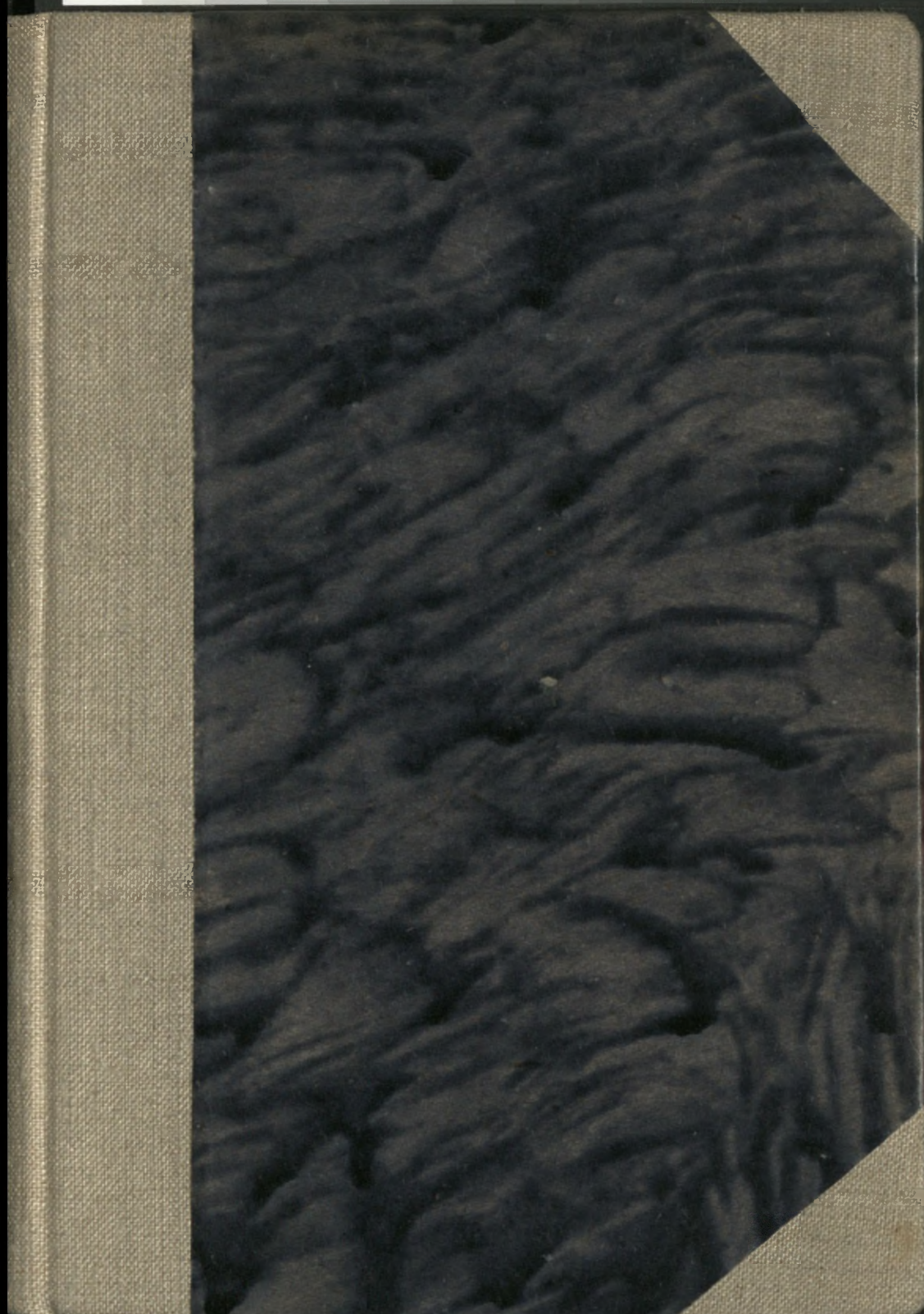


Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 **M** 8 9 10 11 12 13 14 15 **B** 17 18 19

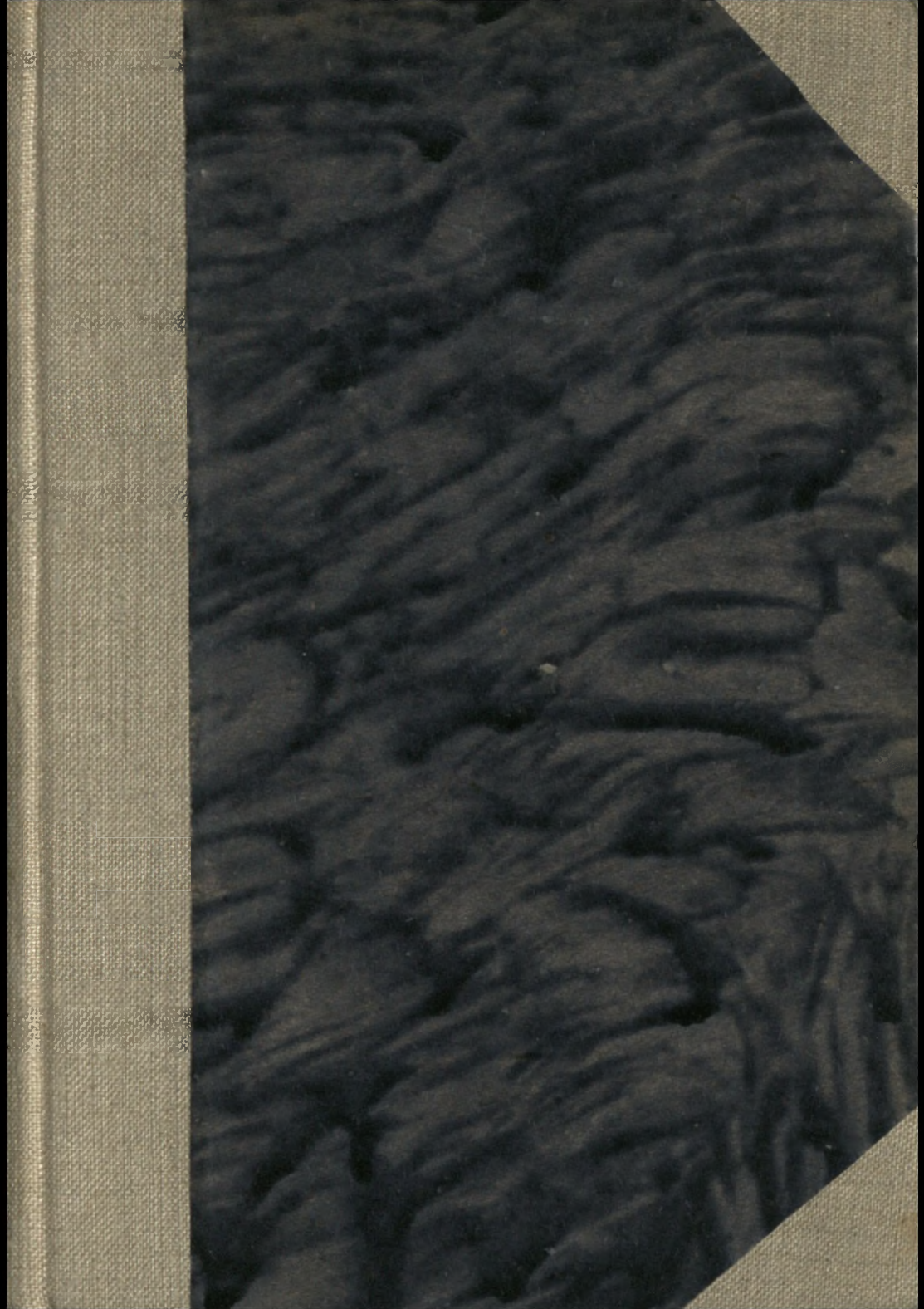


Colour Chart #13

Blue	Cyan	Green	Yellow	Red	Magenta	White	3/Color	Black
------	------	-------	--------	-----	---------	-------	---------	-------

Centimetres: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19

Inches: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8



WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

SPECJALIZACJA POLSKICH PORTÓW MORSKICH

PROTOKÓŁ OBRAD ORAZ REFERATY ZGŁOSZONE NA
I. KONFERENCJĘ NAUKOWĄ KOMISJI MORSKIEJ
INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W BYDGOSZCZY

14 15. VI. 1946



XI. 5. 1. 1;



1946

GD A Ń S K — B Y D G O S Z C Z — S Z C Z E C I N
I N S T Y T U T B A Ł T Y C K I

Prace naukowo-informacyjne. Seria: SPRAWY MORSKIE

Wydano z zasłku
Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego

13614



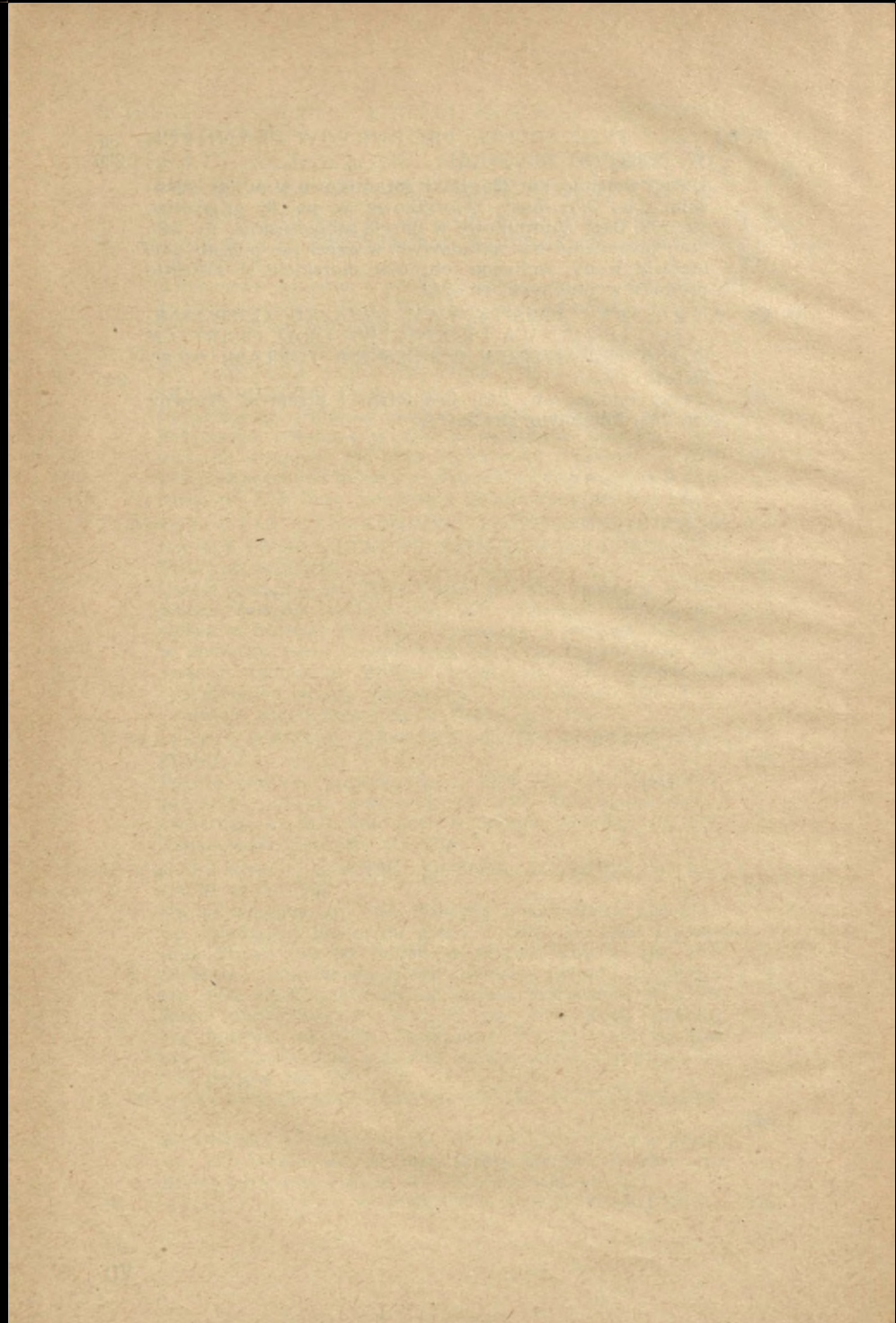
14165

SPIS TREŚCI:

	Str.
PRZEDMOWA	IX
Porządek obrad	XV
Naukowa Komisja Morska, członkowie i współpracownicy	XVII
Uczestnicy I. konferencji Nauk. Komisji Morskiej Inst. Bałtyckiego	XVII
Sekretariat konferencji	XIX
PROTOKÓŁ OBRAD I. KONFERENCJI NAUKOWEJ KOMISJI MORSKIEJ INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO DN. 14. i 15. VI. 1946	
Przemówienia: dr J. Borowik, str. 3; inż. Cz. Klarner, str. 4; dr A. Wielopolski, str. 4; mgr Zb. Miłobędzki: ZARYS PODSTAW EKONOMICZNYCH DO ZAGADNIEŃ SPECJALIZACJI PORTÓW (Wstęp, Faktor techniczny w specjalizacji portów, Faktor ekonomiczny w specjalizacji portów, Komunikacja zaplecza z portami, Długofalowy program specjalizacji portów, Podstawowe zagadnienia dla programu długofalowego), str. 7; dyr. M. Mysłowski, str. 20; dyr. T. Ocioszyński, str. 22; dyr. J. Wojnar, str. 24; dyr. J. Michalewski, str. 30; inż. W. Modliński, str. 31; dyr. W. Jastrzębowski, str. 32; dyr. J. Pański, str. 33; inż. E. Kwiatkowski, str. 34; prof. J. Rzóśka, str. 42; dr J. Kulikowski, str. 43; prof. T. Ocioszyński, str. 46; kpt. K. Bartoszyński, str. 46; prof. B. Kasprowicz, str. 48; inż. St. Róžański, str. 51; dyr. J. Pański, str. 53; prof. Fl. Barciński, str. 53; min. dr St. Jędrzychowski, str. 58; dr J. Kulikowski, str. 69; dr E. Wieczorek, str. 73; dyr. P. Blitek, str. 77; mgr Cz. Augusiak, str. 79; inż. E. Horster, str. 82; dyr. M. Mysłowski, str. 83; prof. Fl. Barciński, str. 84; inż. St. Róžański, str. 85; inż. W. Tomaszewski, str. 88; dr A. Wielopolski, str. 90; dr D. J. Tilgner, str. 91; dr Fr. Lubbecki, str. 93; dr E. Wieczorek, str. 95; min. dr St. Jędrzychowski, str. 96; prof. T. Ocioszyński, str. 103; inż. Cz. Klarner, str. 108; dr J. Borowik, str. 112.	1

UCHWAŁY NAUKOWEJ KOMISJI MORSKIEJ INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO	Str. 113
REFERATY ZGŁOSZONE NA I. KONFERENCJĘ NAUKOWEJ KOMISJI MORSKIEJ INSTYTU- TU BAŁTYCKIEGO DN. 14. i 15. VI. 1946	119
M. Mysłowski: EKSPLOATACJA POLSKICH PORTÓW MORSKICH	121
Zniszczenia wojenne i początki odbudowy, str. 121; Port w Szczecinie, str. 124; Obecny stan eksploatacji portów, str. 127; Plany rozbudowy, str. 128.	
K. Michalik: SYSTEM TRANSPORTOWO-KOMUNIKACYJ- NY ZAPLECZA JAKO CZYNNIK SPECJALIZACJI POL- SKICH PORTÓW MORSKICH	131
Położenie geograficzne portów, str. 131; Zaplecze, str. 132; Połączenia kolejowe portów z zapleczem, str. 133; Po- łączenia drogowe, str. 136; Możliwości przewozowe linii komunikacyjnych między zagłębiem przemysłowym a por- tami, str. 137; Inne połączenia komunikacyjne, str. 138.	
T. Ocioszyński: ZAGADNIENIA ŻEGLUGOWO-MORSKIE NA TLE PROBLEMÓW SPECJALIZACJI POLSKICH POR- TÓW MORSKICH	140
Uwagi wstępne, str. 140; Udział polskiej handery w ob- słudze naszych portów, str. 141; Warunki współpracy statku z portem, str. 142; Tramping i żegluga liniowa w obsłudze masy ładunkowej, str. 143; Zagadnienie ko- masacji ładunków drobnicowych, str. 147; Zależność funkcjonalna między ładunkiem i tonażem, str. 150; Kon- centracja ruchu liniowego w Gdyni, str. 152.	
J. Wojnar: PODZIAŁ FUNKCYJ MIĘDZY PORTAMI POL- SKIMI	156
Polska polityka portowa do r. 1939, str. 156; Podstawy przyszłej polityki portowej, str. 159; Rola portu szcze- cińskiego, str. 160; Rola portów Gdynia i Gdańsk, str. 163; Zagadnienie tranzytu, str. 165.	
J. Kulikowski: GDAŃSK, GDYNIA, SZCZECIN W LA- LACH 1919—1939	167
Uwagi wstępne, str. 167; Polityka niemiecka w stosunku do Gdańska i Szczecina przed r. 1919, str. 168; Ogólne linie rozwojowe w latach międzywojennych, str. 169; Struktura obrotów w portach Gdańska, Gdyni i Szczecina, str. 171; Analiza kierunków obrotu morskiego, str. 176; Ruch tranzytowy w portach, str. 179; Ruch statków wg bander, str. 180; Techniczne wyposażenie portów, str. 182; Tradycyjne kierunki rozwojowe w pracy handlo- wej portów, str. 185.	
E. Wiczeorek: WĘGIEL POLSKI NA TLE SYTUACJI ŚWIA- TOWEJ	188
Możliwości produkcji węgla, str. 188; Zbyt węgla w kraju, str. 192; Możliwości eksportu węgla, str. 201; Węgiel jako klient portów morskich, str. 221; Wnioski, str. 227.	
W. Ławrynowicz: HUTNICTWO A PORTY MORSKIE	231

P. Blitek: PRZEŁADUNEK PRODUKTÓW PŁYNNYCH W PORTACH POLSKICH	Str. 236
Uwagi wstępne, str. 236; Bazy zbiornikowe w porcie gdańskim, str. 237; Bazy zbiornikowe w porcie gdyńskim, str. 239; Bazy zbiornikowe w porcie szczecińskim, str. 240; Stan posiadania baz składowych w trzech portach, str. 241; Przewidywany wolumen obrotów morskich w zakresie produktów płynnych, str. 243.	
Cz. Augusiak: PERSPEKTYWY ZWIĄZKU GOSPODAR- CZEGO LEŚNICTWA I ROLNICTWA ORAZ OPARTYCH O NIE PRZEMYSŁÓW Z POLSKIMI PORTAMI MOR- SKIMI	245
Uwagi ogólne, str. 245; Leśnictwo i przemysł drzewny str. 246; Rolnictwo, str. 251.	



P R Z E D M O W A

Gdy mówimy „port“, pojęciem tym obejmujemy nie tylko urządzenia techniczne dla przeladunku towarów; jednocześnie mamy na myśli jakieś zupełnie konkretne zjawisko gospodarcze, mające sobie tylko właściwą treść, swój własny zasięg. Nie ma portów do siebie podobnych. Nawet gdy przed wojną porty Gdańsk i Gdynia obsługiwały to samo zaplecze — różniły się jednak od siebie pod wielu istotnymi względami, inaczej mówiąc każdy z tych portów posiadał swoje własne oblicze, którego istotę stwierdzała nie tylko dociekliwa analiza obrotów portowych i struktury społeczno-gospodarczej, ale nawet ogólnikowe zaznajomienie się z autopsji z tym, jak wyglądał port i co się w nim działo. Tych zasadniczych różnic między Gdynią a Gdańskiem nie mógł przystąpić wyłoczony przez Gdańsk na forum Ligi Narodów „spór o Gdynię“, który był nie uzasadnioną gospodarczo pretensją niemieckich menterów politycznych o to, że Polska, rozbudowując Gdynię, tym samym wywiera wpływ na Gdańsk. Dojrzewająca przed wojną, a realizowana obecnie koncepcja wspólnoty portowej Gdańsk — Gdynia w niczym nie zaprzecza idei właściwego podziału pracy między te dwa porty, posiadające każdy odmienny charakter i odmiennie warunki dalszego rozwoju.

Niewątpliwie istniał przed wojną pewien wyścig pracy między Gdynią i Gdańskiem — dążenie do stwo-

rzenia warunków konkurencyjnych — ale, że tak powiemy, w „swojej klasie zawodniczej“. Współzawodnictwo to jednak wcale nie zmierzało do tego, żeby w dalszej perspektywie rozwojowej przejąć całość zadań swojego współzawodnika; można było jedynie stwierdzić dążenie do koncentracji usług dla określonej grupy towarów w tym porcie, który dawał szczególnie pomyślne warunki. Tak np. rzecz się miała w odniesieniu do bawełny i niektórych artykułów drobnicowych w Gdyni, m. in. również w stosunku do śledzi solonych, które całkowicie niemal zostały przeniesione z Gdańska do Gdyni. Inaczej natomiast przedstawiała się sprawa stosunku zarówno Gdyni jak i Gdańska do portów konkurencyjnych niemieckich, szczególnie do Szczecina. Dążyło się wówczas wyraźnie do odebrania mu ładunków. Dzisiaj, gdy Szczecin znalazł się w granicach Polski, jako 3-ci wielki port obok Gdyni i Gdańska, upada kwestia konkurencji — powstaje natomiast zagadnienie organizacji współpracy, podziału funkcji, inaczej mówiąc — kwestia specjalizacji poszczególnych portów, odpowiednio do wymagań zaplecza i zgodnie z ich położeniem i wyposażeniem.

Gdy na początku 1945 r. znalazło się w Bydgoszczy grono specjalistów morskich w ramach t. zw. „grupy operacyjnej morskiej“ i, w oczekiwaniu zajęcia Gdańska i Gdyni przez wojska radzieckie, dzieliło swój czas między pracę organizacyjną, tworzenie zrębów resortu morskiego i przygotowania techniczne do objęcia placówek morskich na Wybrzeżu — odczuło ono też potrzebę przedyskutowania zasadniczych zagadnień. Sprawa odrębności portów Gdyni i Gdańska i ich specjalizacji znalazła się wówczas na pierwszym miejscu obrad. W parę miesięcy po rozpoczęciu prac przez Biuro Odbudowy Portów, na początku sierpnia 1945 r., Dyrektor Naczelny B. O. P. inż. Szedrowicz wystosował pismo do Departamentu Morskiego, prosząc o porozumienie decyzji w sprawie przyszłej specjalizacji portów, ze względu na

niezmierną doniosłość właściwego wytyczenia linii polityki odbudowy zniszczeń na poszczególnych terenach, zależnie od tego, jakie będzie ostateczne przeznaczenie każdego z portów. Szczególnie ważna była kwestia ustalenia jakiegokolwiek polityki terenowej, wyboru magazynów i urzędzeń.

Łatwiej jest jednak postawić tezę specjalizacji na podstawie żywego odczucia wątpliwości, w jakiej kolejności dokonywać odbudowę — niż dać na te wątpliwości z miejsca wyczerpującą odpowiedź, szczególnie w tym wypadku, gdy obok Gdańska i Gdyni wylania się konieczność uwzględnienia jeszcze trzeciej niezmiernie ważnej pozycji — zadań i potrzeb portu szczecińskiego. Już w sierpniu, wrześniu i październiku r. 1945 zagadnienie specjalizacji portów stało się tematem żywej wymiany zdań między kierownictwem Departamentu Morskiego i Instytutem Bałtyckim — z jednej strony, oraz Instytutem a Biurem Odbudowy Portów i Głównym Urzędem Morskim — z drugiej strony. Wówczas też został zarządzony program narady rzeczoznawców w Instytucie Bałtyckim na temat specjalizacji portów, przy czym prace przygotowawcze w tej dziedzinie zostały zlecone przez Dyрекcję Instytutu w porozumieniu z Dyrektorem Departamentu Morskiego dr Wielopolskiemu, sekretarzowi naukowemu I. B. i mgr. Miłobędzkiemu, delegatowi I. B. w Warszawie. Wydawało się nie tylko pożądane, ale i jedynie możliwe w pierwszym rzędzie podsumowanie faktycznego dorobku w zakresie odbudowy urzędzeń technicznych portu i połączeń komunikacyjnych, gdyż możliwości techniczne przeładunku są jednym ze składników bardzo istotnych charakterystyki gospodarczej portu — jego oblicza, i w pełnym, stopniu przesądzają rodzaj towarów w przeładunku. Obok tego uznaliśmy za wskazane zgromadzić możliwe obfitszy materiał dla charakterystyki przedwojennych obrotów naszych trzech portów, celem przypom-

nienia jakby przyrodzonych cech naszych trzech wielkich portów. Material ten pragnęliśmy zestawić z wymaganiem, jakie może kierować w stosunku do portów dzisiejsza polska rzeczywistość gospodarcza i na tej podstawie wyciągnąć wnioski co do najpilniejszych niezbędnych korektur w programie czysto mechanicznej odbudowy tego wszystkiego, co zostało w portach zniszczone w wyniku wojny. Można by przy tym pokusić się również o ustalenie niejako pewnej hierarchii zadań w odbudowie różnych składników wyposażenia portowego.

Tak zarysowany plan dało się zrealizować jedynie częściowo. Mianowicie okazało się możliwe zdobycie w stosunkowo krótkim czasie jedynie materiałów odnośnie artykułów masowych naszego importu i eksportu, obecnego jak i spodziewanego w najbliższym okresie. Natomiast zgromadzenie bardziej dokładnych wiadomości co do naszego potencjału przemysłowego i rolniczego, a odpowiednio do tego ustalenie bliższe wymagań, jakie te dwie dziedziny mogą skierować w przyszłości do przedładunku portowego, szczególnie w odniesieniu do drobnych ładunków — wymagałoby dłuższego czasu.

Ze względu na trudności w zdobyciu materiału statystycznego oraz w znalezieniu właściwych referentów termin narady odkładało się parokrotnie, aż ostatecznie został ustalony na 14 i 15 czerwca. Początkowo zarysowany program obrad został z bardzo małymi odchyleniami utrzymany i znalazł wyraz w porządku obrad I konferencji Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego, której przebieg wraz z przedłożonymi Komisji 10 referatami jest przedmiotem niniejszej publikacji.

Publikacja niniejsza ze względów technicznych ukazuje się dopiero w 6 miesięcy po terminie omawianej konferencji, wskutek czego niektóre wypowiedzi uczestników konferencji i niektóre z przytaczanych przez nich danych należą już dzisiaj w mniejszym lub

większym stopniu do przeszłości. Dotyczy to np. wypowiedzi na temat ośrodka dysponującego naszą flotą handlową, który w międzyczasie został już umiejscowiony w kraju; również do przeszłości należy już stwierdzenie braku ogólnopolskiego planu gospodarczego, gdyż dziś taki plan trzyletni już posiadamy. Niemniej przeto dla stworzenia właściwego obrazu ówczesnego stanu spraw w zakresie zainteresowań konferencji te i tym podobne momenty mają istotne znaczenie i dlatego zostały w naszym wydawnictwie zachowane.

Materiał, który zgromadziliśmy i obecnie publikujemy, a szczególnie protokół dwudniowych obrad, zakończonych szeregiem doniosłych uchwał, wyjaśnia sporo wątpliwości, łączących się z pojęciem specjalizacji portów. Jest to niewątpliwym sukcesem narady i jakby probierzem sprawności Instytutu Bałtyckiego już w pierwszym roku jego prac, po 7-letniej przerwie. Jest to też zachętą do kontynuowania badań w tej dziedzinie.

Pragnę na końcu zwrócić szczególną uwagę na znaczenie uchwał powziętych w wyniku obrad i będących podsumowaniem tez wysuniętych w poszczególnych referatach, a pogłębionych w dyskusji. W uchwałach pierwszej, drugiej i trzeciej (patrz str. 113—114) podsumowana została dyskusja na temat uniwर्सalizmu i specjalizacji, specjalizacji krótko- i długodystansowej, jak też zakreślone zostały ogólnikowo zaplecza geograficzno-gospodarcze każdego z trzech wielkich portów polskich (Gdańska, Gdyni i Szczecińska) oraz ich obecne oblicza pod względem realnych technicznych możliwości. Natomiast uchwały druga, piąta, szósta i ósma (patrz str. 114—118) zakreślają bardzo wyraźny program dalszych poszukiwań, mających wyświelić możliwość optymalnego wykorzystania poszczególnych portów w ramach planowej gospodarki narodowej. Uchwała zaś siódma zaleca terminowe przeprowadzenie badań szczególnie ważnych zagadnień obsługi przeladunkowej i tranzytorowej ładun-

ków drobnicowych i określa dokładnie program tych badań, które ma podjąć Instytut Bałtycki w porozumieniu z Instytutem Śląskim oraz instytucjami gospodarczymi na Śląsku. To, że w naradzie wzięło udział, poza członkami Naukowej Komisji Morskiej, jeszcze 25 przedstawicieli różnych władz, instytucyj naukowych i gospodarczych z Ministrem Żeglugi i Handlu Zagranicznego oraz Delegatem Rządu do Spraw Wybrzeża na czele, wreszcie to, że oprócz 10 referentów w dyskusji wzięło udział 23 uczestników narady — nadaje szczególną wagę i jakby najwyższą sankcję programowi ujętemu w wymienionych uchwałach, a zmierzającemu do właściwego ujęcia problemu.

