybrzeżnego nie zapominając i o tym jednak, że właśnie rybołówstwo dalekomorskie opiera się o miasta o specjalnej w tym kierunku wyrobionej tradycji.

Samorząd musi być jednym z głównych organizatorów rybołówstwa przybrzeżnego z poszanowaniem praw prywatnej przedsiębiorczości. Nie naruszy to w niczym zakresu działania instytutów badawczo-programowych rybołówstwa. Ponieważ jednak połowów morskich nie będzie się robiło skądinąd, jak z polskiego wybrzeża i z portów tego wybrzeża, które wszystkie do Związku Miast Morskich R. P. należą — przeto narzuca się postulat aby miasta zrzeszone w Związku, dotąd praktycznie od zagadnień rybołówstwa odpychane — potrafiły i w tej gałęzi gospodarczej zająć to miejsce, które im się należy.

Działalność Związku nie ograniczy się w ramach administracyjnych granic miast nadmorskich. Program pracy Związku obejmie również i całość akcji turystycznej na wybrzeżu w oparciu o nadmorskie miasta jako ośrodki promieniowania i objmie również naturalne przewodnictwo w rozwoju regionalizmu na całym Wybrzeżu.

Celem tej akcji będzie właściwie jedno: przekształcenie psychiki narodowej z lądowo-rolniczej na przemysłowo-morską. Wiele ośrodków wiedzy do tego celu i wszystkie one winny zostać w programie Związku uwzględnione. Nie można rozdrabniać morskiej akcji propagandowej na oderwane imprezy rozlicznych instytucji

Cała ta akcja aż prosi o planowe ujęcie w ramach Związku, który jako instytucja wyrosła z terenu będzie najlepszym łącznikiem pomiędzy nadmorskim i lądowym społeczeństwem polskim; nie będąc jednocześnie organem wykonawczym władz centralnych, będzie on mógł o wiele łatwiej i żywiej realizować cele państwowej polityki morskiej. Ta rola Związku może być dalej jeszcze podkreślona przez jego charakter pośrednika pomiędzy miastami i resortami centralnymi.

Jednym z tych postulatów jest czynny udział Związku w pracach nad przestrzennym, gospodarczym i osadniczym planowaniem wybrzeża. I znowu nie chodzi tu o stworzenie jeszcze jednego organu planującego, ale o to, aby nie kilkanaście miast, każde z osobną bronią, czy też uzasadniało swe postulaty — ale, aby to czyniła jednolita organizacja reprezentująca interesy wszystkich miast na zewnątrz.

Nie trzeba w końcu zapomnieć o prasie. Ważną bowiem jest rzeczą, aby zagadnienia gospodarczo-portowe Wybrzeża, w szczególności portów i miast delty Wisły oraz delty Odry były fachowo i wszechstronnie omawiane w specjalnych tygodnikach, których program winien uwzględniać aktualne gospodarze zainteresowanie ludności swego terytorium.

Jest jeszcze jedna dziedzina działalności Związku, której nie wolno pominąć. Jednocześnie w sobie wszystkie miasta morskie, Związek staje się tym samym reprezentantem Polski wobec innych państw morskich. Związek nie będzie jedynie narzędziem polskiej polityki zagranicznej, ale stanie się jej silnym atutem i pomocnikiem.

Optymizm jest rzeczą zdrową. Ale trzeźwość sądu i zdrowy krytycyzm nie jest równoznaczny ze sceptycyzmem — jest to konieczny czynnik, aby nadmiar entuzjazmu nie przesłonił konieczności pokonywania początkowych trudności.

Jestem optymistą co do przyszłości Związku Miast Morskich, którego powstanie jest logicznym wynikiem potrzeb naszego powiększonego wybrzeża.

Sami jeszcze nie zdajemy sobie sprawy z tego, jak wielkie, na historyczną miarę zakrojone dzieło, danym jest nam tworzyć. Ale o tym przekonamy się dopiero później.

Potęga Polski na morzu, jako rezultat celowej polityki — musi się wesprzeć na trzech filarach: dalekosiężnym planowaniu rządu, ofiarnej pracy całego narodu i na twórczej inicjatywie najbardziej zainteresowanych t. j. Miast Morskich Rzeczypospolitej zrzeszonych w ich Związku Gospodarczym.

Nasze miasta morskie

W celu zapoznania naszych Czytelników z miastami morskimi podajemy krótkie wiadomości o nich, opuszczając Gdańsk i Gdynię, których historia i sytuacja jest zbyt dobrze znana.

Przechodząc do kolejnego rozpatrzenia poszczególnych ogniw, biegnącego z zachodu na wschód, łańcucha naszych miast morskich wyróżniamy w nich jakby trzy zgrupowania ciągnące ku punktom szczytowym. Grupa miast od Szczecina po Kołobrzeg o wyraźnej grawitacji ku ujściu Odry. Następna grupa od Kołobrzega, ciągnąca w miarę posuwania się ku wschodowi do wielkiego zespołu miejskiego Gdynia — Gdańsk. Wreszcie trzecia grupa miast — Zalewu Wiślanego z Elblągiem na czele.

SZCZECIN

Na widownię dziejową wstąpił Szczecin w XI wieku (pierwsza wzmianka kronikarska r. 1901 — zdobycie Szczecina przez Polskę) jako castrum — gród obronny będący stolicą szczepów wendyjskich, słowiańskich oraz siedzibą wielkksiążęcego rodu pomorskiego.

Szczecin pozostawał nieprzerwanie do r. 1637 pod panowaniem książąt pomorskich. Panowanie ostatniego dynasty tego rodu Bogusława XIV przypadło na okres wojny 30-letniej. W okresie tej wojny Szczecin poważnie ucierpiał. Otrzymał wówczas załogę szwedzką z ramienia Gustawa Adolfa, a po pokoju westfalskim w r. 1648 pozostawał wraz z Pomorzem Zaodrzańskim i pasem prawobrzeżnym Odry pod szwedzkim panowaniem. W r. 1677 podczas wojny brandenbursko - szwedzkiej przeszedł Szczecin dwukrotnie oblężenie i uległ niemal całkowitemu zburzeniu. W roku 1720 Szczecin został oddany przez Szwedów Prusom.

