

BIULETYN INFORMACYJNY WYBRZEŻA

Rok I.

Gdańsk, 10 sierpnia 1946 r.

Nr 6

POKŁOSIE ZJAZDU Z. G. M. M.

Pierwszy zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich w Gdańsku w dniach 12 i 13 lipca br. był zapoczątkowaniem nowego etapu w naszej pracy nad morzem. Nie mamy zamiaru powtarzać znanych przez wszystkich sloganów propagandowych. Pragniemy jednak zwrócić uwagę na moment zasadniczy.

Jeżeli w Nowej Polsce polityka gospodarcza po odrzuceniu zasad bezplanowej gospodarki indywidualnej dąży świadomie do bieguny przeciwnego tj. do gospodarki planowej, tak niepomierne ważki sektor tej polityki, jakim jest polityka morska, musi być w pierwszym rzędzie uzgodniony z zasadami ogólnymi. Wyrasta jednak pewna trudność natury przestrzennej. Skuteczne planowanie ogólne może i musi mieć siedlisko w centrum kraju, w jego stolicy. Pobrzeże w stosunku do tego centrum będzie zawsze geograficznie odległe. Pomimo więc tego, że polityka morska jest w kraju, posiadającym długi brzeg morski, jak Polska, istotnym składnikiem planowania ogólnego, należy do niej, postępując racjonalnie, wprowadzić genius loci.

Miasta Morskie i ich porty są przedmiotem centralnie planowanej i kierowanej polityki. Związek jednak tych miast i tych portów powinien być współrzednym partnerem w pewnym zakresie tejsze polityki. Nie każda sprawa morza, widziana z centrum kraju, przedstawia się w tym samym świetle dla bezpośrednio zainteresowanych. Ich głos nie decydujący, bo to byłoby pozbawione sensu, lecz doradczy i pośredniczący, może mieć na wielu odcinkach spraw morskich, kapitalne dla całego państwa znaczenie.

W dyskusji ogólnej podczas Zjazdu, to właściwe ustawienie Z. G. M. M. w ramach organizacji państwowej, było tematem stosunkowo najszerszej omawianym. Zebrani starali się sobie wyjaśnić, jakiego to rodzaju pośrednikiem Związek będzie wobec Państwa i jakim wykonawcą w odniesieniu do członków, na zlecenie władz centralnych.

Jest rzeczą najzupełniej zrozumiałą, że dyskusja tematu powyższego wyczerpać nie zdołała. Zagadnienie przemysłu specjalnego, kabotażu, komunikacji lądowej i propagandy, że wymienimy najważniejsze zadania nowego Związku należą do tak różnych dziedzin i tak różnego wymagają traktowania w stosunku do Państwa, jak i do członków, że

o przewidzeniu z góry wszystkich możliwych wariantów nie może być mowy i nie mogło.

Zjazd wyznaczył cele odległe i wskazał, któredy należy się poruszać, aby dostosować pracę Związku do ogólnie obowiązujących norm i założeń. Najmniej jednak mógł siłą rzeczy powiedzieć o starcie. Można iść w pewnym kierunku, robiąc pięć kilometrów na godzinę i można w tym samym kierunku pojechać z szybkością kilkuset kilometrów. Można po drodze spełniać określone kwantum pracy i można, jeśli się ma silną wolę i umiejętność spełniać wielokrotnie więcej. Tak jak na wojnie: można mieć piękny plan bitwy i przegrać i można z nietęgim planem, bitwę wygrać. Nie same zamierzenia są czymś istotnym w życiu Narodu, tylko osiągnięte rezultaty.

Niegdyś mieszkańcowi Rodosu, który się wiele rozwoził nad swym wyczynem, oszczędny w słowach słuchacz powiedział: Hic Rhodus — hic salta. Tebretyczne podstawy, cele i zadania ZGMM, wytyczyliśmy, rzeczy się chciało, na wyrost. Teraz należy pokazać w praktyce, co się potrafi.

Pod powyższym względem, zapatrując się na sprawę, dojdziemy łatwo do przekonania, że jedynie rozstrzygającym będzie dobór ludzi, którym powierzono nowy Związek. Nie od programu, nie od wytyczenia celów będzie zależała praca i osiągnięcia, tylko od tych którzy te normy ożywią sobą, którzy potrafią w nowe dzieło tchnąć ducha prawdziwego zapału i poświęcenia.

Związek Gospodarczy Miast Morskich ma wszystkie dane po temu, aby się stać na Wybrzeżu czołowym czynnikiem organizacji i kooperacji miast, portów i zaplecza w ramach ogólnopaństwowej polityki. Losy jego zostały powierzone Prezesowi Rady dyr. inż. A. Riedlowi i dyrektorowi Związku mgr. St. Modlińskiemu, b. viceprezydentowi Gdyni.

Mamy wszystkie podstawy do wyrażenia naszej szczerzej wiary w powodzenie Związku pod kierownictwem tych zasadniczych i wypróbowanych znawców zagadnień morskich i samorządu miast morskich. Sądzymy jednak, że praca ich tylko w tym wypadku da oczekiwane rezultaty jeżeli zostanie poparta w terenie przez zarządy wszystkich 18-tu Miast Morskich w dobrze zrozumianym ich własnym interesie.

FRANCISZEK GOŁEBIOWSKI

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE A APROWIZACJA KRAJU

Z problemem rybołówstwa morskiego w Polsce spotykamy się dość często na konferencjach urzędowych, w związkach zawodowych, w prasie (szczególnie w prasie Wybrzeża), jak również i wszędzie tam, gdzie poruszane są sprawy aprowizacji kraju. Ostatnio zagadnienie to stało się szczególnie głośnie na skutek tak wybitnie zwiększonych połowów, że rynek nie jest zdolny wchłonąć zaferowanego mu towaru, co w następstwie obniża cenę ryby do poziomu zagrażającego rentowności rybołówstwa. Jeśli do tego dodamy, że w niektórych ośrodkach rybackich na skutek braku zbytu, gromadzą się większe ilości ryb, co w okresie letnim powoduje psucie się ich, wydawać by się mogło, że połowy nasze przekraczają możliwości konsumpcyjne. A jak jest w rzeczywistości?

W Polsce przed wojną połowy morskie wynosiły około 20 milionów kg ryb w relacji rocznej. Przy bardzo niskim spożyciu, bo dochodzącym zaledwie do 3 kg na 1 mieszkańca rocznie (w Niemczech 15 kg, Francji 18 kg., Anglii 20 kg, Z.S.R.R. 25 kg, Japonii 50 kg) spożywalimy ponad 90 milionów kg. Niedobór w ilości około 70 milionów kg pokrywaliśmy z importu. Były to przeważnie śledzie solone. Dziś w okresie powojennym, gdy odczuwa się silny brak mięsa spowodowany wyniszczeniem zwierząt rzeźnych do 1/4 stanu przedwojennego, zapotrzebowanie na ryby morskie jest znacznie większe. Ponieważ roczne spożycie mięsa wynosiło u nas 22 kg na mieszkańca, a z drugiej strony pogłowia rzeźnego nie można doprowadzić do stanu normalnego prędzej niż po upływie kilku lat, będzie więc nam brakować w ciągu tego okresu co najmniej 15 kg mięsa na mieszkańca rocznie.

Niedobór ten pokryć możemy obecnie jedynie spożyciem ryby morskiej bogatej w białko, tłuszcz, sole i witaminy potrzebne do rozwoju i normalnego funkcjonowania organizmu ludzkiego. Jeżeli przy tym weźmiemy pod uwagę cenę mięsa i cenę ryby morskiej, to przy obecnych możliwościach finansowych tak robotnika jak i Inteligenta polskiego, jest to najbardziej korzystne wyjście.