Dr Józef Borowik

PORZĄDEK OBRAD

Powitanie uczestników konferencji przez dr Józefa B o r o w i k a, dyrektora Instytutu Bałtyckiego.

Zagajenie obrad przez inż. Czesława Klarnera, przewodniczącego Komisji.

Sprawozdanie z prac przygotowawczych do I konferencji Naukowej Komisji Morskiej — przez dr Alfreda Wielopolskiego, sekretarza naukowego Instytutu Bałtyckiego.

dnia 14. VI. 1946 r.

1. Referat wstępny: Zarys podstaw ekonomicznych do zagadnienia specjalizacji portów — Mgr Zbigniew Miłobędzki.
2. Eksploatacja polskich portów morskich — Dyr. Mieczysław Mysłowski.
3. System transportowo-komunikacyjny zaplecza jako czynnik specjalizacji polskich portów morskich — Mgr K. Michalik.
4. Zagadnienia żeglugowo-morskie na tle problemów specjalizacji polskich portów morskich — Prof. Tadeusz Ocioszyński.
5. Rozdział funkcji między portami polskimi — Dyr. Jan Wojnar.

dnia 15. VI. 1946 r.

1. Gdańsk, Gdynia, Szczecin w latach 1919—1939 — Dr Józef Kulikowski.
2. Węgiel polski na tle sytuacji światowej — Dr Edward Wieczorek.

3. Hutnictwo a porty morskie — Mgr W. Ławrynowicz.
4. Przeładunek produktów płynnych w portach polskich — Dyr. Piotr Blitek.
5. Perspektywy związku gospodarczego leśnictwa i rolnictwa oraz opartych o nie przemysłów z polskimi portami morskimi — Mgr Czesław Augustiak.
6. Dyskusja.
7. Streszczenie dyskusji.
8. Odczytanie i przyjęcie wniosków.

NAUKOWA KOMISJA MORSKA

Członkowie i współpracownicy

<i>Mgr Cz. Augusiak</i>	<i>Mgr W. Ławrynowicz</i>
<i>Prof. Fl. Barciński</i>	<i>Mgr K. Michalik</i>
<i>Dyr. P. Blitek</i>	<i>Mgr Zb. Miłobędzki</i>
<i>Dyr. W. Jastrzębowski</i>	<i>Dyr. M. Myśłowski</i>
<i>Prof. B. Kasprowiec</i>	<i>Prof. T. Ocioszyński</i>
<i>Inż. Cz. Klaraer</i>	<i>Dr E. Wieczorek</i>
<i>Dyr. J. Kulikowski</i>	<i>Dyr. J. Wojnar</i>
<i>Inż. E. Kwiatkowski</i>	

UCZESTNICY I. KONFERENCJI NAUKOWEJ KOMISJI MORSKIEJ INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

- Mgr Cz. Augusiak*, Zarząd Państw. Nieruch. Ziemskich, Poznań.
Prof. Fl. Barciński, Akademia Handlowa, Poznań.
Kpt. K. Bartoszyński, Del. Rządu dla Spraw Wybrzeża, Szczecin.
Dyr. P. Blitek, Centrala Produktów Naftowych, Sopot.
Inż. P. Bomas, Biuro Odbudowy Portów, Wrzeszcz.
Dyr. dr J. Borowik, Inst. Bałtycki.
Dyr. dr R. Dmochowski, Państw. Inst. Nauk. Gosp. Wiejskiego, Bydgoszcz.
Dr R. Fieszarowa, Min. Spraw Zagr.
Inż. W. Cintyllo, D. O. K. P., Gdańsk.
Dr H. Hleb-Koszańska, Inst. Bałtycki.
Inż. E. Horster, Centrala Żelaza i Stali, Oliwa.
Dyr. dr W. Jastrzębowski, Min. Żeglugi i Handlu Zagr.
Inż. W. Jamorski, Min. Żeglugi i Handlu Zagr.

Min. dr St. Jedrychowski, Min. Żeglugi i Handlu Zagr.
Radca L. Karnkowski, Min. Żeglugi i Handlu Zagr.
Prof. B. Kasprowicz, Akademia Handlowa, Poznań.
Inż. Cz. Klarner, Zw. Izb Przemysł.-Handlowych, Warszawa.

Kpt. Kokol, Centr. Biuro Taryf.-Rozrach. P. K. P.
Inż. St. Kolberg, Min. Żeglugi i Handlu Zagr.
Dr J. Kulikowski, Morski Instytut Rybacki, Gdynia.
St. Kulski, Del. Rządu dla Spraw Wybrzeża.
Inż. E. Kwiatkowski, Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża.

Red. J. Lewandowski, Inst. Bałtycki.
Dr Fr. Lubecki, Gen. Inspektorat Rybołówstwa Morskiego, Sopot.

Dyr. J. Michalewski, Główny Urz. Morski.

Mgr K. Michalik, Min. Komunikacji.

Mgr Zb. Miłobędzki, Delegat Inst. Bałt., Warszawa.

Inż. W. Modliński, D. O. K. P., Gdańsk.

St. Monseu, Inst. Bałtycki.

Dyr. M. Mysłowski, Del. Rządu dla Spraw Wybrzeża.

Prof. T. Ocioszyński, Inst. Bałtycki.

Dyr. H. Olsienkiewicz, Min. Żeglugi i Handlu Zagr

Dyr. J. Fański, Min. Żeglugi i Handlu Zagr, Dep Morski

Mgr M. Pisarek, Inst. Bałtycki.

Inż. St. Różański, Reg. Urząd Plan. Przestrzen., Sopot.

Prof. dr J. Rzöska, Akademia Handlowa, Poznań.

Inż. L. Skibniewski, Państw. Inst. Hydr. Meteor.

B. Srocki, Inst. Bałtycki.

Dr D. Tilgner, Państw. Inst. Nauk. Gosp. Wiejsk., Bydgoszcz.

Inż. W. Tomaszewski, Biuro Odbudowy Portów Gdańsk.

Inż. St. Tychoniewicz, Zarząd Dróg Wodnych, Bydgoszcz.

Dr E. Wieczorek, Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego. Katowice.

Dr A. Wielopolski, Inst. Bałtycki.

L. Wilczyński, Centr. Biuro Taryf.-Rozrach. P. K. P.

Dyr. J. Wojnar, Min. Żeglugi i Handlu Zagr.

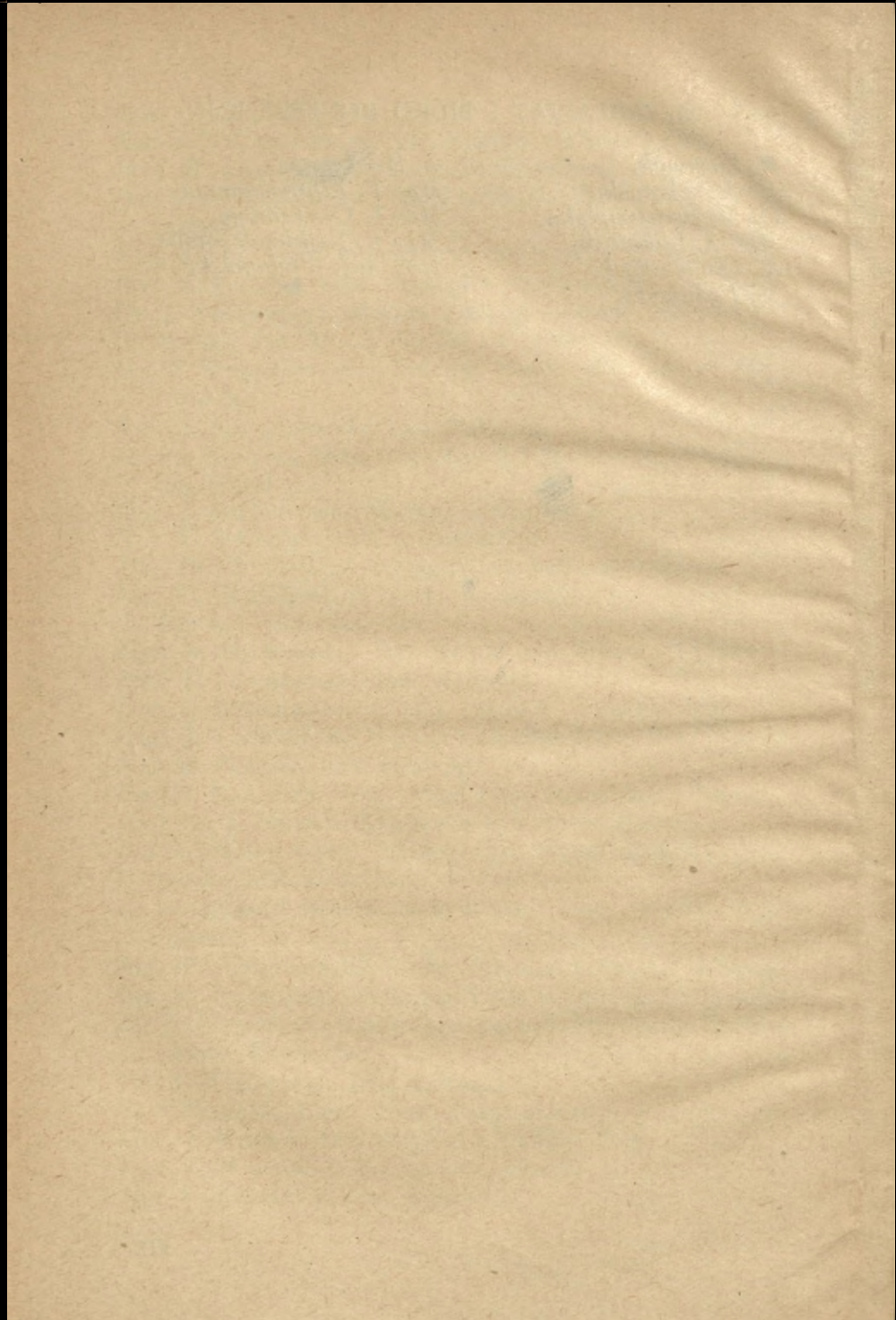
Dyr. T. Wysocki, Główny Urz. Morski.

Mgr K. Zaboklicki, Inst. Bałtycki.

SEKRETARIAT I BIURO KONFERENCJI

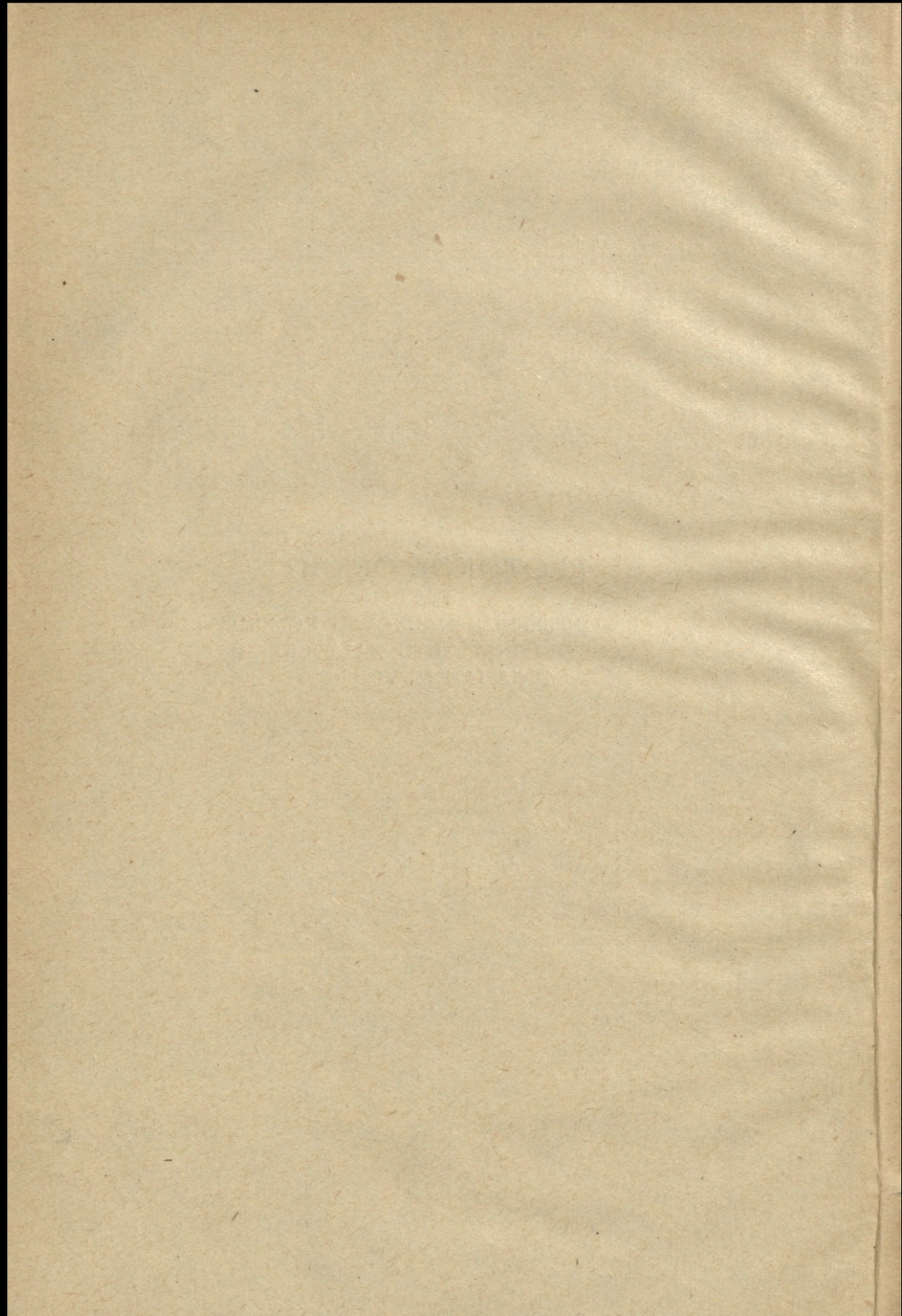
M. Biernacki
M. Boczkowska
Dr M. Boduszyńska
Mgr A. Bukowski
M. Dmochowska
M. Fedunowa

A. Herdinowa
Mgr T. Lippomanowa
Mgr I. Okoniówna
Mgr K. Sajkiewiczówna
Inż. Ant. Wielopolski



PROTOKÓŁ OBRAD

I. KONFERENCJI NAUKOWEJ KOMISJI
MORSKIEJ INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
DNIA 14. i 15. VI. 1946



Dr Józef Borowik. Z prawdziwą radością i głębokim wzruszeniem zagajam pierwsze po długiej przerwie zebranie Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego. Z tytułu gospodarza witam serdecznie wszystkich tu obecnych — w pierwszym rzędzie przedstawiciele władz, spokrewnionych instytucyj i przybyłych gości. Szczególnie miło jest mi przywitać w podwojach Instytutu Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego dr Jedrychowskiego, który otaczał od początku prace Instytutu niezmiennym zainteresowaniem, sympatią i opieką, umożliwiając rozwój organizacyjny naszej placówki naukowej w najtrudniejszym okresie odbudowy. Obecność na naszym zebraniu Pana Ministra w otoczeniu kierowników i odpowiedzialnych pracowników najważniejszych departamentów uważam za dobry znak dla naszych obrad. Równie serdecznie witam współgospodarzy dzisiejszego zebrania — członków Komisji Morskiej, w pierwszym rzędzie zaś tak zasłużonych dla spraw morskich w Polsce wiernych przyjaciół i kuratorów Instytutu, Panów Ministrów Kwiatkowskiego i Klarnera.

Nie mamy pretensji do zbudowania w ramach prac Instytutu programu gospodarczego lub technicznego dla naszych portów, jakiegoś planu wykonawczego naszej polityki morskiej na najbliższą metę. Natomiast zdążamy do zarysowania wyraźnego planu poznawczego — możemy mieć ambicję zarysowania hierarchii zagadnień. Z gąszczu niejasnych stosunków, ze skomplikowanego

splotu zazębiających się zagadnień spróbujemy usunąć zagadnienia mniejszej wagi na bok, przetorować drogę dla najbardziej istotnych i najbardziej pilnych.

Inż. Czesław Klarnier, przewodniczący Komisji. Nawiązując do przemówienia dr Borowika, stwierdzam z radością, że wznawiamy pracę przedwojenną Instytutu Bałtyckiego przez pierwsze zebranie Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego. Patrząc wstecz na pracę Instytutu, my tu obecni, którzy braliśmy w niej udział, pragniemy stwierdzić, że Instytut Bałtycki traktował swą pracę jako walkę kulturalną w okresie pokoju, w ciągłym zmaganiu się o sprawę polską, o posiadanie morza, nie tylko jako symbolu, lecz jako źródła pełnej niezależności politycznej i gospodarczej Polski. Patrząc wstecz na przeszłość i porównując z nowym stanem posiadania, możemy stwierdzić, iż ta wojna kulturalna w ciągu pokoleń została chlubnie wygrana. Instytut zasłużył się Ojczyźnie w minionym okresie pracy i dziś też nie spocznie na laurach. Powiększony stan posiadania morskiego spowodował, że zagadnienie to rozszerzyło się i nakłada na Instytut większe obowiązki. Wymaga ono stałej, wyczerpanej pracy, która ma udowodnić słuszność sprawy polskiej, celowość cierpień i przeżyć społeczeństwa polskiego.

Podejmujemy pracę z dawną tradycją i z nową armią pracowników. Dawna armia rozsiała się po świecie, pozostał jednak wypróbowany, doświadczony jej wódz — dr Borowik, któremu składamy słowa uznania za jego pracę, zasługi, za niezłomną postawę w okresie niewoli niemieckiej. Szczęść Boże w dalszej pracy.

Z naszego grona ubyło kilku członków: Michał Siedlecki, Stanisław Pawłowski, Konstanty Krzeczkowski, Stanisław Nowakowski, Feliks Hilchen. Uczcijmy ich pamięć przez powstanie.

Dr Alfred Wielopolski. Przypada mi w udziale, jako sekretarzowi naukowemu Instytutu Bałtyckiego, scha-

rakteryzowanie prac, które doprowadziły do dzisiejszego zebrania.

Jest ono wynikiem szeregu rozważań i rozmów, podjętych już w sierpniu ub. r. Pierwsze rozmowy z Departamentem Morskim i Biurem Odbudowy Portów, w sierpniu i wrześniu 1945 roku, ustaliły potrzebę ujęcia związku całości stosunków naszych portów z gospodarczym zapleczem w nowym, powojennym układzie. W ślad za tymi rozmowami mgr Zbigniew Miłobędzki opracował we wrześniu 1945 r. pracę: „Ekonomiczne podstawy do zagadnienia specjalizacji portów“. W wyniku dyskusji praca ta znalazła swój ostateczny wyraz w postaci, która tu jest przedstawiona.

Pierwotny termin zebrania był projektowany na listopad 1945 r. Nieprzewidywalne trudności zdobycia i opracowania w owym okresie materiału informacyjnego spowodowały kolejne odkładanie zebrania Komisji Morskiej, początkowo na marzec 1946 i wreszcie na termin obecny. W czasie przygotowywania owych materiałów prowadzono szereg rozmów z instytucjami i autorami referatów. W szczególności wymienić tu należy Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego: dyr Drozdowskiego, nacz. Deptułę, dyr. Kryszkowskiego, dyr. Wojnara, kmdr. Jabłońskiego; Ministerstwo Komunikacji: dyr Kornackiego, nacz. Michalika i inż. Modlińskiego; Centralny Urząd Planowania: dyr. Szuriga; Delegaturę Rządu dla Spraw Wybrzeża: min. Kwiatkowskiego i inż. Mysłowskiego; Główny Urząd Morski: dyr. Michalewskiego i nacz. dr. Maniewskiego; Biuro Odbudowy Portów: inż. Szedrowicza i inż. Bomasa; Akademię Handlową w Poznaniu: rektora prof. Górskiego i prof. Barcińskiego; Zarząd Państwowych Nieruchomości Ziemiskich w Poznaniu — inż. Maringe; Instytut Śląski: dr. Wrzoska; Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego w Katowicach: dr. Rosego; Centralę Żelaza i Stali w Katowicach: dyr. Czechowicza i dyr. Wojciechowskiego. Wymienione wyżej

instytucje i osoby pomagały cenną radą i pomocą w przygotowaniu konferencji, za co Instytut Bałtycki wyraża im swoją wdzięczność.

Ostateczny program całości konferencji wraz ze szczegółową dyspozycją poszczególnych referatów opracowany został przez prof. Ocioszyńskiego i, w miarę rozdzielania go między autorów, stale kontrolowany i kierowany przez dyrektora Instytutu dr Borowika ku zasadniczemu celowi konferencji.

Trudności, jakie wyłoniły się przy realizacji badań najogólniejszego zarysu zagadnienia ciśnienia zaplecza gospodarczego na porty, najlepiej znane są samym autorom referatów. Prace te musiały być nieraz improwizowane ze względu na brak elementarnych pomocy naukowych, brak materiałów, niedokładności statystyk, nieuporządkowanie księgozbiorów. Referaty powstały w czterech różnych punktach: w Warszawie, Poznaniu, Katowicach i na Wybrzeżu. Ze względu na trudności utrzymania ścisłego kontaktu między referentami trudno było referaty ze sobą zharmonizować i osiągnąć pełnię wewnętrznego powiązania myśli. Celem konferencji będzie m. in. zsynchronizowanie omawianych w referatach zagadnień. Zadaniem Instytutu Bałtyckiego jest nie planowanie gospodarcze (funkcja wykonawcza), lecz zbieranie materiałów i naukowe ich opracowanie (funkcja poznawcza). Opracowane materiały są dostarczane czynnikom oficjalnym, w których rękach leży decyzja i wprowadzenie jej w życie. Naszym głównym dążeniem jest stworzenie metod naukowych, które byłyby w stanie wypełnić istniejące w tym zakresie luki, zarysowanie jasnego obrazu gospodarczej rzeczywistości i dynamiki stosunku zaplecza do portów.

Mamy nadzieję, że dzisiejsza konferencja będzie krokiem naprzód w udoskonaleniu naszych metod pracy naukowej i jej owoców.

Mgr ZBIGNIEW MIŁOBĘDZKI

ZARYS PODSTAW EKONOMICZNYCH
DO ZAGADNIENIA SPECJALIZACJI PORTÓW

Wstęp

Wystarczy spojrzeć na przedwojenne tablice statystyczne obrotu towarowego przez porty polskie, aby się przekonać, jak olbrzymie znaczenie miały obroty portowe w całości kształcie gospodarki narodowej i jak, w miarę upływu lat, zwiększała się lista towarów importowanych i eksportowanych drogą morską, a co za tym idzie — zwiększał się zakres różnorodnej pracy portów. Również rzut oka na rozwój Gdyni, odnośnie której można z dużą słusnością utrzymywać, że była jedynym niezależnym odzwierciedleniem polskich tendencji rozwojowych w ekspansji morskiej, pozwala stwierdzić coraz to większy rozmach, coraz to większy zakres różnorodnych budowli i urządzeń technicznych, innymi słowy — coraz dalej idące tendencje do specjalizacji pracy w porcie.

Jeżeli dziś większa część tych urządzeń, zarówno w Gdyni jak i w Gdańsku, leży jeszcze w gruzach, jeżeli zaczynamy gospodarzyć w Szczecinie, jest rzeczą słuszną zastanowić się nad przyszłym układem gospodarki polskiej, wyznaczyć każdemu z tych portów należyte miejsce w tym układzie, określić prawdopodobne ich zaplecza, a w konsekwencji zastanowić się nad specjalizacją portów. Sprawa ta jest o tyle ważna, że posunęliśmy już naprzód odbudowę dwóch z nich oraz że — co łączy się ze specjalizacją, — musimy rozwiązać, gospodarząc oszczędnie, zagadnienie aparatu portowego. W najbliższym zaś zapleczu należyte ocenienie w procesie długofalowym zagadnień specjalizacji łączy się dość ściśle z planowaniem przestrzennym rejonów przyportowych. Dodać wreszcie należy, że możemy obecnie bez porównania spokojniej rozpatrywać tę sprawę, mając już dwa z trzech portów całkowicie w swym ręku, a nadzieję na

trzeci; możemy rozpatrywać to zagadnienie jako skoordynowaną pracę portów w obsłudze wspólnego zaplecza, pozbawionej momentów konkurencyjnych lub politycznych.

Przystępujemy do tego zagadnienia pod znakiem doświadczenia nabytego w 25-letniej pracy nad morzem i na morzu. Jednocześnie jednak jego rozwiązanie wymagać będzie bardzo wnikliwego wejrzenia w obecne i przyszłe możliwości eksportowe i zapotrzebowania importowe kraju. Nie należy ukrywać, że stoimy przed bardzo wieloma niewiadomymi, powstałymi zarówno wskutek zmiany granic państwa, jak i zmiany w wewnętrznym układzie społecznym i gospodarczym.

To też nie możemy na razie kusić się o sprecyzowanie zagadnienia specjalizacji wszystkich trzech portów. Zagadnienie specjalizacji, z istoty rzeczy, jest pojęciem ciągłym w czasie i mającym stale charakter dynamiczny. Nawet w najbardziej ustabilizowanych warunkach nie zawsze można przewidzieć, jak ukształtują się możliwości eksportowe na obce rynki, ani też jak w zakresie rozwoju zapotrzebowania wewnętrznego, czy też stosunków wewnętrznych, ułoży się faktycznie import. To też dzisiejsza konferencja spełni należycie swe zadanie, jeżeli położy *sui generis* kamień węgielny pod to zagadnienie, którego rozwiązanie w nowych warunkach stoi przed nami, przede wszystkim zaś — jeśli uwypuklimy te czynniki ekonomiczne specjalizacji, których zbadanie jest konieczne, a które dotychczas zbyt mało lub wcale nie zostały opracowane. Jakiegokolwiek byłyby, chociażby skąpe, przesłanki do naświetlenia krótko- i długofalowego tego problemu, powinny być rzucone na szalę dyskusji.

Jak wyżej powiedzieliśmy, zagadnienie specjalizacji jest pojęciem ciągłym zarówno w czasie, jak i w rozumieniu materialnym (towarowym). Natomiast można by

rozdzielić dwa czynniki specjalizacji, mianowicie czynnik techniczny i czynnik ekonomiczny, a raczej — ściśle określając ten ostatni — czynnik polityk ekonomicznych związanych z pracą w portach.

Przez czynnik techniczny rozumiem świadomy wpływ na specjalizację poprzez budownictwo portów i urządzeń portowych, które dają podwaliny do ściągnięcia do danego portu pewnego rodzaju ładunków. Przykładami będą tu: budownictwo urządzeń przeładunkowych na węgiel czy rudę, chłodni portowych lub magazynów specjalnych (np. silosów).

Natomiast w ramach czynnika ekonomicznego mieszczą się te wszystkie wpływy, jakich może użyć ustawodawca w zakresie polityk specjalnych, aby dany port lub dany obszar celny, co jest już pojęciem szerszym, zrobić atrakcyjnym dla obrotu towarowego. Takich polityk specjalnych jest mnóstwo, jak np. taryfowo-kolejowa, celna, taryf portowych lub, w zakresie porozumień z zagranicą — traktatów handlowych. Tutaj należy również m. in. organizacja należytego aparatu portowego — np. w zakresie importu bawełny — oraz stwarzanie warunków pod budownictwo przemysłu portowego.

W chwili obecnej stoimy właściwie przed zagadnieniem, w jakim kierunku ma iść odbudowa portów, rozpatrywana pod kątem obsługi kraju w najbliższym czasie, a jednocześnie prowadzona tak, aby stwarzała trwałe i nie skrupowane podstawy do dalszej rozbudowy, idącej równoległe z odbudową gospodarczą kraju, zapotrzebowaniami importowymi i możliwościami eksportowymi.

Rozważania nad tym problemem można podzielić na trzy okresy:

pierwszy, już dokonany, okres wstępny odbudowy podyktowanej koniecznościami chwili i najbliższej przyszłości, wyrażający się dostosowaniem portów do prze-

ładunków węgla i rudy oraz do przyjmowania towarów, z ładunkami UNRRA na czele;

okres drugi, któremu nadajemy miano programu nacyjnychmiastowego; rozumiemy przez to dalszą odbudowę portów lub nowe inwestycje portowe, oparte o przewidywania rozszerzonej i zwiększonej pracy portów w obsłudze państwa w ciągu jednego roku. Wreszcie

okres trzeci, nie objęty czasem, natomiast idący w zgodnym tempie z regeneracją gospodarczą kraju, a poprzedzony głębszymi studiami, i to wielorakiej natury, tych zagadnień, które jako kompleks łączą się z zagadnieniem obrotów portowych.

Faktor techniczny w specjalizacji portów

Okres pierwszy, który właściwie należy już do przeszłości, był w zakresie specjalizacji okresem przymusowym, tzn. faktyczny stan portów i wyposażenia technicznego w magazyny, urządzenia przeładownicze, z uwzględnieniem konieczności możliwie szybkiego otwarcia pracy w portach, przesądzał kierunkowość importu lub eksportu pewnych towarów przez dane porty. W tym okresie mówimy tylko o Gdyni i Gdańsku. Do tego dochodzą obecne warunki przepustowości linii kolejowych. Stan ten dałby się ująć w następującą tezę pierwszą:

Względy technicznego wyposażenia portów przesądzały w okresie pierwszym ruch towarowy. Przeładunek w portach był funkcją wtórną ich faktycznych możliwości technicznych. O specjalizacji w ściślejszym tego słowa znaczeniu nie było jeszcze mowy.

