

DZIENNIK BAŁTYCKI

ROK II

GDAŃSK — GDYNIA

CENA ZŁ. 3-

Nr 227

PONIEDZIAŁEK 19 SIERPNIA 1946

DR BOHDAN PODHORSKI
Wicewojewoda Gdański

Zwierciadło pracy na Wybrzeżu

Charakterystyczną cechą narodu polskiego jest jego nadzwyczajna aktywność, stwarzająca możliwości budowania wielkich dzieł. Proces ten przeżywamy obecnie. W naszej rzeczywistości, zwłaszcza dzięki znanym cechom charakteru narodowego, ujętym na przestrzeni wieków, zasada trwałości idei i czynów posiada wprost kapitalne znaczenie.

Dlatego też patrząc wstecz na miniony rok pracy, nie możemy zadowolili się częściowym sukcesem, ale winno to być dla nas odeską do dalszej odbudowy.

Szczególne znaczenie ma to na odcinku morskim. Wskutek błędów przeszłości doszliśmy już do konkretnego wniosku, że dobrobyt kraju zależy od naszego zagospodarowania na morzu. Prawdę tę zrozumieliśmy już wcześniej inne narody — mogące obecnie dzięki temu poszczycić się kolasnym dorobkiem gospodarczym i kulturalnym.

Stan, jaki zastano w ub. roku na Wybrzeżu, był dla wielu ludzi słabym charakterem — zdawało by się katastrofalny dla naszej gospodarki morskiej. Gdańsk spalony, porty zniszczone i zdewastowane, Żuławy gdańskie — będące śpichlerzem tych ziem — zalane. Wszystko to składało się na wstrząsający obraz ponurej rzeczywistości.

Jednakże zdrowy instynkt narodu i tym razem znalazł swój właściwy nurt. Była nią praca. Praca prowadzona w warunkach nadzwyczaj ciężkich przy całkowitym poświęceniu się robotnika i inteligenta, ożywionych jedną myślą służby dla ojczyzny na każdym odcinku życia gospodarczego i kulturalnego. Dziś poszczycić się możemy tętniącymi życiem portami, zagospodarowanymi miastami portowymi, zorganizowaną administracją państwową i samorządową oraz gęstą siecią szkół wszelkiego typu i rodzaju, bibliotekami, świetlicami, teatrami i wyższymi uczelniami — kształcącymi w swych murach tysiące słuchaczy.

Wszystko to w skomasywanej formie przedstawia wystawa Dorobku Gospodarczego Wybrzeża w Gdańsku. Przyszliśmy do tego, że wystawa musi się składać z ekspozycji, jednakże organizatorzy odnieśli od przyjętych szablonów. W szeregu tablicach, planach, mapach, wykresach i fotomontażach przy drobnej ilości ekspozycji — przedstawiono w plastyczny i wyrazisty sposób wysiłki społeczeństwa Wybrzeża — mające na celu przekształcenie kraju rolniczego w państwo przemysłowo-morskie i przesławienie psychiki ludowej na morską.

Na tym właśnie polega wartość wystawy — nie posiadającej charakteru komercyjnego, lecz stanowiącej ważki czynnik propagandowy naszych prac nad Bałtykiem. Bakcył morski zaszczerplony dziesiątkom tysięcy zwiedzających ze wszystkich dzielnic kraju, musi przynieść pozytywne rezultaty.

Zaktywizowanie biernych dotąd okręgów dla wspólnej pracy na niwie morskiej, oto jeden z celów i zadań wystawy.

Wystawa wykazała, że współcześni „custodes maris” — strażnicy morza — nie tylko wypełniali swe obowiązki, ale i nadal kontynuować będą swe zaszczerplone zadania stworzenia stałego dobrobytu na Wybrzeżu — ku pożytkowi całego kraju.

czenia, a więc wymagające również większego nakładu finansowego.

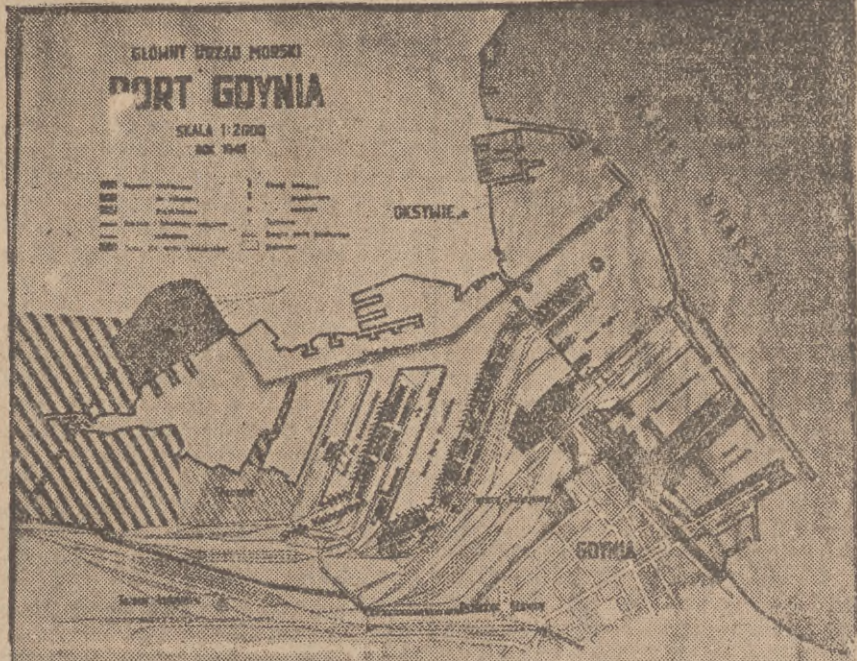
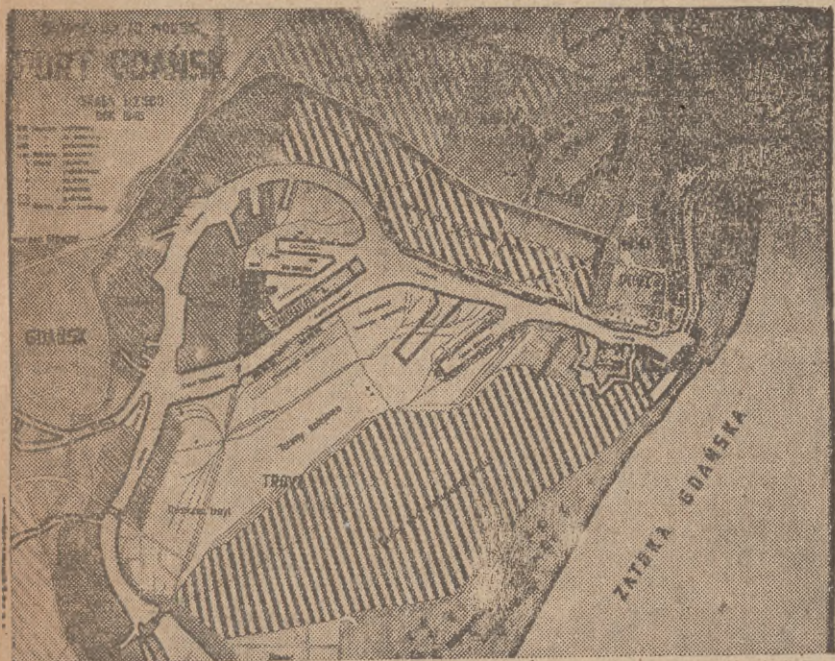
Wszystkie te roboty mają charakter prac zabezpieczających, a więc iść muszą przed normalnymi inwestycjami gospodarczymi, zabezpieczającymi bowiem wielomiliardowy majątek państwowy od dalszego zniszczenia i gwarantując możliwość trwałej i sprawnej eksploatacji portów.

Aby zdać sobie sprawę z istotnej wagi poczyniła BOP z potężnego wkładu, jaki wnosi on do dzieła odbudowy kraju — trzeba uświadomić sobie rolę dróg mbrskich w naszej rzeczywistości gospodarczej.

Nie z pobudek natury uczuciowej czy prestiżowej walczylismy o dostęp do morza. Drogi morskie stanowią rozwiązanie podstawowych zagadnień gospodarki krajowej — importu i eksportu.