Toteż Rząd Polski zdając sobie doskonale sprawę z ważności tego zagadnienia, dąży do możliwie jak najszybszej odbudowy i rozbudowy polskiego rybołówstwa morskiego, udzielając na ten cel dość poważnych kredytów.

Kredyty te przeznaczone są w pierwszym rzędzie na odbudowę zniszczonego przez działania wojenne taboru rybackiego.

A zniszczenia te były ogromne. Z floty rybackiej, czynnej przed wojną na obecnym 500 km odcinku morskiego Wybrzeża zniszczenia wyniosły 95% kutrów motorowych, 95% łodzi mototorowych, 85% łodzi żaglowych i wiosłowych, a 100% statków rybołówstwa dalekomorskiego, t.j. trawlerów i lugrów. Poza tym w znacznym stopniu uległy zniszczeniu porty rybackie i urządzenia portowe, służące potrzebom rybołówstwa morskiego i przemysłu rybnego.

Dziś po kilkunastu zaledwie miesiącach wyczerpanej pracy czynnych mamy 95 kutrów, 730 łodzi i 1 trawler

parowy, biorący obecnie udział w połowach dalekomorskich na Morzu Północnym. Prócz tego ilość kutrów znajdujących się w remoncie i budowie oraz zatopionych, jest bardzo pokaźna i stanowi rezerwar, z którego rybołówstwo morskie czerpać będzie nowe jednostki do usprawnienia połowów.

Również ze strefy okupacyjnej brytyjskiej od kilku już miesięcy powracają polskie kutry, rewindykowane z Niemiec. W czerwcu powróciły 3 takie kutry. Obecnie zaś polska ekipa wyjechała do Lubeki po odbiór dalszych 12 kutrów.

Poważne straty w taborze pływającym rybołówstwo morskie ponosi na skutek niedostatecznej ochrony granic Polski. Wykorzystują to rybacy - Niemcy z okolic Szczecina, kradnąc tabor i sprzęt rybacki, a następnie przedostając się wodą za granice Państwa.

W czerwcu straty te wyniosły 3 kutry, 6 łodzi motorowych i 5 łodzi wiosłowych.

Przy tak nielicznym taborze rybackim dokonane połowy były jednak bardzo duże. Szczególnie miesiąc czerwiec był pod względem połowu ilości ryb rekordowym.

Wyniki połowów ryb w ostatnich 3-ach miesiącach przedstawiają się następująco:

Miesiąc	Ilość tys. kg	Wartość w tys. zł.
kwiecień	1.638,6	49.352,9
maj	2.369,8	58.905,6
czerwiec	2.629,1	27.341,7

Wyniki te odnośnie miesiąca maja i czerwca byłyby dużo wyższe, gdyby nie to, że rybacy napotykają na trudności w zbyciu ryby przy jednoczesnym bardzo poważnym obniżeniu się ceny ryby świeżej.

Z porównania połowów i wartości ostatnich dwóch miesięcy widzimy, że mimo wzrostu połowów o ponad 340 tys. kg, wartość ogólna złowionych ryb obniżyła się o ponad 53%. Jest to objaw wybitnie ujemny, a zagadnienie zbytu ryby morskiej zaczyna urastać do problemu ogólnopaństwowego.

Potwierdzeniem tej tezy jest choćby to, że Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów polecił Ministerstwu Aproprowizacji i Handlu zająć się organizacją sieci sklepów rybnych i punktów rozdzielczych. Z inicjatywy zaś władz rybackich powołana została specjalna „Rada Koordynująca”, w skład której wchodzi zarówno przedstawiciele władz państwowych jak i przedsiębiorstw państwowych, spółdzielni rybackich i firm prywatnych, trudniących się handlem i przetwórstwem rybnym. Instytucja ta, po wyjściu ze stadium organizacyjnego, podejmie pracę nad koordynacją zbytu ryby, ustaleniem cen, obejmie współpracę z władzami kolejowymi i ze wszystkimi czynnikami, od których zależy normalna praca handlu i przetwórstwa rybnego.

Należy więc żywić nadzieję, że przy współpracy czynników rządowych i społecznych palace to zagadnienie rozprawienia ryby morskiej, nawet do najdalej położonych od morza części Polski, zostanie w najbliższym czasie pozytywnie rozwiązane i przyczyni się w dużym stopniu do podniesienia aprowizacji.

INŻ. STANISŁAW RÓŻAŃSKI

NASZE PORTY A DROGI WODNE – ŚRÓDLĄDOWE

Nizinna, centralnie w Europie położona Polska, ma niezwykle korzystne warunki dla odbudowy i wyzyskania dróg wodnych.

W ciągu pierwszego ćwierćwiecza wolności, Polska wyjątkowo mało zrobiła w zakresie dróg śródlądowych.

Można było nam zaszczepić bakcylią morskiego, Polska zaczęła rozumieć i tworzyć na morzu!

Zbudowaliśmy trochę kolei, dróg, lotnisk, — dla najtańszego i ekonomicznego środka lokomocji dróg wodnych, nie zrobiliśmy prawie nic!

Nawet programu, nawet projektów nie ustalono w skali Państwa, lub bodaj głównej arterii Wisły.

Kiedyś, przed laty, fachowcowi, opracowującemu port rzeczny, oświadczył jego wysoki zwierzchnik: „Poco pan się śpieszy, przecież Wisła nawet i za 100 lat nie będzie uregulowana!”.

Więc jeśli Wisła jeszcze za 100 lat nie, to kiedy reszta?

Ale zapuścimy żelazną kurtynę na przeszłość! Polska w roku 1936 miała 2.700 klm dróg wod-

nych, na których przewiozła zaledwie 725.000 t. towaru. W roku 1929 w samym dorzeczu Odry przewieziono 6.800.000 t. towaru. W tymże roku Holandia miała obrót 50.000.000 t., Austria 2,08 miliona t., Czechosłowacja 4,75 miliona t., Jugosławia 3,34 miliona t., — nie mówiąc już o 110 milionach t. Niemiec i przeszło 200 milionach t. U. S. A., i t. p.

Przyjawszy, że Polska po 30 latach będzie miała zbudowany zasadniczy układ komunikacyjny wodny, że ludność wzrośnie do 30.000.000 i na mieszkańca wypadnie około 1,0 t. towaru, przewiezionego drogą wodną, otrzymamy ogólny roczny przewóz około 30.000.000 ton. Nie jest to za wiele jeśli weźmiemy pod uwagę, iż samego węgla moglibyśmy przewieźć na eksport wodą około 15.000.000 t. do Gdańska i Szczecina i że potencjał przemysłowy Polski, wybitnie powinien się powiększyć.

Pamiętajmy również, iż dużo towaru może przejść tranzytem wodą z polskich portów do dużej części Europy środkowej, południowej, wschodniej i odwrotnie.

To szerokie spojrzenie w świat poza granice, może nam dać impuls do stworzenia programu i wykonania sieci dróg wodnych we właściwej skali.

Jesteśmy przyzwyczajeni myśleć w przypadku dróg wodnych odcinkami, np. ruch wodny: krakowski, warszawski, bydgoski. Obecnie zaczynamy rozumieć drogę wodną Śląsk—Szczecin jako całość gospodarczą.

Obszar, który możemy związać realnie z naszymi portami, które mogą mieć połączenie wodne śródlądowe, to przede wszystkim Białoruś i Ukraina na wschodzie, dalej 7 państw naddunajskich i bałkańskich na południu (Czechosłowacja, Austria, Węgry, Rumunia, Bułgaria, Jugosławia, Grecja) i Niemcy na zachodzie.