Po ukończeniu odbudowy w roku bieżącym należy do powyższego stanu możliwości przeładunkowych przyrównać faktyczną ilość towarów, które w wyniku zawartych z zagranicą umów handlowych muszą obecnie przechodzić przez porty.

W okresie pierwszym, rzecz jasna, kwestia stanu technicznego portów przesądzała z góry zarówno ilości jak i jakości ładowanych towarów; sytuacja ta w miarę odbudowy stale się poprawia w formie zwiększających się możliwości w tym względzie. Lecz nawet w fazie początkowej odbudowa była niewątpliwie pewną funkcją przewidywanego obrotu towarowego, jak np. węgla. Zawarte umowy handlowe będą momentem przesądzającym. Biorąc zatem pod uwagę okres drugi, a w nim konieczności wynikające z umów handlowych, nasuwa się teza druga:

Specjalizacja naszych portów, widziana pod kątem odbudowy lub inwestycji, będzie wynikiem koniecznego sprostania przeładunkom portów w wykonaniu już zawartych lub przewidywanych w najbliższym czasie umów handlowych z zagranicą.

Sądzę, że zgłoszone branżowe referaty przyczynią się do naświetlenia tego zagadnienia.

Z jednej strony stoi przed nami problem, czy obecny stan urządzeń portowych pozwoli na wywiązanie się z zobowiązań płynących z umów w określonych terminach i w określonych ilościach towarów. Ale i na odwrót, w związku z postępującą szybko odbudową może już w niedługim czasie nadejść moment, że możliwości techniczne przewyższą podaż towarów. Jeśli możliwości techniczne pokryją obecną i przewidywaną na czas najbliższy pulę importowo-eksportową, można wtenczas myśleć spokojnie o planowaniu długofalowym w zakresie specjalizacji portów, gdyby zaś okazała się nadwyżka (luz techniczny), można się zastanowić nad możliwie racjonalnym przydziałem każdemu z portów puli towarowej odpowiednio zróżnicowanej, z jak najdogodniejszym wykorzystaniem linii dowozowych do portów oraz nad zapoczątkowaniem polityki grupowania w poszczególnych określonych portach towarów przeznaczonych do pew-

nych stref lub krajów, celem tworzenia realnych podstaw pracy dla stałych linii żeglugowych. Jeśli jednak obecny stan urządzeń portowych okaże się niedostateczny, musi być wzięty pod uwagę „program natychmiastowy” dla wszystkich portów lub niektórych z nich, idący w kierunku szybkich inwestycji, robionych już jednak pod kątem widzenia polityki długofalowej i w oparciu o przesłanki z niej płynące. A określenie tych przesłanek nie jest zupełnie łatwe. Należało by zwrócić uwagę na tempo zawierania przez Polskę zagranicznych umów handlowych, w których porty, jako instrument techniczno-przeładunkowy, musiałyby odgrywać zasadniczą rolę. Wreszcie, gdyby obecny stan portów nie wykazywał nadwyżek technicznych — należało by może rozpatrzyć pewne *iunctim* między dalszymi umowami a dotacjami na inwestycje portowe.

Faktor ekonomiczny w specjalizacji portów

Umowy zagraniczne, a w szczególności importowe, biorą oczywiście początek w konstrukcji rynku wewnętrznego i jego zapotrzebowania. Umowy eksportowe są wynikiem bądź pokrycia importu, bądź koniunktury na rynkach obcych. Ta ostatnia sprawa w obecnym chaosie gospodarczym stosunków powojennych ma jeszcze specjalny aspekt, jakim jest pierwszeństwo stanięcia na obcych rynkach importowych, stworzenie dróg dla przyszłego normalnego eksportu oraz jego ugruntowanie. Warunki powojenne powodują zarazem konieczność właściwego rozróżnienia między powojenną wielką koniunkturą na niektóre towary a ilościowo stałymi możliwościami eksportowymi.

Otóż okres drugi, „okres programu natychmiastowego”, ma jeszcze specjalne zadanie, zarówno z punktu

widzenia rynku wewnętrznego jak i stosunków międzynarodowych. Zadania te dadzą się ująć w następującą tezę trzecią:

Program natychmiastowy winien uwzględnić te zmiany, które wypływają ze zmienionych granic Rzeczypospolitej, a przede wszystkim z potrzeb i możliwości Śląska, możliwości wejścia w niedługim czasie na rynki importowe przetworów naszego rolnictwa oraz sprawy tranzytu środkowo-europejskiego, z tranzytem czeskim na czele.

Przemysł Ziem Odzyskanych w ogóle, a przemysł Śląska w szczególności, zaczyna dopiero dopasowywać się do ram globalnej gospodarki polskiej. Jesteśmy w toku przemian strukturalnych, zarówno społecznych jak i gospodarczych, w których wyniku może zawieść normalna matematyka rachunku konsumpcji rynku wewnętrznego. Praktyczny aport przemysłów tych ziem w formie produkcji nie jest jeszcze, naszym zdaniem, dostatecznie jasny. Posiadamy, co prawda, orientacyjne cyfry eksportu i importu Śląska sprzed r. 1939, ale zniszczenia wojenne nie pozwalają nam na ustalenie wytycznych, czy też rachunku możliwości, na podstawie tych cyfr. Mam nadzieję, że dyskusja rozświetli te zagadnienia i pozwoli na ujęcie choć przybliżonych cyfr.

Sprawa rolnictwa jest niemniej ciekawa. Jesteśmy niewątpliwie w lepszym położeniu od szeregu innych państw pod względem aprowizacyjnym, a nasze niedomagania mają charakter przejściowy. Staniemy się z czasem niewątpliwie eksporterem produkcji rolniczej szeroko pojętej. Byłoby rzeczą celową, zamiast wywozić surowiec rolniczy, przejść bądź to na wytwory przemysłu roślinnego bądź na materiały hodowlane lub siewne. Na tle wygłodzonej Europy zarysowują się transakcje mające na razie charakter pionierski, lecz stwarzające podstawy do szerokiego obrotu w przyszłości.

Lecz najpoważniejszym zagadnieniem jest tranzyt czeski. Sprawa, że tak powiem, dogadania się z Czechami jest dla nas podstawowej wagi. Nie jesteśmy, niestety, monopolistami jeśli chodzi o tranzyt czeski. Czesi mają do wyboru zarówno Hamburg jak i Triest, a wiadomości, które nas dochodzą, wskazują właśnie na zainteresowanie się tymi portami. Łączna pozycja tranzytu czeskiego, tj. przez porty niemieckie oraz przez Gdańsk i Gdynię, wynosiła w roku 1935 — 1.485.000 ton. Jest to cyfra bardzo dla naszych portów interesująca, a nie wyczerpująca bynajmniej zamorskich obrotów czeskich. W danym wypadku chodzi już nie tylko o korzyści materialne dla obu stron, płynące ze współpracy, lecz nawet o zaakcentowanie pewnego wspólnego frontu gospodarczego na zachodnich rubieżach słowiańszczyzny. Brak wspólnego języka, choćby na gospodarczej płaszczyźnie zagadnień portowych, może stworzyć dla nas w przyszłości pewne trudności na drodze naszej ekspansji na południowy wschód, gdzie droga prowadzi przez Czechy, ze wszystkimi konsekwencjami płynącymi z panowania Czech nad drogą tranzytową.

Wyżej wymienione dodatkowe aspekty pracy portów w drugim okresie poruszane były bez brania pod uwagę szeregu trudności i omawiane, że tak powiem, w warunkach optymalnych. Nie braliśmy więc pod uwagę trudności produkcyjnych na rynku wewnętrznym, nie poruszaliśmy kwestyj walutowych — podstawowej rzeczy, jeśli chodzi o wymianę międzynarodową — pominięta została struktura, a raczej ośrodek dyspozycyjny handlu zagranicznego, nie były rozważane możliwe trudności w lokowaniu naszego potencjału eksportowego na rynkach trzecich lub też trudności w otrzymywaniu potrzebnych towarów. Przede wszystkim zaś nie było poruszane zagadnienie komunikacji portów z zapleczem.

Komunikacja zaplecza z portami

Nawet bez wglębiania się w powyżej omówione zagadnienia jest rzeczą jasną, że stan siatki komunikacyjnej będzie zawsze przesądzał o efektywnej pracy portowej. To twierdzenie, przeniesione w ramy drugiego okresu — aczkolwiek działało już ono w wielu wypadkach przesądzająco na tempo przeładunków w pierwszym okresie — da się ująć w tezę czwartą:

Przelotność żeglugi śródlądowej i kolei żelaznych oraz stan taboru obu tych środków przewozowych stanowią jeden z najpoważniejszych czynników pracy portu, a dobór ładunków właściwych do przewozu obu tymi środkami przesądza o właściwej specjalizacji.

Co do siatki kolejowej przyjmujemy, że zrekonstruujemy ją w zakresie co najmniej przedwojennym. W żegludze śródlądowej będziemy rozporządzali w przyszłości dwiema drogami wodnymi północ-południe, tj. Odrą całkowicie i Wisłą na odcinku Gdańsk-Warszawa, dwiema zachód-wschód, tj. przede wszystkim Warto-Notecią i drugą drogą o mniejszym znaczeniu — Bugo-Narwią. W odleglejszej przyszłości, po uporządkowaniu portów, zarysowują się dalsze możliwości, będące w funkcjonalnym związku z portami, mianowicie kanały: pierwszy łączący Odrę z Dunajem, drugi Centralny — wychodzący gdzieś z Zagłębia Węglowego. Oczywiście, konieczne jest uregulowanie górnego i środkowego biegu Wisły.

Gdybyśmy się pokusili o ustalenie choćby w zarysie obszarów ciężenia do naszych trzech zasadniczych portów, to znaczy do Szczecina, Gdańska i Gdyni, to dwa te ostatnie należało by traktować łącznie, jako jeden port o wspólnym zapleczu, z preferencją dla Gdańska w postaci Wisły. Jednocześnie można by zaryzykować przeprowadzenie linii podziału zaplecza między Szczecin a Gdynię-Gdańsk. Linia ta biegłaby nieco na zachód od

magistrali Śląsk-Gdynia, poczem (przy uważniejszym badaniu tego zagadnienia) biegnie wzdłuż Wisły na wschód, by gdzieś między Krakowem a Rzeszowem przybrać znów charakter wertykalny w kierunku południa. Do kwestii badania zaplecza, a raczej obszarów ciężenia portów, Instytut Bałtycki przykładą dużą wagę.

Tak przedstawiałyby się w skrócie najważniejsze problemy — możemy to również nazwać kryteriami — zagadnienia specjalizacji portów w obecnym i następnym okresie. Jesteśmy, zdaje się, u końca tego okresu, w którym wszechstronny wysiłek gospodarczy państwa mniej więcej dobrze dopasował poszczególne faktory pracy portów z wydajnością zaplecza i tempem polityki handlowej.

Długofalowy program specjalizacji portów

Jeżeli dyskusja dzisiejsza pozwoli stwierdzić pogłębienie tematu i problemów poruszanych wyżej, będzie można przystąpić, choć w grubszym zarysie, do założeń specjalizacji dla dalszego programu. Program taki w zasadzie powinien być stały, z możliwością czasowych odchyień w razie np. wykończenia większych remontów, co pozwoli na przerzucenie pewnych towarów do danego portu, lub w razie uporządkowania jakiejś linii kolejowej.

Nie należy się jednak ludzić, że program taki będzie nieomylny. Przeciwnie, wiele przesłanek przemawia za tym, że podstawy jego założeń są lub będą nienależyte. To też okres drugi przede wszystkim, i może przez czas dłuższy, powinien być poświęcony gruntownym studiom dla otrzymania właściwej odpowiedzi, w jakim kierunku powinna iść długofalowa specjalizacja portu; inaczej mówiąc, okres ten winien być przeznaczony na zbadanie tych zagadnień, które były naszkicowane wyżej, a od-

nośnie których znalezienie odpowiedzi w obecnych warunkach jest trudne, jeśli nie niemożliwe, lub wreszcie tych, których braki wykaże dzisiejsza konferencja.

Dużo się na to składa przyczyn. Uszczuplenie terytorium Rzeczypospolitej na wschodzie z aportem eksportowym tych ziem, zniszczenia wojenne, nowy aport przemysłowy Ziem Odzyskanych, nieznajomość rynków powojennych — wszystko to są wartości niewiadome. To też należało by przede wszystkim znaleźć choćby orientacyjne odpowiedzi na pytania, które formułujemy poniżej, aby otrzymać bodaj przybliżone kryteria dla należytego postawienia właściwego zagadnienia. A właściwe zagadnienie, tj. ustalenie rozdziału pracy na szereg lat naprzód pomiędzy nasze porty, sprowadza się zasadniczo do rozwiązania następujących zagadnień: 1. przewidzenie pul eksportowej i importowej z przeznaczeniem do portów; 2. ustalenie obszaru ciężarów poszczególnych portów; 3. rozdział powyższych pul pod względem transportu na koleje i żeglugę śródlądową. Dla otrzymania rozwiązań powyższych spraw należy rozpatrzeć cały szereg zagadnień oderwanych, wiążących się, bądź to w przekroju terytorialnym, bądź w przekroju rynku wewnętrznego i eksportowego, z zagadnieniem nas interesującym w jeden cykl zamknięty.

Podstawowe zagadnienia dla programu długofalowego

Formułujemy poniżej pytania, których wyjaśnienie byłoby znacznym krokiem naprzód:

1. Ziemie Odzyskane: a) Jaki będzie ostateczny aport przemysłowy Ziem Odzyskanych? b) Jaka może być produkcja istniejących warsztatów? — jakość, ilość — przy czym można tu przewidywać program paroletni. c) Co z produkcji skonsumujemy na rynku we-

wewnętrznym, a co przeznaczymy na eksport? d) Jakie będzie zapotrzebowanie surowcowe przemysłów na tych ziemiach? e) Gdzie znajdują się powyższe surowce, czy znajdziemy je na rynku wewnętrznym, czy też będziemy je musieli importować? Są to rzeczy na ogół zbyt mało znane i wymagające dodatkowych studiów ekonomicznych.

2. Zagadnienia rynku wewnętrznego

Poważne zniszczenia na rynku wewnętrznym i głód towarowy wywołany pięcioletnią wojną nasuwają przypuszczenie, że pewne ilości dotychczas eksportowanych towarów znajdują w pierwszym okresie zbyt na rynku wewnętrznym, ponadto zachodzi możliwość wzmożonego importu surowców lub wyrobów gotowych. Jakie to będą ilości i jakich artykułów? Niewątpliwie wnikliwi znawcy eksportu i importu branżowego potrafią odpowiedzieć na pytanie: jaki procent danego artykułu, dotychczas eksportowanego, odpada wraz z odstąpieniem ziem wschodnich? Co przedstawiały te ziemie jako pojemność importowa? Jakie eksportujące zakłady odpadają wskutek zniszczeń? Łącznie z poprzednim pytaniem — o ile wskutek zniszczeń zmniejszy się import surowców? Jakie ilości artykułów z zakresu produkcji obecnej i przewidywanej, powiedzmy — w ciągu trzech lat najbliższych, potrzebne będą rynkowi krajowemu i jakie będą nadwyżki produkcji, które będą mogły być przeznaczone na eksport? Oczywiście, tę ostatnią sprawę można postawić i tak, że przy zarysowujących się możliwościach eksportowych rynek wewnętrzny nie jest brany pod uwagę. Przy tym założeniu sprawa jest prostsza i sprowadza się do notowania przewidywanej produkcji. Analizując głębiej całość interesującego nas zagadnienia, dochodzimy do wniosku, że w zakresie przewidywań czy też planów długofalowych kwestia rynku wewnętrznego jest zagadnieniem kluczowym.

3. Badanie rynków zagranicznych, czyli zagadnienia kierunkowości eksportu. Dotychczas zarysowujące się kierunki naszego eksportu i importu wyznaczają Rosję jako głównego partnera. Zasadniczo wchodzi tu w grę droga lądowa, aczkolwiek niektóre zawarte kontrakty nosiły w cenie klauzulę „f.o.b. porty”, czyli że kupujący może dysponować towar i na porty. Dalej znane są nasze zobowiązania węglowe i inne, płynące z umów międzynarodowych. Należy również zbadać kierunkowość dawnego eksportu niemieckiego z Ziem Odzyskanych, w szczególności tego, który kierował się przez porty. Zbadania wymagają zapotrzebowania rynków światowych na eksportowane przez nas artykuły oraz rynki surowcowe. Rzeczą konieczną jest przybliżone ustalenie naszych potrzeb i możliwości na trzy lata, jako okres wstępnych inwestycji już o charakterze planowym.

4. Bliższe wniknięcie w zagadnienie żeglugi i śródlądowej, dotychczas traktowane przez nas po macoszemu.

Mniej więcej identyczne pytania można postawić w zakresie importu, z tym jednak, że odpowiedzi będą na ogół łatwiejsze. Łatwiej jest określić pulę importową, ściślej biorąc — zapotrzebowanie krajowe, łatwiej jest ją rozdzielić na okręgi odbiorcze, dopasowane do obszarów ciężenia.

Powyżej zakreślone problemy, a nie są one bynajmniej łatwe, w taki czy inny sposób łączą się z sobą. Dyskusja nad nimi wydaje się jeszcze przedwczesna, przynajmniej tak długo, dopóki z poszczególnych zagadnień nie będzie można wysnuć pewnych syntez. Rozpracowanie ich wydaje się jednak konieczne, i to ześrodkowane w jednym ośrodku dyspozycyjnym. Też zatem piątą byłoby:

Oddanie całości badań nad problemami długofalowymi związanymi ze specjalizacją portów Biuru Studiów Instytutu Bałtyckiego.

Syntezą tych badań byłaby odpowiedź na wyżej postawione pytania, co z kolei pozwoliłoby na określenie specjalizacji portów, a wraz z nim na program długofalowy odbudowy i inwestycji.

Na początku tych uwag wspomniałem o faktorze polityk ekonomicznych. Nie będę się nad nimi rozwodził, stwierdzę jednak, że były i będą one funkcją wtórną już gotowego aparatu technicznego w portach i wykładnikiem bieżącej polityki gospodarczej państwa. W dobie obecnej, gdy mówimy o zagadnieniach ekonomicznych, wysuwają się na plan pierwszy zagadnienia finansowe. Przy pewnym ograniczeniu stocku finansowego, przeznaczonego na odbudowę i inwestycje w portach, jest rzeczą zasadniczą, aby górowała celowość i planowość zużycia środków dyspozycyjnych. W rękach, w których spoczywają one obecnie, nie nasuwa to najmniejszych obaw. Wyniki zaś dzisiejszej dyskusji, która — pozwalam sobie sądzić — pójdzie w kierunku rozpatrzenia gradacji ważkości omawianych w zarysie przeze mnie problemów oraz wskazania „białych pól” tego zagadnienia, mają za zadanie, podobnie jak przyszłe badania Biura Studiów, pomóc w tym względzie.

W niniejszym zarysie poruszyłem cały szereg ważnych i mniej ważnych zagadnień, koniecznych do należytego naświetlenia sprawy specjalizacji portów. Jest rzeczą prawdopodobną, że tych zagadnień nie wyczerpałem. Ani ich gradacja, ani bliższe rozpatrzenie nie leżało w moich zamiarach. Chciałem jedynie wskazać na wszechstronność tematu specjalizacji portów i na konieczność źródłowych prac nad zagadnieniami z tym związanymi. Musimy bowiem zdać sobie sprawę, że pewne syntezy, w czas dokonane, pozwolą na przyszłość unikać wahań czy błędów.

Dyr. Mieczysław Mysłowski. W związku z referatem omawiającym eksploatację portów morskich, roze-

slanym uczestnikom konferencji, chciałbym poświęcić chwilę uwagi szczegółom dotyczącym urządzeń przeładunkowych.

Eksploatacja portów składa się z trzech elementów: dźwigów, nabrzeży i powierzchni składowej. Dwa ostatnie elementy nie budzą specjalnej troski na przyszłość. Inaczej natomiast jest z urządzeniami przeładunkowymi. Zagadnienie urządzeń przeładunkowych możemy podzielić na trzy fazy.

Pierwsza faza dotyczy okresu 1945 roku. Zaczęto wtedy odbudowę od podstaw i na początku 1946 r. doprowadzono przeładunek do 500.000 ton miesięcznie. Był to okres remontu wszystkich pozostałych z wojny dźwigów. Z kilku rozbitych dźwigów składało się jeden zdolny do pracy. Działanie tych dźwigów budziło dużo zastrzeżeń, nie dawało bowiem gwarancji ciągłości pracy. Lecz ten sposób był konieczny, gdyż umożliwił w stosunkowo szybkim czasie eksploatację portów.

Drugi okres eksploatacji dźwigów przypada na lata 1946 i 1947. Obserwujemy stały wzrost przeładunków, co pozwala przypuszczać, że w drugiej połowie lub pod koniec r. 1946 w Gdyni i Gdańsku, na które przypada $\frac{9}{10}$ obrotu morskiego Polski, osiągnie się cyfrę przeładunku ok. 1.000.000 ton miesięcznie. Z uwagi na to, że termin wykonania 50 dźwigów, zamówionych przez Główny Urząd Morski i Centralę Węglową, przypada dopiero na koniec 1947 r., należy przypuszczać, że w okresie omawianego dwulecia przeładunek nie przekroczy 14.000.000 ton.

Zupełnie inna sytuacja powstanie począwszy od r. 1948, kiedy staną do pracy nowozamówione dźwigi i te, które są w remoncie. Możemy oczekiwać od r. 1948, jako trzeciej fazy eksploatacyjnej, dalszego wzrostu przeładunków.

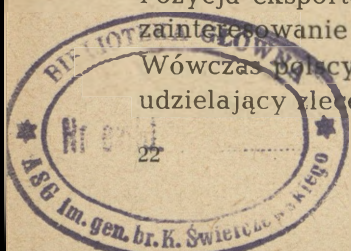
Uwagi te pozwolą na uzyskanie pewnych danych orientacyjnych co do możliwości przeładunkowych na-

szych portów w delcie Wisły. O ile w omawianym okresie ciśnienie gospodarcze zaplecza wzrośnie, import i eksport będzie musiał być skierowany również przez Szczecin i inne mniejsze porty.

Prof. Tadeusz Ocioszyński. Przyjmuję, zgodnie z ustaloną metodą dyskusji, że referat mój o zagadnieniach żeglugowych jako czynnika specjalizacji portów jest znany. Pragnę w związku z tym referatem poruszyć jeszcze dwa zagadnienia, które zresztą raczej rozszerzają właściwy zakres tematu:

Wpływ na frachtowanie tonażu

Wykazałem, jak mi się zdaje, że żegluga może mieć pewien wpływ na ustalanie się specyficznych fizjognomij portów. Oczywiście, najskuteczniejszym instrumentem kształtowania tych procesów możliwie zgodnie z potrzebami planowej polityki kraju (w zakresie gospodarki morskiej) jest własny tonaż. Tego tonażu mamy jednak mało i przyrost jego będzie raczej powolny. Aby więc posiadać jakiś dodatkowy instrument, a mianowicie instrument odpowiedniego kupieckiego kontaktu z zagranicznymi ośrodkami dyspozycji tonażowej, który mógłby transmitować na te ośrodki nasze życzenia, trzeba zatroszczyć się o aparat maklerski. Na tej linii rozumowania napotykałyśmy problem frachtowania statków, problem maklerów frachtujących. Jest to, oczywiście, zagadnienie dość skomplikowane: może najtrudniej jest rozwijać właśnie funkcję usługową w obrocie morskim. Ale pozwalam sobie podnieść, że np. po dawnemu sprzedaje się u nas węgiel na zasadzie f. o. b., czyli bez wpływu na frachtowanie. Dziś węgiel jest bardzo pożądanym. Pozycja eksportera węgla jest silna, mógłby on ujawnić zainteresowanie dla frachtowania, sprzedając węgiel c.i.f. Wówczas borykający się maklerzy pojawiliby się na rynku, jako udzielający usług przewozowych, i ten instrument naszej



polityki morskiej mógłby okrzepnąć. Gdy światowa produkcja węgla odzyska swoją siłę i stracimy obecne szanse, kwestia uchwycenia wpływu na frachtowanie będzie trudniejsza. Oczywiście, przedstawiam sprawę w dużym skrócie, chciałbym jedynie, aby znalazła echo we właściwych kołach, jako temat do rozważenia.

Obecna rola polskiej floty handlowej

Druga sprawa, to obecna rola naszej istniejącej floty handlowej. Jest ona, jak już powiedziałem, mała, ale ponadto jest chwilowo — nieobecna. Ale ważniejsze jest to, że flota nasza, której cechą znamioną przed wojną było, iż w 75% była flotą liniową, flotą służb regularnych, związanych z polskimi portami, obecnie ciągle jeszcze pełni raczej funkcje trampingu międzynarodowego, obsługując jakieś przygodne przewozy obconarodowe. Jest to pole pracy, na którym nie pracujemy dla przyszłości; jest to skutek wojny, który trzeba zlikwidować. Wiadomo mi, że dyrekcje żeglug polskich czynią przygotowania do powrotu na przedwojenne liniowe szlaki morskie, z bazami w portach polskich. Jest to linia właściwa, choć może przejściowo być trudna i mało rentowna.

Dodatkowo — jeszcze jedna myśl. Reprezentuję zdecydowany pogląd priorytetu Gdyni dla ruchu liniowego. Ale nie jest to, oczywiście, żelazny dogmat. Np. gdyby udało się, wobec ruiny Bremy, przejąć dowozy bawełny dla Czechosłowacji i gdyby dla Czechosłowacji odpowiednim portem przeładunku bawełny miał stać się Szczecin, to nie widziałbym trudności lokowania w Szczecinie także polskich przeładunków bawełny, a wówczas baza alimentacyjna dla linii z Bałtyku do Zatoki Meksykańskiej byłaby suciej zarysowana. Dla żeglugi, jako takiej, byłaby to niewątpliwie korzyść, bo umożliwiłoby

bardziej rozbudowaną eksploatację. Oczywiście, giełda bawelniana musiałaby wówczas przejść do Szczecina i tam także zarysowałyby się problem skupiania ładunków wyjściowych (eksportowych) dla tej linii z całego obszaru Polski i Czechosłowacji.

Dyr. Jan Wojnar. Wśród referatów zgłoszonych na konferencję w sprawie specjalizacji portów brak jednego, który był początkowo projektowany, a później odpadł, mianowicie o usługach portowych jako czynnika decydującym o rozwoju i specjalizacji portów. Zagadnienie roli i specjalizacji portów zostałoby bowiem zbyt uproszczone, gdybyśmy je chcieli sprowadzić do funkcji jedynie przeładunkowej, gdybyśmy uznali, że jest tylko pewna pula importowo-eksportowa, którą trzeba rozdzielić między porty, a człowiek, aparat ludzki i organizacyjny w portach jest sprawą drugorzędną.

Na jesieni r. ub., kiedy powstał pierwszy projekt zorganizowania konferencji naukowej w sprawie specjalizacji portów, wydawało nam się, że jest to zagadnienie niezwykle skomplikowane i trudne do rozwiązania. Po półrocznym doświadczeniu pracy w portach i zorientowaniu się w naszej nowej strukturze gospodarczej i układzie stosunków międzypaństwowych, dochodzimy do wniosku, że podział funkcji między portami w delcie Wisły i w delcie Odry wyznaczony jest w dużej mierze przez naturalne warunki geograficzne i gospodarcze. Nie trudno przewidzieć, jakie towary będą ciążyły do portu szczecińskiego, a jakie do portów w Zatoce Gdańskiej.

Przyszłe funkcje portu szczecińskiego

Zakładając, że port w Szczecinie stanowi integralną część polskiego obszaru celnego, łatwo dojść do wniosku, że Szczecin jest predestynowany do odegrania czołowej roli wśród naszych portów. Najbardziej

uprzemysłowione i najlepiej zagospodarowane obszary Polski stanowią naturalne zaplecze tego portu. Wszystkie obszary gospodarcze po prawej stronie Odry, które przed wojną ciążyły do Szczecina, a były rozdzielone granicami politycznymi, jak Śląsk, Poznańskie i Pomorze, znalazły się teraz w jednym organizmie polityczno-gospodarczym. Do i ze Szczecina prowadzą tanie drogi wodne, jak również dobrze rozbudowana sieć kolejowa z Górnego i Dolnego Śląska, z Poznańskiego i Pomorza, a poprzez granicę polityczną z Europy środkowej i południowej. Szczecin powinien się więc stać wielkim ośrodkiem ruchu żeglugowego i towarowego, przede wszystkim towarów masowych. Do Szczecina będzie się kierował ruch trampowy węglem, rudą, złomem, fosfatami, apatytami, cementem, żelazem i innymi ładunkami masowymi, które będą w dużej części transportowane drogami wodnymi. Do tego portu winny też ciężać produkty rolnicze i przemysłu rolnego, a w przyszłości może i drzewo i wyroby drzewne z zaplecza pomorskiego, poznańskiego i śląskiego.

W Szczecinie był silnie rozwinięty przemysł portowy. Należy przypuszczać, że i w przyszłości szereg gałęzi przemysłowych, jak hutnictwo, przemysł chemiczny, drzewny itp., stworzy lub odbuduje swe placówki w Szczecinie.