Ujmując szerzej — jeśli Państwo Polskie ma przejść ze struktury agrarnej na przemysłową, to warunkiem sine qua non tej przemiany jest właściwe wyposażenie i zmodernizowanie naszych portów.

Mówiąc o roli naszych portów po ruszmy jeden jeszcze odcinek przez (Ciąg dalszy na str. 3-iej)



INŻ. STANISŁAW ZRALEK

ISTOTNY SENS WYSTAWY DGW

Wśród zgiełku dźwigającego się z ruin powojennych życia, w ciężkiej walce o chleb powszedni trudno nam jest ogarnąć wzrokiem i zmierzyć całokształt dokonanej pracy. I jeżeli społeczeństwo odczuwa brak ścisłych informacji, brak cyfr i zesta-

styczna rozrosła się wystawa przekraczając wyznaczone jej ramy, powodując konieczność stwarzania nowych działów, z których kilka nie mogło pomieścić się w gmachu i zapełniło przyległe pawilony i place.

I już teraz, choć wystawa trwa zaledwie połowę przewidzianego okresu, stwierdzić można, że osiągnęła spodziewane wyniki. Zbudowana w ciągu niespełna miesiąca, bez dotacji państwowych, wzbudziła swymi 4.000 ekspozycji powszechne zainteresowanie, a cyfry frekwencji świadczą najlepiej jakie warto-

ści przyciągające posiada dla człowieka szukającego rzetelnego, cyfrowego obrazu odbudowy kraju. Zainteresowanie to ścigało do Gdańska na Wystawę około 30.000 osób w tym 8.000 spoza terenu województwa gdańskiego. Nie bez znaczenia jest fakt, że Wystawa była zwiedzana również przez wycieczki zagraniczne, reprezentujące 10 państw. Jest to dla nas dowodem, że przewidywania o zainteresowaniu zagranicy przyszłymi Targami w Gdańsku miały realne podstawy.

Należy oczywiście rozróżnić

całkowitą odmienność założeń projektowanych Targów od obecnej Wystawy. Rozszerzenie się naszego oparcia i naszych wpływów nad Bałtykiem wprowadziły kraj na zupełnie nowe pozycje na arenie światowej. Z drugiej strony — klęska Niemiec, ich okupacja oraz kontrola międzynarodowa ich gospodarki — stawia przed Polską olbrzymie możliwości stworzenia w Gdańsku ośrodka handlu międzynarodowego dla państw nadbałtyckich.

Możliwości te są, a od nas już zależy, jak zrealizujemy.

INŻ. WŁADYSŁAW SZEDROWICZ

Co BOP zrobił i czego dokonać zamierza

Pisząc o pracy BOP, o jego osiągnięciach nie mamy zamiaru powracać do tego okresu pionierskiego, który rozpoczął BOP swe heroiczne zmagania z morzem. Znamy go wszyscy z artykułów, przemówień, sprawozdań. Poprzestańmy więc raczej na rzuceniu szeregu cyfr, które najwięcej o wynikach pracy mówią i na pobieżnym choćby ich oświetleniu.

Wydźmy zatem z pozycji najważniejszych: przeładunku towarów. Dochodzi on dziś do 70 proc. przeładunku przedwojennego. Procent to rekordowy, zważywszy stan naszych portów w czerwcu 1945 (w momencie podjęcia prac przez BOP). By uzyskać taką zdolność przeładunkową trzeba było dokonać olbrzymich prac przygotowawczych.

Obejmowały one: odbudowę nabrzeży, naprawę falochronów, budowę linii wysokiego napięcia, przeprowadzenie sieci kanalizacyjno-wodociagowych, remonty dźwigów, magazynów itp. itp. I tak w okresie od czerwca 1945 r. do lipca 1946 odbudowano i oddano do eksploatacji 6.800 mb. nabrzeży w Gdyni (60 proc. stanu przedwojennego), 9.000 mb. w Gdańsku, naprawiono 100 mb. falochronów w Gdańsku, wybudowano 10.411 mb. linii wysokiego napięcia w Gdańsku i 15.500 mb. — w Gdyni. Dalej naprawiono i wyremontowano 52 dźwigi (w Gdańsku i Gdyni łącznie). Jak ważnym, immanentnym członem organizmu portowego są dźwigi — jak bezcenną zdobyczą każdy dźwиг naprawiony i oddany do użytku — zrozumieć może w całości tylko ktoś z pracą portu naprawdę obznajmiony.

Inną ważną pozycją bilansu rocznego BOP stanowi odbudowa magazynów (odbudowano i wyremontowano w Gdańsku 14 magazynów o pow. składowej 32.440 m², w Gdyni —

25 magazynów o pow. użytk. 108.450 m²). W tej liczbie 6 olbrzymich magazynów, które wzbudzają zachwyt nawet dość wysokie mających w tym zakresie wymagania, gości zagranicznych. Przy współpracy Marynarki Radzieckiej oczyszczano BOP morze z wraków. Odsunięto między innymi włoską Africane, uniemożliwiającą wjazd do portu Gdyni.

Chcąc przedstawić pełny choć szkieletowy obraz wszechstronnego życia portów, przytoczyć należy inne jeszcze specjalnie interesujące dane o ruchu statków w porcie. W lipcu 1945 przeszło przez oba porty 45 statków, poj. 23.821 NRT, w grudniu tegoż roku 384 statki pojemności — 518.439 NRT. W czerwcu 1946 zarejestrowano 981 statków pojemności prawie miliona NRT. Zaznaczmy, że linia rozwojowa idzie w kierunku wzrostu tonażu, nie ilości statków, co oznacza właśnie, że warunki w portach ulegają zasadniczej i korzystnej zmianie.

Cyfrę przez nas cytowaną świadczą o intensywności prac BOP, o ich wynikach — nie mówią nam one jednak nic o ich przebiegu. Na ich podstawie trudno nam wyrobić sobie pojęcie o istotnych rozmiarach, poniesionych wysiłkach. A przecież odbudowa portów to codzienna twarde i ciężka walka z potężnym twórczym, ale i niszczyielskim zarazem żywiołem. Morze zrywa najsolidniej wykonane umocnienia, podmywa nabrzeża. Ono sprawia, że niedawno wykonane pogłębienia, mające umożliwić przybijanie statków oceanicznych są po pewnym okresie znów dla nich niedostępne. Prace nad pogłębieniem zacząć trzeba na nowo. Tak więc na każdym niemal kroku odbudowa i konserwacja iść muszą równolegle.

Gdy od dotychczasowych osiągnięć BOP przejdziemy do jego plan-

nów na przyszłość — znowu przytoczyć trzeba pozycje uprzednio podane, gdyż dalsza odbudowa obejmuje wszystkie dotychczasowe kierunki działalności.

Z ważniejszych projektów w zakresie oczyszczania prac BOP, o ich wspomnieć trzeba o zamierzonym na rok 1947 wydobyciu wielkiego krą-



Inż. WŁADYSŁAW SZEDROWICZ
Dyr. Biura Odbudowy Portów

żownika niemieckiego „Gneisenau”. Projekt ten realizowany będzie dopiero w roku 1947, gdyż obecnie Gneisenau spełnia rolę falochronu i do czasu jego odbudowy musi na miejscu pozostać.

W planach na lata najbliższe przeważają stanowić będą roboty długoterminowe, obejmujące znaczne znisz-



Inż. STANISŁAW ZRALEK
Wojewoda Gdański

wień, to my w województwie gdańskim, na które zwrócone są oczy całego kraju, winniśmy krajowi cyfry te pokazać.

Niech jasne będzie i widome, żeśmy roku nad polskim Bałtykiem nie zmarowali, że wkład polskiego świata pracy w odbudowę Wybrzeża jest nowym rzeczywistym dokumentem, który czy panowie Churchill chcą czy nie chcą muszą zobaczyć.

To był pierwszy powód zorganizowania Wystawy Dorobku Gospodarczego. Jest i drugi.