Po powiązaniu z basenem dunajskim i rozbudowie tam dróg wodnych, możemy osiągnąć z Gdańska i Szczecina Konstancę, Saloniki i Riekę.

Ruch jaki tutaj wystąpi w powiązaniu z polskimi portami możnaby podzielić na trzy grupy:

- a) tranzyt międzymorski,
- b) tranzyt kontynentalny,
- c) transport przez porty polskie importu i eksportu głównie państw basenu dunajskiego.

Zanim omówimy bliżej te typy, musimy opisać choć ogólnie układ dróg wodnych, jaki powinien być zbudowany w Polsce.

Patrząc od strony morza naszego, będziemy mieć dwie główne grupy portów morskich związanych z drogami wodnymi. Będą to porty delty Wisły i Odry (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Elbląg).

Te dwie wielkie rzeki pod Kostrzynem i Bydgoszczą łączą się z wielką arterią zbiorczą wodną, a kierunku zachód (Niemcy), wschód (Z.S.S.R.).

Po przekroczeniu jej wybijają się w kierunku południowym przede wszystkim w dalszym ciągu Odra i projektowany kanał Bydgoszcz — Śląsk. Obie te drogi wodne biegną na: Bramę Morawską i basen dunajski. W tym też kierunku zmierza Wisła do Modlina na Śląsk. Od tego zasadniczego układu rozprzestrzenia się szereg arterii o znaczeniu krajowym lub lokalnym.

Niewątpliwie Wisła wytycza najbliższą, drogę prostą do M. Czarnego. Z tego to powodu projektowane drogi wodne idą przez Wisłę, Bug do Prypeci i Dniepru (najniższy wododział), lub przez Wisłę, San, Dniestr lub Prut (najkrótsza droga) do Morza Czarnego. W obu tych kierunkach zarysowują się możliwości tranzytu międzymorskiego.

Po powiązaniu dróg wodnych na Konstancę, Saloniki i Suszak, skierujemy tranzyt z morza: Czarnego, Egejskiego i Adriatyckiego na państwa akwenu Bałtyckiego. Oczywiście główną rolę będą tutaj grały Gdańsk i Szczecin. Dość duży ruch może powstać między Szwecją, a basenem Dunaju.

Drugi typ ruchu transkontynentalny t. j. ze wschodu na zachód i odwrotnie będzie biegł głównie przez centrum Polski. Ale i ta droga wodna zaczepia o nasze porty morskie, a mianowicie z Niemna przez Pregołę, zalew Wiślany, kanałem lub Nogatą do Wisły i dalej Notecią na Niemcy. Już dziś droga ta jest używana. W tym wypadku główną rolę będzie odgrywał Elbląg.

Druga droga tranzytu o charakterze morsko-śródlądowym bieć będzie z Z.S.R.R. przez Szczecin, Odrę na kanały środkowo-niemieckie.

Trzeci bodaj największy typ komunikacji wodnej przez porty polskie, to import i eksport państw głównie basenu dunajskiego

Na pierwszy plan wysuwa się tutaj Czechosłowacja, kraj uprzemysłowiony, wysoko stojący cywilizacyjnie, bez dostępu do morza. Już przed wojną Czechosłowacja robiła obroty morskie w wysokości 2,5 miliona t. rocznie.

Można się jeszcze spodziewać wyzyskania dla importu i eksportu portów polskich przez Białoruś i Ukrainę.

Jeśli Szczecin może rozwinąć się jako port polsko-czeski (a może i Z.S.R.R.), jeśli chodzi o wykorzystanie go w związku z drogami wodnymi w skali europejskiej, to Gdańsk mógłby w przyszłości być w pewnej mierze portem słowiańskim, tu bowiem mogłyby znaleźć się towary ładowych dróg wodnych głównie z Polski, lecz również także z Rosji, Białorusi, Ukrainy, Czechosłowacji, Jugosławii i Bułgarii, a więc 7-miu narodów słowiańskich.

Jak widzimy polskie porty mogą uzyskać wiele korzyści, jeśli szeroko potraktujemy drogi wodne, uzgodnimy politykę i interes gospodarczy naszych sąsiadów bliższych, a nawet dalszych.

Jedną niewątpliwie nasuwa się tutaj jeszcze uwaga, iż profil i typ głównych dróg wodnych musi być dostosowany do dróg sąsiadów, a polityka taryfowa musi uwzględniać interes gospodarczy państwa, a nie rentowność dróg wodnych.

Należałoby również u nas dla pobudzenia rozwoju transportu wodnego dążyć do budowania małych płaskich barek, co pozwoli wyzyskać całą masę odcinków wodnych. Ostatnio w Z. S. R. R. zdecydowano budować masowo 50 t. barki.

We Włoszech na 2110 klm dróg żeglownych przeszło 1400 klm mogło służyć środkiem transportowym do 100 t. Na 2000 statków, aż 1250 było poniżej 25 t.

Widać więc, że nie tylko należy budować podstawowe arterie na możliwie duży tonaż, lecz także należałoby rozbudować gęstą sieć na drobne transporty w barkach, o małym tonażu. Niewątpliwie ożywiłoby to ruch na wielkich szlakach, spopularyzowałoby ten środek transportu.

Liczyć należy się także, że nie tylko przyszłe porty morskie i przystanie związane z siecią dróg wodnych (Gdańsk, projektowany port przeładunkowy, Elbląg, Tolkmicko, Frombork, może Tczew i Bydgoszcz, Szczecin, Świnoujście, Wołyń, Kamień, Nowe Warpno i inne), lecz także poprzez kabotaż wszystkie inne nasze porty będą korzystały z dobrodziejstw dróg wodnych śródlądowych.

Germanie, ujarzmiając ludy słowiańskie, wiedzieli co robią. Zajęli wpierw ujścia Odry i Wisły. Potem ogarnęli całe dorzecze Odry, wraz ze skarbami Śląska, odcinając nas od naturalnych portów morskich. Jeszcze po tamtej wojnie obcy gwóźdź był wbity u ujścia Wisły (Wolne Miasto Gdańsk).

Mając zasznurowaną przez wieki deltę Wisły, nie rozumieliśmy wagi tej wspaniałej drogi wodnej. Dziś jeszcze wydaje się zbyt wielu trudną i nierealną regulacja Wisły i budowa kręgosłupa komunikacyjnego Polski tj. kanału: Brama Morawska, G. Śląsk, Bydgoszcz, Gdańsk.

Dziś brak nam taboru kolejowego, a porty pracują w delcie Wisły dopiero w 50 proc., pomimo rzetelnych wysiłków. Gdybyśmy mieli drogi wodne zbudowane, znakomicie zmniejszylibyśmy zapotrzebowanie na tabor kolejowy, a załadunek w porcie mógłby odbywać się częściowo bezpośrednio z barek na okręty bez potrzeby używania dźwigów, a nawet nabrzeży.

Niech Odra uczy nas korzyści, jakie płyną z dróg wodnych. Pamiętajmy, jak wiele zbudowali ich ostatnio nasi sąsiedzi, a zwłaszcza ZSRR. Czy w Polsce, w środku Europy, ma powstać stały korek komunikacyjny?

Niechaj Związek Miast Morskich we własnym interesie podeprze propagandowo poczynania Rządu i Jego instytucji w tym względzie.

Rozwój portów związany jest z rozwojem dróg wodnych.

PRACA NASZYCH PORTÓW

Obroty towarowe portów Gdańsk — Gdynia w miesiącu czerwcu wykazują dalszą zwyżkę i wyniosły 837,7 tys. ton t. j. o 7,9% więcej niż w m-cu ubiegłym.