Wielką przyszłość ma w Szczecinie i w Świnoujściu rybołówstwo dalekomorskie i wszelkie związane z tym gałęzie przemysłowe.

Nie należy się jednak spodziewać w Szczecinie dużego ruchu liniowego i pasażerskiego, gdyż port ten ma różne niedogodności z punktu widzenia żeglugowego, co utrudnia wykorzystywanie go dla nowoczesnego ruchu liniowego. Do Szczecina będą prawdopodobnie zawijały jedynie linie regularne europejskie i śródziemnomorskie, a linie transoceaniczne będą preferowały Gdynię/Gdańsk.

Mniejsze nasze porty, jak Kołobrzeg, Darłowo, Postomin, Łeba i Elbląg, nie będą zapewne odgrywały żadnej roli w naszym handlu zamorskim i żegludze międzynarodowej i pozostaną portami rybackimi i kabotażowymi.

Przyszłe funkcje portu Gdynia/Gdańsk

Natomiast kompleks portowy Gdynia/Gdańsk, który należy traktować jako jeden port, będzie stanowił pewną konkurencję dla portu szczecińskiego. Zaplecze jest dla portów w deltach Wisły i Odry wspólne. Również odległości kolejowe z głównych ośrodków produkcyjnych do tych portów są mniej więcej jednakowe. Mimo to rozdział puli importowo-eksportowej na Szczecin i Gdynię-Gdańsk nie będzie prawdopodobnie wymagał żadnych specjalnych środków interwencyjnych ze strony państwa. Poważna część ładunków masowych będzie się automatycznie kierowała na Gdynię/Gdańsk, gdyż Szczecin wszystkiego nie pochłonie. Obszar gospodarczy w dorzeczu Wisły będzie też automatycznie ciążył do portów w delcie Wisły. Obroty ze Szwecją, Finlandią i obszarem radzieckim nad Bałtykiem będą się także koncentrowały w Gdyni/Gdańsku.

Linie transoceaniczne i szybkobieżne będą również preferowały Gdynię nad Szczecin.

Pewną rolę w ciężeniu interesów zamorskich do Gdyni/Gdańska będą odgrywały również momenty psychologiczne, gdyż porty te mają już pewną tradycję i opinię, co stanowi siłę atrakcyjną w kraju i za granicą.

Rozpatrywanie zagadnienia specjalizacji portów z dzisiejszej perspektywy nie nastręcza już tych trudności czy komplikacji co, przypuścimy, rok temu. Jest to po prostu zagadnienie techniczne, ale nie biologiczne czy dynamiczne. Rola, jaką będą odgrywały nasze porty w przyszłości, zależy nie od ich specjalizacji, lecz od ich dynamizmu, od ich życia wewnętrznego i funkcji, którą im wyznaczy nasza polityka morska.

Funkcje dyspozycyjne portów polskich przed r. 1939

Przed portami naszymi stoi zagadnienie, czy będą tylko portami przeładunkowymi, czy też rozdzielczymi, czy staną się ośrodkami dyspozycyjnymi dla handlu, żeglugi, rybołówstwa itd., czy też tylko będą miały funkcje wykonawcze, czy będą dworcami morskimi, czy też płucami naszego organizmu gospodarczego.

Kto zna dynamikę wielkich portów światowych, a obserwuje obecny układ stosunków w naszych portach, musi dojść do wniosku, że są one jakby chore. Brak im życia, rozmachu, wiary w przyszłość. Podziwiamy cyfry przeładunkowe, ale w tych cyfrach jest tylko mechanika, brak biologii. Nie ma tego, co stanowi istotną wartość portu. O roli i znaczeniu portu nie decyduje bowiem tylko ilość czy jakość urządzeń przeładunkowych, basenów czy magazynów, ale przede wszystkim człowiek, który w martwe urządzenia portowe wlewa życie. Czyż porty węglowe w Anglii czy w Ameryce odgrywają jakąś większą rolę, choć obroty niektórych z nich są duże, a urządzenia przeładunkowe odpowiadają najbardziej nowoczesnym wymaganiom? Nie, bo te porty mają tylko funkcje przeładunkowe, a nie dyspozycyjne.

Tę ambicję, by stać się portem rozdzielczym i ośrodkiem dyspozycyjnym, miała już przed wojną Gdynia. Polityka państwowa i świat portowy dążyły do tego, by dyspozycja tonażem, towarem i kredytem znajdowała się w naszym porcie i w naszym ręku. Przez stworzenie giełdy bawelnianej i aukcyj skórzanych i owocowych w Gdyni i przez szereg innych pościągnięć naszej polityki portowej przenosiliśmy do naszego portu dyspozycję towarem płynącym. Jakie to ma znaczenie i korzyści dla portu, ocenić najłatwiej na podstawie zabiegów, które zostały w to włożone przez długie

lata przygotowań, oraz trudności, jakie czyniły porty zachodnio-europejskie.

Sprawą związaną nierozzerwalnie z dyspozycją towarem jest zagadnienie kredytu. Zamorski obrót towarowy wymaga bowiem elastycznych i swoistych form, metod i środków kredytowych, bez których nie można towarem obracać. I w tym kierunku banki polskie poczyniły przed wojną duże postępy, choć nie mogły oczywiście obejść się bez pomocy banków obcych, w szczególności angielskich i amerykańskich. Finansowaliśmy już jednak przed wojną własny eksport i umieliśmy przeprowadzać skomplikowane transakcje finansowo-kredytowe, związane z transakcjami giełdowymi czy aukcyjnymi.

Najsłabsze postępy osiągnęliśmy w dziedzinie dyspozycji tonażowej. Ani Gdynia ani Gdańsk nie rozwinęły firm maklerskich, które by miały większy wpływ na rynku frachtowym.

Chcąc zafrachtować jakiś ładunek i zdobyć odpowiedni tonaż, musieliśmy uciekać się do firm zagranicznych na Bałtyku lub na Zachodzie. Brak nam było nawet odpowiednich fachowców, którzy byliby na poziomie maklerów trampowych z zagranicy. Ale i w tym kierunku zdobywali nasi maklerzy doświadczenie i zaufanie, które to czynniki decydują o powodzeniu w pracy maklerskiej.

W zakresie ubezpieczeń morskich polskie towarzystwa ubezpieczeniowe były bardzo aktywne. Ogromna większość ryzyk morskich była już pokrywana w kraju. Ponieważ szereg towarzystw miał swe centrale lub oparcie finansowe za granicą, reasekuracja była też lokowana za granicą, głównie na rynku londyńskim, który był centrum reasekuracyjnym dla całego świata. Pierwsze ubezpieczenie było już jednak pokrywane w kraju.

Na innych odcinkach pracy portowej, czy to w zakresie spedycji, czy shipchandlerki, czy przemysłu przetwórczego, osiągnęliśmy już też przed wojną poważne rezultaty.

taty. Naszymi stosunkami sięgaliśmy daleko poza Europę, a nasz port przekształcał się powoli, ale konsekwentnie w duży port światowy, pulsując dynamizmem, którego brak było wielu starym portom bałtyckim.

Przyszła polska polityka portowa

Wojna przerwała i zniszczyła nasz dorobek portowy. Zadaniem nauki jest zbadać i oświetlić ten dorobek na tle współzawodnictwa międzynarodowego i postawić pewne wskazania na przyszłość.

Znaleźliśmy się jako naród i państwo w zupełnie nowym układzie stosunków politycznych i gospodarczych na świecie. Mamy szeroki dostęp do morza, kilka dużych i szereg mniejszych portów handlowych i stoimy wobec zagadnienia, jaką rolę mają spełniać te porty w powojennym układzie stosunków na Bałtyku i w Europie Północnej.

Jest rzeczą oczywistą, że nasza polityka portowa musi być jeszcze bardziej aktywna niż przed wojną i że musimy wyczerpać wszystkie siły i środki, by inne porty bałtyckie lub zachodnio-europejskie nas nie zdystansowały i nie przejęły tych funkcji, o które walczyliśmy przed wojną, tzn. dyspozycji. Nasze porty znalazły się wobec możliwości rozwojowych, jakich nie mieliśmy jeszcze nigdy w historii. Szczecin i Gdynia/Gdańsk mogą się stać wielkimi ośrodkami handlu międzynarodowego i żeglugi, mogą się stać ośrodkami dyspozycyjnymi w wielu dziedzinach obrotu międzynarodowego pod warunkiem, że państwo swą polityką portową stworzy odpowiednie fundamenty dla rozwoju i rozbudowy życia portowego. Nasze porty muszą mieć nie tylko odpowiednie urządzenia techniczne, ale również i przede wszystkim odpowiedni aparat ludzki, odpowiednią organizację obrotu międzynarodowego, która pozwoli spełniać w naszych portach wszystkie czynności związane z handlem zamorskim (kla-

syfikację, arbitraż, tranzakcje giełdowe, ubezpieczenia, finansowanie itp.) oraz z żegluga międzynarodową (maklerstwo, klasyfikację, remont, rozliczanie awarii, ratownictwo itp.).

O taką rolę w gospodarce morskiej walczyła przed wojną Gdynia — i o taką rolę muszą dziś z jeszcze większym wysiłkiem i ambicją walczyć wszystkie trzy nasze wielkie porty handlowe.

Dyr. J. Michalewski. Trzy pierwsze referaty poświęcone były zagadnieniom pracy portowej i dlatego parę słów chcę poświęcić kapitałnemu zagadnieniu związanemu z eksploatacją portów. Wszelkie nasze inwestycje robione były dotychczas po omacku. Spowodowane to było braniem pod uwagę różnych programów, które przychodziły do nas przy uwzględnieniu potrzeb różnych zagadnień branżowych. Dlatego też czasem przeinwestowujemy, czasem za mało inwestujemy, bo programy nie są uzgodnione ze sobą. Zdarzało się, że niektóre gałęzie przemysłu podawały jako konieczny przeładunek pewnych towarów, które potem okazały się nieaktualne i inwestycje, przynajmniej na razie, były niepotrzebne. Ponieważ plany nadchodzą nie skoordynowane, należało by przewidzieć powstanie pewnej instytucji nadrzędnej, która by miała głos decydujący przy wszystkich planach inwestycyjnych i eksploatacyjnych (podobnie jak dawniej Rada Portowa).

Stawiam więc wniosek następujący: Racjonalne planowanie inwestycji i eksploatacji portów może być przeprowadzane jedynie tylko przy ścisłej współpracy życia gospodarczego z administracją portową. Funkcje te najskuteczniej pełnić by mogły Rady Portowe.

W referacie dyr. Mysłowskiego podkreślono, że urządzenia portowe limitują obroty portowe. Rzeczywistość nie okazała się tak groźna. Wprawdzie na odcinku przeładunku towarów masowych dźwigi mają swoje znacze-

nie, przy drobnicy jednak przekonano się i zdołano przekonąć armatorów (np. amerykańskich), że można ładować bez dźwigów.

Z referatu o systemie transportowo-komunikacyjnym zaplecha wynika, że w roku 1947 możliwość przewozowa linii komunikacyjnej osiągnie 30.000 ton dziennie, podczas gdy my już w maju mamy 800.000 ton przeładunku, czyli 27.000 ton dziennie. Z końcem roku liczymy, że będziemy przeładowywać 1.000.000 ton miesięcznie. Druga cyfra — możliwości przepustowe — wg referatu wynosiła 10 pociągów dziennie, podczas gdy wiadomo mi jest, że już obecnie mamy 30 pociągów dziennie. Szybkość 25 godz. z Zagłębia do Gdyni, podana w referacie, jest nierealna, gdyż nawet przed wojną transporty nie osiągały takiej szybkości. Jeśli okazałoby się, że cyfry referatu są zgodne z rzeczywistością, moglibyśmy już spocząć na laurach.

Inż. W. Modliński. Nawiązując do spraw transportu chcę nadmienić, że linia francuska dostarcza 15 tys. ton węgla dziennie. Zdolności dowozowe naszych linii przedstawiają się następująco:

28 par pociągów dziennie na linii Bydgoszcz — Tczew — Gdańsk — Gdynia;

14 par pociągów dziennie na linii Bydgoszcz — Kościerzyna — Gdynia oraz mniejsza ilość na linii Gdynia — Wejherowo.

Przyjmując, że pociągi idą w jednym kierunku próżne, możemy liczyć na 42 tys. ton dziennie. Jeżeli chodzi o czas połączenia między Śląskiem a Gdynią, to cyfra 25 godz., a nawet 30 godz., nie jest ścisła. Przejazd w rzeczywistości trwa w jedną stronę około 35 godz. (od kopalni).

Jeśli chodzi o wykorzystanie Gdańska i Gdyni, będzie można wykorzystać ich zdolność przewozową dopie-

ro wówczas, gdy urządzenia przeładunkowe będą zrekonstruowane do stanu przedwojennego. Nie można teraz przerzucić przeładunków kolejowych z Gdyni do Gdańska, gdyż w Gdyni urządzenia kolejowe są w porządku, a w Gdańsku należy wszystko odbudowywać.

Dyr. Wacław Jastrzębowski. W związku z referatem dyr. Wojnara powstał problem, czy jedynie urządzenia techniczne portu określają kierunek pracy portu i przedsiębiorstw portowych. Czy urządzenia portowe wyznaczają, jak to Instytut ujął w swym programie obrad, kierunek przedsiębiorstwom usługowym, czy też na odwrót? Wydaje mi się, że w rzeczywistości te dwie rzeczy są powiązane nie przyczynowo, lecz funkcjonalnie, nawzajem na siebie wpływając. Nie można rozdzielać zagadnień naprzód na techniczne, a potem na usługowe; nie ma między nimi pierwszeństwa, lecz panować winna harmonia. Nie myślę tu tylko o najprostszych formach urządzeń usługowych: włączam tu również np. giełdy, aukcje itp., również problem przemysłu portowego, a ponadto urządzenia w dziedzinie kultury gospodarczej, które można by nazwać szczytowymi formami gospodarowania, produkcją idei, a nie dóbr i usług.

Umiejscowienie ośrodka dyspozycji kulturalnej na Wybrzeżu

Zajmijmy się tymi szczytowymi formami gospodarowania. Rozróżniamy tu ośrodki dyspozycji nie tylko w zakresie urządzeń technicznych, lecz i w zakresie kultury, np. takie instytucje, jak Instytut Bałtycki lub wyższe uczelnie. Jeżeli patrzeć na rzecz z punktu widzenia specjalizacji portów, zarysowują się tu dwie tezy.

Teza pierwsza, której podstawą jest pogląd, że musimy mieć na Wybrzeżu ośrodek szczytowych form gospodarowania, nasz własny, charakterystyczny, który by nadawał jednolity ton Wybrzeżu. Ośrodek ten powinien

zainstalować się w Gdańsku/Gdyni. Miejsce to ma za sobą tradycję, która narastała przez lata i może emanować na zewnątrz. Poza tym znajduje się tu największe skupisko ludności i interesów.

Teza druga. Jest ona przeciwstawna w stosunku do pierwszej. Czy stworzenie takiego ośrodka na starym terenie jest słuszne? Czy nie osłabia to procesów kulturalnych na nowych terenach? — Należy zadać sobie pytanie o celowości przeniesienia takiego ośrodka na nowoprzyłączone ziemie polskie. O Szczecinie, niestety, myślimy ciągle jeszcze jako o czymś mniej polskim od starego Wybrzeża. Trzeba tworzyć przeświadczenie, że Szczecin jest polski, należy go przybijać do Polski mocno nie tylko gwoździami urządzeń technicznych, materialnych, ale i kulturalnych. Duży potencjał wartości kulturalnych należy tworzyć nie tylko w Gdyni i Gdańsku, ale również i w Szczecinie. Czy nie byłoby np. wskazane otworzyć uczelnię w Szczecinie? Pewno, że młodzież będzie niewygodnie studiować w Szczecinie. Ale uruchomienie tam uczelni umocni polskość. To będzie realizacja racji stanu Rzeczypospolitej na tym odcinku. Nie twierdzę, oczywiście, iż trzeba wszystko przenieść do Szczecina. Gdybym szukał definicji, to takbym powiedział: „To, co nie musi być gdzie indziej, a może być w Szczecinie, należy tam przenieść”, a w konsekwencji wypowiadam się za przeniesieniem Szkoły Handlu Morskiego z Gdyni do Szczecina.

Dyr. Jerzy Pański. W toku dyskusji zwróciło moją uwagę, że nie wszyscy przedmówcy właściwie doceniali rolę Szczecina w związku z jego niewątpliwą przynależnością do Polski. Wydaje mi się, że w dotychczasowej dyskusji zbyt jednostronnie ujmowano zagadnienie zaplecza tego portu. Jeśli spojrzymy na mapę, to widzimy, że istotne zaplecze geograficzne Szczecina przedstawia się tak, jak to tu określono. Są jednak

i inne elementy określające zaplecze. Jak widzimy, linie kolejowe np. gęstym splotem idą od wschodu w kierunku Szczecina. Port szczeciński był określany jako port dla przeładunku masowego. Masowe przeładunki ma cały przemysł dolnośląski, więc zapleczem Szczecina jest Śląsk. Port ten służy jednak i przeładunkowi drobnicowemu; faktem potwierdzającym tę tezę jest przeładunek towarów UNRRA.

Jeśli chodzi o treść projektowanych rezolucyj, niepotrzebnie się ją komplikuje. Sprawa jest jasna. Istnieje Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego jako ośrodek dyspozycyjny. Żegluga obsługuje tylko handel zagraniczny; dlatego niewłaściwe jest przenoszenie punktu dyspozycyjnego o charakterze rozdzielczym do portów. Porty mogą być tylko punktem przeładunkowym. Inne ujęcie miałoby słuszność w ustroju przedwojennym, ale nie w dzisiejszym.

Inż. Eugeniusz Kwiatkowski. Gdy rozważamy sprawę specjalizacji portów i ciążenia zaplecza do portów, na suwa się pytanie co do samego źródła powstania takiego zagadnienia, a w konsekwencji co do tematu badań, które należy przeprowadzić.

Główne problemy w zakresie specjalizacji portów

Można wyjść z tego założenia, że porty podlegają różnym dyspozycjom politycznym lub gospodarczym, a motorem podziału funkcyj jest sprawa ich wzajemnej konkurencji.

W chwili obecnej moment ten w stosunku do portów leżących na obszarze państwa polskiego jest dla nas nieaktualny, bowiem wszystkie elementy dyspozycji są w naszym ręku.

Po wtóre można rozważać motyw technicznego i nawigacyjnego uzbrojenia portów: inaczej bowiem przed-

stawia się uzbrojenie portów przy ładunkach masowych, inaczej przy drobnicy, przy trampingu inaczej niż przy żegludze o stałych regularnych liniach itd. I ten motyw nie jest obecnie aktualny i nie jest przyczyną postawienia zagadnienia na naszych obradach. Nie stoimy bowiem wobec teoretycznego zagadnienia, jak technicznie wykształcić lub zbudować nowe porty morskie, przystosowane do potrzeb nowej Polski, ale sytuacja faktyczna zmusza nas do rekonstruowania — przynajmniej w pierwszej fazie prac — tych portów, które istniały i były w sposób określony wyposażone.

Następnie musi być rozważony motyw zasięgu geograficznego. Pod tym względem sytuacja nasza jest lepsza i prostsza niż sytuacja portów innych krajów, jak np. Rotterdamu, Amsterdamu, Hamburga czy Bremy. U nas porty morskie mają od dawna pewne ustalone kierunki pracy oraz wykreślone naturalne zaplecza przez dorzecza Odry i Wisły. Ale obszar ciężenia portów nie zamyka się nigdy w pojęciu geograficznym, jest on również i przede wszystkim pojęciem ekonomicznym i politycznym. Np. obszar ciężenia Gdańska zmieniał się wielokrotnie w zależności od tego, czy Gdańsk był z Polską związany, czy też nie. Również traktaty handlowe mają wpływ na zmianę zasięgu zaplecza. Co więcej, różne towary mają lub mogą mieć różne ciężenia do różnych portów, choć pochodzą z tego samego terenu, w zależności od produktów i ich rozmieszczenia na zapleczu. Np. zboże i drzewo ciężyły do Gdańska nawet z Pomorza, a niektóre produkty agrarne z Małopolski lub Wołynia do Gdyni. Zagadnienie zasięgu geograficznego jest płynne. Nie ma tu trwałych, tradycyjnych formuł, to też będziemy ciągle świadkami zmian i płynności stosunków.

Czwarty motyw, to motyw planowości eksploatacji portów morskich. Możemy tu mówić o dwóch typach polityki: gospodarczej polityce liberalnej i polityce plano-

wania. W obu wypadkach odgrywa rolę zarówno zjawisko koniunktury gospodarczej jak i błędu. Ale w polityce liberalnej błąd odgrywa stosunkowo małą rolę, a koniunktura dużą. Koniunktura działa w tym wypadku rewolucyjnie, błąd ginie w samej masowości zatowarowanych zjawisk. Przeciwnie w polityce gospodarczego planowania błąd wywołuje konsekwencje podstawowe i zasadnicze. Natomiast w ramach idealnej polityki planowania koniunktura sama przez się odgrywa rolę drugorzędną.

Wytyczne planowania w zakresie specjalizacji portów

Polityka gospodarczego planowania jest najtrudniejsza, choć może być przy dobrym wykonaniu najskuteczniejsza. Wymaga ona czasu i studiów. Ani polityka ZSRR, ani Stanów Zjednoczonych nie wykazały, żeby całkowity plan można było zastosować w jednym czasie i realizować bez korekty. Plan rodzi się, rozwija i dopiero po pewnym czasie dojrzeje. To też, choć ten właśnie czynnik planowości w naszych rozważaniach pozostaje motywem pierwszoplanowym, to jednak musimy się liczyć z tym, że stan faktyczny usytuowania portów na Wybrzeżu i linii komunikacyjnych na zapleczu ścieśnia samorzutnie naszą dowolność czy idealną celowość w zakresie planowania. Przedwczesne więc byłoby rozdzielanie funkcji pomiędzy poszczególne porty polskie. Niemniej już dziś należy przystąpić do studiów nad tym zagadnieniem.

Istota współzależności między zapleczem a portami nie może być funkcją stałą. Ulega ona stale ewolucji i prawu podwójnego oddziaływania — morza na zaplecze i zaplecza na morze. Gdynia w pierwszej fazie była rezultatem nacisku zaplecza na morze, w drugiej fazie port zaczął oddziaływać na swoje zaplecze, tworząc nowe zjawiska gospodarcze na zapleczu.

Studia nad planowaniem specjalizacji portów i obszarami ciężenia są ważne. Wynikają z nich ważne konsekwencje gospodarcze, komunikacyjne, taryfowe, organizacyjne. Słuszna jest jednak teza jednego z referatów dzisiejszej narady, że rezultaty tych badań, opierających się na olbrzymim materiale doświadczalnym, będą stopniowe i ewolucyjne, a to tym bardziej, że Polska zmieniła przełomowo swoją strukturę geograficzną i gospodarczą. Najzawodniejsze byłoby budowanie wniosków na przedwojennej przeszłości Ziem Odzyskanych. Musimy budować na tym, co jest i co będzie, a nie na tym, co było, bo będzie inaczej.

Istota zagadnienia nie jest ustawiona centrycznie do przedstawionego dylematu: specjalizacja portów i podział ich obszarów ciężenia. Raczej może szłoby o powiązanie organiczne tego pytania z innymi. Co należy uczynić, aby taki ważki instrument, jak uzbrojone dla pracy gospodarczej morze i wybrzeże — wykorzystać najpełniej, najlogiczniej, najkorzystniej ekonomicznie dla rozwoju gospodarstwa narodowego? Jak wnieść tu akcent gospodarczego i racjonalnego planowania? Jak zapewnić portom — w szczególności Szczecinowi, Gdyni i Gdańskowi — najszerszy rozwój? Gdyż rozwój ten — w to wierzymy wszyscy — zapewni nieobliczalne korzyści Polsce.

Korygując ustawicznie elementy przeszłości, obserwując bacznie rozwój współczesny i przyszły, popełnilibyśmy błąd zasadniczy, gdybyśmy obecnie zapomnieli o wysiłku polskim, z którego powstała Gdynia, przerzucając swe jednostronne usiłowania w kierunku czy to Gdańska, czy to Szczecina. Polityka morska wymaga bowiem uporczywego działania w jednym kierunku przez całe stulecia. Całe Wybrzeże musi żyć pełnym oddechem, a od tego życia zależna będzie jego dynamika pracy. Powstaje pytanie, czy zasadniczo istnieją naturalne warunki rozwojowe tej konfiguracji morza i zaplecza, jaką mamy w nowej Polsce. Sztuczne twory i warunki dają

rezultaty ujemne lub nietrwale — zdrowe i naturalne stwarzają przynajmniej podstawę dla zjawisk dodatnich.

Obecna konfiguracja Polski, jej usytuowanie morza do zaplecza daje, wedle mego przekonania — niezwykle korzystne warunki dla ewolucyjnej przebudowy spacznej od wieków struktury gospodarstwa narodowego Polski.

Gdańsk przeżywał zawsze koniunkturę w okresach pomyślności i powiązania z Polską. Upadki Polski są upadkami Gdańska. Odcięcie Elbląga od zaplecza przekreśliło jego znaczenie jako portu morskiego. Obserwujemy tu oddziaływanie jak gdyby biologicznego prawa minimum. Morze w naszym gospodarstwie narodowym było poprzednio w minimum i dlatego tak szybko nasze wybrzeże zostało rozbudowane przed wojną. Był to nacisk wielkiego zaplecza na mały skrawek wybrzeża morskiego.

Dzisiaj obserwujemy zjawisko podobne. Któż by powiedział w grudniu zeszłego roku, że w czerwcu 1946 r. przeładunek w Gdyni i w Gdańsku wyniesie ok. 800.000 ton? Dziś jest to faktem. Dzisiaj 1500 wagonów to średni obrót dzienny w obu portach. Średni tonaż statków zawijających do naszych portów wzrósł b. poważnie, a 12 bander reprezentuje rejestr portowy. Ten szybki proces regeneracyjny na Wybrzeżu jest rezultatem faktu, że chwilowo pracuje tylko ten sam mały, przedwojenny odcinek Wybrzeża, mianowicie Gdańsk/Gdynia. Sytuacja chwilowa jest nieco sztuczna, wywołana koniunkturą węglową, dostawami UNRRA i ruchem repatrianckim.

Nie sugerujemy się więc tymi efektami. — Mamy do trwałego zagospodarowania wielkie dzieło. Całe wielkie Wybrzeże musi żyć. Przy umiejętnym i trwałym wysiłku, przy zrozumieniu wartości tego wybrzeża w ciągu jednej generacji może ono pobić wszystkie rekordy przeszłości.

Ale warunkiem podstawowym jest organiczne powiązanie zagadnienia specjalizacji portów i zasięgu ich zaplecza z zagadnieniem polityki gospodarczej całego państwa.

Przebudowa struktury gospodarczej zagadnieniem podstawowym

Sytuacja Polski na morzu jest obecnie w zasadzie wcale korzystna, chodzi o nadanie temu zjawisku cech trwałości. Naszym obowiązkiem jest męskie spojrzenie w przyszłość i stwierdzenie, że bez głębokiej przebudowy naszej struktury gospodarczej na przemysłowo-morską nie tylko nie rozwiążemy zagadnienia morskiego, a w tym i zagadnienia specjalizacji naszych portów, ale ponadto wystawimy ponownie na szwank samą egzystencję naszego państwa. Tu leży cała istota zagadnienia.

Zadanie to musi wykonać naród polski na przestrzeni życia jednej generacji. Musimy się liczyć z tym, że Niemcy nie tak łatwo przełkną nowe granice. Nacisk niemiecki będzie rósł, Polska będzie mogła o tyle tylko wytrwać, o ile przebuduje się gospodarczo w ciągu jednej generacji, tak jak to Niemcy potrafili zrobić między rokiem 1870 a 1900.

Przejdźmy do przejawów psychicznych, tak ważkich przy realizacji dzieła przebudowy. Panuje w naszym społeczeństwie ogólna depresja psychiczna. Ulegliśmy wielkiej dewastacji w wielu dziedzinach, dewastacji w zakresie gospodarki narodowej, oświaty, kultury, a nawet elementów moralnych.

Widzimy tu analogię z narodem francuskim po klęsce roku 1870. Naród ten był w wielkiej depresji, czuł się rozbity, stracił swoje historyczne miejsce w Europie. Francuzi weszli wówczas na tory wielkiej polityki kolonialnej. To psychicznie postawiło na nogi i zregenero-

wało społeczeństwo powojenne. Cóż my możemy uczynić? My mamy małe możliwości, ale nie są one zamknięte.

Musimy postawić przed społeczeństwem wielki plan gospodarczy ekspansji wewnętrznej. Czy potrafimy taki plan zrealizować? Opierając się na doświadczeniach przeszłości, miejmy nadzieję, że tak. Gdyby nam ktoś powiedział w r. 1924, że trzeba rzucić 500 mil. zł. na budowę Gdyni, powiedzielibyśmy, że to jest niemożliwe. Podobnie byłoby z miliardem włożonym w budowę COP-u. A jednak w systematycznym, wciąż wzrastającym wysiłku osiągnęliśmy pewne pozytywne rezultaty.