Zatwierdzona na rok 1947 przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów koncepcja Międzynarodowych Targów Gdańskich wzbudziła tak wielkie zainteresowanie wśród szerokiego kręgu instytucji i organizacji — a widoki na zrealizowanie jej jeszcze w tym roku stały się podbudką do zreasumowania wyników ich pracy — że nie do pomysłenia było pozostawienie materiału tego bez wykorzystania. Zwłaszcza, że nie bez znaczenia była możliwość nabrania doświadczenia zarówno przez organizatorów, jak i wystawców w zmienionych powojennych warunkach.

Pomyślana jako ściśle staty-

NUMER, POŚWIĘCONY WYSTAWIE DGW — 10 STRON

WYBRZEŻU

INŻ. MARIAN RAKOWSKI

Przemysł okrętowy w Polsce

Ży, że obroty np. placówek handlowych „Społem” są jednocześnie częściowym odzwierciedleniem wydajnej pracy i innych spółdzielni, a to z tego względu, że placówki handlowe „Społem” zaopatrują w towary głównie spółdzielnie — gdyby więc nie było innych spółdzielni, nie byłoby tak znacznych obrotów w „Społem”.

Obecnie na terenie województwa pracuje już wydajnie: 75 spółdzielni spożywców, 17 spółdz. rolniczo-handlowych, 16 spółdz. mleczarskich, 14 spółdz. rybactw, 72 spółdz. „Samopomoc Chłopska” i wiele innych, — jakie prace, ogrodniczych itp., których łączna ilość wynosi 379. Oczywiście, że ilość dotychczas działających spółdzielni nie jest jeszcze wystarczająca i należy dokończyć wszelkich starań, ażeby ją co najmniej podwoić. Akcje te ruch spółdzielczy przeprowadzi konsekwentnie i z taką wytrwałością, z jaką realizował dotychczasowe swe plany i zamierzenia. Należy więc spodziewać się, że bilans działalności następnego roku będzie przedstawiał się bez porównania lepiej i że spółdzielczość na terenie Województwa Gdańskie go stać będzie już na trwałych fundamentach.

M. P.

Jest to w Polsce nowa dziedzina pracy na morzu, która przed ostatnią wojną prawie nie istniała. Potrzeba przemysłu okrętowego nie może już dziś być przedmiotem dyskusji, gdyż bez niego niemożliwe jest pełne wyzyskanie posiadanego przez nas dostępu do morza.

Statek morski — ta największa ruchoma budowla stworzona przez człowieka — wymaga stałej bacznej opieki. Okręty przybywające do portu szukają w nim siedziska specjalnego przemysłu, który rozporządza dokami i potężnymi dźwigami pływającymi oraz warsztatami naprawczymi. Stocznia służy flocie i portowi, które bez niej nie mogą pracować wydajnie i nieprzerwanie. Nie jest to jednak jedyne zadanie stoczni. Jest ona kolebką nowej floty, tygłem, w którym stapia się praca wielu rąk roboczych, wielu specjalistów techniczno-morskich oraz produkty dziesiątków rolniczych innych przemysłów w precyzyjny organizm nowego statku.

Mamy już podstawę do stworzenia dużego przemysłu okrętowego w postaci szeregu stoczní pokaźnych rozmiarów. Są to stocznie w Gdańsku, Gdyni, Elblągu i Szczecinie. Największe stocznie, które

rozpoczną budowę statków, znajdują się w Gdańsku. Stocznie w Gdyni wykonują najwięcej remontów.

Już w końcu lutego 1945 r. krystalizował się plan, który przewidywał stworzenie instytucji nadzórnej dla przemysłu okrętowego, mającej ogólne kierownictwo w tej dziedzinie, opiekującą się jej rozwojem w myśl interesów stoczni i rozbudowy floty handlowej. Był to początek Zjednoczenia Stoczní Polskich.

W pierwszym okresie była to tylko grupa stoczniowa przy Departamencie



Inż. MARIAN RAKOWSKI

Morskim, która liczyła tylko 2 pracowników. Liczba ta wzrastała stale. Dziś jest to największa instytucja Wybrzeża, reprezentująca wielkie zakłady przemysłowe i zatrudniająca 6.800 osób.

Praca stoczni obejmuje budowę statków dla polskiej floty i rybołówstwa, remonty kapitalne statków i maszyn oraz szereg innych robót, jak remont parowozów i wagonów, konstrukcje stalowe, mosty, odlewy i wyroby drzewne. Już szereg statków polskich stał w dokach pływających stoczní, wiele wydobytych i zupełnie odnowionych statków i holowników pływa w naszych portach i już kilkadziesiąt statków zagranicznych, wyremontowanych w stoczniach opuściło nasze porty, zegnając naszych inżynierów i robotników słowami uznania za rzetelną i sprawną pracę.

Dziś przystępują stocznie do budowy pierwszych sześciu nowych statków-węglowców dla Tow. Gdynia-Ameryka. Praca w biurach konstrukcyjnych, gdzie powstają projekty, rysunki i obliczenia. Stąd rozejda się wezwania do przemysłów krajowych o dostarczenie stali okrętowej, maszyn, urządzeń, rur, kabli, lin, i wielu innych wyrobów, które wejdą w skład nowego statku. Pochylnie i warsztaty przygotowują się do podjęcia pracy, a uruchomione w stoczniach szkoły specjalistów przygotowują młodych stoczników. Długa to będzie budowa, lecz zostanie wykonana i pierwszy statek wyplynie w morze tak wykończony i świetny, jak jego model, już wystawiony w sali Zjednoczenia Stoczní Polskich na Wystawie Dorobku Gospodarczego Wybrzeża.

Z. MODLIŃSKI

Ofiarny trud kolejarzy gdańskich

Stoisko Gdańskiej Dyrekcji Kolejowej na pierwszej Wystawie D.G.W. jest niewątpliwie wymownym obrazem, przedstawiającym stan potwornie zniszczonego kolejnictwa po zakończeniu działań wojennych i jego systematyczny rozwój.

Obok fotografii zniszczonych, spalonych urządzeń i obiektów kolejowych, widzimy już urządzenia skompletowane i uruchomione we własnych warsztatach i przy pomocy wy-

ki obowiązek przetransportowania c- trzymywanych z zagranicy produk- tów w głąb kraju. Konieczność ży- ciowa wymagała w tym okresie od każdego kolejarza dyrekcji gdańskiej nadludzkiego wprost wysiłku, wymagała maksymalnego zaparcia się i wytyczenia zarówno mięśni, jak i mózgu. Dla dobra ogółu, w imię szczytnych haseł odradzającej się Polski — kolejarze DOKP Gdańsk, nie oglądając się na niewygody, na trudne położenie materialne oraz, nie bacząc na czyhające niebezpieczeństwa, narazili często własne życie, celem wywiązania się z ciężących na PKP zadań.

Ta ofiarna i pełna poświęceń praca przyczyniła się do pomyślnego i nadszpodziewanie szybkiego rozwią- zania całokształtu zagadnień komu- nikacyjnych. Wszystkie służby wy- pełniły sumiennie swoje zadania. Dla tego też DOKP Gdańsk może po- szczycić się tym, że z przejętych 4.327 km torów, które były prawie w 100 proc. zniszczone, pozostało po jed- nym zaledwie roku pracy tylko 483 km do odbudowy.

Wprost tragicznie przedstawiała

się sprawa mostów kolejowych, bo- wiem 193 obiektów wymagało odbu- dowy. Mimo tej przerażającej ilości, kolejarze nie zrażali się oczekującą ich pracą, lecz zabrali się energicznie do pracy i dziś mogą z dumą podać osiągnięte wyniki: tylko 22 mosty po- zostały jeszcze do odbudowania. Je- żeli uwzględnimy, że wykonywanie robót uzależnione było w dużym stopniu od warunków atmosferycz- nych, to rezultat jednorocznej pracy uważać można za doskonały.

Osiągnięcia w dziedzinie odbudo- wy urządzeń zabezpieczających, róż- nych budynków kolejowych oraz w dziale warsztatowym są niemiennie im- ponujące, i można by poświęcić im całe szpalty.

DOKP Gdańsk — związana bez- pośrednio z życiem portowym — pod- nosiła sprawność kolejnictwa do ta- kich rozmiarów, które zapewniają nie tylko regularność w ruchu, ale i całkowite pokrycie potrzeb porto- wych. Usprawnienie naszego kole- jnictwa wpłynęło niewątpliwie na spo- tęgowanie wydajności innych przed- sięwzięć, co zaważyło dodatnio na szali ogólnogospodarczej.