Wzrost ten zaznaczył się w imporcie, który wyniósł 335,0 tys. ton, był on o 28,2% większy niż w m-cu maju. Eksport wynosił w tym czasie 502,7 tys. ton i wykazuje zniżkę 14,7 tys. ton w stosunku do poprzedniego miesiąca.

Obroty towarowe portów Gdańsk — Gdynia

Rok	import		eksport		ogółem	
	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton
Rok 1945:	376,7		540,7		917,4	
Rok 1946:						
styczeń	139,0		177,9		316,9	
lut	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	
czerwiec	335,0		502,7		837,7	

Obrót towarowy portu Gdańsk wynosił w m-cu czerwcu 419,4 tys. ton — z czego na import przypada 153,0 tys. ton, a na eksport 266,4 tys. ton.

Obroty portu Gdynia wyniosły w okresie sprawozdawczym 418,3 tys. ton w tym import 181,9 tys. ton, a eksport 236,4 tys. ton.

Pracę poszczególnych portów ilustrują podane poniżej cyfry: **G d a ń s k** **G d y n i a**

Miesiąc	import		eksport		obrót	
	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton
Rok 1945:	135,0	218,9	353,9	241,5	321,8	563,3
Rok 1946:						
styczeń	68,9	86,0	154,9	70,1	91,9	162,0
lut	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
czerwiec	153,0	266,4	419,4	181,0	236,4	418,3

W ogólnym imporcie wyrażającym się cyfrą 335,0 tys. ton — przywieziono towarów w ramach dostaw UNRRA 240,7 tys. ton w czym zboża, pszenicy i kukurydzy — 57,2 tys. ton, drobnicy — 116,6 tys. ton, naczepów sztucznych — 20,7 tys. ton, produktów ropy — 39,1 tys. ton, oleju koksowego — 7,1 tys. ton, oraz 17.547 sztuk koni, 5.098 sztuk bydła i 87.700 sztuk kurcząt. Towary przywiezione poza UNRRA wyniosły 94,3 tys. ton, w czym ruda 69,1 tys. ton, drobnica 21,5 tys. ton i papierówka (drzewo) 3,7 tys. ton.

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

Rok	Gdańsk		Gdynia		Razem	
	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton
Rok 1945:	79,1	56,1	120,0	121,5	199,1	177,6
Rok 1946:						
styczeń	38,7	30,2	46,2	23,9	84,9	54,1
lut	84,0	13,1	46,9	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
czerwiec	105,5	47,5	135,2	46,7	240,7	94,3

W ogólnym eksporcie wynoszącym 502,7 tys. ton wywieziono węgla, koksu i bunkru 463,2 tys. ton tj. o 32,7 tys. ton mniej niż w m-cu ubiegłym, cementu 34,6 tys. ton, drobnicy 4,9 tys. ton.

Wywóz węgla, koksu i bunkru kształtował się następująco:

Rok	Gdańsk		Gdynia		Razem	
	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton	w tys. ton
Rok 1945:	198,2		318,2		516,4	
Rok 1946:						
styczeń	82,1		91,8		173,9	
lut	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	
czerwiec	249,8		213,4		463,2	

Pasażerów przyjechało 3.173 osób, wyjechało 553 osób.

Ruch statków w m-cu czerwcu w portach Gdańsk—Gdynia utrzymywał się na poziomie ubiegłego miesiąca.

W tym okresie do portów weszło 499 statków o pojemności 509,106 NRT — wyszło zaś 482 statki o pojemności 493,573 NRT.

Reprezentowane były następujące bandery: szwedzka, norweska, angielska, amerykańska, sowiecka, fińska, francuska, duńska, aliancka, C, holenderska, polska, belgijska.

Tabela poniższa daje porównanie ruchu statków i tonażu w obu portach w bieżącym roku:

Rok	Wejście					
	Gdańsk		Gdynia		Razem	
	ilość statków	NRT	ilość statków	NRT	ilość statków	NRT
Rok 1945:	356	309.955	351	436.135	887	746.090
Rok 1946:						
styczeń	110	124.096	122	150.616	232	274.712
lut	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
czerwiec	224	276.676	275	232.450	499	509.176
Rok	Wyjście					
	ilość statków	NRT	ilość statków	NRT	ilość statków	NRT
Rok 1945:	343	289.017	510	395.878	853	684.895
Rok 1946:						
styczeń	104	123.224	114	150.959	218	274.183
lut	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
czerwiec	213	276.106	269	217.467	482	493.573

URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE

W Gdańsku ilość czynnych dźwigów powiększyła się o trzy dźwigi do przeładunków masowych i jeden dźwig mostowy. W Gdyni natomiast wszedł do pracy wyremontowany jeden dźwig do przeładunków masowych.

Rodzaj dźwigów	G D A ń S K					G D Y N I A					
	sty-czeń	lu-ty	ma-rzec	kwie-cień	czere-wiec	sty-czeń	lu-ty	ma-rzec	kwie-cień	czere-wiec	
drobnice	2	3	3	4	4	4	15	15	15	16	16
masowe	13	13	12	12	12	15	3	4	4	4	5
mostowe	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2
taśmowe	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
ogółem	18	19	18	19	19	23	22	23	23	25	26

Dźwigów w remoncie jest w Gdańsku 12 sztuk, w Gdyni 9 — razem 21 sztuk.

MAGAZYNY PORTOWE

W Gdańsku powierzchnia magazynów pozostaje bez zmian i wynosi 29,4 tys. m². W Gdyni powierzchnia magazynów eksploatowanych przez GUM wzrosła ze 100 tys. m² do 106 tys. m². Powierzchnia magazynów znajdujących się w eksploatacji innych przedsiębiorstw pozostała bez zmiany w wysokości 16,4 tys. m², w tym 7,6 tys. m² przypada na magazyny rybne.

Stan elewatorów zbożowych i zbiorników naftowych w obu portach pozostaje bez zmian.

Szczecin. W Szczecinie w miesiącu sprawozdawczym oddano do użytku nabrzeże Mak, które wraz z nabrzeżem Ucho (port Dolnej Odry) stanowi pierwsze możliwości eksploatacyjne dla polskiego przeładunku.

W połowie czerwca przybył na nabrzeże Ucho pierwszy statek handlowy ze Szwecji m/s „Ruth” przywożąc ładunek 500 ton celulozy przeznaczonej dla P. Towarzystwa Handlu Włókienniczego. Wyładunek odbywał się wólcami okrętowymi wprost do wagonów kolejowych.

Poza tym Odra przybył pierwszy pociąg barek z węglem z Górnego Śląska składający się z holownika i 6 barek. Przywieziono na barkach tych 1.520 ton węgla kamiennego.

7 parowców alianckich o ogólnym tonażu 14.548 NRT przywiezły z Lubeki 2.382 repatriantów Polaków i zabrało do Lubeki 6.964 obywateli niemieckich.

Elbląg. Dnia 17 czerwca wojsko sowieckie pełniące wartę na terenie portu i w elewatorze opuściło całkowicie ten teren i oddało wymienione obiekty do dyspozycji Kapitanatu.

Władysławowo. Kutry duńskie przebywały w porcie do dnia 9 czerwca br. w ilości 57, po czym wyszły do Danii. Przeciętnie stało 11 kutrów polskich.

Kołobrzeg. W miesiącu sprawozdawczym wychodziły w morze tylko łodzie rybackie, wiosłowe i motorowe.

ODBUDOWA MIAST.