Ostatnia wojna pozostawiła dotkliwe ślady w postaci zniszczenia zarówno w mieście, jak i w porcie. Wzamin za to przez włączenie Szczecina w granice Rzeczypospolitej dała mu ponownie wszystkie warunki wielkiego rozwoju. Naczelne miasto portowe osadzone w głębokiej zatoce Odry wkracza w przyszłość posażne w bogate zaplecze Śląska i Wielkopolski, a przede wszystkim w potężny szlak taniego transportu wodnego w dorzecze Dunaju.

POLICE

Położone w odległości 15 km na północ od Szczecina na zachodnim skraju pradoliny Odry. Najdawniejsza wzmianka historyczna wspomina Police w roku 1249 jako wioskę słowiańską, stanowiącą własność rycerza Bartłomieja z Polic. Z biegiem lat przekształciło się ono z wioski rybackiej w miasteczko handlowe. W średniowieczu odgrywała tu znaczną rolę uprawa i handel chmielem niezależnie od rybołówstwa i hodowli. Z czasem rozwinał się tu miejscowy przemysł stocznioowy, ceramiczno kaflarski, zaś bezpośrednio przed wojną Niemcy rozbudowali tu fabrykę syntetycznej benzyny. W roku 1937 Police liczyły 5778 mieszkańców.

WARPNO NOWE

Miasteczko rybackie liczące bezpośrednio przed wojną ok. 2000 mieszkańców (z czego $\frac{2}{3}$ zatrudnionych

w rybołówstwie, zaś $\frac{1}{3}$ w produkcji sprzętu potrzebnego do rybołówstwa) leży na uboczu póln. zachód od Polic, na malowniczym cyplu, wciskającym się między Zalew Szczeciński i tzw. jezioro Warpnowskie. Jezioro to, a właściwie wrzynająca się w ład zatoka Zalewu Szczecińskiego, było terenem połowów, które książęta pomorscy od XI wieku przyznawali klasztorom na wyspie Uznam.

STARY DĄB.

Miasto Stary Dąb znajduje się na przedpolu Szczecina od wschodniej strony. W roku 1937 liczyło około 15 tys. mieszkańców. W średniowieczu należało ono do związku miast hanzeatyckich i w owym okresie było rynkiem handlowym dla lnu i konopi.

Stary Dąb był polem zaciętej walki. Wstrząsające wrażenie czyni rynek miasta, stanowiący jedno cmentarzysko grobów poległych tu w walkach żołnierzy Armii Radzieckiej. Martwą ciszę cmentarza okalają zręby zgruchotanych przez działania artylerii domów.

ŚWINOUJŚCIE

Podczas kiedy Szczecin rozsiadł się kilkadziesiąt kilometrów na południe u nasady rozległego ujścia Odry — Świnoujście należy do grupy miast, które jakby jego strażę przednie wybiegały do bezpośredniego styku z zatoką pomorską. Leży ono na północno-wschodnim krańcu wyspy Uznam, otoczone od północy Bałtykiem, od wschodu głównym ramieniem odrzańskiego ujścia do morza — Swinią. Ujście Świni do morza od najdawniejszych czasów było miejscem starcia Słowian i Wikingów, zmierzających do opanowania tego ważnego wylotu, stanowiącego poza tym dogodne przejście z zachodu na wschód (z wyspy Uznam na wyspę Wołyń).

W roku 1937/38 liczba ludności wynosiła tutaj 22.043 mieszkańców. Przemysł i rybołówstwo były rozwinięte słabo, nastawione wyłącznie na zaspokojenie miejscowych potrzeb. W przyszłości port w Świnoujściu będzie zapewne miejscem zawijania statków pasażerskich, punktem skrótu odległości dzielącej Szczecin od Bałtyku.

KAMIEŃ

Od najdawniejszych czasów ludność Kamienia trudniła się rybołówstwem i handlem. Miejscowy przemysł rozwinął się tu w czasach nowożytnych, czynna była odlewnia żelaza, browar, wędzarnia ryb i duża cementownia w Chrostowie.

Istnieją w Kamieniu wody lecznicze solankowe, jodowo - bromowe, leczące reumatyzm i inne schorzenia. Wobec sąsiedztwa ze Szczecinem Kamień rozwijać się będzie w przyszłości jako miejscowość kuracyjno - letniskowa.

WOŁYŃ.

Wołyń znajduje się na wyspie tej samej nazwy, położonej u ujścia Odry. Wyspa tworzy odrębny powiat, najdalej wysunięty na nasz północny zachód.

Z powstaniem miasta łączy się słowiańska legenda. Miało tam istnieć największe i najbogatsze miasto Wenedów Wineta, które za swoje grzechy zostało przez morze zalane.

W dążności o ustalenie panowania Polski na Bałtyku dochodzą tam wojska Mieszka I-go, Chrobrego oraz Bolesława Śmiałego. Jednak dopiero Bolesław Krzywousty zdobył te ziemie na dłuższy przeciąg czasu. Pro-

wadzi ożywiony handel morski przy boku „Hanzy”, lecz już przy końcu średniowiecza począł zamierać, ulegając przemożnemu Szczecinowi. Dziś w skutku działań wojennych miasto leży przeważnie w gruzach. Mieszkańcy mają na razie ciężkie warunki bytu. Połowy — podstawa egzystencji większości ludności — nie mogą się odbywać. Brak jest kutrów, a dwa mosty leżące na dnie rzeki Dźwiny uniemożliwiają wypłynięcie na pełne morze. Miasto liczy obecnie 296 rodzin narodowości polskiej w tym 200 rodzin repatriantów z nad Buga (w roku 1925 liczyło 4723 mieszkańców). Nasza administracja uruchomiła już elektrownię, mleczarnię oraz spółdzielnię żywnościową.

KOŁOBRZEG.

Kołobrzeg leży na Pomorzu Zachodnim w głębi ujścia Prośnicy. Od gwałtownych fal pełnego morza jest port osłonięty płaszczystą mierzeją.

Najdawniejsze wiadomości o tym mieście sięgają VIII wieku. Wtedy już docierali tam kupcy z Dalekiego Wschodu i Południa po bursztyn, a kupcy znad Dniepru po sól. Dzieje i rozwój tej starej osady wendyjskiej Słowian są silnie z nimi związane, a czas największego dobrobytu przypada na okres przynależności do Polski.