Można i obecnie zakreślić ten wielki plan ekspansji narodowej, wychodząc z założenia, że pracę należy początkowo skoncentrować na pewnych podstawowych odciśnięciach. Będą nimi:

1. Rozbudowa i unowocześnienie produkcji.

Warunkami jej są: a) oświata o typie ekonomiczno-technicznym; b) skoncentrowanie przez dłuższy okres czasu 60% nakładów finansowych państwa na zagadnieniu rozbudowy przemysłu, na elektryfikacji, na portach i komunikacji; c) przeplanowanie sumy wartości, pochodzącej z naszego eksportu. I tu należy co najmniej 60—70% tych wpływów zarezerwować na surowce i wyposażenie techniczne kraju.

2. Rozbudowa dróg wodnych i komunikacji.

Wysuwają się tu na czoło sprawy wykorzystania Odry oraz uregulowania i usplawnienia Wisły. Należało by zapoczątkować dyskusję nad budową kanału północnego, łączącego przez Bydgoszcz Zagłębie Węglowe z Wybrzeżem. Ta nowa droga wodna, łącznie z kanałem południowym, w kierunku Dunaju, zmieniłaby w konsekwencji charakter gospodarczy państwa polskiego.

W tej nowej konfiguracji powstałby nowy okręg przemysłowy wokół tego kanału. Oznaczałoby to zatrzymanie węgla jako surowca w środowisku o strukturze agrarnej i przetworzenie na produkty gotowe.

3. Rozbudowa portów, stoczni, floty handlowej i rybackiej.

4. Wreszcie zagadnienie polityki traktatowo - handlowej. Porty muszą wiedzieć, czy i jakie będą miały linie dalekobieżne, ile towaru będą przeladowywać, na jakich warunkach muszą się specjalizować na określonych rynkach zbytu i rynkach zakupu.

Wszystko to, co mówiłem dotychczas, można dowolnie przekształcać, rozszerzać lub zmieniać. Istota rzeczy polega na tym, że jeśli zdołamy zmontować gospodarstwo prężne i silne na zapleczu, to na pewno i Wybrzeże zda samorzutnie swój egzamin. Stąd wynika projekt mojej dodatkowej rezolucji, która brzmi:

Jest rzeczą pierwszorzędną wagi, by w ramach planowej gospodarki państwowej podjąć już obecnie szczegółowe badania, mające na celu sformułowanie choćby generalnych, ale realnych i konkretnych wytycznych dla zadań, które mają i mogą wypełnić nasze porty, traktowane jako zwarta całość gospodarcza.

Prace te winny iść w dwu kierunkach:

a) ustalenia zasad planu państwowego co do przekształcenia struktury gospodarczej nowego państwa polskiego, a więc wyjaśnienia celów akcji odbudowy gospodarstwa narodowego, akcji inwestycyjno-nakładowej i przestrzennego rozmieszczenia środków produkcji i linii komunikacyjnych. Na tle tego możliwość rychłego ustalenia zasad polityki portowej, nadającej naszym portom kierunek rozwojowy.

b) ustalenia zasad i celów polskiej polityki handlowej i żeglugowej w jej relacjach zewnętrznych.

Niski stan wyjściowy Polski powojennej nie jest ani beznadziejny, ani tragiczny. Nie stan zresztą, ale ruch i linia rozwojowa są ważne. Są dwie metody. Można planować bitwę lub organizację obrony, czy zwycięstwa. W roku 1939, zdaje mi się, planowaliśmy bitwę, a zapomnieliśmy o organizacji obrony i zwycięstwa. Ja wypowiadam się za tą drugą metodą. To samo dotyczy planowania organizacji gospodarstwa narodowego. Gdy uchwycimy czynniki, które będą działać rozwojowo, to bitwa w portach będzie wygrana.

Prof. Józef Rzóska. Chcę zwrócić uwagę na tendencje handlu zagranicznego, które możemy utrzymać i nadal. Handel zagraniczny przed wojną utrzymywał się na poziomie ilościowym mniej więcej jednakowym. Z handlu jednak dość silnie lądowego zaczął się przekształcać na morski. Obserwujemy wówczas zarówno stały wzrost obrotów z krajami europejskimi, mimo że globalna suma obrotów z tymi krajami maleje, jak i stały poważny wzrost obrotów z krajami zamorskimi. Lądowy obrót z Niemcami, który miał duże znaczenie przed wojną, zmaleje obecnie do minimum. Przed wojną przywóz do portów pozostawał poniżej wywozu. Zarówno ilościowo w tonach jak i jakościowo przywóz nie dorównywał wywozowi.

Winniśmy pogłębić stosunki tranzytowe z Czechosłowacją. Przed wojną udział nasz w obrotach morskich Czechosłowacji wynosił 16 1/2%, na Hamburg i inne niemieckie porty przypadało 70%, reszta na Triest. Należy za wszelką cenę, także i ze względów politycznych, pozyskać tranzyt morski Czechosłowacji. Chodzi o 2,5 miliona ton. To może zatrudnić Szczecin. Trzeba odebrać te 70%; t. j. 1,7 mil. ton i skoncentrować w Szczecinie. W kwestii kosztów transportu do portów nie jesteśmy kompetentni, ale chyba możemy wymagać od kolei, aby wypisywała tylko swoje koszty zależne od ruchu, a nie

koszty stałe; w ten sposób można by stworzyć dodatkowy moment atrakcyjny dla tranzytu przez nasze porty.

Zagadnienie Czechosłowacji prowadzi do ogólnej sprawy traktatów handlowych. Nie znam obecnych traktatów handlowych, nie wiem, czy moje uwagi mają podmurowanie, czy nie. W traktatach handlowych można rozróżnić: 1. traktowanie towaru, 2. traktowanie ludzi. Towary nie wędrują bez ludzi. Traktat handlowy wymaga, aby z towarem weszli i ludzie. Przed wojną był dwójaki sposób traktowania towaru. Można było traktować towar obcy gorzej niż własny, nawet na zasadzie największego uprzywilejowania. Jeżeli chodzi o ludzi, to jest jeden sposób ich traktowania: na równi ze swoimi. I tak być musi. Włączając się w ten sposób do systemu zachodniego, ludziom obcym trzeba przyznać największą swobodę własną, co jest dla nas koniecznością, gdyż nie jesteśmy krajem samowystarczalnym, a tranzytowym. Zmonopolizowanie handlu w ręku ludzi państwa byłoby błędem.

Poruszona tu była kwestia uczelni: mianowicie, w którym z trzech miast portowych ma powstać uczelnia handlowo-morska. Rząd zmierza do uczelni w Szczecinie. Wydaje się to błędne. Najwłaściwsze jest umieszczenie uczelni w Gdyni. Szczecin jest na dorobku. Uczelnia nie jest organem właściwym do umiejscowienia tam, gdzie jest pionierskie działanie. Szkoła nie ma znaczenia, jeśli chodzi o port dźwigający się w górę, ale ma znaczenie dla podkreślenia pewnej tradycji. Natomiast przeniesienie do Szczecina miliona ton tranzytu, czy handlu dorzecza Odry — warte jest trudu. Nie przeceniajmy jednak umieszczenia urzędów w portach. Port to obrót.

Dr Józef Kulikowski. Naczelnym zadaniem naszej dyskusji jest znalezienie naukowych podstaw i oparcie eksploatacji portów na naukowym badaniu.

Zaplecze portu jest pojęciem ogólnym, przy czym tereny, które nazywamy zapleczem poszczególnych portów, wzajemnie nakładają się na siebie. Poza tym niejednokrotnie poszczególne towary napływają do danego portu z mniejszych lub większych terenów; w ten sposób należało by mówić o zapleczu dla każdego niemal towaru.

Przemawiały tu trzy grupy ludzi: żegludowcy, technicy i ekonomiści-handlowcy. W przemówieniu prof. Ocioszyńskiego można by dopatrzeć się chęci nagięcia ruchu towarowego do potrzeb żeglugi. Tylko charakterem technika-żegludowca można wytłumaczyć stanowisko dyr. Pańskiego, który uważa, że trudne zagadnienia tranzakcyj zagranicznych można załatwić dekretem i zarządzeniem władzy centralnej; ma tu dużo do powiedzenia i kontrahent zagraniczny.

Wysokość frachtu a atrakcyjność portu

Specjalizacja portów, rozgraniczenie zapleczy, kierowanie towarów do tego lub innego portu mają znaczenie dla towarów masowych. Fracht morski odgrywa dużą rolę przy tanim towarze, przy drogim jednak ma małe znaczenie. Nieraz bardziej kosztowny towar kierowano nie drogą tanią, ale tą, do której dany kupiec był przyzwyczajony, choćby była nawet o 30% droższa. W tym wypadku wchodzi w grę szereg czynników, przede wszystkim zaufanie. Nieraz nie ma znaczenia to, że fracht poprawi kalkulację o 1%. O przewozie towaru taniego, jak np. drzewa do Stanów Zjednoczonych, decydowały frachty. Przy drogich towarach, jak np. żywnościowych, nawet przy przewozie do Australii czy Indonezji, stawka nie odgrywała roli, lecz zaufanie kupca do danej drogi.

Nie łatwo też było by przerzucić bawełnę z Gdyni do Szczecina. Szczecin był portem nieznanym w Anglii, a tym bardziej w Stanach Zjednoczonych, podczas gdy Gdynia zaczynała coraz bardziej wchodzić na rynek międzynarodowy. Można się nie liczyć z eksporterem ba-

welny, jeśli się kupuje za gotówkę f. o. b. port U. S. A. W obrocie kredytowym jednak moment tradycji i urzędzeń międzynarodowych ma bardzo duże znaczenie.

Gdynia głównym ośrodkiem morskim

Kto przed wojną pracował w Gdyni, a dziś występuje w jej obronie, może być posądzany o kierowanie się sentymentem, lecz każdy rozumujący bezstronnie przyzna, że samo położenie geograficzne predestynuje Gdynię do roli portu centralnego. Przez Gdynię w ciągu najbliższych lat będzie musiał przechodzić największy odsetek drobnicy, chociażby nawet ze względu na istniejące tu urządzenia techniczne i możliwość zamieszkania w pobliżu portu, której w dużym stopniu pozbawiony jest Gdańsk. Z natury rzeczy Gdynia pozostanie ośrodkiem myśli morskiej. Dlatego też i dla instytucyj naukowych Gdynia jest właściwym miejscem, gdyż np. Wyższa Szkoła Handlu Morskiego, kształcąc młodych pracowników instytucyj portowych, może równocześnie czerpać siły wykładowcze spośród ludzi pracujących w tym porcie.

Tranzyt przez porty polskie

Jeżeli chodzi o tranzyt przez Gdynię, to, niestety, mamy za mało danych w tym zakresie. Tranzyt Czechosłowacji przez Gdynię na rok przed jej zajęciem przez Niemców rozwijał się pomyślnie i dochodził do cyfry ponad 1.000.000 ton. Cyfry tranzytu nie były publikowane, więc i za tę cyfrę nie biorę odpowiedzialności, gdyż czerpię ją jedynie z pamięci. Więcej mamy danych co do tranzytu przez Szczecin. Tranzyt Czechosłowacji przez Szczecin był mniejszy niż tranzyt Hamburga, który z Czechosłowacją łączy Łaba, to też Hamburg nie Szczecin jest naturalnym portem tranzytowym dla większości terytorium Czechosłowacji. Jednak warunkom naturalnym można pomóc, a to drogą ulg taryfowych i lepszej usługi portowej.

Porty rozdzielcze basenu bałtyckiego

Sprawa zcentralizowania pewnych dyspozycji w portach jest zagadnieniem ważnym i obszernym, nadającym się do omówienia w oddzielnych referatach. Ograniczę się tylko do zrobienia kilku uwag. Brak odpowiedniej atmosfery ośrodków dyspozycji w naszych portach przed wojną powodował ujemne zjawiska. Trzeba by rozpatrzeć, jakie ośrodki dyspozycyjne winny powstać na terenie naszych portów, ażeby mogły one stać się portami rozdzielczymi dla basenu bałtyckiego. To zagadnienie winno jak najprędzej znaleźć się na warsztacie.

Prof. Tadeusz Ocioszyński. W sprawie taryf w odniesieniu do towarów masowych zaznaczam, że przy ładunkach masowych stosunek kosztów przewozu do wartości towaru jest duży, jak np. przy węglu, lecz wywoływał najmniej sprzeciwu, gdyż takie było prawo rynku; natomiast fracht drobnicowy był najczęstszym powodem kontrowersyj, jak np. gdy chodziło o bekony itp. Punkt ciężkości zagadnienia leży w tym, aby linie okrętowe były zainteresowane w odwiedzaniu portu, a to osiągniemy m. in. przez odpowiedni wolumen ładunków; nie oznacza to jednak tendencji naginania handlu do szlaków portowych.

Kpt. K. Bartoszyński. Jeżeli poruszamy zagadnienia specjalizacji portów, to musimy sobie zdać sprawę z tego, że nie wiemy, jak będzie wyglądała struktura gospodarcza świata po wojnie.

Dwa okresy w planie specjalizacji portów

W obecnej chwili zachodzą nie tylko u nas, lecz na całym świecie wielkie przemiany gospodarcze i społeczne. — Wojna nada światu nowe oblicze gospodarcze; musimy być tego świadomi i bacznie śledzić zamierzenia i o-

siągnięcia w tej dziedzinie. Nieistotne jest bazowanie na okresie międzywojennym lat 1918—1939. Ważne jest natomiast, czy będziemy mogli wywalczyć sobie własne postulaty gospodarcze, czy też będą nam one narzucone.

Stawiam wniosek, aby plan specjalizacji portów rozbić na dwa okresy:

a) okres przejściowy do zakończenia konferencji pokojowej — jest to okres koniunktury;

b) okres po konferencji pokojowej, wg. wytycznych gospodarki świata, narzuconych Polsce lub wywalczonych przez nią.

Stan obecny i przyszłość portu w Szczecinie

Sprawy węgla i Szczecina są ściśle związane ze sobą. My z naszym węglem nie możemy stanąć na uboczu gospodarki światowej. Jesteśmy jednym z najpotężniejszych eksporterów węgla. Musimy się z tym liczyć i musimy zmusić innych, aby się z tym liczyli. Znaczenie Szczecina związane jest z węglem; bez węgla Szczecin nikomu poza Polską nie jest potrzebny. Polityka eksploatacji portów nie może być oparta na starych rutynach, lecz na nowym światowym układzie. Węgiel i Szczecin połączone są Odrą. Odra jako droga komunikacyjna musi wejść na plan pierwszy. W tej chwili Odra jako droga komunikacyjna nie istnieje. Pierwszy transport węgla Odrą wypadł 10-krotnie drożej niż koleją, co jest absurdem.

W tej chwili nie możemy mówić o Szczecinie jako o porcie pełnowartościowym. Brak tu sieci komunikacyjnej i urządzeń przeładunkowych. 150.000 ton przeładunku miesięcznie to maksimum, jakie możemy obecnie osiągnąć. Mimo trudności, musi być jednak podjęty wysiłek w kierunku zagospodarowania portu. Konferencja pokojowa odwleka się i dzięki temu zysku-

jemy czas dla zagospodarowania Ziemi Zachodnich. Im lepiej je zagospodarujemy, tym mocniejsza będzie nasza pozycja na konferencji. Dlatego nie wolno żałować żadnych kosztów. Szczecin musi pracować pełną parą. W związku z tym wniosek mój brzmi: należy związać zagadnienie specjalizacji Szczecina z: a) żeglownością Odry i b) z tranzytem obcym — czeskim, węgierskim, bałkańskim.

Szczecin cierpi w tej chwili na brak ośrodków dyspozycyjnych. Trzeba umożliwić mu życie. Na przykład Centrala Węglowa, Centrala Produktów Naftowych i inne przedsiębiorstwa państwowe mają swoje delegatury w Szczecinie. Działalność tych różnych delegatur nie jest skoordynowana i nie tworzy wspólnej polityki dyspozycyjnej. Moim następnym wnioskiem jest: należy stworzyć Radę Interesentów Portu, jako pododdział głównych centralnych ośrodków dyspozycyjnych.

Odnośnie tranzytu przez Szczecin: W r. 1923 Czesi zwrócili się do Szczecina z propozycją tranzytu. Wobec sprzeciwu Hamburga Szczecin musiał odmówić Czechosłowacji. Istotnie, naturalną domorską drogą Czechosłowacji jest Łaba. Dopiero budowa kanału Odra - Dunaj połączy Czechosłowację ze Szczecinem, i nie tylko Czechosłowację, ale i Węgry (które zgłaszają się już w sprawie tranzytu przez Szczecin), a w przyszłości dałaby ekspansję na cały basen dunajski.

Dużo mówiło się o utworzeniu wyższej uczelni, jako ośrodka kultury w Szczecinie. Takim ośrodkiem kultury może być nie tylko Akademia Handlowo-Morska, lecz również Uniwersytet Humanistyczny, oderwany od zagadnień przemysłowo-handlowych. W tej chwili jest omawiany projekt utworzenia takiego uniwersytetu w Szczecinie.

Prof. Bolesław Kaspromicz. W naszych obradach da się zauważyć pewną dwutorowość dyskusji. Jedna linia,

nakreślona przez Instytut, to wskazanie kierunku badań, druga linia, wynikła z toku obrad, idzie w kierunku zagadnień praktycznych. Spotkanie praktyka z naukowcem daje ten cenny element, który w kuźnicy naukowej będzie przepracowany.

Współzależności międzynarodowe w zakresie handlu zamorskiego

Wracam na teren dociekań naukowych. W czasie dyskusji przewijała się myśl, że jeszcze nic nie wiemy i nie możemy formułować tez. Pan Miłobędzki podkreślił, że właściwym punktem wyjścia badań jest pula eksportowa i importowa. Podkreślenie słuszne, ale osobiście odczuwam brak konkretnych danych o przewidzianej wartości puli; brak wytłumaczony, bo podstawy puli (tej przyszłej, opartej na znormalizowanej wymianie zagranicznej) dopiero się tworzą i są dalekie od krystalizacji. Podstawa fundamentalna przyszłego rozwoju naszego handlu zagranicznego, to z jednej strony nasz potencjał przywozu, oparty na potencjale wywozu, z drugiej zaś powiązania i porozumienia międzynarodowe i wynikiłe z nich klauzule, nakazujące lub zakazujące takie lub inne gestie i sposoby działania państw w ich polityce między-państwowej wymiany. Cały szereg aspektów będzie dziś niewątpliwie taki, jaki się ustali między naszą chęcią i wolą z jednej strony, a z drugiej strony tym, co wyjdzie z Organizacji Narodów Zjednoczonych i jej przybudówek. Dlatego chętniebym usłyszał referat z tej dziedziny, referat, który by nam wyjaśnił, jakie prawa i obowiązki wynikają dla nas jako partnerów takich umów, jak Bretton Woods i członkostwo O. N. Z. Dochodzą nas głosy, że mają być zakazane preferencje celne. Jakie? — czy portowo-celne, czy innego typu? Nasuwa się pytanie, czy będzie dopuszczalna dyskryminacja portów. (My przed wojną stworzyliśmy warunki specjalne dla

Gdyni przez dyskryminację portów niemieckich). Czy będą dopuszczalne bojowe taryfy kolejowe? Proponuję, aby teoretycy — ekonomiści i politycy — gruntownie przepracowali nasze dzisiejsze zagadnienia właśnie na wyżej scharakteryzowanej płaszczyźnie współzależności międzynarodowej.

Zagadnienie narzuconych nam ograniczeń międzynarodowych może mieć dla nas teraz, gdy posiadamy Szczecin, dwa końce. Dzięki tym ograniczeniom dotrzemy może na zachód od Szczecina. Nie pozostaje bez znaczenia i to, że rząd radziecki stoi obecnie nad Łabą i nawiązuje tam kontakty gospodarcze. Może Szczecin stanie się terenem wymiany dla Saksonii i Łużyc na Tallin, Rygę i Leningrad. Musimy wykorzystać koniunkturę. Wejdźmy w *vacuum* wytworzone przez wojnę nie tylko w eksporcie stali, żelaza i węgla, ale i wyrobów wysokocennych. Do eksportu galanterii należy zachęcić mający pozostać przemysł prywatny i wykorzystać jego znajomość rynków eksportowych. Są dziedziny produkcji wartościowej, gdzie mająca konkretne możliwości praca eksportowa leży odłogiem, a przecież koniunktura na wskoczenie w *vacuum* skończy się za kilka miesięcy.

Definicja „portu dyspozycyjnego”

Z przemówienia dyr. Pańskiego wynikałoby, że porty należy zdegradować do roli ośrodków techniczno-przeładunkowych, mówiąc lapidarnie — do roli tragarza. Mam wrażenie, że chodzi tutaj o nieporozumienie w zakresie nomenklatury. Dzisiaj walczymy o to, aby przez nieścisłe i niejednolite stosowanie definicji nie wprowadzać niejasności. „Port dyspozycyjny” czy „dyspozycja w porcie” to nie określenie odnoszące się do zawierania transakcyj handlowych z zagranicą, lecz dyspozycje w zakresie wykonania tej transakcji w jej fazie transportowej.

Dyspozycja „transakcyjna” będzie obecnie, oczywiście, bardziej zcentralizowana w kraju aniżeli przed r. 1939, aczkolwiek szereg ważnych artykułów naszej wymiany międzynarodowej był i przed wojną kontraktowany centralnie z zaplecza, jak węgiel, surowce i wyroby hutnicze oraz ich przetwory, dalej bekony, zboże i inne. „Miasto portowe” straci znaczną część swego znaczenia jako dyspozytor — transaktor. Natomiast wykonanie wymiany szeregu artykułów wymaga istnienia ośrodka dyspozycji wykonawczej w porcie, że wymienię tylko arbitraż bawelny, skór i — *last not least* — obrót uszlachetniający z zagranicą.

Szczególnie przy tranzycie muszą istnieć w porcie ośrodki dyspozycyjne klientów tranzytowych, i to w takiej formie, jaka będzie tym klientom odpowiadać. Hamburg w okupacji angielskiej stanie się niewątpliwie jednym z najżywoźniejszych portów i będzie z nami konkurował o tranzyt środkowo-europejski. Dyspozycja w sensie transakcji zagranicznej będzie nadal szła z Warszawy, ale dyspozycja w pojęciu „portu dyspozycyjnego”, której ścisłości należy pilnować, musi się znajdować w porcie; jak już zaznaczyłem, port dyspozycyjny w tym pojęciu jest takim portem, w którym znajdują się pewne ośrodki życia, arbitraże, lombardowanie itp.

Tranzyt czeski, węgierski i rumuński nakazuje eksploatację naszych portów dostosowaną do tego, co określiśmy jako „prawo szlaków morskich”. Jest to prawo nie pisane, ale ekonomiczne i kto się do niego nie dostosuje, zmniejsza swoje możliwości konkurencyjne. Jeśli nasze porty nie pozostaną portami dyspozycyjnymi w powyższym sensie, nie będą partnerami na prawie szlaków morskich, będą więc miały przytępione możliwości konkurowania.

Inż. Stanisław Różański. Za 20 czy 30 lat problem Szczecina nie będzie już tak wyjaskrawiony jak dzisiaj.

Podstawowa rola portów delty Wisły

Na skutek rozbudowy drogi wodnej Odry i jej możliwości transportowej dotychczasowe referaty, będąc pod urokiem tych możliwości i widząc zaniedbanie Wisły, przeceniały nieco przyszłość Szczecina, zapominając o walorach i możliwościach portów delty Wisły. Oś symetrii państwa polskiego przechodzi przez Gdańsk. Na osi tej leży środek ciężkości zaludnienia państwa, wzdłuż niej też musimy rozbudować oś komunikacyjną państwa. Będzie ona biegła od Bramy Morawskiej przez Górny Śląsk na Bydgoszcz—Gdańsk. W Bramie Morawskiej będziemy mieli nawiązanie do państw basenu dunajskiego i Bałkanów, do portów Morza Adriatyckiego, Egejskiego i Czarnego. Na wspomnianej osi lub obok niej leżą okręgi przemysłowe G. Śląska, Częstochowy, Łodzi, tutaj też powstanie niewątpliwie nowy ośrodek bydgoski. Po osi tej musi być zbudowany kanał żeglowny z basenu dunajskiego przez G. Śląsk do Bydgoszczy i Gdańska. Jeśli w całym państwie polskim przewoziliśmy przed wojną ok. 700.000 ton rocznie drogami wodnymi, a sama Odra dawała przeszło 6 mil. ton, to w przyszłości, po uszląwnieniu Odry, dostaniemy może 10 milionów ton przeładunku rocznego, ale kanał i uregulowana Wisła mogą dać w kierunku Gdańska prawdopodobnie przeszło 15 mil. ton.

Trzeba myśleć o Szczecinie, ale nie można zapominać o podstawowej roli dla państwa portów delty Wisły.

Charakter uniwersalny portów

Od strony morza musimy pogłębić badania naszej przyszłej polityki morskiej. Funkcjonalny podział portów będzie zależał od naszej przyszłej struktury gospodarczej, od roli handlowej i politycznej, jaką nakreśli im rząd. Wydaje się jednak, że trzy nasze porty oceaniczne powinny mieć charakter uniwersalny, co nie wyklucza specjalizacji w pewnym zakresie.

Na marginesie należało by tu jeszcze podkreślić konieczność doceniania komunikacji lotniczej i radiowej. Należało by główne porty Polski połączyć linią powietrzną, biegnącą przez główne porty Europy, a mianowicie: Leningrad — Gdańsk — Szczecin — Hamburg — Rotterdam — Londyn.

Oddzielnym zagadnieniem jest aprowizacja portów. Pod tym względem rynek przed wojną był nie zorganizowany i pracowaliśmy w Gdyni jako w najdroższym mieście, co odbijało się ujemnie i na robotniku i na porcie.

Dyr. Jerzy Pański. Prof. Kasprówicz niezupełnie właściwie zrozumiał moje wypowiedzi i na tej podstawie twierdzi, że porty nie mogą być tragarzem towarów. Ja nie twierdzę, że one są tylko tragarzem, jednak głównie tragarzem, a nie kupcem. Niemożliwe jest mówić o porcie jako o ośrodku dyspozycyjnym, chyba że przypuścimy, że dyspozycja handlowa w przyszłości będzie rozdwojona: dyspozycja na wielką skalę byłaby kierowana centralnie, dyspozycja mniejsza z ośrodków portowych.

Prof. Florian Barciński. Do dyskusji na temat wielkości i charakteru przyszłych obrotów towarowych naszych portów posiadamy na razie zbyt mało punktów zaczepienia, ażeby mogła ona dać konkretne wyniki. To też z dotychczasowych wypowiedzi za najistotniejsze uważam przemówienie p. min. Kwiatkowskiego, który między innymi powiedział, że dyskusja ta powinna nawiązywać do przyszłej struktury gospodarczej Polski. Otóż dopóki nie będziemy znać dokładniej przynajmniej zarysów ogólnokrajowych i regionalnych planów przebudowy struktury gospodarczej Polski, dotąd nie będziemy mogli skutecznie dyskutować nad długofalowym planem specjalizacji portów.

Specjalizacja a rozwój pomostowego zaplecza

Gdy mówimy o tej specjalizacji, widzimy przed sobą tylko dwie rysujące się wyraźnie plamy na obszarze Polski, mianowicie Wybrzeże i południowy zachód kraju, ze Śląskiem na czele. Natomiast na resztę kraju patrzymy jak na swego rodzaju pusty pomost 600-kilometrowej szerokości, przez który prowadzą jedynie linie transportowe ze Śląska do portów. Pomost ten, chociaż stanowi ogromną większość zaplecza portów, w ich obrotach nie bierze na razie zbyt dużego udziału. Jaką treścią gospodarczą zostanie on przez państwowy plan inwestycyjny wypełniony, taki charakter będą miały jego obroty portowe, a to zależy będzie od wielu niezmiernie skomplikowanych czynników, na które przykładowo tylko pozwolę sobie wskazać.

1. Nie ulega wątpliwości, iż białostocki przemysł włókienniczy leżał w zasięgu obrotów portowych Gdyni/Gdańska. Podczas wojny został on prawie doszczętnie zniszczony. Jeżeli w ogólnopaństwowym planie inwestycyjnym pozwoli się na jego odbudowę, co moim zdaniem nie powinno nastąpić, wówczas spore ładunki szmat i wełny będą się do Białegostoku kierować niewątpliwie przez Gdańsk/Gdynię, tak jak i eksport tamtejszych wyrobów z tak zwanej wełny ponownej, dość żywotny przed wojną i kierujący się do krajów zamorskich, szedłby również przez te porty. Jeżeli natomiast przemysł ten zostanie powołany do życia gdzie indziej, jak np. w Wielkopolsce, gdzie zresztą miałby lepsze warunki rozwojowe, jego obroty zamorskie znalazłyby się w zasięgu Szczecina.

2. Jeżeli w przyszłej przebudowanej strukturze gospodarstwa narodowego Polski utrzyma się nonsens skoncentrowania całego przemysłu jutowego w Częstochowie i Bielsku, nonsens polegający na zbędnym transporcie

ciężkiego surowca od portów do tych miast po to tylko, ażeby po przeróbce równie ciężkie worki, sienniki itp., jako towar typowo eksportowy, odbywały ponowną wędrówkę do portów, wówczas cały ten przemysł leżałby w zasięgu Gdyni/Gdańska. Jeżeli natomiast zlokalizuje się go w pobliżu portów, jak to ma miejsce w większości krajów, wówczas wybór miejsca będzie miał wpływ na specjalizację odnośnego portu. Ze względu na krótszą drogę morską dla surowca jutowego oraz ze względu na rozmieszczenie zapotrzebowania na wyroby jutowe w kraju, przemysł ten powinien się znaleźć raczej w Szczecinie niż w Gdyni/Gdańsku.