Gdańsk. Na terenie Politechniki Gdańskiej kontynuuje się roboty budowlane i instalacyjne w budynku głównym i w budynku chemii.

W dziale szkolnictwa średniego i niższego znajdują się w remoncie 3 gimnazja i 10 szkół powszechnych.

Na terenach Akademii Lekarskiej kontynuuje się roboty przy 2 pawilonach rozpoczętych w m-cu maju oraz rozpoczęto w m-cu czerwcu remont 4 dalszych pawilonów.

W dziale szpitalnictwa rozpoczęto roboty budowlane w szpitalu PCK.

W dziale budynków mieszkalnych rozpoczęto remont 2 budynków mieszkalnych dla pracowników Izby Skarbowej w Gdańsku oraz kontynuuje się roboty remontowe bloków mieszkalnych rozpoczętych w maju, i to przy ulicy Protazego, róg Elbląskiej, przy ul. Danusi, przy ul. Lendziona, przy ul. Oruńskiej (na ukończeniu), przy ul. Podhalańskiej, przy ul. Śniadeckich oraz przy ul. Lipowej.

W dziale budynków zabytkowych prowadzi się roboty zabezpieczające przy Bramach Złotej i Zielonej. Wykonano roboty remontowe w Ratuszu Staromiejskim który przeznaczony jest na stałą siedzibę Związku Gospodarczego Miast Morskich.

Szczecin. Wykonuje się dalsze prace przy remoncie Gazowni Miejskiej, naprawia się kanalizację uliczną, remontuje się budynki biurowe i warsztatowe Tramwajów Miejskich, wyremontowano 60 mieszkań dla pracowników wojewódzkich, przeprowadza się prace rozbiórkowe murów zagrażających bezpieczeństwu publicznemu, roboty brukarskie. Niezależnie od powyższych prac jest prowadzona akcja oczyszczania podwórz posesji w ramach zorganizowanego miesiąca czystości.

Gdynia. Kontynuuje się roboty przy odbudowie 2 szpitali, Hali Targowej, magazynów UNRRA (na ukończeniu). Zakończono remonty 2 szkół powszechnych, oraz gimnazjum Kupieckiego i Krawieckiego.

Z dostarczonego w kwietniu kontyngentu szkła na oszklenie Gdyni w ilości 60.000 m kw. do końca czerwca rozprowadzono między odbiorców ca. 48.000 m kw.

Sopot. Kontynuuje się roboty przy odbudowie budynku gimnazjum przy ul. Czerwonej Armii oraz domu Szkół Powszechnych. Ukończono adaptację tarasów byłego Kasyna dla celów użytkowych.

W dziale budynków administracyjnych rozpoczęto remont Pawilonu Sztuk Pięknych oraz Biblioteki Miejskiej, kontynuuje się roboty remontowe Domu Harcerza, Domu Dziecka, Kościoła Ewangelickiego, bud. Biura Kontroli Państwa, oraz przeprowadza się szereg drobnych remontów.

Wydział Odbudowy Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego, prowadził normalne prace odbudowy, remontowe, zabezpieczające i rozbiórkowe (obiektów zagrażających bezpieczeństwu publicznemu). Do ważniejszych prac, wykonanych w okresie sprawozdawczym a także dalej kontynuowanych, należy remont kościoła Św. Jana Ewangelisty w Malborku — budowla zabytkowa. Odbudowa wieży ciśnień w Malborku i przebudowa budynku Magistratu w Pruszczu. W dalszym ciągu trwa akcja przeróbki baraków z terenu całego Województwa, w ilości ok. 202 obiektów, na cele osiedleńczo-mieszkalniowe dla terenu Województw Centralnych.

Zapoczątkowano akcję przeprowadzenia kontroli wszystkich firm, osiadłych w Sopocie, a nie będących ściśle związanych z pracami Wybrzeża. Dnia 24.VI. br. odbyła się pierwsza konferencja w Zarządzie Miejskim

w Sopocie, jako dalszy krok akcji w zabezpieczeniu lokali i mieszkań dla instytucji i pracowników, zatrudnionych bezpośrednio przy pracach odbudowy.

KOMUNIKACJA

W miesiącu czerwcu koleje nasze dowiozły do portów Gdańska i Gdyni 23.623 wagony towarów wagi 462.493 ton z czego do Gdańska 12.620 wagonów wagi 244.769 ton, do Gdyni 11.003 wagi 217.724 ton. Największą pozycję stanowi węgiel, którego dowieziono 18.663 wagonów wagi 371.500 ton, następnie koks 3.447 wagonów wagi 68.458 ton oraz 1.513 wagonów wagi 22.501 ton innych towarów.

Równocześnie załadowano w tych portach 21.104 wagony towarów wagi 312.573 ton — w Gdyni 11.427 wagonów wagi 174.356 ton, w Gdańsku 9.680 wagonów wagi 138.217 ton. Drobnicą UNRRA załadowano 6.911 wagonów wagi 98.191 ton, rudą 2.951 wagonów wagi 45.308 ton, zboża 4.350 wagonów wagi 64.305, materiałem pędym 1737 wagonów wagi 34.740 ton, była 1.239 wagonów wagi 6.195 ton, oraz 3.916 wagonów wagi 63.834 innymi towarami jak celuloza, wełna, bawełna, fosforytami, apatytami itp.

Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne posiadały czynnych 5 linii tramwajowych o łącznej długości ca 34 km. Na wszystkich liniach kursowało przeciętnie 33 wozy dziennie. Wzrost taboru w m-cu czerwcu: 7 wożów co stanowi 26,9%. Przewieziono ogółem 2.052.805 pasażerów. Wzrost w stosunku do poprzedniego m-ca wyraża się cyfrą 202.018 pasażerów co stanowi 11%.

Dziennie przewożono przeciętnie na wszystkich trasach 68.427 pasażerów.

Roboty związane z odbudową linii Wrzeszcz—Brzeźno — Nowy Port weszły w ostatnie stadium.

Z rozpoczętych prac nad połączeniem Oliwy z Sopotami tracją tramwajową, wykonywane są roboty ziemne. Wykonano 30% robót wykopowych i wiele innych prac przygotowawczych (rozbiórka ruin, usuwanie żywoplotów, drzew, nawierzchni).

Linii autobusowych czynnych było 5. Łącznie kursowało na wszystkich trasach 37 wożów, to jest 9 więcej niż w poprzednim miesiącu. Przejechano łącznie na wszystkich trasach 273.824 km, Wzrost wynosi 60.039 km, co stanowi 28%. Przewieziono ogółem 816.504 pasażerów. Wzrost wyraża się cyfrą 110.066 co stanowi 15,1%.

Czołowym osiągnięciem w dziale trolleybusowym jest uruchomienie nowej linii na trasie Gdynia — Orłowo. Linia ta jest przedłużeniem linii istniejącej dotychczas.

Kursowało do 27.6 rb. przeciętnie 3 wozy trolleybusowe, od 27.6.46 6 wożów. Przejechano łącznie 14.074 km. Wzrost do poprzedniego m-ca wynosi 7.719 km, co stanowi 121,4%. Przewieziono 277.104 pasażerów. Zmian w ilości przewiezionych pasażerów nie ma.

Rozpoczęto prace zmierzające do połączenia trolleybusowego Gdyni z Chylonią.

W komunikacji wodnej w miesiącu sprawozdawczym kursowało 6 statków i promów, które przewiozły 213.319 pasażerów. Wzrost przewiezionych pasażerów wyraża się cyfrą 137.027, co stanowi 179,6%.

Uruchomiono 2 nowe stałe połączenia:

1) Gdańsk Rybi Rynek — Kapitanat Portu — Sopot — Hel i z powrotem.