Z. MODLIŃSKI
Dyrektor Kolei Państw.

łącznie kolejowego personelu. Liczne wykresy, ilustrujące dokonane prace DOKP Gdańsk, przemawiają do wi- dza przekonująco, ponieważ cyfry odzwierciedlają ogrom wysiłku i en- tuzjazmu, jaki włożony został przez kolejarzy w dzieło odbudowy zde- wastowanego kolejnictwa.

DOKP Gdańsk z początkową sie- dzibą w Bydgoszczy, rozpoczęła swo- ją pracę tuż za oddziałami frontowy- mi i w miarę posuwania się wojsk przejmowała natychmiast poszczegól- ne linie kolejowe pod swój zarząd. Wskutek działań wojennych stan techniczny torów, urządzeń zabezpe- czających i taboru kolejowego uległ tak poważnemu zniszczeniu, że zda- wało się rzeczą wykluczoną, by pro- blem komunikacyjny mógł być roz- wiązany pomyślnie w ciągu najbliż- szego okresu czasu. Niesłychane znisz- czenia w węzle portowym mogły po- głębić jeszcze te pesymistyczne na- stroje. A przecież porty nasze stały się dla nas — od pierwszego niemal dnia ich wyzwolenia — tym życio- dajnym źródłem, przez które przepły- wały nasze pierwsze zastrzyki do- żyłne. I właśnie na kolei spoczął wiel-

FABRYKA GILZ »DZWON« W WARSZAWIE

REPREZENTACJA NA WOJEW. GDANSKIE
GDYNIA, UL. ABRAHAMA Nr 28

CENY HURTOWE

6112

CENY HURTOWE

DYR. JANUSZ BUTLER

Tendencje rozwojowe morskich przeładunków węgla

Przeszło rok temu zawiązała się mała komórka, wyłoniona przez przemysł wę- glowy, celem zorganizowania eksportu polskiego węgla drogą morską.

Wybrzeże należy do jednej z dzielnic polskich najbardziej zniszczonych. Głów- ne warsztaty pracy tej dzielnicy tj. porty zostały z perfidją pruską zdevastowane, aby utrudnić wyjście na świat dla pol- skiego eksportu.

Ciężkie były pierwsze kroki i pamięt- ny jest dzień 18 lipca, kiedy w Gdyni został załadowany pierwszy okręt. Dzi- siaj w gestii Centrali Zbytu, w obu por- tach, jest trzystaście dźwигów i pięć ur-zędzeń taśmowych. Ilości te przełado- wują obecnie ca 16 tys. ton dziennie. Są to ilości przewidziane w planie eksportu. Możliwości dzisiejszego przeładunku są większe, gdyż wynoszą one ok. 20 tys. ton dziennie. Zbliżamy się z przeładun- kiem — licząc od początku — do 3 milio- nów ton. Rozwój organizacji Centrali Zbytu był zawrotnie szybki. Potrzeby eksportu zmusiły pracowników Centrali Zbytu do dużego wysiłku w pracy i og- romnego tempa w szkoleniu kadr potrzeb- nych dla obsługi portów. Okupant pozos- taawił urządzenia przeładunkowe w sta- nie bardzo złym. W obu portach prowa- dził rabunkową gospodarkę, nie przepro- wadzając żadnych poważniejszych remon- tów. Rysunki dźwигów zniszczone zostały prawie wszystkie. Magazyny części zapo- sowych zastaliśmy puste tak, że trudno- ści do pokonania dla techników — chca- my powiedzieć — nie było.

Zasadniczą działalnością Działu Pra- cowników Morskich jest synchronizowa- nie stemowanych statków z biegnącymi pociągami z zagłębi węglowych, biorąc pod uwagę rodzaj węgla i koksu oraz sortymenty.

Obecnie dostarczamy węgiel dla SZWECJI, ROSJI, DANII, NORWEGII i FRANCJI. W najbliższym czasie eksport



Dyr. JANUSZ BUTLER

polską drogą morską obejmować będzie dalsze kraje, a mianowicie: HOLANDIĘ, FINLANDIĘ, BELGIĘ i WŁOCHY.

Przy obecnych trudnościach eksportu angielskiego, wojenne polskiego węgla na rynek krajów skandynawskich i kontynen-

tu, ma dominujące znaczenie dla przysz- lego naszego życia gospodarczego.

Dażeniem Centrali Zbytu na najbliż- szy okres, tj. do końca roku 1948, jest podwojenie przeładunku, który zamykał- by się cyfrą 12 milionów ton w stosunku rocznym.

Aby dojść do tej ilości, konieczne jest poczynienie przez przemysł węglowy inwestycji. Już dzisiaj huty i fabryki polskie pracują nad wykonaniem zama- wianych przez Centralę Zbytu nowych dźwигów. Centrala Zbytu stara się, że względu na możliwości produkcyjne prze- mysłu krajowego, w maksymalnym sto- pniu, wykonać wszystko w kraju. Jed- nie tylko te elementy, czy też materiały techniczne, których dzisiejsza produkcja polska nie może wykonać, zamawiane są za granicą. Centrala Zbytu przewiduje, że w okresie najbliższych czterech lat eksport węgla drogą morską osiągnie cy- frę 20 do 25 milionów ton w stosunku rocznym. Maksymalny eksport drogą mor- ską wynosił przed wojną 13—14 milio- nów ton. Zwiększenie eksportu do pro- jektowanej wyżej cyfry możliwe będzie przy realizacji rozbudowy portu gdań- skiego w wielkim stylu.

Znając potęgę siły nabywczej jedynej naszej dewizy w postaci czarnych diamen- tów, Centrala Zbytu Dział Przeładunków Morskich stara się dać maksymalny wy- siłek, aby w drodze wymiany morskiej podnieść dobrobyt kraju i przyczynić się w ten sposób do podniesienia stopy ży- ciowej Polaków

Co BOP zrobił i czego dokonać zamierza

(Dokończenie ze str. 1-ej)

dotąd zaniedbany — rybołów- stwo. Wiemy, że w szeregu krajów ryby stanowią podstawowy środek żywienia. U nas rola ich w diecie nie była zupełnie zapoznana. Przy koniecznym ze względu na stan po- kojenny pogłowia bydlęcego ograni- czeniu spożycia produktów mięsnych jak najszybciej uwzględnić w ja- kichś pispach ryb jest specjalnie aktu-alne.

Porty nasze muszą dostosować i przygotować się do przyjmowania, magazynowania i przetransportowy- wania ryb w głąb kraju. Ogrom za- dani, stojących przed naszymi portami przerastałby ich najbardziej, gdyby nie oceniano możliwości, gdyby nie uwzględniano, że w naszym kraju nowe drogi rzeczne, nowe

połączenia kolejowe itd. itd.

Biurowi Odbudowy Portów docenia w pełni znaczenie portu szczecińskiego i wielką wagę przywiązuje do prac tam podejmowanych.

BOP pracuje w Szczecinie stosun- kowo niedawno, a jednak umożliwił już wysyłkę węgla przez ten port, przystosował go do przyjmowania statków pasażerskich, jak również transportów UNRRA.

Na razie nie podajemy danych cy- frowych, dotyczących działalności BOP w porcie szczecińskim — stwierdzamy tylko jedno: prace po- dejmowane i planowane rozmachem, tempem i rzetelnością włożonych w nie wysiłków, nie ustąpią w niczym innym, włożonym w budowę i o- brotach w Gdańsku.

NIANY

Antoniewo w pow. sztumskim, o obszarze 140 ha pozostało tylko 2 ludzi: administrator, który pasie inwentarz przed południem i żona administratora, która rano gotuje, a po południu pasie ten sam inwentarz. Jak się odbija na wynikach pracy rolników, można sobie wyobrazić. Czyż do prawdy nie można było wybrać stosowniejszego momentu na wysiedlenie Niemców?

Rolnikowi sztumskiemu trzeba po czym prędzej w opanowaniu 7 łag, które każą mu z najbliższą troską patrzeć w przyszłość.