Kołobrzeg został zdobyty przez Bolesława Chrobrego, a utracony przez następców Krzywoustego. W roku 1807 walczyli tu Legiony Dąbrowskiego. Zdobycie tego miasta było bowiem dla wojsk francuskich zbyt trudne. W czasie ostatniej wojny przez dwa tygodnie trwały zmagania Pierwszej Armii Polskiej o zdobycie Kołobrzega dla Polski.

Przed wojną należał Kołobrzeg do największych portów rybackich Pomorza, dzięki korzystnemu położeniu w pobliżu najrybniejszych wód Bałtyku. Istniały tu liczne wędzarnie, fabryka klejów rybnych, fabryki konserw rybnych oraz słynna wytwórnia kołobrzeskich kiełbasek z dorsza. Rozwinięty był również przemysł rolny: młyny, tartaki, gorzelnie i fabryki narzędzi rolniczych. W roku 1934 liczył Kołobrzeg 33.735 mieszkańców.

Oprócz Kołobrzegu — portu istniał inny Kołobrzeg malowniczo położony nad morzem, zabudowany wesołymi willami w ogrodach, Kołobrzeg—Kapielisko. Obok Sopotu była to najbardziej uczęszczana miejscowość kuracyjna. Atrakcję stanowiła nie tylko piękna plaża, ale i naturalne kąpiele solankowe i borowinowe, należące do jednych z najlepszych w Europie.

DERŁÓW.

Derłów jest może jedynym miastem na naszym nowoodzyskanym Wybrzeżu, które pozostawia tak pogodny wrazenie, że chętnie się powraca do tego zakątka z myślą „jak chętnie bym się tam osiedlił”. Derłów — to niespodzianka, po szeregu miast ciężko okaleczonych przez działania wojenne. Nawet, dzięki trosce Zarządu Miejskiego kwiaty kwitną wśród zielonych kwietników, a jasne domy i wille wesoło połyskują w słońcu.

Do portu prowadzi kanał, gdzie znajdują się trzy ogromne magazyny zbożowe z elewatorami, fabryka mączki rybnej, wędzarnia, wreszcie port rybacki. Dworzec, elektrownia, gazownia, nowoczesne budynki szkolne, szpitale, zakłady przemysłowe, wszystko stoi nieuszkodzone, jakby nowe. W Derłowie mieszka obecnie już 2.200 Polaków a 3.500 Niemców czeka na wysiedlenie. W roku 1936 liczył Derłów 7.422 mieszkańców.

POSTOMIN — UJŚĆ.

Ujście leży na Pomorzu Zachodnim u ujścia Słupi, w połowie drogi między Gdynią a Kołobrzegiem, 16 km. na północ od Słupska. Wskutek niekorzystnego ukształtowania wybrzeża należy do drugorzędnych portów Pomorza Zachodniego. Port Ujścia posiada baseny przy morzu, które są zabezpieczone przed działaniem fal daleko w morze wysuniętym awanportem. Obecna wojna pozostawiła znikome ślady: elektryczność, wodocia-

gi, instalacje gazowe niezniszczone. Obecnie Ujście jest siedzibą władz portowych oraz instruktora rybackiego. Obok filii Zjednoczenia Stoczni Polskich istnieje Centralny Ośrodek Morski, w którym szkola się rybacy i żeglarze.

MIASTO ŁEBA.

Za dawnych, słowiańskich czasów, było małe miasteczko, raczej osada nadbałtycka — Łeba. W roku 1357 przechrzcili je na Lebemunde. Po powrocie do Polski za Jagiellonów, w roku 1466 miasto znów zmienia nazwę i staje się Seszczewiczynem. Obecnie miasto wróciło do swej, słowiańskiej nazwy. Łeba położona jest między dwoma jeziorami, Łebą i Sarbskim, od zachodu okolona rzeką Łebą. Miasto przecina kanał, łączący oba jeziora. Od północy miasto Łeba oparte jest o Bałtyk, co nadaje mu charakter miasta portowego, a ściślej mówiąc, portu rybackiego.

Miasto liczy w obecnej chwili ok. 2.300 ludności, w czym prawie 50 proc. Polaków. Poważny odsetek stanowią Kaszubi, których jest 568.

Przemysł rybny był dawniej głównym motorem życia przemysłowego i gospodarczego Łeby. Na terenie miasta znajdują się 2 fabryki konserw, z czego jedna poważnie zdewastowana, chłodnie, kilkanaście wędzarni, stocznia do budowy i naprawy kutrów, oraz tartak, przecierający deski na skrzynie do ryb.

PUCK.

Jeżeli ktoś już raz przejeżdżał przez Puck, ten nie zapomni malowniczego widoku jaki tworzy odbicie starego gotyckiego kościoła w wodach zatoki.

Puck leży nad zatoką tej samej nazwy otoczonej wielką Pucką Kępą. Z jednej strony opiera się Pucka Kępa o jezioro żarnowieckie i dolinę Piaśnicy, z drugiej o dolinę Redy i moczary.

W przeszłości był Puck siedzibą Książąt Pomorskich. W XIV wieku został zagrabiony przez Krzyżaków, którzy postawili na miejscu dawnego grodu zamek obronny.

Zygmunt August wybudował tu port, mimo, że zatoka jest płytka a woda w zimie zamarza. Władysław IV uczynił z Pucka port wojenny, Była tam zbrojownia, mała stocznia, stała załoga licząca 500 ludzi. Był poza tym Puck miastem starościńskim i często wraz z całym starostwem bywał dawany w zastaw Gdańskowi — przez królów polskich. Jednym ze starostów puckich był nie kto inny jak Jan Sobieski, późniejszy król Polski. Do dziś istnieje po nim przepiękna lipowa aleja, sadzona w cztery rzędy lip, prowadząca z Rzucewa do Pucka.

W okresie pruskiego zaboru podupadł Puck ogromnie. Liczył zaledwie 1 i pół tysiąca mieszkańców.

SOPOT.

Historia Sopotu zaczyna się od roku 1283 tj. od daty dokumentu Mestwina II-go, darującego wieś rybacką „Sopoth” klasztorowi Cystersów w Oliwie. Mylna też jest nazwa nadawana tej miejscowości przed wojną przez całą Polskę „Sopoty”, gdyż właściwie jej brzmienie, jak to zresztą wynika z najstarszych źródeł, jest Sopot, co znaczyło niegdyś — potok, źródło.