2) Gdynia — Cukroport — Oksywie — Obłuże.

MZKGG przewiozły ogółem 3.359.732 pasażerów. Wzrost do poprzedniego m-ca wyraża się cyfrą 457.115 pasażerów, co stanowi 15,7%. (do ogólnej sumy przewiezionych pasażerów należy doliczyć 30% przewiezionych pasażerów bezpłatnie tj. wojska, funkcjonariuszów U. B. i M. O. oraz pracowników MZKGG i ich rodzin).

Wszystkimi środkami przewożono dziennie około 112.000 pasażerów.

Polska Żegluga Państwowa, celem przyspieszenia wyładunku przejęła wprost z okrętów na 72 barki 8.655 ton towarów kierując je do Warszawy, Torunia, Bydgoszczy, Poznania i Człuchowa. Ponadto przy pracy związanej z wyładunkiem okrętów morskich oraz krótkim magazynowaniem towarów w porcie Gdańsku i Gdyni zatrudnionych było 90 barek pojemności 32.000 ton.

Wypadek zaważenia się przęsła mostu w Fordonie

spowodował przerwanie żeglugi na Wiśle na przeciąg 2 tygodni co szczególnie ujemnie wpłynęło na ruch pasażersko-towarowy na linii Warszawa — Gdańsk na której to linii w danym czasie kursowały tylko statki do Torunia.

Ruch pasażerski na linii Gdańsk — Elbląg opierający się w dalszym ciągu na pracy dwóch statków wykazuje wzrost ilości przewiezionych pasażerów w stosunku do m-ca poprzedniego o 50%.

Dyrekcja Dróg Wodnych w Gdańsku kontynuowała odbudowę śluz i jazów na rzece Nogat, prace na Kanale Warmińskim, odbudowę i remonty budynków stoczni w Pleniewie, Elblągu i Łucznanach; prace pogłębiarskie na rzece Wiśle, Nogat i Kanale Warmińskim, prace regulacyjne na Wiśle. Warsztaty i stocznie Dyrekcji Dróg Wodnych wyremontowały 19 statków a 25 znajduje się w naprawie. Ponadto wydobyto 21 zatopionych obiektów taboru wodnego.

ENERGETYKA

W Gdyni kontynuowano prace remontowe w elektrowni Gródek, zakończono montaż turbiny 1.800 KW w Nowej Stoczni oraz wykończono budynek maszynowni w Nowej Stoczni.

W pracach nad odwodnieniem Żuław odbudowano stację transformatorową i rozdzielnię w Nowym Dworze, będącą punktem węzłowym dla zasilania sieci elektrycznych na Żuławach. Poza tym odbudowano podstację transformatorową obsługującą stację pomp w Mokrym Dworze, Rokitnicy, Noblu i Krępcu.

Na linii 60 KV Gdynia — Gdańsk ukończono stawianie słupów, zawieszono na 55 słupach izolatory (łącznie zawieszono 90% izolatorów) naciągnięto trzy przewody na długości 18 km. Na linii 60 KV Gdańsk — Elbląg ukończono odbudowę odcinka Elbląg — Nowy Dwór i uruchomiono stację transformatorową w Nowym Dworze.

Na odcinku Nowy Dwór — skrzyżowanie z Wisłą rozpoczęto pracę nad ustawianiem słupów portalowych na miejsce zniszczonych słupów kratowych.

Na odcinku siłownia Ołowianka — skrzyżowanie z Wisłą naciągnięto 6 przewodów na długości 2 km. Montaż 65 m masztów na skrzyżowaniu z Wisłą wykonano w 60%.

Na terenie Gdańsk-miasto i Okręg oraz w oddziałach Gdynia, Słupsk, Kartuzy, Tczew, odbudowano w miesiącu sprawozdawczym:

linii napowietrznych wysok. nap.	km	177,85
„ kablowych wysok. nap.	„	6,35
„ napowietrznych nisk. nap.	„	85,6
„ kablowych nisk. nap.	„	3,91
podstacy transformatorowych	sztuk	31
lamp oświetlenia ulicznego	„	40

Zjednoczenie Stoczni Polskich

W m-cu sprawozdawczym cały wysiłek Zjednoczenia poza normalną pracą — tak jak w m-cu maju — skoncentrował się nad przygotowaniami do realizacji otrzymanego od G.A.L. zlecenia na budowę morskiego tonażu. W ramach tych przygotowań odbyła się w dniach 21 i 22 czerwca konferencja porozumiewawcza Z.S.P. z przedstawicielami przemysłu krajowego. Prawie we wszystkich dziedzinach osiągnięto pełne porozumienie. Przemysł polski będzie mógł wydatnie poprzeć usiłowania ZSP. uniezależnienia się od zagranicy. Dla ściślejszej współpracy zainteresowane Zjednoczenia przemysłowe wyraziły gotowość zorganizowania na Wybrzeżu oddziałów swoich biur konstrukcyjnych, których zadaniem będzie m. in. także koordynacja planowania i programów produkcyjnych.

Odnośnie prac stoczni w zakresie remontów statków i zamówień klientów daje się zauważyć stałą wyżkę. Jednym z ważniejszych zamówień jest zamówienie DOKP. — Gdańsk opiekujące na sumę prawie 26 milionów złotych.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano ogólnie 926.427 rob./godz. z czego na prace inwestycyjne przypada 224.993, a na produkcję 701.434 rob./godz.

Ogólny stan zatrudnienia Z.S.P. wyniósł na dzień 30 czerwca 46 r. 6.281 osób, co w stosunku do m-ca poprzedniego wyraża się wyżką 697 pracowników.

Celem wyszkolenia nowych fachowców ZSP. kontynuuje program prac szkoleniowych.

Przemysł Metalowy na terenie Wybrzeża podlegający **Delegaturze Centralnego Przemysłu Metalowego** w Gdańsku, obejmował w m-cu czerwcu 15 fabryk. Są to przeważnie małe zakłady zatrudniające od 15 do 150 pracowników. W większości tych zakładów uruchomione są nie wszystkie jeszcze działy produkcji.

Wzrost produkcji, jak również stan zatrudnienia tych fabryk powoli lecz stale wzrasta. Wartość produkcji wyżej wymienionych 15 zakładów w m-cu czerwcu wyniosła 5.175.000 zł (maj 4.400.000 zł) przy zatrudnieniu 971 osób (maj 840).

Przemysł budowlany na początku sezonu znajdował się w pewnym impasie. W szeregu firm w m-cu kwietniu, a częściowo i w maju obroty były mniejsze, nawet w porównaniu z m-cami zimowymi. Tłumaczy się to niewyjaśnioną sytuacją na rynku pracy. Obecnie stan ten już minął. Przedsiębiorstwa budowlane wykazują należyta aktywność, co mierzy się zwiększonym stanem zatrudnienia i wzrastającą wysokością obrotów.

RYBOŁÓWSTWO

Miesiąc czerwiec pod względem pogody był stonkowo korzystny dla połowów. Ilość dni wyjazdów rybaków na morze wynosiła od 19 do 22 w miesiącu. Wyniki osiągnięte w połowach były doskonałe. W porównaniu do m-ca ubiegłego połowy wzrosły o 259.242 kilogramy.

Wartość połowów zmniejszyła się o przeszło 50%. Przyczyna tego zjawiska leży w obniżeniu ceny dorza, stanowiącego olbrzymią większość połowów.

Wyniki połowów w ostatnich trzech m-cach przedstawiały się następująco:

kwiecień 1.638.553 kg o wartości 49.352.954 zł;
maj — 2.369.832 kg o wartości 58.905.625 zł, czerwiec — 2.629.074 kg o wartości 27.341.691 zł.