J. K.

Akcja wysiedleńcza „Bungalów” i „Cyganeria” zlikwidowane

Akcja wysiedleńcza w Sopocie przybiera na rozmiarach. 17 sierpnia Komisja Wysiedleńcza doręczyła szereg nakazów wysiedleńczych w Sopocie. Między innymi postanowiono zamknąć luksusowe lokale „Bungalów”, „Cyganeria” i inne. Lokal „Bungalów” postanowiono przydzielić Okręgowemu Kuratorium Szkolnemu Gdańsk, na sierociniec dla dzieci po pracownikach, zatrudnionych w szkolnictwie. Właściciele i personel, zatrudniony w tym lokalu będą zmuszeni opuścić Wybrzeże. Lokal „Cyganeria” został przeznaczony na świetlicę. Interesujący zespół tworzą właściciele „Cyganerii”, a mianowicie: dyr. Teatru Dramatycznego w Sopocie, żona sędziego

Sądu Okręgowego oraz adwokat i inżynier.

Między innymi, otrzymał także nakaz wysiedleńczy były zaufany sługa Franka, August Zdrojewski. Osobnik ten znany jest ze swoich sympatii proniemieckich jeszcze z czasów pierwszej wojny światowej. W r. 1939 brał czynny udział w wysiedlaniu Polaków z Gdyni, a za te cenne usługi został mianowany głównym ogrodnikiem w posiadłościach Franka pod Krakowem. Prokuratura prowadzi w tej sprawie dochodzenie.

Nie dygnitarze, a pracownicy morza Kto objął mieszkania po wysiedlonych?

W Gdyni dzięki akcji wysiedleńczej opróżniono dotychczas 8 mieszkań. Pochopni krytycy z góry przesądziły los zwolnionych łag drogą lokalną. „Dostaną je z pewnością, grube ryby” i dygnitarze — powtarzali sobie szeptem i głośno.

Byliśmy w Radzie Związków Zawodowych i sprawdziliśmy osobliwie. Opróżnione mieszkania zajęło 7 rodzin robotników portowych, 3 rodziny marynarzy i 2 rodziny kolejarzy. W większych mieszkaniach, ulokowały się 2 rodziny, w mniejszych po jednej. Odwiedziliśmy rodziny Olejniczaków i Stefanów, robotników portowych, którym przydzielono 5-pokojowe mieszkania przy ul. Armii W. P. Nr 17. Mieszkają tam dopiero od paru dni.

Przyjmuje nas Olejniczakowa, po chwili wraca z targu Stefanka. Mówi, że są porcie. Ogłady mieszkania. Ogromny przedpokój, oddzielne wejście do każdego pokoju, tak, że obie rodziny wcale sobie nie przeszkadzają. W łazience, na przekór złociwcom, nie ma karafki ani buraków. Przejawia, wanna jest czysto i wymyta.

Przyznajmy teraz mój mąż ma się gdzie wykpać — mówi Olejniczakowa — zawsze taki wybrudzony wraca z portu.

Na poprzednim mieszkaniu było gorzej. Jeden mały pokój na całą rodzinę. Bez wody, bez ubikacji. Nie lepiej działo się rodzinie Stefanków, którzy z trojgiem dzieci i bratem Stefanką gnieździł się w rozbitym domu, gdzie w czasie deszczu kapotało z sufitu i ścian.

Obie kobiety są uszczęśliwione. Podzieliły się sprawiedliwie meblami i robią generalne porządki. Trzeba wyszorować i zaciągnąć posąg podłogi, wymyć okna. Olejniczakowa marzy o firankach.

— I nareszcie dziecko ma w domu miejsce do nauki — mówi — bo na tamtym mieszkaniu było tak ciasno, że musiałam go oddać do siostry.

Zegniamy się i życzymy obu gospodyniom przyjemnego i wygodnego życia w nowym mieszkaniu.

W takim samym radosnym nastroju są rodziny Bernarda Dominikowskiego i Jana Bogowicza, którzy zamieszkali przy Świętojańskiej 97, Franciszka Kujawy, Stanisława Bomby i Franciszka Grzendy, którzy otrzymali przydziały na mieszkania przy ul. Czerwonych Kosynierów 95, i Armii 8 i Portowej 5. I to nie są żadni dygnitarze, żadne „grube ryby”. To są ci, którym mieszkania się należą i którzy ich najbardziej potrzebowali. I właśnie ich radość z uzyskania ludzkich warunków życia jest najpozytywniejszą stroną polepszenia przez polską akcję wysiedleńczą.

Tradycyjne dożynki kaszubskie

W Gdyni-Cisowej odbędzie się dziś obchód tradycyjnych dożynek kaszubskich. Początek obchodu o godz. 12. Złożenie wieńca. Gospodarzowi Dożynek inż. Stanisławowi Zralowskiemu nastąpi o godz. 15. Po obchodzie zabawa ludowa, uroczysta popisy regionalnymi.

Zebranie W.R.S.

19 bm., o godz. 11, w Zarządzie Wojewódzkiego Związku Samopomocy Chłopskiej, Sopot ul. Kościuszki 31, odbędzie się zebranie organizacyjnej Gdańskiej Wojewódzkiej Społecznej Rady Parcelacyjnej.

Poświęcenie sztandaru Wojewódzkiego Stronnictwa Pracy

W niedzielę Stronnictwo Pracy województwa gdańskiego obchodzi uroczystość poświęcenia sztandaru. O godz. 10 w kościełku Najśw. Marii Panny odbędzie się uroczystość poświęcenia sztandaru, nastąpi ok. godz. 11 w sali kina „Warszawa” odbędzie się zebranie publiczne dla gości, członków i sympatyków. Na zebraniu tym przemówi wiceprezes Zarządu Głównego Stronnictwa Pracy dr Feliks Widy-Wirski.

Zarząd Wojewódzki SP na uroczystość tę zaprasza całe społeczeństwo Wybrzeża.

Na stoczni w Kostrzynie

Stocznia w Kostrzynie zatrudnia w chwili obecnej 45 ludzi.

Pracę nad uruchomieniem stoczni rozpoczęto już w styczniu br. Władzę nad nią sprawuje Państwowy Nadzór Wodny. Do tej pory spuszczano na wodę jedną wyremontowaną barke rzeczna. Trzy dalsze jednostki oczekują wydobycia z dna rzeki i kompletnego remontu.

W celu powiększenia taboru rzeczniczego Państwowy Nadzór Wodny przeprowadza w szybkim tempie remont dwu stoczni pozostałych w Kostrzynie, które ma zamiar uruchomić jeszcze w br.

całkowicie ogłuszone. Jedyną nadzieją rolnika są dziś jeszcze ziemniaki i buraki cukrowe, ale i okopowe są już gdzieś niegdzie atakowane przez myszy. Rolnik sztumski woła o trutkę na myszy i o konie czy traktory, aby móc zaoarać pola.

Ostatnio zaczął się w powiecie katastrofalny pomór świń. Według relacji Powiatowych Biur Rolnych ze Szumu i z Malborka ilość świń, padłych na pestis, siega codziennie kilkunastu sztuk. Jedynie środki zaradcze, to izolacja i zarzynanie sztuk podejrzanych. Mieso sztuk „podejrzanych” po ugotowaniu można jeść, toteż, przedwczoraj gotowana, t. zw. rąbka kosztowała w Malborku 120 zł za 1 kg. Sami chłopcy prawdopodobnie przez nieświadomość, uniemożliwiają opanowanie zarazy. Nie ma na to jednak innego sposobu, jak tylko aresztowanie tych, którzy chowają podejrzane o zarazę sztuki. Za takie przestępstwo aresztowano właśnie żonę sołtysa Sasiela, która ukryła dwie chore świni. Obie chore sztuki zabito, obłano naftą i zniszczono, a sołtysowa odsiedziła karę w areszcie. Za padłe sztuki zresztą zwraca się rolnikom 3/4 ceny w formie odszkodowania.