Sopot jest zbyt znanym i modnym uzdrowiskiem, aby trzeba było specjalnie uzasadniać jego walory, rozwój i osiągnięcia cyfrowe. Nie może on utracić charakteru uzdrowiska, gdyż ma do tego największe dane i ze względu na swe położenie jak i na dokonane inwestycje.

E L B L A G.

W XIII wieku opanowali Krzyżacy staropruskie osiedle Truso i założyli twierdzę Elbląg. Miała ona służyć jako baza wypadowa dla ich podbojów. Równocześnie z Krzyżakami przybyli kupcy zwabieni dobrym położeniem Elbląga i założyli kolonię, która szybko rozwinęła się i przystąpiła do związku hanzeatyckiego. Ge-

ograniczone warunki predestynowały Elbląg do roli dużego centrum handlowego. W przeszłości posiadał Elbląg port naturalny u ujścia Elbląki, dostępny dla każdego transportu morskiego i zajmował dominujące miejsce w życiu gospodarczym Prus.

Największy rozkwit Elbląga przypada na czasy Jagiellonów, którzy opatrzyli miasto licznymi przywilejami.

Dziś Elbląg ma nowe, lepsze perspektywy rozwojowe. Przeszła istnieć granica dzieląca od obszarów stanowiących naturalne zaplecze gospodarcze, a cały kraj na południowy wschód przez Małkinie, Łuków, Białystok, Lublin, Przeworsk, Chełm, Zamość będzie ciążył ku morzu, korzystać z pośrednictwa Elbląga.

TOLKMICKO.

Położenie Tolkmicka można zaliczyć do jednego z najbardziej malowniczych na Pomorzu. Przystań żeglarska, dalej białe wille i domki rybackie tworzą miasteczko o krętych, miejscami wąskich uliczkach. Początki miasta sięgają legendarnych czasów, o czym świadczą okoliczne wykopaliska i resztki starożytnego wału. Przeszłość historyczna związana jest nierozdzielnie z Polską. Jan Bażyński (Baysen), dziedzic sąsiednich Kadyn, wstąpił się w walkach przeciwko Zakonowi Krzyżackiemu o wyzwolenie spod ich ciężkiego jarzma, a brat jego Ścibor jako pierwszy starosta tolkmicki wiele uczynił dla dzwignięcia miasta ze szkód wojny 13-letniej. Do roku 1508, tj. do darowizny uczynionej przez Zygmunta Starego z starostwa tolkmickiego biskupom warmińskim, miasto pozostało we władaniu rodu Bażyńskich. W okresie rządów biskupów Warmii Mikołaj Kopernik pozostawił tu liczne ślady swej działalności.

W czasie obecnej wojny Tolkmicko ucierpiało wiele. Bogactwem jego jest piękne położenie nadmorskie oraz urok otaczającej go niziny o malowniczej serpentynie wijącej się wśród lasów, licznych sadów, w kierunku Kadyn i Elbląga. Niewielka odległość (przez Zalew 8 km) od Łysej Góry, znanej miejscowości wypoczynkowej, stwarza atrakcje dla amatorów żeglarstwa. Już przed wojną chlubiło się Tolkmicko, że jest największa przystań żeglarska w Europie. Stało tam wówczas zakotwiczonych 84 żaglowców.

Tolkmicko posiada możliwości rozwoju przemysłowego. Bogactwo ryb w Zalewie Wiślanym (głównie słodkowodnych) daje podstawy do utworzenia przemysłu konserwowego.

FROMBORK.

Nazwa miasta pochodzi od patronki Katedry Najśw. Marii Panny, po niemiecku „Frauenburg”, po polsku „Gród Marii”. Krzyżacy, wykorzystując obronność miejsca, wzniesli katedrę warowną w miejscu, gdzie dawniej znajdował się pruski gród. Słynnym na cały świat uczynił Frombork dopiero kanonik kapituły warmińskiej — Mikołaj Kopernik.

Przy katedrze, w ciężkiej warownej baszcie przez 33 lata mieszkał, pracował i wreszcie w r. 1543 umarł ten wielki polski uczynek.

Z punktu widzenia gospodarczego nie przedstawia Frombork większego znaczenia.

Straszliwie zniszczony przez wojnę Frombork skupia naszą uwagę przede wszystkim swą historyczną przeszłością i ocaloną po niej wielką pamiątką — Katedrą biskupstwa warmińskiego.

PROGRAM

Pierwszego Zjazdu Związku Gospodarczego Miast Morskich Dnia 12 i 13 lipca 1946 r w Gdańsku

Zjazd odbywa się w Starym Ratuszu Gdańskim, przy ul. Korzennej. Udział w obradach biorą Prezydenci, Burmistrzowie i przedstawiciele Miejskich Rad Narodowych miast morskich.

12. VII. 46 — piątek

godz. 9—10	Przybycie uczestników, załatwianie formalności zjazdowych.
„ 10-ta	Otwarcie zjazdu. Powitanie. Sprawozdanie Generalnego Sekretarza. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
„ 11,15	Referat Prezydenta m. Szczecina (inż. Piotra Zaremby) pt. „Cele i zadania Związku Gospodarczego Miast Morskich”.
„ 12,30	Dyskusja nad sprawozdaniem i referatem oraz wybór komisyj.
„ 14—16	Obiad.
„ 16—18	Prace w komisjach.
„ 19-ta	Koncert w Filharmonii.

13. VII. 46 — sobota

godz. 8—10	Prace w komisjach.
„ 10-ta	Wznowienie obrad plenarnych zjazdu.
„ 11-ta	Referat V-Prezydenta m. Gdyni mgr. St. Modlińskiego pt. „Miasta Morskie Rzeczypospolitej od zakończenia działań wojennych po dzień dzisiejszy”.
„ 11,45	Referat Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża min. inż. E. Kwiatkowskiego pt. „O historycznej roli miast Wybrzeża”.
„ 12,45	Sprawozdanie komisyj. Dyskusja, uchwalenie wniosków i rezolucyj, oraz udzielenie absolutorium Komitetowi Organizacyjnemu Związku Gospodarczego Miast Morskich. Wybór władz. Wolne wnioski. Zamknięcie zjazdu.
„ 15-16,45	Wspólny obiad w stołówce wojewódzkiej przy ul. Okopowej. Zwiedzanie miasta i portów.

Związek Gospodarczy Miast Morskich powinien stać się centralnym ośrodkiem tworzenia zdrowej polityki morskiej w oparciu o bezpośrednie zetknięcie się z jej przedmiotem zainteresowania.