Odnośnie połowów należy stwierdzić, że wyniki osiągnięte nie przedstawiają wszystkich możliwości naszego rybołówstwa. Wyniki byłyby znacznie wyższe, gdyby nie konieczność hamowania wyjazdów na morze z powodu trudności zbytu ryby.

Zanotowany w m-cu maju kryzys zbytu ryby, w czerwcu nie dał się odczuć w takim samym stopniu. Dopiero pod koniec m-ca z powodu bardzo wysokiej temperatury zanotowano trudności w handlu rybnym. Energiczna akcja wszczęta w czerwcu przez władze rybackie, przyczyniła się częściowo do usunięcia trudności zbytu ale nie rozwiązała strukturalnie tego zagadnienia. Bez zorganizowania dostatecznej sieci składów rybnych, wyposażonych w urządzenia chłodnicze w kraju, zbytu ryby w m-cach letnich będzie stale napotykał na duże trudności. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów na wniosek Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego zawiązał Ministerstwo Apropozycji i Handlu do zajęcia się problemem organizacji sieci sklepów rybnych i punktów rozdzielczych.

Import w czerwcu był również bardzo duży, jednakże zmniejszeniu uległ poważnie dowóz ryby świeżej.

Zwiększenie importu ryb solonych zwłaszcza śledzi, zanotowane w czerwcu nie jest objawem groźnym dla naszego rybołówstwa, ponieważ śledź solony znajduje łatwy zbytu w kraju.

Import ryb w ostatnich dwóch m-cach przedstawiał się następująco:

miesiąc	ryby świeże	solone wędzone	kons.rybne
maj	1.236.988 kg	209.461 kg	— 6.941.154 kg
czerwiec	868.425 kg	5.418.042 kg	101.016 kg 1.187.198 kg

W m-cu czerwcu tabor czynny uległ dalszemu powiększeniu. Nowych 18 kutrów zaczęło uprawiać połowy. Jest to wynikiem remontów jednostek podniesionych z wody i oddanych po wyremontowaniu rybakom. Stała rezerwa, która stanowi podstawę powiększenia się taboru w najbliższych m-cach, składająca się z jednostek będących w budowie i remoncie, jest nadal bardzo poważna i wynosi 22 kutry w budowie, 52 kutry w remoncie i 10 łodzi motorowych w remoncie.

Stosownie do zapowiedzi, w pierwszych dniach czerwca powróciły 3 kutry rewindykowane ze strefy okupacyjnej brytyjskiej Niemiec. Na skutek zawiadomienia Polskiej Misji Morskiej w Niemczech o zwol-

nieniu dalszych 12 kutrów, z ramienia Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego wyjechała ekipa 35 rybaków do Lubeki celem ich przejęcia.

RZEMIOSŁO

Na terenie Gdańskiej Izby Rzemieśniczej w m-cu czerwcu ilość warsztatów rzemieślniczych, wzrosła z liczby 3.669 warsztatów do liczby 3.887 t. j. o 208 warsztatów.

Powstała w poprzednim okresie sprawozdawczym Spółdzielnia Eksportowo-Importowa „Janitar” dla Wyrobów Przemysłu Ludowego, chałupniczego i rzemieślniczego zyskuje coraz większą ilość członków. Spółdzielnia ta wzbudziła zainteresowanie za granicą. Otrzymuje się zapytania firm zagranicznych o możliwości eksportu wyrobów przemysłu ludowego i chałupniczego z Polski.

Z działalności Instytutu Naukowo-Rzemieślniczego zanotować należy uruchomienie:

- 1) kursu radio-technicznego w Sopocie,
- 2) kursu samochodowego w Gdańsku,
- 3) kursu stolarzy w Gdańsku.

SPÓŁDZIELCZOŚĆ

„Społem” Zw. Gosp. Spółdz. R. P. Okręg Gdański posiadał w okresie sprawozdawczym 34 placówki handlowe i zakłady przemysłowe. Obroty dokonane przez placówki, handlowe wynosiły 262,4 milj. zł., obroty zakładów przemysłowych wynosiły 24,5 milj. zł., łącznie obrót wynosił 286,9 milj. zł. W chwili obecnej „Społem” zabiega o przyspieszenie zezwolenia na wywóz towarów poniemieckich z Postomina, Sławna i Elbląga przeznaczonych na premie dla rolników oraz zbiera zamówienia na nawozy sztuczne na sezon jesienny.

ZATRUDNIENIE

W m-cu sprawozdawczym na terenach Gdańska, Gdyni i Elbląga, zarejestrowano ogółem 3.487 poszukujących pracy, w tej liczbie 864 kobiet.

Porównanie do m-ca maja b. r. wykazało zmniejszenie się liczby zarejestrowanych poszukujących pracy o 1.534 osoby co należy tłumaczyć dotkliwym brakiem mieszkaniowym na terenie miasta Gdańska i Gdyni oraz okolicznych miejscowości.

Ogólny stan zatrudnienia w Gdańsku i w Gdyni wynosi 82.908 pracowników w tym w Gdańsku 36.562 rob. fiz., 12.579 prac. umysł. i 1.510 etat. prac. państwowych, razem 50.650 osób w 1.594 zakładach pracy, w Gdyni 32.257 pracowników (fiz. 25.485 i umysł. 6.772) w 1.385 zakładach pracy.

Stała Komisja Kwalifikacyjna dla robotników portowych przy Głównym Urzędzie Morskim zakwalifikowała w Gdańsku 2.612 rob. port. (1.716 rob. stałych i 896 rezerwa) i w Gdyni 2.832 rob. stałych i 500 rezerwy) t. j. razem 5.444 rob. port. (w powyższej licz-

bie są uwzględnieni i robotnicy stali firm ekspedycyjnych obu portów).

W m-cu sprawozdawczym do prac przeładunkowych w porcie gdyńskim skierowano 37.906 rob., co stanowi 37.906 przepracowanych robotnikodniówek i w porcie gdańskim 21.841 rob. t. j. 21.841 robotnikodniówek. Niezależnie od powyższego robotnicy portowi zatrudnieni na stałe w firmach ekspedycyjnych przepracowali:

port Gdynia 25.560 robotnikodniówek
port Gdańsk 16.000 robotnikodniówek

Ogólna zatem suma przepracowanych robotnikodniówek w obu portach wyniosła w m-cu czerwcu 101.307. W porównaniu z m-cem majem b. r. ilość przepracowanych robotnikodniówek w portach Gdyni i Gdańska zwiększyła się o 41.627 robotnikodniówek.

Ogólna liczba przepracowanych robotnikodniówek w obu portach za czas od dnia 1.9.45 r. do dnia 30.6.1946 r. wyniosła 478.822 w tym port Gdynia 318.244 i Gdańsk 160.578.

REPATRIACJA I OSADNICTWO

W ramach repatriacji z Zachodu przez punkt przyjęcia „Gdańsk—Port”, który obecnie obsługuje wszystkich repatriantów przybyłych z Zachodu, przybyło na 5 statkach i 8 promach ze Szwecji 2.519 mężczyzn, 123 kobiety i 9 dzieci. Wojskowych przybyło 2.362 osoby, cywilnych 273 w tym 14 inwalidów.

W okresie sprawozdawczym przez 17 punktów etapowych przeszło — 7.976 repatriantów ze Wschodu (od początku akcji 124.866 osób), zaś przesiedleńców tylko 458 osób.