3. Jeżeli w planie inwestycyjnym przewiduje się doprowadzenie wydobycia węgla do 80, a nawet 100 milionów ton, wówczas zapotrzebowanie na kopalniaki będzie wynosiło około 2 milionów m³ drzewa; a ponieważ nasze lasy z trudem będą mogły dostarczać tylko połowę tej ilości, przeto drugą połowę trzeba będzie importować z zagranicy. Przyszłe traktaty handlowe zadecydują o kierunku tego importu, co oczywiście będzie miało decydujący wpływ na wybór samego portu. Jeżeli jednak import ten kierowałby się drogami wodnymi śródlądowymi z Białorusi i obszarów sąsiednich, co zresztą wcale nie jest wykluczone, a czego my tutaj przewidzieć nie możemy, wówczas te olbrzymie ładunki kopalniaków znalazłyby się w ogóle poza obrotami naszych portów.

4. Dyskutujemy nad tym, przez które porty i jak zorganizować import około 1 miliona ton ropy i paliwa płynnego, a tymczasem plan inwestycyjny długofalowy może i powinien przewidywać taką rozbudowę fabryk benzyny syntetycznej, produkowanej z węgla kamiennego i brunatnego, aby zamiast importu doprowadzić w przyszłości do eksportu kilku milionów ton tego paliwa. Światowa sytuacja paliw płynnych wskazywałaby raczej na taką tendencję rozwojową w przyszłości. Jeżeli by to w ogóle mogło nastąpić, to w związku z geograficznym

występowaniem pokładów węglowych, głównym portem eksportowym mógłby być raczej Szczecin, gdy w wypadku importu wiele przemawiałoby za Gdynią/Gdańskiem.

5. Jeżeli plany inwestycyjne w hutnictwie doprowadzą kiedyś do produkcji 6 milionów ton surówki i jeżeli punkt ciężkości hutnictwa żelaznego przesuniemy nad Kanał Kłodnicki, wówczas zwiększy się kolosalnie import rudy; ale dopiero od polityki gospodarczej państwa zależeć będzie to, czy i w jakim stopniu będzie się on kierował przez Szczecin i Odrę ze Szwecji, Marokka itp., czy też drogami żelaznymi ze Związku Radzieckiego. Jeżeli natomiast zdecydujemy się na silniejszą rozbudowę hutnictwa w okręgu radomskim, to jest w Stąporkowie, Starachowicach i Ostrowcu, oraz w Stalowej Woli, co przy regulacji Wisły byłoby gospodarczo uzasadnione, wówczas obroty portowe tego okręgu wskazywałyby raczej na Gdańsk/Gdynię.

6. Rozbudujemy niewątpliwie własne hutnictwo aluminowe, a jego lokalizacja zadecyduje o kierunku importu boksytu. Jeżeli chcielibyśmy się oprzeć na boksycie rosyjskim z Tichwina, wówczas powinien on być dowożony jako ładunek powrotny tymi statkami, które będą wozić węgiel do Leningradu i, oczywiście, przez port wyjściowy tych statków. Jeżeli natomiast mielibyśmy importować boksyt węgierski, wówczas szedłby on do Polski wyłącznie kolejami.

7. Analogicznie przedstawia się sytuacja z przemysłem superfosfatowym, który potrzebne mu w przyszłości około 300 tysięcy ton surowca może importować z Rosji lub z krajów zamorskich. Jeżeli główne jego centra mają być w Wielkopolsce i na Ziemiach Odzyskanych, a jednocześnie wchodzić będą w rachubę apatyty z Półwyspu Kola lub fosforyty z Afryki północnej, wówczas naturalnym dla nich portem byłby oczywiście Szczecin. Jeżeli zaś mielibyśmy importować fosforyty podol-

skie i jednocześnie faworyzować przemysł superfosfatowy w bardziej centralnych i wschodnich częściach kraju, wówczas cały ten ładunek, lub przynajmniej jego część, omijałyby porty w ogóle.

8. Dyskutując na temat przyszłej specjalizacji portów, patrzymy na Wielkopolskę jako na kraj typowo rolniczy i jako na główny śpichlerz żywnościowy Polski, a jednocześnie wyznaczamy jej w nowym układzie granic państwa niezmiernie ważną rolę kulturalnej i gospodarczej stolicy Ziem Odzyskanych. Bez gruntownej przebudowy strukturalnej w kierunku silnego i bardziej wszechstronnego uprzemysłowienia Wielkopolska roli takiej należycie nie spełni. A ponieważ otwierają się przed nią korzystne perspektywy wyzyskania wielu własnych surowców, zwłaszcza węgla brunatnego i soli (a może znajdzie się tu i ropa naftowa), przeto zmieni ona niewątpliwie swój dotychczasowy charakter, co oczywiście pociągnie za sobą gruntowne zmiany również i w jej obrotach portowych.

Przykładów takich można by przytoczyć o wiele więcej, ale sędzę, że i te dostatecznie jasno wskazują na ogromną zależność charakteru obrotów poszczególnych naszych portów od tego, w jakim kierunku rozwinie się rozbudowa owego „pomostowego” zaplecza, jaką treścią gospodarczą zostanie ona wypełniona i w jakich kierunkach pójdą nasze przyszłe traktaty handlowe.

Oto dlaczego, nawiązując do wstępnej uwagi o małej ilości punktów zaczepienia dla dyskusji na temat długofalowej specjalizacji naszych portów, należało by najpierw dokładnie zapoznać się z rządowymi planami długofalowej przebudowy strukturalnej naszego gospodarstwa narodowego.

Nie oznacza to, oczywiście, negacji w stosunku do zamierzonych inwestycji w naszych portach. Wręcz przeciwnie: wierząc głęboko w zdolności twórcze narodu

polskiego i w lepszą jego przyszłość, jestem przekonany, iż obroty naszych portów będą w przyszłości tak wielkie, że wszystko to, na co w ciągu najbliższych 5 lat zdobędziemy się w portach w postaci wszelkich inwestycji, okaże się nie wystarczające, i to zupełnie niezależnie od ich przyszłej specjalizacji.

Min. dr Stefan Jędrzychowski. Proszę traktować moje wywody nie jako exposé, ale jako głos w dyskusji. Dyskusja ta znacznie przerosła ramy zagadnienia, jakie postawili inicjatorzy konferencji. Mam wrażenie, że przerosła w sposób naturalny, gdyż dyskusja nad wąsko pojętym tematem doprowadzić by mogła jedynie do wniosków negatywnych, zważywszy skąpość danych, którymi dysponujemy. W obecnej sytuacji przedwcześnie jest mówić o długofalowej polityce specjalizacji portów i dlatego dyskusja musi poruszać sprawy, które wiążą się ze specjalizacją portów i określają ją w przyszłości, a nie tylko o tych, które bezpośrednio jej dotyczą.

Istotnie trudno jest podejść do specjalizacji portów jako do zagadnienia, które da się rozplanować na dłuższy okres, kiedy nie mamy jeszcze państwowego planu gospodarczego na takie okresy. Dotychczasowy plan finansowo-inwestycyjny był obliczony na okres 9 miesięcy. Mamy dotychczas jedynie plan budżetowy i inwestycyjno-gospodarczy do końca roku i plany produkcji, które jednak nie łączą się w jedną całość.

P u l a i m p o r t o w o - e k s p o r t o w a

Żeby mówić o specjalizacji portu, trzeba wiedzieć, jaką pulą eksportową będziemy rozporządzać i jakie rozmiary zakreślimy puli importowej. Znamy dotychczas rozmiary puli do końca roku. Ale żeby określić dalszy plan, musimy mieć plan finansowo-gospodarczy, przemysłowo-inwestycyjny, którego logiczną konsekwencją będzie pula importowo-eksportowa.

Było tu poruszone zagadnienie polityki handlu zagranicznego, i słusznie, bo ta polityka będzie określała w dużym stopniu odbudowę portów i wpłynie na ich specjalizację. Zaryzykowałbym powiedzenie, że specjalizacja będzie zjawiskiem wtórnym, będzie narastała żywiołowo, wynikając bezpośrednio z potrzeb życiowych. Oczywiście nie odrzucam myśli, że i w tej dziedzinie musi istnieć plan, ale niewątpliwie plan jest rzeczą zmienną i ustala się w zależności od potrzeb.

Dzisiejsza polityka handlu zagranicznego

Jeżeli chodzi o sformułowanie zasad i celów polityki handlu zagranicznego, to jedno jest jasne: polityka ta musi służyć dziełu odbudowy kraju. Celem tych wytycznych jest zrealizowanie ogólnych planów inwestycyjnych i produkcyjnych. Nasz plan inwestycyjny będzie służył realizacji planu gospodarczego państwa, który ma doprowadzić do rekonstrukcji gospodarczej Polski, do jej uprzemysłowienia i wprowadzenia w życie tych dzieł, których zarys rzucił w swym przemówieniu min. Kwiatkowski. Realizacja tych planów wymaga włożenia maksimum wysiłków i maksimum kontroli. Dlatego też państwo nie wyrzeknie się kontroli nad handlem zagranicznym. Powiedzenie jednego z przedmówców, że należy zastosować maksimum swobody dla kupca i towaru, byłoby sprzeczne z zasadami powyższej polityki. Byłoby to rzucenie się na wody wolnej fluktuacji i gry sił, która zresztą nie jest zupełnie wolna i nie ustala się automatycznie według wytycznych gospodarki kapitalistycznej. Są bowiem w niej perturbacje, które doprowadzają do tego, że ujemne strony wolnej gry sił, jak nierównomierność w rozłożeniu siły gospodarczej między poszczególnymi krajami, zostają zachowane, a dodatnia strona, t. zw. automatyczne zachowanie równowagi, okazuje się zawodna.

Według tego, co mówił prof. Rzöska, oznaczałoby to włączenie się w orbitę Zachodu. Uważam, że jest to nieporozumienie, gdyż Zachód traktuje się według schematyki powstałej w okresie liberalizmu gospodarczego. Odpowiem przykładem na to powiedzenie. Zwracają się do nas kupcy i przemysłowcy brytyjscy z próbkami towaru. Zapraszamy ich do siebie. Okazuje się jednak, że rząd brytyjski nie daje im paszportu na przyjazd do Polski. Wynika z tego jasno, że Zachód też mocno kontroluje swój handel i politykę handlu zagranicznego i nie jest już klasycznym liberalnym Zachodem. Dziś byłoby przedwczesnie mówić, jak będzie wyglądał międzynarodowy system handlu zagranicznego. Są propozycje, które, wychodząc z zasady wolno-handlowej, dążą do zniesienia ceł, preferencji taryfowej, reglamentacji dewizowej, kartelizacji międzynarodowej i t. d.

Promotorem koncepcyj liberalnych było zawsze Imperium Brytyjskie. Mogło ono ze względu na swoją siłę gospodarczą oraz panowanie nad morzami narzucać swoją wolę i kontrolę światu. Teraz tym promotorem są Stany Zjednoczone, które chcą narzucać kontrolę światu metodami wolno-handlowymi. Teraz nawet Wielka Brytania niechętnie przyjmuje te zasady, tak że przyjęto pewien kompromis, który znacznie osłabia istotną treść tej polityki.

Dotychczas wyobrażamy sobie propozycje Stanów Zjednoczonych jako plany przedstawiane nam przez Roosevelta w oparciu o umowę w Bretton Woods, Międzynarodowy Bank Odbudowy, Międzynarodowy Fundusz Monetarny i zniesienie ograniczeń handlu międzynarodowego. Wiele się tam od tego czasu zmieniło. Koncepcja ofiar na rzecz świata zniknęła, a ujawnia się chęć wyciągnięcia korzyści i opanowania dyspozycji gospodarczej na świecie. Faktem jest, że system ten nie będzie się tak prosto i gładko układać, jak autorom tych propozycji się wydawało. Państwo, które nie należy do

rzędu mocarstw, mogących przy równej grze sił dyktować swą wolę, musi dla obrony swej niezależności i suwerenności gospodarczej stosować specjalne metody jej ochrony. W przeciwnym razie silniejsi nie pozwolą mu na rozwój gospodarczy.

Zasada suwerenności gospodarczej została wywalczona przez nas w wyniku zwycięskiej wojny, dzięki rządowi ludowym, nacjonalizacji przemysłu i wyeliminowaniu wpływów kapitału zagranicznego. W obecnej sytuacji możemy uchylać np. na dzisiejszym zebraniu postulaty i decydować o tym, co nam dogadza lub nie. Ośrodek dyspozycji leży u nas, a nie za granicą, jak było dawniej.

Jeżeli chodzi o włączenie się do świata zachodniego, prof. Rzóska nie określił, do jakiego świata zachodniego mamy się włączyć: czy do bloku zachodniego, proponowanego przez Wielką Brytanię, czy do bloku szterlingowego, czy też do satelitów Stanów Zjednoczonych. Ja sądzę, że naszym najsluszniejszym postulatem powinno być włączenie się równomiernie do świata Wschodu jak i Zachodu, odpowiednio do naszego położenia gospodarczego i naszych możliwości. Warunkiem naszego rozwoju jest pokój na świecie, a włączenie się do jednego i izolowanie od drugiego jest wstępem do wojny. Nasze umowy handlowe mogą również spełniać tę funkcję równomiernego włączania się do świata i będą jego miernikiem. Jeżeli to włączenie zaczęło się od Wschodu, to dlatego, że była to wówczas jedyna możliwość. Jeżeli nie przeżyliśmy zastoju i bezrobocia, to zawdzięczamy to kontaktowi z ZSRR. Od tej chwili jesteśmy świadkami włączania się do świata naszych najbliższych sąsiadów. Nie pogardzajmy Bałkanami, jako rynkiem zbytu i surowców. Nie wszędzie zastąpimy Niemców, ale w obecnej koniunkturze możemy to na pewno uczynić na Bałkanach. Nie powiem, że Niemcy są wyeliminowane ze świata handlowego. Już dziś nasz handel z Niemcami można

postawić na czwartym miejscu po ZSRR, Szwecji, Szwajcarii. W przyszłości rola Niemiec będzie stale wzrastała. Nie wykluczamy ich zatem z systemu wymiany międzynarodowej, chyba że odrodziłyby się wrogie i bojkot ich stały się koniecznością polityczną.

Handel zamorski i lądowy

Jeżeli chodzi o linię rozwojową naszego handlu, o której wspomniał prof. Rzóśka, to istniała przed wojną tendencja przełączania się na drogę morską. Nie było to tak zdrowym zjawiskiem, bo nasze wyjście na świat szło przez wąski brzeg, jak przez szyjkę od butelki. Przed wojną nasze granice lądowe były prawie martwe, jak miało to miejsce z Litwą, ZSRR i częściowo z Niemcami. Z Niemcami jakiś czas prowadziliśmy wojnę celną, po jej zakończeniu otworzyła się granica, przez którą w pierwszym rządzie przenikały wpływy niemieckie. Teraz nasz handel sąsiedzki będzie szedł przede wszystkim drogą lądową.

Na długi dystans nasza pula importowo-eksportowa będzie się stale zwiększała i choć procentowy udział handlu morskiego będzie mniejszy, w cyfrach absolutnych będzie większy, ze stałą tendencją wzrostu.

Opierać wszystko na handlu zamorskim nie jest racjonalne. Dobre to jest dla Anglii, dla której wszystkie państwa są sąsiedzkimi. Dla nas zdrową gospodarką jest zastosowanie handlu sąsiedzkiego i morskiego. Klauzula fob w naszych dotychczasowych umowach handlowych nie jest rzeczą zasadniczą. Były one zawierane w okresie, gdy nie mieliśmy w naszej dyspozycji floty i nie mogliśmy stosować klauzuli cif, handlując jedynie w/g klauzuli fob. Obecnie specyficzne interesy naszych portów będą coraz szerzej uwzględniane.

Min. Kwiatkowski przy planowaniu puli importowej twierdzi, że jej 60% powinno być przeznaczony na s u

rowce i maszyny. Jabym to szerzej potraktował: że żywność dla robotników jest również surowcem i że dziś 100% puli importowej przeznaczono na surowce i maszyny. To podlega zresztą ogólnej wytycznej, że handel zagraniczny musi być podporządkowany odbudowie kraju.

Podjęta przez jednego z przedmówców inicjatywa stworzenia Rady Portowej jest dobra i celowa, ale nie załatwi zagadnienia specjalizacji portów. Rada Portowa również nie będzie znała planów ogólnej gospodarki państwowej na dalszą metę, które nie są jeszcze ustalone. Będzie ona mogła wyrażać tylko życzenia osób i instytucyj zainteresowanych.

Zagadnienie tranzytu

Tranzyt w sensie długofalowej polityki jest zagadnieniem ważniejszym niż w planowaniu krótkofalowym. Powstaje pytanie, czy słuszna jest teza prof. Rzóska, iż nie powinniśmy stosować preferencji dla naszych towarów, a raczej popierać obce. Wydaje mi się, że w obecnym okresie stanowisko takie jest mylne.

Przy obecnej zdolności przeładunkowej portów, dopuszczanie tranzytu towarów masowych obcych oznaczałoby ograniczenie importu rudy, a co za tym idzie, zahamowałoby pracę hut i odbudowę kraju. Mogłoby również oznaczać ograniczenie eksportu węgla, za który otrzymujemy surowce. Dopóki ograniczają nas urządzenia przeładunkowe, na pierwszym miejscu musimy postawić własne potrzeby, a na drugim sąsiadów. Co najwyżej możemy uwzględnić konieczne potrzeby naszych sąsiadów przed naszymi zbędnymi.

Mówiło się tu o tranzyście czeskim, obliczonym na 2¹/₂ mil. ton. Padło zdanie, że należy to uchwycić za wszelką cenę. W ekonomii nie ma pojęcia: za wszelką cenę. Trzeba zawsze rozważyć, czy to się opłaci. Należy stosować umiejętną i elastyczną politykę.

Tranzyt jest obecnie sprawą zainteresowania międzynarodowego.

Na konferencji ECITO (European Conference of Inland Transport Organisation) w Kopenhadze, gdzie Polska była również reprezentowana, była poruszona sprawa tranzytu ze Skandynawii do Europy środkowej. Kwestia ładunku drobnicowego (głównie ryb) została przez nas pozytywnie załatwiona; kwestia ładunków masowych została uzależniona przez nas od pomocy w odbudowie naszych portów, przy czym pomoc nam udzielona musi być większa niż potrzeby tranzytu. Musimy bowiem zdać sobie sprawę, że leży to również w interesie drugiej strony. Jest tu wskazana polityka elastyczna, w której nie traci się nerwów.

Mamy już tranzyt kolejowy masowych ładunków: czesko-sowiecki oraz tranzyt sowiecko-niemiecki, który przyniesie nam w tym roku około 11 mil. dol., co stanowi pokrycie części importu z ZSRR. Przez Szczecin idzie tranzyt morski sowiecko-niemiecki. Zapleczem naturalnym Szczecina jest Berlin, Brandenburgia i obszar aż po Zagłębie Saksońskie. Dlatego też nie należy koncentrować się jedynie na tranzycie czeskim.

Mam wrażenie, że prof. Rzóska nie przeanalizował sprawy taryf tranzytowych mówiąc, że są one przeszkodą w udzielaniu nam tranzytu. Nasze taryfy kolejowe są obliczone kilkakrotnie poniżej kosztów własnych, są one deficytowe, stosujemy bowiem mnożnik 4. Jest to taryfa w sposób nie zamierzony dumpingowa. Jest ona wywołana polityką cen wewnątrznych. Porównując nasze taryfy z czechosłowackimi widzimy, że koleje czeskie zgarniają 100% ceny towaru. Ta kwestia nie jest zatem przeszkodą do ewentualnego przejścia przez nas tranzytu.

Na konferencji ECITO w Kopenhadze została postawiona przez Czechów sprawa odbudowy Hamburga. Mó-

wiono ogólnie o priorytetach przy odbudowie portów. Polacy, Holendrzy, Belgowie i Francuzi postawili tezę odbudowy przede wszystkim portów alianckich, które muszą mieć pierwszeństwo przed portami niemieckimi. Czesi chcieli zrobić wyłom dla Hamburga, jednak wniosek ten został utracony. My musimy wychodzić na zachód z własnym aktywnym programem tak, jak to robimy. Weszliśmy już do europejskiej konferencji węglowej z własnymi postulatami. Musimy pilnować swojego interesu gospodarczego na tle zasady międzynarodowej wolności handlu. Elementem, który stoi na przeszkodzie tranzytu, są wysokie koszty usług portowych: są one pozostawione nie kontrolowanej inicjatywie prywatnej, osiągając dowolną wysokość. Koszty usług są na poziomie przekraczającym poziom konkurencyjny.

Odbudowa portu musi wyprzedzać możliwości eksportowe

Rozpatrzmy, co wynika z naszych ogólnych planów i możliwości dla zagadnienia planu odbudowy portów. Jedno jest pewne, że nasza pula importowo-eksportowa systematycznie będzie wzrastać. Mogą być załamania, lecz tylko chwilowe, np. jeśli ustaną dostawy UNRRA w końcu grudnia 1946 r., to w pierwszych miesiącach 1947 roku zarysuje się spadek importu. W naszej dynamice rozwojowej w dużym stopniu będziemy niezależni od kryzysów światowych, ze względu na to, że dyspozycja i kontrola państwowa czuwać będzie przy planowaniu. Nie można dokładnie przewidzieć wzrostu puli importowo-eksportowej. W zeszłym roku mieliśmy kilka wąskich gardzieli w tej dziedzinie. W listopadzie i grudniu 1945 roku transport kolejowy nie mógł dowieźć węgla wyprodukowanego do portów. Zostało to przez nas opanowane. Koleje mogą już przewieźć tyle, ile porty nasze przeladują. Nastąpił stan względnej równowagi, lecz na-

leży przewidzieć, iż mogą zachodzić zmiany, np. wzrost produkcji węglowej w r. 1947 albo np. eksport 600.000 t. węgla miesięcznie kierowany do ZSRR szerokim torem może ustać względnie być przerwany na porty. W tym wypadku znowu będą nas ograniczać porty, gdyż są one stale na granicy zdolności przeładunkowej. Odbudowa portów zatem musi stale wyprzedzać możliwości eksportowe. Musi istnieć rezerwa techniczna na wypadek wzrostu eksportu. Trzeba planować nie na miarę, lecz na wzrost. Dlatego trzeba odbudowywać urządzenia portów we wszystkich trzech portach w dostępnych nam granicach.

Dyspozycja towarem, tonażem i kredytem

Podana przez p. Wojnara barwna wizja naszych portów, które jako ośrodek dyspozycyjny towarem, tonażem i kredytem mogłyby zająć miejsce portów niemieckich, nasuwa szereg uwag:

1. Nie wiadomo, jakie zmiany nastąpią w strukturze handlu międzynarodowego na skutek przeobrażeń, jakim świat podlega. Błędem było nieliczenie się z powstaniem ZSRR, tak samo błędem jest niedostrzeganie zmian obecnych. Np. teraz my i sąsiedzi handlujemy na podstawie umów kompensacyjnych. Towar jest zatem z góry zadysonowany w trybie pseudo-planowania. Nie trzeba zapominać, że we Francji powstaje koncepcja nacjonalizacji floty handlowej, co zmieni układ w wolnej grze sił na rynkach handlowych.

2. Musimy się zastanowić, od czego będzie zależała dyspozycja towarem na Bałtyku. Czy od maklera i spekulanta? Nie. Będzie ona natomiast zależała od tego, jaką pulę towarową sami wniesiemy do portów, od całego naszego potencjału gospodarczego. Dyspozycja tonażem będzie w dużej mierze zależała od tego, jaki będziemy posiadali tonaż własny; wreszcie możliwość dysponowania

kredytem będzie zależała od naszych zasobów kapitałowych. Widzimy więc, że rozwój portów nie zależy od przedsiębiorstw, które w nich powstają, lecz od naszego potencjału gospodarczego. Jeżeli skupimy te wszystkie przesłanki, wtedy pewna część dyspozycji powinna przejść do naszych rąk, o ile zaś ich nie osiągniemy, nie będziemy dyspozytorami.

Jeżeli nasze porty staną się dyspozytorem tonażu, towaru i kredytu, nasuwa się pytanie, czyja to będzie dyspozycja? Tworząc z naszych portów ośrodek dyspozycji w obecnej chwili, przy naszym małym potencjale gospodarczym, możemy ten ośrodek poddać dyspozycji międzynarodowej. Ośrodek dyspozycji w naszych portach posiada tymczasem znaczenie dla całego narodu o tyle tylko, o ile pozostanie w naszych rękach, a nie będzie podlegał obcemu kapitałowi. Walka o naszą suwerenność prowadzi automatycznie do kierowania tą sprawą w sposób właściwy.

Jestem daleki od niedoceniaenia momentu człowieka w tej dziedzinie, ale jest to trudny problem. Niewątpliwie nowe zadania wymagają przeobrażenia psychicznego nowego człowieka. Ogólnie biorąc, obecne przemiany wymagają przeobrażeń psychicznych pozostających w związku z nową naszą rzeczywistością. Jeżeli chcemy prowadzić skuteczną politykę morską, musimy mieć człowieka, dla którego ambicji odegranie roli w życiu i dla dobra społeczeństwa więcej będzie znaczyło niż zarabianie dużych pieniędzy. Z tym problemem człowieka wiąże się sprawa szkolnictwa: powinno ono wychować typ człowieka, który pracuje nie tylko dla bezpośrednich osobistych korzyści, i wtedy dopiero osiągniemy wielkość na morzu, gdy ten nowy człowiek zacznie pracować.

Obecnie mamy skromny tonaż. Może on obsłużyć najwyżej 20% naszych obrotów. Nie mamy chwilowo warunków do rozbudowy naszej floty handlowej. Dla obsłużenia naszych potrzeb trzeba nam 600 tys. ton. Bę-

dziemy mogli to osiągnąć w ciągu jakich dziesięciu lat, nie wcześniej. W międzyczasie musimy się nauczyć dysponować własnym tonażem. Ponadto musimy prowadzić własną politykę taryfową morską, a nie tylko wzorować się na obcych i podporządkowywać biernie konferencjom międzynarodowym. Musimy brać i bierzemy udział w konferencjach międzynarodowych i prowadzimy na nich własną aktywną politykę, choć mamy tylko niewielki ułamek tonażu światowego.

Port w Szczecinie

Przejdźmy do spraw Szczecina. Musimy stanąć na stanowisku, że Szczecin jest portem nieodwołalnie i wyłącznie polskim. Nie może być mowy o condominium lub o statucie międzynarodowym. Może być jedynie mowa o takich lub innych formach dopuszczenia do Szczecina na uprzywilejowanych warunkach tych państw, które będą z niego korzystały.

Szczecin zaczyna odgrywać dla nas jako port tranzytowy coraz większą rolę. W miarę odbudowy portu będzie on miał i większe obroty, ale związane to jest z odbudową i doprowadzeniem do porządku magazynów, uzbrojeń nabrzeży itd. Trzeba zacząć od maksimum wykorzystania tego, co mamy, tych nabrzeży, które nam zostały przekazane. Należy ruszyć naprzód sprawę Szczecina, zaczawszy odbudowę od urządzeń przeładunkowych. Po zagospodarowaniu otrzymanych odcinków będziemy żądać dalszych.

Obecnie trudno mówić na dłuższą metę o specjalizacji portów, na razie muszą one pracować uniwersalnie. Stopniowo wykrystalizują się właściwe funkcje, w pierwszym rzędzie między portami Gdańskiem a Gdynią, po co zaś w Szczecinie, ze względu na swe zaplecze, raczej zostanie uniwersalny. Dzisiaj istnieją dysproporcje między taryfą dróg wodnych a kolejową. Muszą one być usunięte i wtedy Szczecin uzyska swój charakter właściwy.

W każdym razie musimy w tym pierwszym okresie dopomóc Szczecinowi, choćby w sztuczny sposób. W tym kierunku będzie szła nasza polityka handlu międzynarodowego. Obecnie już kierujemy tam ładunki celulozy ze Szwecji, drobnicę UNRRA, bydło, poza tym reemigrantów. Dalszym etapem, zresztą po odzyskaniu reszty portu, będzie jego specjalizacja.

Dr Józef Kulikowski. Z toku obrad wynika, że zbędne byłoby rozszerzanie treści referatu. Z braku materiałów nie mogłem przedstawić zagadnienia wyczerpująco; referat mój potraktowałem raczej jako szkic. Chciałem podkreślić zasadnicze linie rozwoju, mające znaczenie zarówno dla przeszłości, jak i dla przyszłości naszych portów.

Czy dla określenia roli portów należy studiować ich pracę przedwojenną, czy też dyskutować tylko nad przyszłością? Z głosów dyskusji wynika, że przeszłość rzekomo nic nie daje, a przyszłość jest niewiadoma: będą inne towary, a jakie — nie wiemy.

Jednak plan pracy naszych portów musimy na czymś oprzeć. Sądzę, że z przeszłości można wydobyć pewne cechy stałe, związane z charakterem zaplecza. Historia uczy, że handel chętnie wraca na dawne szlaki. Nawet po największych przewrotach gospodarczych prawo to znajduje swe potwierdzenie; o tym musimy pamiętać, analizując przeszłość naszych portów. Z drugiej strony musimy badać i plany na przyszłość w zakresie podstawowych towarów, które przejdą przez nasze porty.