Katastrofalna plaga myszy i pomór inwentarza niszczy materialnie

Rozmawialiśmy na przykład we śnie wiosną z młodą, energiczną gospodynią, Izdebską, ze Stalewa. Była pełna zapału i najlepszych nadziei na dobre plony. Kupowała wtedy rasowe prosięta z Rolniczej Centrali Mięsnej i cieszyła się, że gospodarstwo jej rozkwita. „A na przyszły rok” — mówiła — „dopiero zobaczycie państwo, jak będzie dobrze”. Dziś ta sama Izdebska pyta, jak sprolongować pożyczkę 3000 zł, zaciągniętą na kupno tych właśnie prosiąt, z których jedno już wskutek zarazy padło. Nadzieje Izdebskiej na przyszłość — na pomyślność rozwija się, podobnie jak innych w całym powiecie sztumskim.

Sztum jest zapomniany. Władze nie tylko nie pomagają w niczym osadnikom, ale czasem mu jeszcze utrudniają życie. Ustalono na przykład, że Niemców wysiedli się z Żuław do reszty, ale zarządzenie to zaczęto wykonywać właśnie w czasie żniw. Żniwa szły lekko, mimo, że jest tu mało ludzi, właśnie dzięki Niemcom. Nagle w toku najpilniejszych prac ziemia została bez żniwiarzy i robotników, bo w samym powiecie sztumskim skomasyowano do wywozu 2000 Niemców. Czy nie można było zrobić tego, powiedzmy, 2 tygodnie później? Teraz bowiem wytworzyła się taka sytuacja, że np. w majątku

tych, którzy przydzielony im obiekt przemysłowy wykorzystują należycie, z korzyścią dla całej ziemi słupskiej. Utrzymywanie dotychczasowego stanu rzeczy grozi w niedalekiej przyszłości załamaniem się gospodarczym tak pożytecznej placówki, jaką jest Spółdzielnia Rybacko-Handlowa.

Uważamy, że sprawa ta powinna być najrychlej załatwiona pozytywnie. Mimo tych usterek, które — wierzy-

my — zostaną usunięte już w niedalekiej przyszłości. Spółdz. Rybacko-Handlowa posiada dobre możliwości rozwojowe. W Uście pracuje stocznia rybacka, która wyprodukuje kutry, w Uście jest C. O. M., który wyszkoli rybaków, w Bałtyku są ryby i w Polsce są ludzie, którzy będą ich konsumentami. I te cztery czynniki są najistotniejszymi gwarantami rozwoju młodej Spółdzielni.

W. M.

Łodzie podwodne na stoczni gdyńskiej

Na stoczni gdyńskiej znajdują się obecnie w remoncie 3 łodzie podwodne Marynarki Wojennej: „Sep”, „Rys” i „Zbik”. „Sep” zbudowany w r. 1939 na stoczni holenderskiej należy do okrętów podwodnych nowego typu. Na stoczni gdyńskiej dokonano już na doku przeglądu kadłuba, wyrzutni torpedowych, motorów. Całkowity re-

mont „Sepa” będzie ukończony w październiku. „Rys” i „Zbik”, stare nasze łodzie podwodne, budowane we Francji, niedawno przysły na stocznice gdyńską do remontu. „Rys” znajduje się obecnie na pontonie, gdzie poddany jest dokładnemu przeglądowi.

Pierwszy dalekomorski statek rybacki

Obecnie remontuje się na stoczni gdyńskiej statek „Ławica”, własność firmy „Dalmat”. Piękny ten statek przeznaczony jest do połowów na Morzu Północnym i Atlantyku. Za granicą istnieją stółki-fabryczki, które wyruszają na okres kilku miesięcy na połowy i przerabiają na miejscu rybe, solą śledzie, wypalają tran. Dotychczas nie mieliśmy tego rodzaju stółek. „Ławica” wprawdzie nie jest fabryczką, nie będzie wyrobieć tranu i

konserw, ale będzie mogła solić śledzie. Przed tą nową dla nas ekspansją gospodarczą otwierają się wielkie możliwości. Kapitanem statku ma zostać Duńczyk, ponieważ nie ma na razie fachowców Polaków. Mamy świetnych kapitanów i doskonałych rybaków, nie wykształciliśmy jednak dotychczas typu kapłana-rybaka. W przyszłości cudzoziemców wypiją fachowcy Polacy.

ŻEGLUGA — PORTY — RYBOŁÓWSTWO

WYDAJNOŚĆ PRACY ROBOTNIKA PORTOWEGO

Przed wojną wydajność przeładunkowa robotnika portowego w Gdyni wynosiła 4,7 t./godz. W Gdańsku była ona mniejsza. Obecnie wynosi ona dla Gdyni 3,3 t./godz., dla Gdańska — 2,8. Powodem spadku jest brak dźwigów. Niemniej obserwuje się zwolną postępującą tendencję zwiększenia wydajności pracy.

ZMNIEJSZENIE PRZERW W PRACY PORTÓW

W styczniu tego roku na skutek przerw w dopływie prądu elektrycznego, straty w pracy portów polskich wynosiły sto kilkadziesiąt godzin. W miesiącu lipcu straty te zostały zredukowane do 24 minut.

„DELTA I” W GDYNI

W tych dniach wrócił do Gdyni rewinikowany trawler rybacki „Delta I”. Przed wojną trawler ten należał do Towarzystwa Połowów Dalekomorskich „Delta” Sp. Akc. w Gdyni. W czasie wojny Niemcy używali go jako statku strażniczego i zabrali ze sobą do Niemiec.

CO PRZYWIÓŻŁ „EMPIRE GARLAND”

W tych dniach ang. statek „Empire Garland” przywiózł z Anglii do Gdyni 1709 t. drobnicy. Główny ładunek statku stanowią przybory do maszyn rolni-

czych. Ponadto przywiózł on 2646 worków z pszenicą.

„JERMAK” PÓJDZIE NA WYPRAWĘ POLARNĄ
Lodołamacz radziecki „Jermak”, który niedawno opuścił Gdańsk na załadunku 1.900 t. bunkru, udał się w drogę do Murmańska, gdzie zbiera się większa wyprawa polarna.

TRZY STATKI POLSKIE NA STOCZNI NR 13
Na stoczni Nr 13 w Gdyni znajdują się w tej chwili trzy polskie statki. Są to: S/S Rataj, S/S Hafnia i S/S Ławica. Dokonuje się na nich przeróbek i generalnego remontu.

PAROWCE USTĘPUJĄ MIEJSCA
W budowanym obecnie na świecie tonażu handlowym stosunek parowców do motorowców różnych klas przedstawia się, jak 50 do 50. Oznacza to, że uniwersalna dotąd panowanie narowca chyli się ku upadkowi. Motorowce stają się coraz liczniejsze.

RUCH STATKÓW
16 sierpnia w Gdyni: Wszły: /Duń. /Ang. z dorszami, ang.

North Down z kołmi, sow. Maria po węgiel, norw. Cetus po węgiel, szw. Manfred po węgiel, fiń. Barosund po węgiel, szw. Elsy z drobnicą, fiń. Verdandi po węgiel, fiń. Wilke po węgiel, duń. Maine z drobnicą, duń. Yrsa z drobnicą, amer. Normacoon z drobnicą, duń. Aron z łomem żelaznym, szw. Othem po węgiel, szw. Drottning Victoria 27 pasażerów, 190 worków pszenicy i 2 salonki.

Wyszły: Szw. Inez z węglem, szw. Svenske z węglem, norw. Samev z węglem, fiń. Yrsa z węglem, duń. Helene z węglem, pol. barka Bas z mlekiem skond. do Poznania.

Gdańsk. Wszły: Szw. Anna Greta z papierówką, duń. Svandia pustą, duń. Katia Lau pustą, szw. Kurt pustą, duń. Heimdall z kołmi, szw. Karin pustą.

Wyszły: Franc. Kaudebeck z węglem, szw. Nord z węglem, szw. Gerti z cementem, duń. Elensborg z węglem, szw. Ajna z cementem, szw. Mona z węglem, szw. Nissa z cementem, duń. Haru z cementem, duń. Haru z cementem, duń. Haru z cementem.