Ludność województwa gdańskiego przed wojną wynosiła 1.491.107 osób. Obecnie wynosi w miastach 480.867 osób, w tym Polaków 409.878 głów, Niemców 68.532, innych 2.457. Na wsiach wynosi 524.348 głów w czym Polaków 356.353, Niemców 166.496, innych 1.499. Razem więc jest w chwili obecnej Polaków na terenie tut. województwa 766.231, zaś Niemców 235.028.

Dotychczas obsadzono na wsiach gospodarstw poniemieckich 33.307, o łącznej powierzchni 464.828 ha. Obsadzono na tych gospodarstwach rodzin repatriantów 10.614, zaś przesiedleńczych 26.148.

Gospodarstw rolnych jest teoretycznie około trzy i pół tysiąca; jednak w pow. słupskim i bytowskim jest wzyż 2.200 gospodarstw zajętych przez wojska sowieckie. W powiecie zaś gdańskim, elbląskim, malborskim o żyznej ziemi, duża ilość gospodarstw wciąż jeszcze jest pod wodą.

W miastach dotychczas przydzielono mieszkań repatriantom 10.628, przesiedleńcom 19.495. Wolnych mieszkań jest około 11.000 z czego około 10.000 w Elblągu i Kwidzynie, gdzie brak jest chętnych na osiedlenie ze względu na brak pracy.

Mieszkań zajętych przez Niemców na koniec okresu sprawozdawczego było 3.941 zaś zajętych przez wojsko 971.

DZIAŁALNOŚĆ POCZTY I TELEKOMUNIKACJI NA TERENIE WYBRZEŻA W MIESIĄCU CZERWCU 1946 R.

Wyniki działalności Poczty i Telekomunikacji na terenie Wybrzeża, obejmującego obwody pocztowe Gdańsk — Gdynia były następujące:

A) RUCH POCZTOWO-TELEKOMUNIKACYJNY

Lp.	Wyszczególnienie	Nadane	Nadeszłe
1.	Przesyłki listowe ogółem	944.037	1.106.496
2.	Pomiędzy przesyłkami listowymi było poleconych	67.429	74.352
3.	okresopisma	118.111	259.492
4.	Listy wartościowe	694	513
5.	Paczki	13.864	22.151
6.	Przesyłki za pobraniem	2.074	3.165
7.	Przekazy pocztowe i telegraficzne		
	a) ilość	19.420	11.485
	b) na sumę	41.577.476	20.114.360
8.	Wpłaty P. K. O.		
	a) ilość	5.201	1.710
	b) na sumę	59.537.265	3.567.215

9. Rozmowy telefoniczne

	a) miejscowe	—	62.559
	b) międzymiastowe	58.905	28.331
10.	Telegramy	47.406	48.285
11.	Ogólny przychód gotówka	202.499.152	—

B) RUCH RADIOKOMUNIKACYJNY

(przez Urząd Radiotelegraficzny w Gdyni)

Lp.	Stacja względnie kraj wymiany	Nadane słowa	Nadeszłe słowa	Razem słów
I. Ruch krajowy				
1.	Szczecin	17338	7808	25.146
2.	Katowice	2133	4451	6.584
3.	Olsztyn	5165	5927	11.092
4.	Poznań	3514	1287	4.801
5.	Kraków	2870	11421	14.291
6.	Bydgoszcz	316	30	346
Razem ruch krajowy		31336	30924	62260

II. Ruch zagraniczny

1. Szwecja	38.296	16.261	54.557
2. Dania	21.768	23.801	45.569
3. Norwegia	5.723	3.883	9.606
4. Finlandia	3 059	2.681	5.740

Razem ruch zagr. 68.846 46.626 115.472

III. Ruch z siałkami na morzu

313 2 656 2.969

IV. Ogółem 100.495 80.206 180.701

C) WYMIANA POCZTY ZAMORSKIEJ

I. Ruch z krajów zamorskich do Polski

L. p.	Kraj pochodzenia	Worki listowe	Worki paczkowe	Paczki	Przesyłki listowe polecane	Przesyłki listowe zwykłe
1.	Anglia	—	2.932	15.871	70.790	282.210
2.	Belgia	—	—	—	2 380	12.121
3.	Brazylia	—	—	—	575	3.302
4.	Dania	—	—	—	892	4.790
5.	Holandia	—	—	—	710	3.890
6.	Kanada	—	—	—	956	15.010
7.	Norwegia	—	—	—	312	2.010
8.	Stany Zjedn. A. P.	53	63.305	293.658*	—	—
9.	Szwecja	49	736	2.932	3.820	12.810
10.	Palestyna	—	—	—	6.070	20.780

Razem: 102 66 973 312.461 86 505 356.223

*) Od 10 maja 1946 r. została sortownia listów amerykańskich przeniesiona z Urzędu Pocztowego Gdańsk 3 do UPT. Poznań 2.

Uwaga: Największe transporty poczty zamorskiej

a) w Gdańsku

1.6.1946 r. „Occidental Victory” (Nowy York) = 39.438 worów paczkowych i 197.190 paczek.

b) w Gdyni

20.6.1946 r. „Falstria” (Nowy York) = 23.867 worów paczkowych i 96.468 paczek.

Ruch z Polski do krajów zamorskich

L. p.	Kraj przeznaczenia	Worki listowe	Worki paczkowe	Przesyłki listowe polecane	Przesyłki listowe zwykłe
1.	Anglia	339	70	23.150	1 5 270
2.	Argentyna	8	—	1.186	7.056
3.	Belgia	9	—	2.350	7.060
4.	Brazylia	7	—	487	2.890
5.	Dania	9	—	820	2.420
6.	Holandia	7	—	550	2.805
7.	Kanada	25	30	7.010	41.227
8.	Norwegia	7	—	280	1.532
9.	Palestyna	7	—	2 823	17.988
10.	St. Zjednoczone	64	98	68 750	400.680
11.	Szwecja	32	—	2.800	15 823

Razem: 514 198 110.206 684.701

D) ROBOTY TECHNICZNE

Uruchomiono w relacji Gdynia — Sopot 4 obwody telefoniczne kablowe dla ruchu półautomatycznego.

Przyłączono abonentów telefonicznych = 268

Ogólna ilość abonentów telefonicznych na dzień 30 czerwca 1946 r. wynosi:

a) w obwodzie pocztowym Gdańsk = 1783

b) w obwodzie pocztowym Gdynia = 1583

Razem 3366

E) ROBOTY INWESTYCYJNO - BUDOWLANE

1) Uruchomiono dźwig towarowy w Urzędzie pocztowym Gdańsk 3 — Port.

2) Rozpoczęto roboty remontowe w budynku urzędu pocztowego w Gdańsk-Wrzeszcz.

3) Kontynuowanie — dalszy ciąg robót remontowych:

a) w gmachu Dyrekcji Okręgu Poczty i Telegrafów w Gdańsku przy ul. Bojowców 7-8;

b) w budynku urzędu poczt.-tel. Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Mickiewicza 5.

Powyższe sprawozdanie miesięczne Dyrekcji Poczty jest zastanawiające, jeśli chodzi o ilość i jakość pracy polskiego pocztowca. Niemniej jednak jest plama na tym słońcu. Proces zrastania się Gdyni i Gdańska nie może postąpić naprzód bez wspólnej centrali telefonicznej. Jest to warunek sine qua non. Sądzymy więc, że nasza Dyrekcja Poczty potrafi tego dokonać i to w najkrótszym czasie. Takie stosunki, że połączenie telefoniczne Gdańska i Gdyni trwa dłużej od przejazdu autobusem musi się skończyć w interesie usprawnienia pracy na naszym Wybrzeżu.



Godło Związku Gospodarczego Miast Morskich