Tematy badań nad przeszłością naszych portów

Oдноśnie przeszłości naszych portów winniśmy przeprowadzić następujące analizy:

1. Analiza ładunków: a) eksportowych — jak płodów rolnictwa z leśnictwem i rybolówstwem, przemysłu

lekkiego, który wymaga szerszego przestudiowania; b) importowych — przy czym należy tu szczególnie zbadać zagadnienie importu do Szczecina, w którym jednak z naszego punktu widzenia duża część obrotu będzie traktowana jako tranzyt; c) analiza przejścia przedwojennego eksportu w import po wojnie: niektóre towary *par excellence* eksportowe w stosunkach przedwojennych, jak np. drzewo, staną się w obrotach powojennych towarami importowymi. Mówię tu oczywiście o przeważającym kierunku ruchu, gdyż np. w drzewie będziemy mieli również pewną ilość eksportu wyrobów, drewna przetartego, pewnych gatunków szlachetnych itd.

Najgruntowniej należy zanalizować eksport przemysłu przetwórczego pod kątem widzenia, czy będzie on nadal klientem portu, jak również eksport i obrót rolniczo-leśny. Głębszego zbadania wymaga też import Szczecina, który my traktujemy jako tranzyt do Saksonii i Brandenburgii. Należy ustalić, czy możemy nań liczyć i nadal w związku z otwarciem żeglugi śródlądowej na niemieckim Mittellandkanal.

2. Analiza tranzytu morskiego i lądowego jest sprawą ważną nie tylko dla specjalizacji, ale i w ogóle dla przyszłego rozwoju portów. a) O tranzycie morskim brak nam danych. Przed wojną tranzyt ten w Gdyni był jednak zapoczątkowany, a w Szczecinie istniał stale. Szereg towarów przybywa do Europy w ładunkach zbiorowych i tu w jednym z portów europejskich takie ładunki rozdzielane są do poszczególnych portów odbiorczych. Dążeniem naszym będzie stworzenie tego rodzaju warunków, aby nasze porty stały się portami rozdzielczymi. Tranzyt morski wiąże się z zagadnieniem reeksportu i przemysłu portowego. Jednym z ciekawszych przykładów jest — z okresu przedwojennego — eksport do Stanów Zjednoczonych czekolady, wyprodukowanej w portach Finlandii. Ten rodzaj tranzytu musiałby być związany z przemysłem portowym. b) Sprawa tranzytu ląd-

wego była fragmentarycznie poruszona. Odgrywa tu rolę nie tylko tranzyt w obrocie z Czechosłowacją i Węgrami. Nasze porty mają również warunki dla tranzytu w obrocie Z. S. R. R., w szczególności w okresie zimowym, gdy porty bałtyckie Związku Radzieckiego, jako bardziej narażone na przeszkody lodowe, są mniej dostępne niż nasze trzy porty.

Gdańsk przed r. 1914 ściągał tranzyt cukru z Ukrainy. Tranzyt rumuński, węgierski i jugosłowiański do Skandynawii idzie przez nasze porty, oczywiście z wyjątkiem okręgów, dla których droga przez Triest okaże się tańsza, jak to miało miejsce przed wojną, a wynikało z czeskiego systemu prohibicyjnych tariff kolejowych. Przypomnieć należy, iż tariffy czechosłowackie w pewnym okresie spowodowały wysyłanie naszego węgla z Katowic do Budapesztu przez Gdynię naokoło Europy. Mając naturalne warunki do ściągnięcia ruchu tranzytowego, możemy jednak natknąć się na nienaturalną przeszkodę, wynikającą z systemu tariffowego.

3. Analiza sezonowości ruchu towarowego. Typowym przykładem sezonowych towarów są rudy szwedzkie i owoce południowe. Przy urządzaniu środków przeładunkowych i magazynów nie należy brać pod uwagę przeciętnej, lecz trzeba pamiętać o punktach szczytowych przeładunku.

4. Jeśli nie zapadnie decyzja połączenia w jeden port Gdyni i Gdańska, trzeba poddać analizie stosunek wzajemny tych portów i sprawę komunikacji śródlądowej. Sugestionował nas fakt, że Gdynia, w przeciwieństwie do Gdańska, nie jest połączona z zapleczem drogą wodną. Wobec nieuregulowania Wisły fakt ten miał minimalne znaczenie. Obrót wodny Gdyni i Gdańska był prawie równy. Wynika to z faktu zaniedbania żeglugi na Wiśle, i to nie tylko z przyczyn technicznych. Żegluga na Wiśle, jak i w ogóle żegluga śródlądowa, traktowana była przez Ministerstwo Komunikacji z niechęcią

rasowego kolejarza do wody (stawki „konkurencyjne” przy wysyłkach kolejowych ze stacyj położonych nad kanałem nadnoteckim). Nawet drzewo, typowy towar nadający się do transportu wodnego, a nawet do spławu, tylko w 20% szło Wisłą. Jeszcze przez dłuższy okres czasu Wisła nie będzie odgrywała większej roli w obsłudze portów, odmiennie niż Odra, która miała duże znaczenie komunikacyjne. Do ostatnich czasów przed wojną część zboża z Poznańskiego szła przez Wartę na Odrę do Szczecina, co jest wymownym dowodem siły atrakcyjnej Odry, jako środka komunikacji śródlądowej.

5. Na podstawie analizy należy ustalić przewidziany ruch towarów i postawić zagadnienia: a) zasadniczej specjalizacji portów. Mówię — zasadniczej, gdyż o całkowitej specjalizacji nie może być mowy. Każdy port musi być przygotowany na odbiór wszelkich importowanych towarów. Przy rozwiązywaniu zagadnienia zasadniczej specjalizacji muszą być harmonijnie uwzględniane trzy czynniki: handlowy, techniczny i żeglugowy. Szczecin miał przewagę importu, a Gdynia eksportu i nie da się importu mechanicznie przenieść ze Szczecina do Gdyni, lecz trzeba wprzód zanalizować czynniki składowe tego importu. b) aparatu usługowego i handlowego. W tym zagadnieniu musimy się zdobyć na maksimum aktywizmu gospodarczego. Nie do f. o. b. powinna być doprowadzona transakcja eksportowa, ale do c. i. f. port przeznaczenia. Negatywnym wzorem może być dla nas Gdańsk przedwojenny.

Aktywizacja naszych portów

Instytut Bałtycki walczył przed wojną i walczy obecnie o polski aktywizm i polską dyspozycję gospodarczą. Wejście na rynki zamorskie było przed wojną zapoczątkowane. Musimy dalej prowadzić politykę: 1. kierowania towarów importowanych z krajów morskich, np. z Fran-

cji, lub eksportowanych do tych krajów, przez nasze porty, a nie drogą kolejową, przy ponoszeniu kosztownych stawek tranzytowych: 2. uporczywego dążenia do bezpośrednich stosunków handlowych z rynkami zaoceanicznymi. Jeśli będziemy musieli importować skóry z Ameryki Południowej, to nasz eksporter musi tam bezpośrednio sprzedawać swoje towary. Równocześnie musimy pamiętać o usprawnieniu usługowego aparatu portowego.

Dr Edward Wieczorek.

Rola węgla w rozwoju Gdyni i Gdańska

Dlaczego Gdynia w okresie międzywojennym tak silnie się rozbudowała?. Myśl oparcia gospodarczego na morzu egzystowała od pierwszej chwili odzyskania niepodległości, ale dopiero od r. 1925 zaczęła nabierać życia. Cyfry mówią za siebie. Obrót w Gdyni wyniósł:

w r. 1924	ok.	10.000	ton
w r. 1925	"	55.000	"
w r. 1926	"	400.000	"
w r. 1927	"	900.000	"
w r. 1928	"	2.000.000	"
w r. 1929	"	3.000.000	"
w r. 1937	"	9.000.000	"

W pierwszym półroczu r. 1925 eksportu węgla przez Gdynię nie było zupełnie, w drugim półroczu r. 1925 wynosił on 28 tys. ton, w r. 1926 ok. 400.000 ton, w r. 1929 — ok. 2 mil. ton.

Dlaczego dopiero w r. 1925 myśl związania handlu z morzem nabiera rumieńców życia i staje się realna? Po pierwszej wojnie światowej odzyskaliśmy Śląsk z rocznym wydobyciem ok. 30 mil. ton węgla. Nasz słaby organizm gospodarczy nie mógł tego wchłonąć i byliśmy zmuszeni szukać rynków zbytu w Niemczech, Austrii, Czechosłowacji i na Węgrzech. Głównym rynkiem zbytu były Niemcy, zobowiązane konwencją genewską do przyjmowania pewnej kwoty węgla polskiego. W poło-

wie czerwca r. 1925 wygasła konwencja genewska i zamknęła się dla naszego węgla granica niemiecka. Wówczas Polska musiała szukać ujścia dla swojego węgla na rynkach dalszych i skierowała wzrok na morze. Ciśnienie zaplecza spowodowało, że musiała się otworzyć nowa droga. Ten sam wzrost obserwujemy w obrotach Gdańska. Węgiel nadał naszym portom dynamikę rozwojową. Ten stan rzeczy utrzymał się do wybuchu wojny.

Węgiel a przyszła specjalizacja portów polskich

Czy i o ile obecna wojna wpłynęła na zmianę tych warunków? Uzyskaliśmy nowe tereny węglowe: Śląsk Dolny i Opolski. Łączne wydobycie węgla na obu tych terenach wynosi 30 mil. ton. Nasz potencjał wydobywczy może się zwiększyć zarówno ilościowo jak i jakościowo; to ostatnie ma znaczenie dla wybrednych konsumentów zagranicznych.

Niektórzy obliczają nasze możliwości wydobywcze, wg cyfr wydobycia osiągniętych przez Niemców w czasie wojny, na 100 mil. ton rocznie. Niemcy osiągnęły tę cyfrę łącznie z Zagłębiem Karwińskim, i to kosztem gospodarki rabunkowej. My zaś musimy z dużym nakładem pracy i energii usunąć skutki tej rabunkowej gospodarki. Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego na najbliższy okres preliniuje takie cyfry produkcji węgla: w r. 1947 — 60 mil. ton, 1948 — 70 mil. ton, 1949 — 73 mil. ton, 1950 — 75 mil. ton. To są cyfry najbardziej zbliżone do życia. Ile z tego możemy skonsumentować na rynku wewnętrznym? Podstawą do naszych obliczeń nie mogą być cyfry przedwojenne. Przed wojną 91% ogólnej konsumpcji spożywano na 36% terytorium naszego państwa. Dziś, odstąpiwszy ziemie wschodnie, zyskaliśmy ziemie o wyższym poziomie gospodarczym. Obecna konsumpcja wynosi 33 mil. ton, łącznie z zużyciem własnych

kopalń i przeróbką techniczną. Cyfra ta nie jest usprawiedliwiona; odgrywa tu rolę nieoszczędne zużywanie tego cennego artykułu. Na rok 1947 realna cyfra spożycia węgla wynosić będzie 35 — 37 mil. ton, na eksport pozostanie około 25 — 23 mil. ton. W latach następnych zaobserwujemy proces większego wydobycia, intensywniejszego ożywienia życia gospodarczego, ale też i większej oszczędności; w tym okresie eksport węgla winien wynosić około 30 mil. ton. Eksport drogą lądową idzie głównie do Rosji, przy czym Rosja daje nam dużą pomoc, gdyż na nasze kopalnie podstawia swoje wagony ze swoją obsługą, co zwłaszcza w roku zeszłym miało wielkie znaczenie. Na przyszły rok eksport lądowy do Rosji przewidziany jest na ok. 8 mil. ton, jeszcze pewne kwoty będą do umieszczenia w Niemczech i Czechach, ale w sumie nie możemy liczyć na eksport lądem więcej niż 13—15 mil. ton. Nasze porty w przyszłym roku muszą przeładować ok. 10 mil. ton węgla. W obecnym czasie i przez szereg lat następnych węgiel będzie rzucał swój cień na specjalizację portów. Konieczność specjalizacji portów będą nadal koncepcjami, a realnym problemem pozostanie przeładowanie węgla i dostosowanie do tego urządzeń portowych.

Trzeba postawić pewne problemy ekonomiczne odnośnie do towarów masowych. Rozwiązanie tych problemów da możliwość rozwiązania zagadnienia specjalizacji portów. Z wielką słuszością powiedział Pan Min. Jędrzychowski, iż urządzenia techniczne portów winny antycypować konieczności gospodarcze, aby nie było załamań, nawet krótkofalowych, gdyż na załamania te nas nie stać. Dla planowania średnioterminowego trzeba postawić problem głównych towarów masowych, jak węgla i rudy, i do nich dostosować urządzenia techniczne portów.

Problem przebudowy struktury gospodarczej Polski ma duże znaczenie i dla zagadnienia specjalizacji portów morskich. Nie chcę być ani optymistą ani pesymistą. Węgiel angielski przechodzi ciężką chorobę, musi się zreorganizować, ale wysiłek w tym kierunku jest i będzie czyniony. My stoimy na dwóch filarach: na węglu i na rolnictwie. Jeśli jednak chcemy opierać się istotnie na tych filarach, a nie dźwigać je na swoich barkach, to musimy przebudować naszą strukturę gospodarczą i zamiast eksportować węgiel w stanie surowym, eksportować jego przetwory.

Węgiel w okresie 10 lat będzie wywierał silny nacisk rozwojowy na nasze porty i jeśli w rozbudowie portów mocno oprzemy się na tej bazie, będziemy mogli dojść do ich specjalizacji.

Wysyłka węgla łądem do Rosji jest przejściowa, wynika ze zniszczeń wojennych, lecz otworzą się drogi eksportu do Niemiec, Austrii i Węgier i może Czechosłowacji. Obecną cyfrę eksportu węgla drogą lądową, która wynosi ok. 8 mil. ton rocznie, moglibyśmy więc w ten sposób uważać za mniej więcej stałą.

Mówiono, że Szczecin, jako położony nad spławną Odrą, jest predestynowany na port dla węgla i rudy. Rzeka jest drogą tańszą niż kolej, ten fakt narzuca się każdemu. Lecz Odra nie jest rzeką specjalnie dogodną. Jest nizinna, co powoduje szereg trudności, jak zwiększone koszty regulacji; ma mniejsze dorzecza, a co za tym idzie niższy stan wody niż Ren czy Łaba, nierównomierny stan wód i dłuższy okres zlodowacenia. Wg kalkulacji niemieckiej, koszty przewozu tony/km wynoszą na Odrze 1,17 fenigów, na odcinku Hamburg—Drezno 0,50 fenigów, Ruhra—Rotterdam 0,40 fenigów.

Tych kilka cyfr mówi, że Szczecin nie jest predestynowany przez naturę do przewozu towarów masowych. Nie przeczę, że musi rozwinąć dużą aktywność, twierdząc tylko, iż nie jest szczególnie predestynowany.

• Na zakończenie stawiam dwie tezy:

1. Trzeba się zająć problematyką głównych artykułów, zwłaszcza masowych. Trafne rozwiązanie tego problemu będzie równocześnie odpowiedzią na pytanie w sprawie roli portów.

2. Trzeba być w kontakcie z Centralnym Urzędem Planowania i śledzić przemiany struktury gospodarczej. Zmieniona struktura gospodarstwa społecznego wywierać będzie inne ciśnienie na porty. Pozwoli to, zwłaszcza przy długofalowym planowaniu, dostosować nasze porty do wyłaniających się potrzeb specjalizacji *sensu stricto*.

Dyr. Piotr Blitek.

Bazy zbiornikowe i obroty morskie produktów płynnych

Referat mój na temat paliw płynnych rozszerzyłem na wszystkie produkty płynne. Nie ma racji rozbijanie na poszczególne grupy zagadnienia przeładunku produktów płynnych, gdyż wszystkie wymagają tych samych urządzeń w portach, a co za tym idzie — stanowią całość. Zagadnienie przeładunku produktów płynnych jest dosyć proste i stopień wyposażenia portów w urządzenia techniczne określa ich rolę. Port gdyński w tym względzie trzeba prawie całkowicie zdyskwalifikować, gdyż nie posiadał właściwych urządzeń dla przeładunku produktów płynnych. Wynika to z „grzechu pierworodnego”: w samym założeniu przy planowaniu portu nie przewidziano budowy portu naftowego, później nie było już terenu odpowiedniego do budowy basenu dla materiałów łatwopalnych. Teren taki można było znaleźć po stronie Oksywia, lecz dostępu na Oksywie broniła marynarka wojenna. To też odpowiednie baseny można było budować tylko wzdłuż kanału przemysłowego. Dziś uległo to zmianie. Niemcy stworzyli podczas wojny bazę dla marynarki wojennej w Gdyni, a w Oksywiu wybu-

dowali podziemną bazę zbiorników o pojemności 20.000 ton. Dziś zbiorniki te są mocno uszkodzone i pozbawione jakichkolwiek urządzeń, zresztą nawet po doprowadzeniu do właściwego stanu mało nadają się na przechowywanie nafty i benzyny, gdyż budowane są z żelazobetonu.

Specyficzne znaczenie ma Szczecin. Przed wojną nie odgrywał właściwie żadnej roli w przeładunku produktów płynnych. Dopiero w ostatnich latach przed wojną Standard Oil Company wybudowała potrzebne dla masowego przeładunku zbiorniki około 30.000 ton pojemności. Obecnie są one przekazane Polsce. Port szczeciński, jako połączony drogą wodną ze Śląskiem, a także jako droga tranzytu z Czechosłowacji, będzie miał duże znaczenie. Jednak do objęcia roli kierowniczej predestynowany jest Gdańsk. Posiada on największe skupiska urządzeń technicznych i zbiorników. Wynika to z rozwoju historycznego. Po r. 1918 Gdańsk począł odgrywać poważną rolę w eksporcie produktów naftowych. Polska, odcięta w r. 1925 od rynku niemieckiego, dla swego przemysłu naftowego znalazła również ujście przez Gdańsk.

Obecna sytuacja w portach Gdańska, Gdyni i Szczecina, biorąc pod uwagę bazy morskie już uruchomione i eksploatowane oraz znajdujące się w odbudowie i remoncie, jest następująca:

Globalna pojemność zbiorników	—	154.000 m ³	—	100 %
z tego: Gdańsk	—	79.000 m ³	—	53 %
Gdynia	—	38.000 m ³	—	27 %
Szczecin	—	37.000 m ³	—	26 %

Przy odpowiednich urządzeniach i przy przeciętnie działającym transporcie należy szacować zdolność przepustową tych baz na milion do 1¹/₂ miliona ton w skali rocznej.

Jeśli chodzi o ustalenie wolumenu ładunków, nie dysponujemy odpowiednimi materiałami. Z pewną do-

kładnością możemy mówić tylko o paliwach płynnych i produktach naftowych. Konsumcję paliw płynnych w r. 1946 obliczamy na 500 do 600 tys. ton. Rodzima produkcja pokryje 125.000 ton, mamy zatem niedobór 375.000 ton. Będzie on pokrywany importem lądowym i morskim. Import lądowy idzie z Rosji, Rumunii i Węgier; importem morskim w tym roku szły tylko dostawy UNRRA, które do tej pory wyniosły 100.000 ton. Na rok przyszły planuje się import 300.000 ton.

Szacując w skali roku przyszłego, import drogą morską winien osiągnąć 600 do 700 tys. ton dla wszystkich produktów płynnych.

Wyposażenie techniczne portów w stosunku do przewidywanego importu wydaje się dostateczne. Warunki naturalne predestynują Gdańsk. Jednak port gdański jest przestarzały i wymaga modernizacji. W planach długofalowych winna być należycie uwzględniona budowa bazy naftowej. Obecnie Gdańsk posiada 5 baz, z których każda ma osobny aparat i urządzenia. Aby uczynić gospodarkę racjonalną i obniżyć jej koszty, trzeba zbudować jedną centralną bazę. Winien być stworzony specjalny port naftowy z możliwością rozbudowy nawet na rafinerię. Sprawa budowy rafinerii w którymś z portów nadaje się do specjalnego opracowania.

Mgr Czesław Augusiak. W poprzednich przemówieniach poruszono problem produktów rolnych jako klienta portu. Trudno jeszcze przedstawić w referacie naturalne ramy produkcji polskiej, która po ostatniej wojnie uległa znacznej zmianie. Zagadnienie gleb w nowej Polsce winno być przedmiotem specjalnych badań. Na razie, nie mając danych statystycznych dla zakreślonych granic, możemy jej produkcję glebową szacować tylko w przybliżeniu. Rolą Instytutu Bałtyckiego byłoby wystąpić do instytucyj naukowych i wyższych uczelni, aby opracowały tematy związane z rolnictwem, rybołówstwem i leś-

nictwem. Związek rolnictwa z portami polskimi wymaga nowych badań.

Drzewo w obrotach portów polskich

Na rynkach światowych koniunktura dla leśnictwa stale się poprawia. Rozmiary światowej produkcji leśnej wynoszą 900 mil. m³, a zapotrzebowanie 1½ miliarda m³. Drzewo staje się materiałem coraz bardziej poszukiwanym.

Polska straciła obszary procentowo najbardziej zalesione, lecz Ziemie Odzyskane rekompensują to wysokim stanem gospodarki leśnej. Areał lasu zmniejszył się o ok. 25%, ale stopień lesistości nie zmniejszył się i wynosi ok. 22% dla całego obszaru. Dopuszczalny wyręb ocenia się na ok. 12 mil. m³ rocznie, lecz dużo jest w tym drzewa małowartościowego, opałowego. Ta ilość drzewa nie wystarczy na pokrycie naszych zapotrzebowań. Nie tylko ograniczymy eksport, ale będziemy zmuszeni importować. Aby podnieść rentowność drzewa, musi ono w eksporcie z produktu masowego przejść na produkt uszlachetniony do stopnia drobnicy.

Jeśli bowiem przed wojną 1939 r. m³ drzewa w stanie surowym dawał 20 zł dochodu, to w najwyższym stopniu przeróbki dochód z m³ wynosił 1.300 zł (np. jedwab sztuczny). Przy naszych małych zasobach drzewa nie oplaca się eksport masowy i trzeba przewidywać inwestycje w kierunku przeróbki drzewa. Obecnie w lasach naszych leży moc drzewa ściętego przez Niemców, które dla braku siły pociągowej nie może być oddane do użytku. Jeszcze dziś przy pospiesznym wydobyciu może zostać zużyte dla odbudowy kraju, za rok lub dwa będzie zupełnie bezużyteczne.

Statystyki portów wykazują, że Gdańsk, który do pierwszej wojny światowej był portem importowym, po wojnie przeszedł na eksport drzewa, tak że eksport drzewa przez Gdańsk i Gdynię, wprawdzie nie wagowo ale

wartościowo, wybijał się nawet ponad węgiel. Szczecin był do końca portem importowym drzewa z krajów skandynawskich i miał odpowiednie urządzenia dla przeróbki drzewa. Zapewne jednak ten stan rzeczy w obrocie drzewem zmieni się z chwilą, gdy będziemy musieli importować drzewo dla Śląska (kopalniaki) i gdy Szczecin stanie się portem tranzytowo-importowym dla Berlina.

Produkty rolne w obrotach portowych

Jeszcze trudniej jest ustalić perspektywy dla rolnictwa. Oceny dzisiejszego obszaru rolnego są różne. Obszar rolny na Ziemiach Odzyskanych jest bardzo zdewastowany. Jeśli nawet nie zdołamy doprowadzić go do poziomu poprzedniej kultury, to przynajmniej winniśmy dociągnąć go do poziomu kultury rolnej i wydajności z ha właściwej dla Polski środkowej, a wówczas nasza rozporządzalność w zakresie zboża wzrosłaby o 7 do 10%. Np. Śląsk jako producent rolny swymi nadwyżkami zbożowymi pokrywał przed wojną 3% zapotrzebowania Rzeszy. Produkty rolne stanowiły $\frac{1}{3}$ obrotów Szczecina. Wkrótce obszary te winny osiągnąć stan przedwojenny i zwłaszcza cukier weźmie znów udział w obrotach Szczecina. Odzyskanie całego dorzecza Odry daje Szczecinowi te same szanse rozwoju, jakie w swoim czasie dało Gdyni i Gdańskowi objęcie granicami jednego państwa całego dorzecza Wisły. Nadto będą szły do Szczecina produkty rolne spławiane Wartą i Notecią do Odry, co, mimo silnej konkurencji kolejowego transportu, opłacalne będzie z pewnej strefy ekwidystansowej, towarzyszącej tym arteriom wodnym.

Jeśli mówić o świeżo przyłączonym obszarze, który wg nomenklatury niemieckiej nosił nazwę Danzig-Westpreussen, to dawał on przede wszystkim produkty hodowlane. W czasie wojny szło stamtąd do Niemiec 800 tys. szt. bekonów rocznie i z tym muszą się porty liczyć w nie-dalekiej może przyszłości.

Przez odzyskanie portów rybackich zwiększyły się nasze możliwości w dziedzinie rybołówstwa. Przy obecnym jednak dużym zniszczeniu nie zdołamy jeszcze pokryć zapotrzebowania wewnętrznego. Wciąż jeszcze musimy się liczyć z importem ryb, a zwłaszcza śledzi i wszelkie przedsięwzięte inwestycje w tym kierunku można uważać za opłacalne.

Inż. Eugeniusz Horster. Najpoważniejszym klientem portów, poza węglem, jest bezsprzecznie hutnictwo polskie. Na rok 1946 przewiduje się:

eksport:	ok.	15.000 ton	gotowych fabrykatów
import:	"	685.000 "	rudy
		12.000 "	złomu żelaznego.

Ze względu na zamrażanie północnej części Bałtyku, większość dostaw rudy odbywa się w okresie 6—7 miesięcy letnich. Stan ten powoduje nierównomierne rozłożenie przeładunków w czasokresie rocznym i w konsekwencji stawia przed portowymi urządzeniami przeładunkowymi zwiększone wymagania. Już obecnie wyłaniają się poważne trudności przy przeładunkach rudy, spowodowane nie wystarczającą zdolnością przeładunkową kranów rudowych.

Korzystam z okazji, aby reprezentowanym na zjeździe czynnikiem miarodajnym przedstawić palącą konieczność: 1. usprawnienia obecnych kranów rudowych, 2. zainstalowania dodatkowych kranów.

Importowana ruda stanowi minimum zapotrzebowania naszych hut i przeładunek musi nastąpić w przepisanych terminach, w przeciwnym bowiem razie hutnictwo stanie przed problemem braku surowca, co pociągnęłoby za sobą nieobliczalne skutki.

Zagadnienie usprawnienia oraz konieczność dalszych inwestycji urządzeń przeładunkowych są specjalnie aktualne ze względu na przyszły rozwój hutnictwa, jak również na konieczność importu złomu w niedalekiej przyszłości. Obecnie hutnictwo korzysta ze złomu krajowego

i zaledwie 12.000 ton złomu duńskiego będzie importowane w roku bieżącym. W miarę zużycia złomu krajowego będzie wzrastać import złomu, który może osiągnąć granicę 800.000 ton rocznie.

Sprawa portu Szczecina żywo interesuje przemysł hutniczy ze względu na projektowaną wielką przepustowość, potanienie transportu przez wykorzystanie wahałowego ruchu barek na Odrze oraz ze względu na uruchomienie „Huty Bałtyckiej” pod Szczecinem.

Dyr. Mieczysław Mysłowski. Zasłyszane komentarze skłaniają do pewnych refleksyj. Nasuwa się w pierwszym rzędzie kwestia projektowanych inwestycji dźwigowych. (Poruszam to, choć nie jest to właściwie sprawa naukowo-poznawcza). Z podanych cyfr, szczególnie z referatu dr Wieczorka o węglu, wynika, że w r. 1947 możemy oczekiwać podaży na nasze porty 10 mil. ton węgla. Obecny stan dźwigów nie upoważnia nas do przypuszczeń, że byśmy mogli przeładować więcej aniżeli 5 do 7 mil. ton rocznie.

Jeżeli chodzi o zamówienia o charakterze inwestycyjnym, to są one kierowane do hut krajowych przez dwie instytucje: Centralę Węglową oraz GUM. Główny Urząd Morski zamówił poprzez Ministerstwo 45 dźwigów, z przewagą lekkich, drobnicowych. Wszelkie spodziewane fluktuacje na rynku drobnicowym z powodu braku dźwigów nie spowodowałyby takich perturbacji jak brak dźwigów w obrocie masowym. A zatem to uprzywilejowanie dźwigów drobnicowych w zamówieniu Min. Żegl. i Handlu Zagr. nie jest słuszne. Centrala Węglowa zamówiła 11 dźwigów ciężkich siedmiotonowych. Pozwoli to na powiększenie obrotu węgla o 2 mil. ton rocznie. Ciężkie dźwigi zamówione przez GUM pozwolą na powiększenie obrotu o 1 mil. ton. Ciągłe jednak będziemy ograniczani przy wywozie węgla nie wystarczającą zdolnością przeładunkową portów. Cyfra graniczna teore-

tycznie sięga 9 mil. ton. Nie przewiduje ona psucia się dźwigów, będących obecnie w użyciu. Podjęte są wprawdzie starania o sprowadzenie dźwigów z Zachodu oraz z Ameryki, ale późne terminy dostaw postawią nas w początku, a nawet w drugiej połowie r. 1947 w bardzo przykrych sytuacji.