WYSTAWA DOROBKU GOSPODARCZEGO

GDANSK (OBOK WOJEWODZTWA)

WYSTAWĘ DOTYCHCZAS ZWIEDZIŁO OKOŁO

30.000 osób

w tym wielu gości zagranicznych:

JUGOSŁOWIAN

SZWEDÓW

AMERYKANÓW

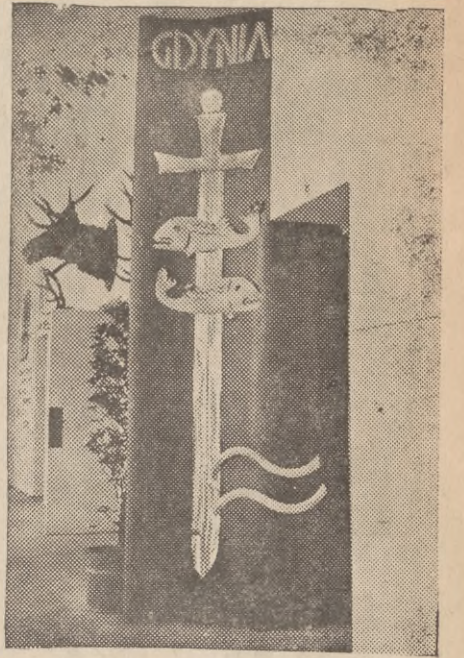
ANGLIKÓW

FRANCUZÓW

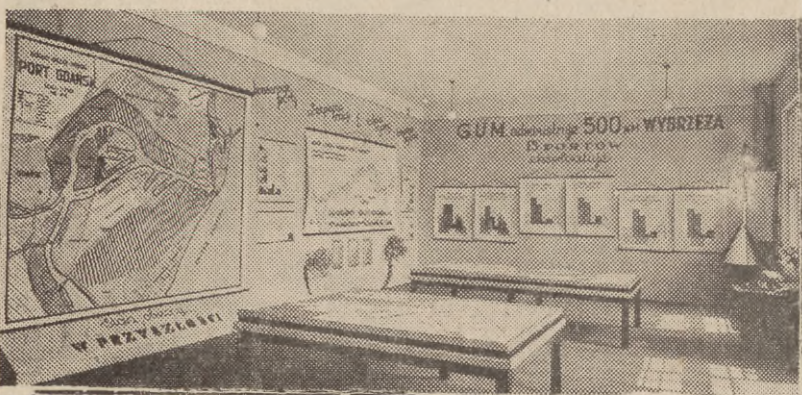
CZECHÓW

HOLENDROW I. IN.

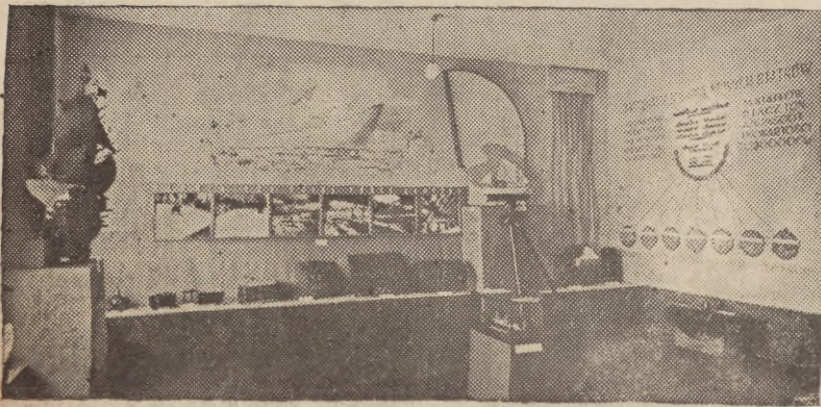
Zwiedzający korzystają z 66%-owej zniżki kolejowej na pociągi osobowe do miejsca zamieszkania.



Wejście do sali wystawowej Zarządu Miejskiego m. Gdyni



GŁÓWNY URZĄD MORSKI administruje, eksploatuje, konserwuje nasze porty, ubezpiecza brzegi, zalesia wydmy, konserwuje wybrzeże



Stoisko Zjednoczenia Stoczni Polskich Gdańsk — Gdynia

Firma

„Sztuka”

Artystyczne wyroby
ludowe i malarstwo

GDYNIA

ul. 1 Armii W. P. (Starowiejska) 32

Telefon 272-85

Jedyna firma prywatna z Gdyni, biorąca udział w Wystawie „Dorobku Gospod. Wybrzeża” w Gdańsku. Placówka ta nie tylko rozpowszechnia wyroby ludowe, ale poza tym ułatwia artystom - malarzom sprzedaż ich dzieł. Stoisko cieszy się ogólnym zainteresowaniem publiczności, dzięki oryginalnym wyrobom ludowym i dużemu poziomowi artystycznemu.

5032-k

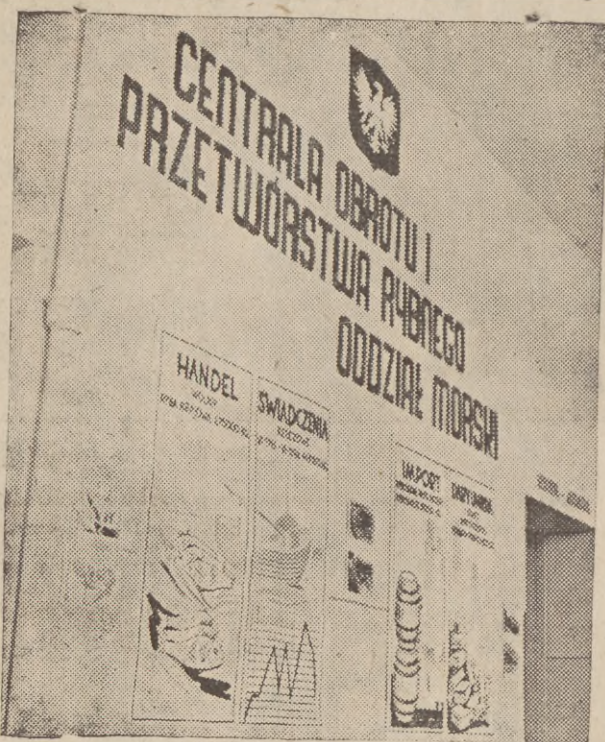


Pracę Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych G. G. w dziedzinie remontu taboru komunikacyjnego ilustruje najlepiej pokaz dwóch wozów tramwajowych na placu wystawowym.



Stoisko Biura Odbudowy Portów obrazuje ogrom pracy wykonanej przy uruchomieniu polskich portów

**CENTRALA OBROTU
I PRZETWÓRSTWA RYBNEGO**
ODDZIAŁ MORSKI



Stoisko Oddziału Morskiego C. O. P. R. obrazuje poważny wkład tej instytucji w dziedzinie aprowizacji kraju

ZWIEDZAJCIE
WYSTAWĘ
DOROBKU
GOSPODARCZEGO WYBRZEŻA



Zjednoczenie Przemysłu Skórzanego Województw Wybrzeża
i Gdańsk — Wrzeszcz, Kryniczna 4

KSIEGARNIA

WITOLDA

Mężnickiego

GDYNIA,

3 Maja 27/31,

tel. 216-74

Beletrystyka
Książki szkolne
Nuty
Czytelnia
Kolektura Loterii
Państwowej

Problemy

numer 4 zawiera wśród wielu innych
pracę p. t.

„Człowiek i gospodarstwo

w nowej Polsce”

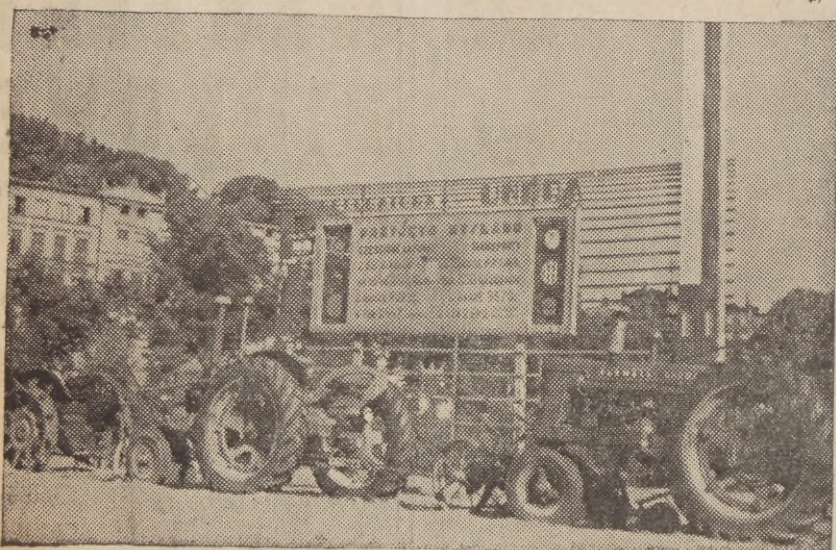
TREŚĆ:

Osiągnięcia gospodarcze Polski międzywojennej. Dysproporcje. Odbudowa Gdyni na nowym wielkim i cennym wybrzeżu. Zespół portowy Gdynia — Gdańsk. Założenia strukturalno-gospodarcze nowej Polski; ośrodki produkcji, arterie transportowe, zmiana koniunktury.