DZIAŁ INFORMACYJNO-STATYSTYCZNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA

pod redakcją *Mgr Antoniego Skotnickiego*

Praca naszych portów

Przeładunki w portach Gdańsk—Gdynia wykazują dalszą silną tendencję wzrostową. Ogólny obrót towarowy w m-cu maju wyniósł 775,7 tys. ton, co wobec 650,7 tys. ton w miesiącu poprzednim stanowi wzrost o 125 tys. ton, tj. 19,2 proc.

Wzrost ten nastąpił głównie w eksporcie, który wyniósł 514,4 tys. ton i stanowił 65,9 proc. ogólnego obrotu towarowego. W porównaniu z miesiącem ubiegłym eksport zwiększył się o 122,6 tys. ton, tj. o 31,3 proc. Import wyniósł 261,3 tys. ton i był o 2,4 tys. ton, tj. o 0,9 proc. większy niż w miesiącu poprzednim.

Obroty towarowe portów Gdańsk—Gdynia.

Rok	Miesiąc	w t y s i ą c a c h t o n		
		Import	Eksport	Ogółem
Rok 1945		376,7	540,7	917,4
" 1946:				
	styczeń	139,0	177,9	316,9
	lut y	172,8	240,8	413,6
	marzec	155,5	378,4	533,9
	kwiecień	258,7	391,8	650,5
	maj	261,3	514,4	775,7

Obrót towarowy portu Gdańsk osiągnął 382,6 tys. ton — z czego na import przypada 126,5 tys. ton a na eksport 256,1 tys. ton. Obrót towarowy portu Gdynia wyraża się cyfrą 393,1 tys. ton, w czym import stanowi 134,8 tys. ton a eksport 258,3 tys. ton.

Pracę poszczególnych portów ilustrują podane poniżej cyfry:

Rok	Miesiąc	G d a ń s k			G d y n i a		
		Import	Eksport	Obrót	Import	Eksport	Obrót
Rok 1945		135,0	218,9	353,9	241,5	321,8	563,3
" 1946	styczeń	68,9	86,0	154,9	70,1	91,9	162,0
	lut y	97,2	132,7	229,9	75,6	108,1	183,7
	marzec	68,2	198,7	266,9	87,3	179,7	267,0
	kwiecień	105,7	209,7	315,4	153,0	182,2	335,2
	maj	126,5	256,1	382,6	134,8	258,3	393,1

W ogólnym imporcie wyrażającym się cyfrą 261,3 tys. ton — przywieziono towarów w ramach dostaw UNRRA 172,6 tys. ton, w czym samochodów 4,9 tys. ton, zboża 58,1 tys. ton, drobnicy 84,4 tys. ton, nawozów sztucznych 25,2 tys. ton. Prócz tego przywieziono 13.999 sztuk koni oraz 1.716 sztuk bydła. Towary przywiezione poza UNRRA stanowiły 88,7 tys. ton, w czym ruda 71,6 tys. ton oraz drobnica 17,1 tys. ton.

Przywóz towarów w ramach dostaw UNRRA i innych przedstawia się następująco:

Rok	Miesiąc	Gdańsk		Gdynia		Razem	
		UNRRA	inne	UNRRA	inne	UNRRA	inne
Rok 1945		79,1	56,1	120,0	121,5	199,1	177,6
" 1946	styczeń	38,7	30,2	46,2	23,9	84,9	54,1
	lut y	84,0	13,1	46,0	28,8	130,9	41,9
	marzec	52,6	15,6	60,8	26,5	113,4	22,1
	kwiecień	74,0	31,7	125,2	27,8	199,2	59,5
	maj	89,2	37,3	83,4	51,4	172,6	88,7

W ogólnym eksporcie, wynoszącym 514,4 tys. ton, wywieziono węgla, koksu i bunkru 495,9 tys. ton, cementu 16,1 tys. ton, drobnicy 2,2 tys. ton, bieli cynkowej 0,2 tys. ton.

Wywóz węgla, koksu i bunkru kształtował się następująco:

Rok	Miesiąc	w t y s i ą c a c h t o n		
		Gdańsk	Gdynia	Razem
Rok 1945		198,2	318,2	516,4
" 1946	styczeń	82,1	91,8	173,9
	lut y	125,8	100,1	225,9

marzec	198,7	174,6	373,3
kwiecień	209,2	172,1	381,3
maj	253,2	242,7	495,9

Pasażerów przyjechało 5.077 osób, wyjechało 752 osoby.

Ruch statków w porcie Gdańsk—Gdynia.

Rok	Miesiąc	Gdańsk		Gdynia		Razem	
		Ilość statków	NRT	Ilość statków	NRT	Ilość statków	NRT
Rok 1945		356	309.955	351	436.135	887	746.090
" 1946:							
	styczeń	110	124.096	122	150.616	232	274.712
	lut y	98	170.510	128	169.724	226	340.234
	marzec	144	197.845	171	193.813	315	391.658
	kwiecień	155	226.773	181	226.069	336	452.842
	maj	198	240.670	296	218.385	494	459.055
	Wyjście:						
Rok 1945		343	289.017	510	395.878	853	684.895
" 1946:							
	styczeń	104	123.224	114	150.959	218	274.183
	lut y	97	152.940	130	173.165	227	326.105
	marzec	148	208.717	175	205.737	323	414.454
	kwiecień	155	221.150	182	229.343	337	450.493
	maj	192	242.791	295	205.560	487	448.351

Reprezentowane były następujące bandery: szwedzka, fińska, amerykańska, angielska, norweska, sowiecka, duńska, kanadyjska, holenderska, francuska, aliancka oraz polska. Z nowych flag, których dotychczas nie było, należy wymienić flagę holenderską i francuską.

URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE

W Gdańsku ilość czynnych dźwigów pozostała niezmieniona. W Gdyni natomiast weszły do pracy dwa wyremontowane dźwigi, jeden do przeładunków drobnicowych i jeden do masowych.

Zestawienie czynnych dźwigów w rb.