Autor:

EUGENIUSZ KWIATKOWSKI
b. v.-premier i wielokrotny minister, autor przedwojennej książki publicystycznej pt. „Dysproporcje”, inicjator budowy Gdyni, i COP, obecnie Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża.

Problemy są do nabycia we wszystkich większych punktach sprzedaży



Ekspozycja Państwowego Przedsiębiorstwa Traktorów i Maszyn Rolniczych, Gdańsk, ul. Lipowa 21



Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik”



POLSKA BANDERA

Towarzystwo Ekspedycyjne

podległe Ministerstwu Żeglugi i Handlu Zagranicznego,

które zajmuje się zarówno przeładunkiem morskim w dziedzinie importu i eksportu w portach

Gdańsk — Gdynia — Szczecin

jak również wszelkimi czynnościami w zakres importu i eksportu wchodzącymi

6089



Związek Samopomocy Chłopskiej. Zarząd Wojewódzki w Sopocie, Kościuszki 31

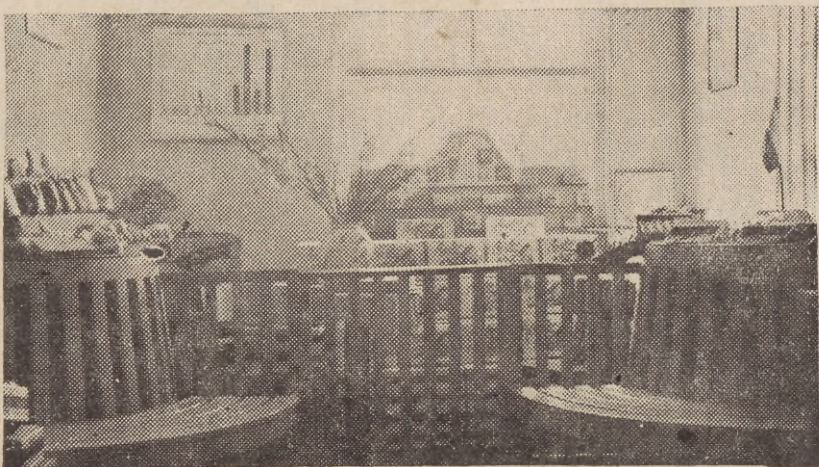
UWAGA PANIE!

Barwny,
Ciekawy,
Aktualny,
Bardzo praktyczny
9-ty numer

„Mody i Życia Praktycznego”

już się ukazał i przyniósł drugą listę nagród Wielkiego Konkursu ogólnej wartości blisko 150 tysięcy złotych.

60-9



Fabryka Czekolady i Cukrów „Anglas”, Oliwa



Państwowe Zakłady Graficzne

FUTRA-PELISY

poleca SKŁAD FUTRZARSKO-WŁOKIENNICZY
E. Wiśniewski, Gdynia, Świętojańska Nr. 36 Tel. 272-59

skórki futerkowe, lisy,
koltnerze, materiały
wełniane, galanteria
skórzana, walizki

182-M

CENTRALA Materiałów Budowlanych

ODDZIAŁ GDAŃSKI
SOPOT, ul. STALINA 798 tel. 515-41
dostarcza z fabryk
po najniższych cenach

cegłę pełną

cegłę dziurawkę

cegłę białą wapienną

dachówkę karpiówkę

dachówkę holenderkę

dachówkę cementową

Ze względu na ograniczoną produkcję zainteresowane instytucje i firmy proszone są o wcześniejsze zgłaszanie zapotrzebowania.

Zamówienia kierować należy pod adresem naszego biura.

Laboratorium
chemiczno-
kosmetyczno-
farmaceutyczne

„Belladonna”

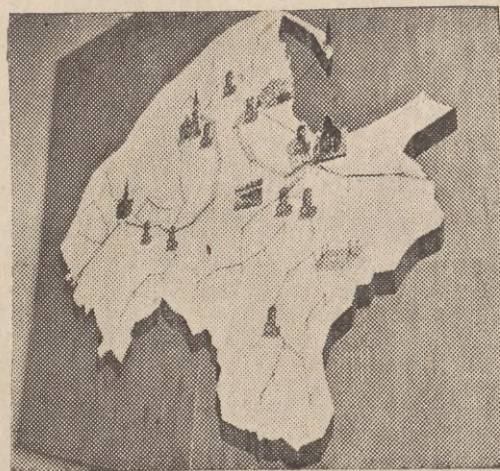
Gdańsk - Wrzeszcz
Włazowa 13-5

Produkcja artykułów farmaceutycznych i kosmetycznych

6055



Stoisko Dyrekcji Lasów Państwowych Okręgu Gdańskiego



Z. E. W.

Zakłady
Elektryczne
Wybrzeża

Centrala:

Wrzeszcz,
ul. Matejki 2/3
tel. 4-17-41

PRODUKUJĄ: Energję elektryczną w 25 siłowniach parowych, wodnych i ropowych o mocy ogólnej ok. 38.000 kW.
PRZESYŁAJĄ I ROZDZIELAJĄ: energję elektryczną przy pomocy około 6.000 km linii wysokiego i niskiego napięcia.
SPRZEDAJĄ: energję elektryczną ok. 80.000 odbiorcom Wybrzeża.
Dalsza odbudowa siłowni i sieci oraz przyłączanie odbiorców trwają.
6093-k



Państwowy Monopol Zapalczany. Fabryka Zapalek w Gdańsku — Wrzeszczu, ul. Kliniczna 6—7



Pawilon fabryki wód gazowych „Zdrój” i rozlewni piwa (właśc. Kowalczyk Gdańsk — Lastadia 4)



Fragment stoiska Rolniczej Centrali Miejskiej Spółka z o. o. w Warszawie, Oddział Gdański w Sopocie, ul. Mierosławskiego 3, tel. 518-96

STOISKO ZAKŁADÓW MALARSKICH FRANCISZEK FELLMANN, MISTRZ MALARSKI, SOPOT, UL. MARSZ. STALINA 783, TEL. 520-69,



ściągnęło dużą ilość zainteresowanych, a zwłaszcza ze sfer fachowych. Firma dzięki zmysłowi kupieckiemu swego właściciela, mistrza malarskiego, Franciszka Fellmanna o raz fachowej i organizacyjnej wiedzy jego, po całorocznych ciężkich trudach organizacyjnych, wykonała dużą ilość prac konserwacyjno-malarskich na Wybrzeżu. Obecnie t-ma jest w stadium wykonywania prac kons. malarskich w porcie gdyniskim oraz w stanie organizacji tychże prac dla Polskich Kolei Państwowych i innych instytucji państwowych. Firma ma kilka patentów oraz ulepszeń w swojej dziedzinie, które w krótkim czasie zamierza zużytkować praktycznie.

MARIAN PUJDAK

WARSZAWA
Nowogrodzka 32,
przy E. K. D.

płaci najwyższe ceny za

MASZYNY BIUROWE

MIKROSKOPY, TEODOLITY, NIWE-
LATORY, FOTOAPARATY, WAGI
ANALITYCZNE 5962-k

PRZEDSTAWICIELSTWO BLOCK-BRUN S.A.

Maszyny biurowe - Kupno
Sprzedaż - Gwarantowane
reperacje - Konserwacje
Dodatki - Polskie członki
GDYNIA, 10 LUTEGO 37. Tel. 269-09

6084