Rodzaj dźwigów	G d a ń s k					G d y n i a				
	Sty- czeń	Lu- ty	Ma- rzec	Kwie- cień	Maj	Sty- czeń	Lu- ty	Ma- rzec	Kwie- cień	Maj
drobnicowe	2	2	3	4	4	15	15	15	15	16
masowe	13	13	12	12	12	3	4	4	4	5
mostowe	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
taśmowe	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

ogółem 18 19 18 19 19 22 23 23 23 25
Dźwigów w remoncie jest w Gdańsku 14 sztuk, w Gdyni 11 — razem 25 sztuk.

MAGAZYNY PORTOWE.

W Gdyni powierzchnia magazynów, eksploatowanych przez GUM, wzrosła nieznacznie z 97 tys. m² do 100 tys. m². W eksploatacji innych przedsiębiorstw znajdowało się 16,4 tys. m², w tym magazyny rybne 7,6 tys. m².

W Gdańsku powierzchnia magazynów eksploatowanych przez GUM, wzrosła o 5,8 tys. do 29,4 tys. m².

Stan elewatorów zbożowych w Gdańsku i Gdyni bez zmiany — tj. po jednym elewatorze 10-tonowym w każdym porcie. Dla umożliwienia przyjęcia większych transportów zboża, stosowano niekiedy również doraźne środki przeładunku — kubłami do barek.

Pojemność zbiorników dla produktów naftowych, gotowych do eksploatacji wzrosła w Gdańsku do 41.200 m³ a w Gdyni do 32.200 m³ — z tego 1/4 nadaje się tylko do magazynowania benzyny, reszta zaś tj. 3/4 może być użyta do magazynowania oleju.

S Z C Z E C I N

Dnia 15 maja przejęły władze polskie od władz sowieckich w porcie głównym nabrzeże nad Starówką przy Rzeźni Miejskiej dla wyładunku bydła, wymontowaną fabrykę papieru w Feldmuehle z elektrownią, o mocy 5.000 KW oraz elewator zbożowy o pojemności 43.000 ton z nabrzeżem w porcie zbożowym. Na skutek uszkodzeń elewator będzie wykorzystany narazie jako magazyn dla drobnicy.

Przekazane poprzednio władzom polskim 3 stacje zbiornikowe dla produktów naftowych są w remoncie, z czego dwa będą gotowe na 1-go lipca.

W okresie sprawozdawczym ruch statków w Szczecinie przedstawiał się następująco:

weszło 17 statków o pojemności 44.312,— NRT
wyszło 18 statków o pojemności 45.799,— NRT

35 statków o pojemności 90.111.— NRT przywożąc 11.995 repatriantów - Polaków z Niemiec, — wywożąc 18.604 wysiedlonych Niemców do Niemiec.

KOMUNIKACJA

W miesiącu maju koleje nasze dowiozły do portów Gdyni i Gdańska towarów łącznie 26.163 wagonów, wagi 518.540 ton, z czego na Gdynię przypada 12.840 wagonów wagi 259.057 ton; na Gdańsk 13.323 wagony wagi 259.483 ton.

Węgla dowieziono 20.615 wagonów wagi 417.491 ton, koksu 3.908 wagonów wagi 75.786 ton oraz 1.640 wagonów wagi 25.263 ton innych towarów.

Równocześnie załadowano towarów w tych portach 19.015 wagonów wagi 291.685 ton, a mianowicie w Gdyni 9.640 wagonów wagi 148.757 ton, w Gdańsku 9.375 wagonów wagi 142.928 ton.

Gros załadunku, to towary, przywiezione w ramach dostaw UNRRA, mianowicie: bydło, pszenica, fosfaty, materiały pędne, drobnica, ponadto załadowano 3.311 wagonów rudą wagi 66.531 oraz 1.947 wagonów towarów innych wagi 26.165 ton. Przeciętnie dziennie załadowano i wyładowano wagonów kolejowych w portach Gdyni i Gdańsku 1.457 wagi 26.136 ton.

Z terenu Szczecina koleje przewiozły 15 transportów repatriantów polskich przybyłych w liczbie 14.065 osób statkami z Zachodu do Szczecina oraz dowiozły do portu 18 transportów repatriantów niemieckich w ilości 17.708 osób.

Przewidując rozwój prac w porcie Świnoujścia oraz w celu umożliwienia przeprowadzenia osadnictwa na wyspie Wołyń po dokonaniu odbudowy torów i urządzeń na tej wyspie uruchomiono komunikację, wprowadzając pociągi wahadłowe od dnia 27.5 br na odcinku od stacji Wołyń do stacji Warszów na przestrzeni 32 km.

Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk—Gdynia posiadają czynnych cztery linie tramwajowe o łącznej długości 34 km na których kursowało przeciętnie 26 wozów dziennie. Przejechano 156.228 km co w stosunku do poprzedniego miesiąca stanowi wzrost o 20.223 km (15,3%). Przewieziono 1.850.787 pasażerów czyli o 377.523 więcej niż w kwietniu, dziennie przeciętnie przewieziono 59.703 pasażerów. Odbudowano i oddano do użytku linię tramwajową długości 2,5 km łączącą Oliwę z Jelitkowem. W dalszym ciągu pracowano nad odbudową nowej linii Wrzeszcz — Brzeźno — Nowy Port, rozpoczęto prace przy budowie nowej linii tramwajowej Oliwa — Sopot.

W ramach MZGG kursowało łącznie na wszystkich liniach 28 autobusów, które przejechały 213.465 km przewożąc 706.438 pasażerów. Wzrost w stosunku do poprzedniego miesiąca wynosi 139.438 pasażerów co stanowi 22,8%. Czynne są linie Gdańsk — Gdynia, Gdynia — Okywie, Gdynia — Chylonia, Wrzeszcz — Siedlice.

Kursujące w Gdyni 3 trolleybusy przejechały 6.355 km, przewożąc 275.900 pasażerów. Na ukończeniu są roboty na linii trolleybusowej Gdynia — Orłowo. Projektowane jest przedłużenie tej trasy do Sopot, która po połączeniu się z budującą linią tramwajową Oliwa—Sopot, połączy dogodną komunikacją 3 najważniejsze ośrodki Wybrzeża.

Na linii żeglutowej w obrębie Gdańska czynnych jest 6 statków i 3 promy. Przewieziono 76.292 osoby

czyli o 35.567 pasażerów więcej aniżeli w miesiącach poprzednich.

Ogółem Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk — Gdynia przewiozły 2.906.617 pasażerów. Wzrost w stosunku do miesiąca poprzedniego wyraża się cyfrą 607.617 osób co stanowi 26,1%.

Polska Żegluga Państwowa przyjęła w miesiącu maju wprost z okrętów 7.094 ton towarów, które załadowano na 64 barki i skierowano do Warszawy, Płocka, Bydgoszczy i Poznania. W porcie gdańskim przyjęto 3.920 ton, w porcie gdańskim 3.174 ton. Zdolność załadowca i wyholowania była w tym okresie kilkakrotnie wyższa niż przyjęto efektywnie ładunków do przewozu.

Polska Żegluga na Odrze sp. z o. o. posiada 26 barek i 8 holowników — przewiozła do Szczecina w dniu 29 maja na 6 barkach pierwszy transport węgla w ilości 1.118 ton, drugi transport w ilości 1000 ton na 5 barkach przybył do Szczecina w dniu 1 czerwca br.

POCZTA I TELEKOMUNIKACJA

(Obwody pocztowe Gdańsk — Gdynia)

Ruch pocztowo - telekomunikacyjny

Wyszczególnienie	nadane	nadeszło
Przesyłki listowe ogółem	1.038.881	905.129
Pomiędzy przesyłkami listowymi było poleconych		
nanych	63.586	70.202
Czasopism	141.445	185.661
Listy wartościowe	677	821
Paczki	16.080	19.232
Przesyłki za pobraniem	2.076	4.456
Przekazy pocztowe i Telegr. — ilość	18.747	12.053
na sumę złotych	31.971.869	20.440.476
Wpłaty P.K.O. — ilość	47.869.454	14.124.141
na sumę zł.	4.108	1.698
Rozmowy telef.	433.295	—
a) miejscowe	52.157	48.787
b) międzymiastowe	41.606	42.144

Z zagranicy z przeznaczeniem do Polski przybyło przez porty Gdyni i Gdańska 157.188 paczek, 63.872 przesyłek listowych poleconych, 408.250 przesyłek listowych zwykłych, w odwrotnym kierunku wyszło 102.880 przesyłek listowych poleconych oraz 576.290 przesyłek listowych zwykłych.

W ruchu tranzytowym przez Polskę przewieziono 2.481 worków listowych i 4.861 worków paczkowych. Państwami korzystającymi z tranzytu przez Polskę, są Czechosłowacja, Węgry, Rumunia i Turcja.

Liczba abonentów telefonicznych w obwodzie pocztowym Gdańsk wynosi 1.700 w obwodzie pocztowym Gdynia 1.398 — razem 3.098.

Okręg Dyrekcji Poczty i Telegrafów w Szczecinie, pokrywający się terenowo z granicami Województwa przejęty został na skutek działań wojennych w stanie zupełnie zniszczonym. Stan odbudowanej sieci pocztowej i telekomunikacyjnej w chwili obecnej przedstawia się następująco: czynnych Urzędów Agencji Pocztowej jest 151 we wszystkich miastach i osiedlach o większym zaludnieniu polskim zatrudniających ponad 1.200 pracowników stałych. W dziedzinie odbudowy telekomunikacji postawiono na pierwszym miejscu uruchomienie centrali miejskich, oraz powiązania siecią linii międzymiastowych najważniejszych ośrodków administracji i gospodarki z ośrodkami dyspozycyjnymi. Zadania te zostały w dużej mierze wykonane.

ZJEDNOCZONE STOCZNIE POLSKIE

W ramach przygotowań do realizacji otrzymanego od GAL-u zlecenia na budowę nowego tonażu morskiego — w minionym okresie sprawozdawczym wysiłki ZSP koncentrowały się około rozwiązania sposobu finansowania zamówienia oraz zapoczątkowania szerokiej współpracy z przemysłem krajowym, mogącym odegrać rolę przemysłu pomocniczego dla stoczni.

W celu tym zwolany został do Gdańska na dzień 21 i 22 czerwca br zjazd przedstawicieli wszystkich zainteresowanych przemysłowców krajowych.

W zakresie prac okrętowo remontowych zaakcentować wypada napływ zamówień od strony żeglugi morskiej. Dwie przeznaczone dla tego celu stocznie, a mianowicie Stocznia Nr 1 i Stocznia Nr 13 pracowały w miesiącu sprawozdawczym nadal z pełnym obciążeniem, wynikającym z możliwości swych urządzeń remontowodokujących.

Głównymi w tym względzie pozycjami minionego okresu były remonty statków GAL, a mianowicie: s/s „Kraków”, s/s „Morska Wola”, s/s „Białystok”, s/s „Wisła” oraz remonty okrętów Marynarki Wojennej.

Globalna wartość tego zamówienia wynosiła 28.500 £, a termin pracy rozciąga się na trzy miesiące.

Z uwagi na dział pracy zachodzi pilna potrzeba zwiększenia ilości czynnych urządzeń dokujących.

Ogólny stan zatrudnienia w Zjednoczeniu Stoczni Polskich wynosił na dzień 31.5.46 r. — 5.584 osób.

Celem zaciśnienia kontaktu z przemysłami krajowymi i instytucjami centralnymi nadrzędnymi ZSP powołało do życia swoją placówkę reprezentacyjną w Warszawie pod nazwą „Zjednoczenie Stoczni Polskich Biuro w Warszawie”.

PRZEMYSŁ DRZEWNY

Zjednoczenie Przemysłu Drzewnego Okręgu Pomorskiego posiada 27 czynnych zakładów zatrudniających w maju 2.500 osób. Wartość produkcji w porównaniu do kwietnia pokaźnie wzrosła i wyraża się cyfrą około 22 mil. złotych.

W miesiącu sprawozdawczym Zjednoczenie przejęło nowy Zakład w Starogardzie, a jest nim stolarnia i tartak.

Wycieczka importerów, którzy udzieliłi swego pożądanego zamówienia na meble Polsce, zwiedziła Państwową Fabrykę Mebli w Gościcinie badając jakość produkcji i możliwości produkcyjne.

RYBOŁÓWSTWO.

Stan pogody w maju br. był na ogół pomyślny dla rybołówstwa. Jedyne w ciągu kilku dni na niektórych terenach burzliwe wiatry uniemożliwiły wyjście na morze. Wielkie ilości ryb znajdujące się od kilku miesięcy u naszych wybrzeży przyczyniły się do niezmiernie obfitych połowów. Łowiono masowo nadal dorsze, w mniejszych ilościach płastugi, śledzie i szproty.

Pod względem cyfrowym połowy ryb w maju były rekordowymi. Wyniki połowów w ostatnich trzech miesiącach przedstawiały się następująco:

Marzec 1.419.945 kg o wartości 35.446.740 zł.
Kwiecień 1.638.553 kg o wartości 49.352.954 zł.
Maj 2.369.832 kg o wartości 58.905.625 zł.

Jak wynika z powyższego zestawienia połowy w m-cu maju zwiększyły się w porównaniu do miesiąca poprzedniego o 731.279 kg, co stanowi prawie 45%. Wartość natomiast połowów w m-cu maju nie uległa odpowiedniemu powiększeniu. Świadczy to o wydatnej obniżce ceny na ryby morskie. Cena ta obniżyła się do poziomu zagrażającego rentowności rybołówstwa. Pod koniec m-ca cena dorsza płacona rybakowi obniżyła się do 9 zł. za kg. (Na początku m-ca wynosiła 22 zł. za kg).

Wedle posiadanych częściowo informacji połowy dokonywane przez Wojsko Sowieckie w oparciu o nasze porty wyniosły w maju:

dorszy 299.500 kg, śledzi 90.000 kg, szprota 122.500 kg, flaków 6.700 kg — razem 518.700 kg.

Import ryb świeżych solonych i konserw rybnych w m-cu sprawozdawczym zwiększył się również bardzo poważnie i przedstawiał się następująco:

Import	Ryby świeże	solone	konserwy rybne
z Danii	1.236.988 kg	39.108 kg	241.394
z Anglii	—	—	582.323
z USA	—	170.353 kg	6.114.437
	1.236.988 kg	209.461 kg	6.941.154

Po raz pierwszy po wznowieniu działalności zanotować należy eksport ryby szlachetnej z Polski. Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor” wywiozło w maju do Anglii 1.035 kg łososia wędzonego

i 2.050 kg łososia mrożonego łącznej wartości zł. 1.008.700.

W m-cu maju ilość czynnych kutrów zwiększyła się o 9, ilość trawlerów dalekomorskich o jeden. Pod koniec maja nadeszło do Gdyni 10 łodzi rybackich zamówionych w Mosinie. Z łodzi tych 8 rozdzielonych zostało między rybaków a 2 zostaną do celów szkoleniowych.

Razem w maju br. łowiło 72 kutry, 730 łodzi i jeden trawler parowy. Ilość kutrów znajdujących się w remoncie i budowie oraz zatopionych jest bardzo pokaźna i w dalszym ciągu stanowi rezerwar z którego czerpać będzie rybołówstwo morskie w najbliższych miesiącach nowe jednostki do uprawiania połowów. Stan ten w dniu 31.5.46 obejmował: 20 kutrów w budowie, 45 kutrów w remoncie, 40 kutrów zatopionych oraz 14 łodzi motorowych w remoncie.

Pod koniec m-ca misja polska w Niemczech doniosła o wyjściu ze strefy okupacyjnej brytyjskiej — 3 kutrów rewindykowanych z Niemiec do Polski.

Stosownie do zapowiedzi pierwszy trawler rybacki zakupiony przez UNRRA dla połowów na Morzu Północnym przybył pod polską banderą z transportem ryb złowionych przez siebie. W czerwcu oczekiwane jest nadejście drugiego statku.

SPÓŁDZIELCZOŚĆ

Ilość spółdzielni należących do Związku Rewizyjnego Spółdz. R. P. Okręgu Gdańskiego wynosi 359, obroty zaś wyniosły 158.000.000 zł. (w miesiącu kwietniu).

Na terenie Pomorza Zachodniego na dzień 1.6.46 r. istniało 243 Spółdzielni różnych typów.

„Społem” Zw. Gosp. Spółdz. R. P. Okręg Gdański w maju posiadał 35 placówek handlowych i zakładów przetwórczych. Obroty dokonane przez placówki handlowe wyniosły 261,8 mil. zł., obroty zakładów produkcji osiągnęły sumę 14,8 mil. zł.

ZATRUDNIENIE

Z ważniejszych instytucji na Wybrzeżu zatrudniają: Zjednoczone Stocznie Polskie 5.584 pracowników, Gdańska Dyrekcja Odbudowy 2.207, Biuro Odbudowy Portów 1.973, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych 1.343, Zjednoczenie Przemysłu Drzewnego 1.373 pracowników.

Ogólny stan zatrudnienia w Gdańsku i Gdyni wynosi 78.812 osób, w tym w Gdańsku 33.921, robotników fizycznych i 13.101 pracowników umysłowych — razem 47.022 osób w 1.427 zakładach pracy. W Gdyni 31.790 osób w 1.312 warsztatach pracy.

W m-cu sprawozdawczym do prac przeładunkowych w porcie gdyniskim skierowano 28.059 robotników co stanowi 28.059 przepracowanych robotniko-dniówek i w porcie gdańskim 17.621 robotników tj. 17.621 robotniko-dniówek. Niezależnie od powyższego robotnicy portowi zatrudnieni na stałe w firmach ekspedycyjnych przepracowali 14.000 robotniko-dniówek w porcie gdańskim. Ogólna zatem suma przepracowanych robotniko-dniówek w obu portach w m-cu maju br. wyniosła 59.680. Ogólna liczba przepracowanych robotniko-dniówek w obu portach za czas od 1.9.45 do 31.5.46 wyniosła 377.415. W tym w porcie Gdynia 254.678 i Gdańsk 122.737.

Z dniem 1 marca 1946 r. powstał na terenie miasta Szczecina Urząd Zatrudnienia. W okresie tym zarejestrowano 6383 poszukujących pracy (4943 mężczyzn i 1440 kobiet). Zapośredniczono 6.161 osób. (4.814 mężczyzn i 1.347 kobiet). Obecnie przystępuje U. Z. do zorganizowania swoich placówek na terenie całego Pomorza Zachodniego oraz do uruchomienia w Szczecinie oddziału portowego.

PREMIOWA POŻYCZKA ODBUDOWY KRAJU

Na terenie województwa gdańskiego subskrypcja P. P. O. K. na dzień 1.VI 46 r. wyniosła 148 milionów złotych. Suma ta jest dwukrotnie wyższa od przewidzianej. Ludność z terenu woj. gdańskiego zadeklarowała sumę 32 milionów złotych.