Czy istnieją jakieś możliwości zażegnania tego kryzysu? Będziemy próbować tego, cośmy stosowali w pierwszym okresie, a mianowicie improwizacji. Ze strony Centrali Węglowej nie wykorzystano jeszcze wszystkich możliwości. Nie wydobyto jeszcze wszystkich wraków dźwigów, znajdujących się w kanałach linii żeglugi śródlądowej, np. Gdańsk—Elbląg. Należało by dalej wyeliminować bunkier z pracy dźwigów, a tym samym wzmoczyć możliwości eksportowe. Rozwiązanie kwestii basenu Westerplatte i oddanie go na basen bunkrowy złagodziłoby częściowo oczekujący nas kryzys.

Prof. Florian Barciński. Trudno dyskutować nad referatami w tak ogólny sposób traktującymi zagadnienia, które ponadto znane są każdemu uczestnikowi konferencji. Należało by raczej prowadzić dyskusję nad zagadnieniami bardziej konkretnymi.

Wywóz węgla do ZSRR i państw bałkańskich

W związku z referatem dr Wieczorka nie wydaje mi się słuszne jego twierdzenie, iż eksport węgla do Rosji będzie zjawiskiem przejściowym i że ilości węgla wywożone obecnie do Rosji trzeba będzie z czasem przesunąć na inne linie. Eksport węgla do Rosji jest uzasadniony choćby tylko względami geograficznego położenia naszego zagłębia węglowego.

Należy pamiętać, iż przed pierwszą wojną światową węgiel nasz docierał w Rosji aż po Dniepr, Psków i Leningrad. Ponadto ponad 180 tys. km² ziem odłączonych

od Polski znajduje się dziś w granicach Rosji, a stanowią one naturalny rynek zbytu dla naszego węgla.

Wg twierdzenia dr Wieczorka, w przyszłym roku należy się spodziewać wywozu 8 mil. ton węgla do Rosji po szerokim torze. Gdyby ten wywóz odpadł, należało by 15 mil. ton węgla skierować na południe, do państw bałkańskich. Cyfra ta jest nierealna, bo nawet 7 mil. ton, które by pozostały, gdyby eksport do Rosji się utrzymał, jest cyfrą mocno przesadzoną. Nigdy nie eksportowaliśmy tyle węgla do państw bałkańskich. Obecnie zapotrzebowanie ich przypuszczalnie zmniejszy się, np. na Węgrzech — w związku z rozwojem górnictwa naftowego, które rozwinęło się tam w czasie wojny, podnosząc produkcję od zera prawie do 1 mil. ton ropy rocznie.

Import drzewa

Jeśli chodzi o referat mgr Augusiaka, a zwłaszcza co się tyczy jego uwag o imporcie i eksporcie drzewa, to nadmienię tu, że kopalniaki już teraz zmuszeni jesteśmy importować; nie znamy dokładnie naszego zapotrzebowania na surowiec drzewny w przyszłości, ale możemy przypuszczać, iż wyniesie ono co najmniej $\frac{1}{2}$ mil. m³ papierówki, $\frac{1}{4}$ mil. m³ olchy, bez której nasze fabryki fornierów i dykty nie mogą pracować i około $\frac{1}{6}$ mil. m³ drzewa dębowego. Import ten wpłynie poważnie na ukształtowanie się cyfr naszych obrotów portowych w przyszłości.

Inż. Stanisław Różański.

Zespół portów delty Wisły w przyszłości

Zajmowaliśmy się dotychczas zagadnieniami morskimi w skali państwa polskiego lub nawet szerzej. Chciałbym teraz omówić jeden element tego zagadnienia, a mianowicie zespół portów delty Wisły.

Wisła, siódma co do wielkości rzeka w Europie, była właściwie zupełnie odcięta od morza. Aż 3 organizmy polityczne leżały przy jej ujściu. Obecnie cały system rzeczny Wisły jest w rękach państwa polskiego.

Wśród naszych dróg wodnych odróżnić powinniśmy 2 główne systemy: pionowy oraz poziomy. Pierwszy łączy ujście Wisły przez kanał z Dunajem, drugi wody rosyjskie z środkowo-niemieckimi poprzez Wisłę i Noteć.

Planiści projektują zwykle o jedno pokolenie naprzód, to też będę mówił o Gdańsku i Gdyni jako o jednym zespole portowym i municypalnym. Obszar, na którym mieszczą się oba porty, to wąska nizina nadmorska o szerokości od $\frac{1}{2}$ do 5 km, zamknięta górami, morzem i depresją. Istnieją więc trudności rozwojowe. Przy odpowiednim rozplanowaniu jednak można tam ulokować pokaźną ilość ludzi i przemysłu.

Zespół portowy Gdańsk/Gdynia plus ewentualnie trzeci port przeładunkowy morsko-rzeczny dadzą, jak przewidują niektórzy, ok. 35 milionów ton przeładunku rocznie, głównie towarów masowych.

W zespole portowym Gdańsk/Gdynia należy stworzyć także port rybacki i port materiałów pędnych.

Przejdźmy do spraw ludnościowych. Trzy wymienione porty zatrudnią prawdopodobnie ok. 15 tys. pracowników, port rybacki ok. 7 tys., przemysł portowy ok. 35 tys., dzielnica handlowo-biurowa Gdańska ok. 60 tys. pracowników, przemysł lokalny ok. 30 tys. Licząc z rodzinami (przyjmujemy, że co druga osoba pracuje), zajętych będzie w tzw. instytucjach miastotwórczych ok. 300.000 osób. Dałoby to miasto o wielkości 1 miliona mieszkańców.

Będzie to niesłychanie skomplikowany zespół. Wygodnie na tym obszarze pomieścić można ok. 800.000 ludzi; istnieje więc tendencja do regionalnej dyspersji przemysłu. Dyspersja nastąpić powinna w kierunku Elbląga i Tczewa. Elbląg byłby połączony z Zatoką Gdań-

ską poprzez depresję kanałem ok. 6 m głębokości, co umożliwi większości statków bałtyckich dojazd do portu w Elblągu. Poza tym kanał taki przyniesie korzyści rolnictwu na Żuławach, udostępniając ten teren pod uprawę.

Tczew może być portem rzeczny i morskim o pojemności ok. $\frac{1}{2}$ mil. ton obrotu. Stanie się on wartościowym portem po pogłębieniu Wisły (pamiętajmy, że Odra w dolnym biegu jest pogłębiona do 8 m).

Rola Tczewa jest ważna nie tylko jako portu, ale jako stacji rozrządowej kolejowej, węzła autostradowego, drogowego, oraz jako ośrodka przemysłowego. Każdy przemysł, którego ulokowanie nie jest konieczne w Gdańsku lub Gdyni (nawet częściowo portowy), powinien być przesunięty do Elbląga lub Tczewa. W Tczewie moglibyśmy umieścić przemysł metalowy, przemysł regionu gdańskiego, częściowo aprowizacyjny itp.

Również w Tczewie, pomiędzy portem rzeczno-morskim a wielką stacją rozrządową, moglibyśmy umieścić składy materiałów pędnych i rafinerię, połączone rurociągiem z odpowiednim basenem w Gdańsku. Stąd materiały pędne mogłyby być przesyłane w głąb kraju drogą wodną lub kolejową.

Elbląg można rozumieć jako filię Gdańska. Jako port morski nie ma on większej przyszłości, za to jako port morsko-rzeczny, przejmując tranzyt z Rosji do Niemiec, stanie się węzłem komunikacyjnym, łączącym rzeki rosyjskie — poprzez Pregolę, Zalew Wiślany, Nogat, Wisłę, Kanał Bydgoski i Odrę — z systemem wodnym środkowo-niemieckim. Moglibyśmy w Elblągu umieścić fabrykę wagonów, lokomotyw, narzędzi rolniczych, fabryki przetworów owocowych dla sąsiednich terenów itd. Tu też byłby duży węzeł komunikacyjny.

Malbork byłby wielkim ośrodkiem rolniczym i przemysłu rolnego, jak również wielkim węzłem komunika-

cyjnym. Podobną rolę, choć mniejszą, spełniałoby Wejherowo.

Otrzymamy wówczas zespół portowych miast o ludności około półtora miliona mieszkańców, zespół, który będzie w stanie przeładowywać ok. 35 mil. ton rocznie (tzn. mniej więcej tyle, co Londyn). Z tego Gdańsk i Gdynia po 12—15 mil. ton każdy. Do tego dojdzie w Gdańsku przeładunek portu rzecznego — 10 mil. ton.

Na zespół Gdańsk/Gdynia prawdopodobnie będzie biegło z kraju 88 różnych arteryj komunikacyjnych. Jest to zagadnienie bardzo trudne do rozwiązania. Musimy stworzyć obwodnicę poza pasmem wzgórz nadbrzeżnych poprzez: Tczew, Elbląg, Malbork, Wejherowo. Przewiduje się znaczne wzmocnienie ruchu ciężarowego samochodowego dla przewozu części drobnicy samochodami w przyszłości. Do węzłów tych dochodziłyby arterie komunikacyjne z głębi kraju. Połączenie portu z obwodnicą pozwala na powiązanie ze wszystkimi kierunkami. Przynajmniej od obwodnicy musiałyby nastąpić rozdział ruchu towarowego, osobowego, dalekobieżnego i lokalnego.

Elbląg ostatnio żył sztucznie podtrzymywany przez Niemcy. Przenieśmy tam część przemysłu portowego i stocznioowego, ten przemysł, który zabiera miejsce w Gdańsku, a może być śmiało umieszczony 50 km od Gdańska (budowa taboru rzecznego, kotły, maszyny elektr., kotwice, liny).

Tak powstanie konstelacja giganta miejsko-portowego, nie mająca ujemnych cech wielkiego uprzemysłowionego miasta portowego.

Inż. Wacław Tomaszewski. Powołując się na oświadczenie p. min. Jędrzychowskiego, włączającego do pojęcia odbudowy również odbudowę sił żywotnych narodu — chciałbym w związku z tym podkreślić problem rybacki.

Spożycie i rozprowadzenie świeżej ryby w kraju

Odnoszę wrażenie, że zjazd naukowy Instytutu Bałtyckiego powinien w bardziej dobitnej formie podkreślić swoje stanowisko w tak ważnej sprawie.

Moim zdaniem — problem dożywiania rybą naszego narodu ma trzy aspekty. Pierwszy to propaganda spożycia, drugi to udostępnienie spożycia przez sprawną organizację rozprowadzania towaru rybnego w kraju, a trzeci — to technika połowu ryby.

Sądzę, że w takim też porządku należy całe zagadnienie rozważać, gdyż taką kolejność stwierdzamy w logicznym powiązaniu omawianych trzech aspektów. Najpierw od ilości spożywanej ryby, czyli innymi słowy — pojemności rynku musi zależeć wolumen połowu bądź importu, a nie odwrotnie. Po drugie wybór miejsca dla portu rybackiego oraz jego urządzenia muszą w równej mierze odpowiadać warunkom sprawnego rozprowadzenia ryby na zapleczu, jak też technicznym warunkom połowu.

W ten sposób stawiając sprawę, musimy założyć względną na początek pozycję spożycia. Zakładamy 5 kg ryby świeżej w relacji rocznej dla jednej osoby z 8 milionów zurbanizowanej ludności w Polsce.

Myślimy o rybie świeżej, gdyż ona w pełni posiada walory odżywcze, natomiast ryby preparowane — konserwy i śledzie przede wszystkim, w tym wypadku, mają wtórne znaczenie.

Przyjmując 5 kg za liczbę wyjściową na początek uaktywnienia spożycia, przeliczenia (na tonaż dziennej wysyłki z portu rybackiego ryby w opakowaniu drobnicowym) wykazują cyfrę 120 ton załadowania dziennego w czasie takim, by przesyłka doszła do miejsca przeznaczenia w rannych godzinach, przed otwarciem targów.

Podkreślamy tę nader ważną okoliczność, że transport ryby świeżej w przeważających ilościach będzie odbywał się drogą ładunków drobnicowych, natomiast w załadowaniu masowym (w wagonach-chłodniach) odesyłana będzie część nie przekraczająca 40% ogólnej ilości. Należy też przyjąć za pewnik, że stosunek ten będzie stale się zwiększał na korzyść ładunków drobnicowych. Jest to objaw stwierdzony w całej Europie i jest całkiem zrozumiały, skoro się zważy, że w miarę uaktywniania spożycia będziemy mieli do czynienia ze zwiększającą się ilością odbiorców drobnych, rozrzuconych po całym kraju, w większości wypadków z dala od ośrodków chłodniczych.

Zgodnie z charakterystyką rybnych transportów kolejowych w Niemczech w okresie międzywojennym na jeden wagon zbiorowego załadowania wypadało około 1½ tony ryby w opakowaniu drobnicowym.

Przewidując, że nasza organizacja rozprawienia ryby po zapleczu będzie zbliżona do już wypraktykowanych sposobów niemieckich — zakładamy, że w krótkim czasie po rozpoczęciu propagandy spożycia będziemy zmuszeni do wysyłania dziennie 60—70 wagonów z częściowym ładunkiem ryby do różnych adresatów w całej Polsce.

Taką ilością wagonów zbiorowego ładunku można będzie dysponować tylko w bezpośrednim sąsiedztwie większych centrów transportowych.

To jest najważniejszy argument przemawiający za portem rybackim w zespole Gdynia/Gdańsk. Zlekceważenie tego argumentu spowodować może katastrofę polityki aprowizacyjnej kraju na odcinku spożycia ryby, a tym samym zahamowanie rozrostu rybołówstwa i przemysłu rybnego.

Dr Alfred Wielopolski. Z przyjemnością wysłuchałem przemówienia inż. Różańskiego, tym bardziej, że sze-

reg materiałów i przyczynków do opracowania owego planu dostarczył Instytut Bałtycki. Znając przesłanki inż. Róžańskiego i zgadzając się zasadniczo z koncepcją dyspersji, chciałbym jednak zrobić parę uwag w sprawie inwestycji, jaką byłby kanał łączący Gdańsk z Elblągiem. Uważam, że wykracza on ponad miarę istniejących tam potrzeb. Elbląg w okresie maksymalnych wysiłków, popieranych przez rząd niemiecki, osiągnął wyjątkowy przeładunek około 350 tys. ton (r. 1936). Był to największy jego obrót. Czy opłaci się dla takiej ilości, której i tak my nie osiągniemy nawet w $\frac{1}{4}$, budować kanał? Centrum zaplecza stanowi Malbork i przez Malbork cały transport będzie kierowany na Gdańsk i Gdynię.

Celową natomiast inwestycją, rozwiązującą problem komunikacji Żuław, byłoby przeprowadzenie linii kolejowej, łączącej Elbląg z kompleksem Gdańsk/Gdynia, poprzez Żuławę z mostami na Wiśle i Nogacie. Kanał porządkowałby jedynie deltę Wisły, a co do korzyści rolniczych, o których mówił inż. Róžański, nie zdaje sobie sprawy, na czym by polegały.

Dr Damazy J. Tilgner. Planowanie portowe powinno obejmować całokształt zagadnień gospodarczych. Tymczasem, zdaniem moim, wyraźnie zarysowała się tu pewna dysproporcja: odcinek produkcji rolniczej nie znalazł należytego uwzględnienia, chociaż $\frac{3}{4}$ ludności w Polsce zajmuje się rolnictwem.

Bezład psychiczny ludności rolniczej a eksport rolny

Na produkcję rolniczą trzeba patrzeć również z punktu widzenia człowieka. Podmiot produkcyjny nie znajduje dotąd właściwej analizy. Przed wojną udział warstwy rolniczej, obejmującej ok. 70% społeczeństwa, w życiu gospodarczym był bardzo niski. Jest to w dużej części wynikiem ideologii, które panują w naszym spo-

leczeństwie, uznającym światopogląd prostego trwania, samowystarczalności i wegetacji. Z tego powodu warstwa rolnicza nie wykazuje prężności gospodarczej i ma nikły udział w życiu gospodarczym kraju.

Produkcję rolniczą omawiało się dotąd u nas z punktu widzenia podziału dóbr. Nie dotknęliśmy jednak istoty samej produkcji, tj. motoru pędnego, jakim jest człowiek i kierujące nim pobudki psychiczne. Między polską psychologią gospodarczą a sektorem planistyczno-socjalnym istnieje głęboka przepaść.

Nie możemy się tu opierać na przeszłości ani na przedwojennej indywidualnej wydajności, która była stosunkowo niewielka.

Jeśli chcemy wywozić produkty rolnicze, musimy przywozić nawozy. Nikt nie jest w stanie obecnie podać cyfr produkcji rolniczej. Rolnictwo nasze jest zniszczone. Póki nie odrzucimy ideału samowystarczalności gospodarczej na wsi, póty planowania nasze mogą się spotkać z niepowodzeniem. Przed wojną mieliśmy niedobór konsumcyjny. Nasz eksport rolniczy był eksportem głodowym: wywożono to, co właściwie powinno być w kraju zjedzone. Gdyby np. każda rodzina na wsi zjadła tylko jednego cielaka, tj. 75 kg mięsa rocznie więcej, to mielibyśmy zamiast eksportu — niedobór mięsa.

W Polsce dotychczas $\frac{3}{4}$ ludności zajmuje się produkcją żywności, podczas gdy w innych krajach chłopskich wystarczy dla tej produkcji $\frac{1}{3}$ ludności. Przy takiej dysproporcji, będącej odbiciem inercji psychicznej ludności, trudno mówić o planowaniu intensywnej gospodarki eksportowej.

Jeżeli chodzi o eksport zbóż, to uważam, że go u nas nie powinno być, z wyjątkiem wysokogatunkowych partii jęczmion itp. Żadne z państw bałtyckich nie wywozi zboża. Gdybyśmy mieli znów eksportować żyto, to doprowadziłoby to, że idziemy starymi drogami ekstensywnej

gospodarki, żeśmy nie stworzyli nowego człowieka w Polsce.

Pomieszczenia zamrażalnicze w portach

Oдноśnie specjalizacji portów wysuwa się konieczność uwzględnienia w jak najszerszym zakresie pomieszczeń zamrażalniczych. Chłodnictwo przedłuża przechowalność produktów żywnościowych tylko w ograniczonej mierze. Dopiero zamrażalnictwo gwarantuje możliwość przechowania tych produktów na długi okres czasu. Kraje zachodnie, np. Stany Zjednoczone, przewidują w najbliższym pięcioleciu konsumpcję żywności złożonej w jednej trzeciej z produktów zamrożonych. Doprowadzi to do prawdziwego zdemokratyzowania najbardziej sezonowych produktów.

Nie wyobrażam sobie rozwinięcia eksportu produktów rolnych bez odpowiednich urządzeń zamrażalniczych w portach. Należy dodać, że obniżenie temperatury o 5° C. przedłuża trwałość produktu o 100%.

Przerób ryby w portach

Oдноśnie przygotowania ryby przed dostarczeniem jej na rynek trzeba zwrócić uwagę na przerób w miejscu ładunku. Około 20—50% wagi surowca rybnego jest niezdatne i ulega zmarnotrawieniu w gospodarstwie. Trzeba dążyć do zaopatrywania rynku w filety rybne. Wszelkie odpadki powinny być przerobione w portach na mączki rybne, by następnie służyć jako pasza i nawóz. Każdy większy port rybacki musi więc posiadać choćby małą wytwórnię mączki rybnej, a oprócz tego wytwórnię sztucznego lodu, bez którego trudno mówić o rozpowszechnieniu i zwiększeniu spożycia ryby w kraju.

Dr. Franciszek Lubecki. Dr Tilgner wyręczył mnie, mówiąc o chłodnictwie. Powinniśmy myśleć o dostarcza-

niu towaru zamrożonego na rynek. Nie wiadomo jednak, jak to będzie przyjęte przez nasze społeczeństwo. Francja np., która ma bardzo rozbudowane zamrażalnictwo, nie korzysta z niego dla przechowywania ryb. Francuz chce jadać ryby tylko świeże. Jest to możliwe o tyle, że Paryż, główny konsument, leży blisko ośrodków rybackich; w Paryżu przypada na mieszkańca 40 kg ryby świeżej rocznie, gdy wieś francuska spożywa 0,5 kg ryby świeżej rocznie. My pójdziemy za wzorami niemieckimi, które rozbudowały przemysł konserwowy; jednak rozbudowanie chłodnictwa jest koniecznością.

Wysokość spożycia krajowego świeżej ryby

Wg prognostyków p. Tomaszewskiego, konsumpcja ryby świeżej u nas wyniosłaby 5 kg na głowę. Przypuszczam, że w większych ośrodkach można bardzo znacznie podnieść tę cyfrę, mianowicie do 10 kg świeżej ryby na głowę, nie licząc ryby solonej i konserwowanej, która by znalazła łatwy zbyt. Czy więc te sto ton ryby rozprowadzanych dziennie wystarczy? Przypuszczam, że nie.

Ośrodki rybackie na Wybrzeżu

Gdańsk jako ośrodek dyspozycyjny rozprowadzania ryby morskiej jest wybrany b. szczęśliwie, ze względu na świetną komunikację kolejową i autostradową. Szczecin dla rybołówstwa ma inne znaczenie aniżeli Gdańsk. Będzie to port dla połowów dalekomorskich, baza dla ługrów. Stamtąd jest bliżej na zachód. Gdynia zostanie w dalszym ciągu ośrodkiem rybackim, jednak możliwości rozbudowy portu rybackiego są tam ograniczone, m. in. ze względu na wykorzystanie odpadków rybnych. Już dzisiaj jedna fabryczka, przerabiająca 30 ton ryby dziennie, wystarczająco zanieczyszcza powietrze. Głównymi ośrodkami rybackimi będą Gdańsk i Szczecin. Powinno

się wciągnąć też inne porty dla obsługi połowów bałtyckich. Zresztą w każdym porcie musi być ryba.

Dr Edward Wieczorek. Chciałbym odpowiedzieć p. dyr. Mysłowskiemu, iż problemy, które poruszył w związku z moim referatem, są omówione w tymże referacie.

Wywóz węgla drogą lądową

Oдноśnie uwag p. prof. Barcińskiego stwierdzam nadal, że nie wydaje mi się, żeby eksport węgla do Rosji drogą lądową był zjawiskiem trwałym, przynajmniej w obecnej wysokości. Przed wojną na tereny tzw. zabużańskie wysyłaliśmy ok. 2 mil. ton węgla rocznie. Przedwojenny eksport węgla rosyjskiego wynosił również ok. 2 mil. ton (nieco poniżej tej cyfry). Widzimy więc, że obie te cyfry kompensowały się prawie idealnie. Mógłbym się zgodzić jedynie, że ze względu na koszty transportu lepiej będzie się kalkulował dowóz węgla polskiego, zwłaszcza do ziem wschodnich leżących w granicach Polski z r. 1939, skutkiem czego, po unormowaniu się życia gospodarczego, nasz eksport lądowy do Rosji może się wahać w granicach około 2 mil ton rocznie. Twierdząc dalej, że do Niemiec wschodnich, Austrii i innych sąsiadów możemy wywieźć drogą lądową 5—6 mil. ton rocznie. Historia naszych obrotów węglowych mówi nam, że to jest zupełnie do osiągnięcia, o ile momenty innej natury niż gospodarczej nie złączą dominować nad ukształtowaniem się obrotów handlowych. Stąd dochodzę do wniosku, że cyfra obecnego eksportu lądowego 7—8 mil. ton rocznie wydaje się cyfrą stałą. W pewnych okresach możemy odbiec od tej cyfry, *in plus* lub *in minus*. Może to mieć miejsce zwłaszcza obecnie, kiedy to np. wysyła się węgiel drogą lądową do Jugosławii i Szwajcarii. Zjawisko to uważam za zupełnie przejściowe. Dlatego też uważam, że w roku przyszłym możemy drogą lądową eksporto-

wać nawet do 13—15 mil. ton. W miarę jednak przesuwania się odległego eksportu lądowego na właściwą drogę morską oraz w miarę zmniejszania się eksportu lądowego do Rosji dojdziemy, po ustabilizowaniu się warunków życia gospodarczego, do cyfry 7—8 mil. ton rocznego eksportu drogą lądową.

Pewne kwoty węgla będą eksportowane do Rosji drogą morską stale. Będzie to miało miejsce zwłaszcza odnośnie wywozu węgla do państw bałtyckich i Rosji północnej. Kwota ta jest jednak objęta globalną cyfrą wywozu morskiego i dla omawianego przez nas obecnie zagadnienia wielkość tej kwoty nie ma znaczenia.

Min. dr Stefan Jędrzychowski. Dzisiejszy przebieg dyskusji wniósł szereg przyczynków nie tylko do sprawy specjalizacji portów, ale również do ogólnego zagadnienia ich zatrudnienia. We wszystkich referatach branżowych dominuje i znajduje uzasadnienie teza, że wszystkie nasze porty powinny na razie być uniwersalne. Akcent specjalizacji skryształizuje się dopiero przy polityce długofalowej.

Nadwyżki eksportowe węgla

Przystąpmy do szczegółów. Wydaje mi się, że zaprojektowane na rok 1947 cyfry produkcji jak i nadwyżki eksportowe węgla są mocno przesadzone. Praktyka wykazała, że przy prognozach wydobycia i eksportu węgla jesteśmy optymistami. Nie doceniamy wzrostu konsumpcji krajowej, jaki wywoła rozbudowa naszego przemysłu. Plan inwestycyjny przewiduje wzrost produkcji przemysłowej, a co za tym idzie wzrost zapotrzebowania na węgiel. Mimo oszczędności, należy przewidzieć wzrost spożycia węgla na cele transportu. Poza tym musimy liczyć się z tym, że jesteśmy w trakcie przekształcania się z kraju o strukturze rolniczo-przemysłowej na kraj przemysłowo-rolniczy. Już teraz widać, że jesteśmy krajem dużo bardziej uprzemysłowionym niż przed wojną.

Należy sceptycznie zapatrywać się na możliwości eksportu drogą morską 15 mil. ton węgla w przyszłym roku.

Eksport do Rosji, oczywiście, jest zjawiskiem trwałym. Zaopatrywanie w węgiel pochodzenia polskiego Białorusi, Ukrainy i republik nadbałtyckich będzie się Rosji opłacać zawsze, nawet po odbudowaniu Donbasu. Należy się liczyć z tym, że sowiecka produkcja węglowa podniesie się w ciągu nowej 5-latki do 500 mil. ton, niemniej jednak będzie wzrastało zapotrzebowanie na węgiel w związku z odbudową przemysłu radzieckiego.

Związek Radziecki będzie zawsze klientem na nasz węgiel. Nie wiem, czy to będzie cyfra 8 czy 12 mil. ton, w każdym razie spora część polskiej nadwyżki eksportowej pójdzie do Rosji. Będzie to trwały i stały klient, bez względu na kryzysy światowe.

Jeżeli chodzi o pozostałą część puli, to, gdybyśmy przyjęli cyfrę dr Wieczorka, widzę możliwość ulokowania 7 mil. ton węgla na rynkach południowo-europejskich: Balkany, Węgry, Jugosławia, Austria, Szwajcaria, Włochy. Te ostatnie mogłyby same przyjąć całą naszą nadwyżkę. Nie jesteśmy w stanie wywieźć przez porty tej ilości węgla, musimy więc nakłonić kontrahentów do odbierania go drogą kolejową, która jest b. nieopłacalna. I tak np. transport węgla do Szwajcarii ich własnymi wagonami pochłania połowę sumy, którą płaci importer szwajcarski. Jesteśmy jednak w sytuacji przymusowej, ponieważ nie możemy korzystać w pełni z drogi morskiej.

Uważam, że cyfra przeładunku 10 mil. ton węgla w naszych portach jest jeszcze niewystarczająca. Musimy liczyć, że drogą lądową pójdzie około 3 mil. ton. Reszta powinna pójść drogą morską. Eksport węgla drogą kolejową jest dla nas możliwy tylko tak długo, dopóki Anglia nie może z nami konkurować. Nasze inwestycje przeładunkowe muszą być zatem zwiększone.

Urządzenia portowe dla ładunków masowych

Zgadzam się z uwagą p. Mysłowskiego że należało by wzmocnić inwestycje dotyczące urządzeń przeładunkowych w portach. Monopol jednak na zakładanie dźwigów przeładunkowych do ładunków masowych uzyskała Centrala Węglowa. I do niej powinna być zwrócona uwaga p. Mysłowskiego. W zasięgu działalności GUM-u leżą inne rodzaje przeładunków. Zdolności produkcyjne naszych hut limitują inwestycje urządzeń w porcie i dlatego musimy szukać innych dróg wyjścia. Na konferencji ECITO robiono nam pewne obietnice co do możliwości przeniesienia do naszych portów urządzeń przeładunkowych z innych krajów. Chodziło by o zakupienie dźwigów z demobilu alianckiego we Włoszech lub z portów holenderskich, leżących na terenach zalanych.

Jeżeli chodzi o inne ładunki masowe, jak np. import złomu, to sprawa ta nadaje się do dyskusji. Uważam, że mamy dość złomu rozrzuconego na naszych terenach i trzeba by tylko zorganizować transport wewnątrz kraju, ażeby móc go zebrać. Chodzi o to, czy należy wydawać dewizy na import złomu. Zależać to będzie od przemysłu hutniczego. Nasza Centrala Surowców Hutniczych twierdzi, że import złomu pozwoli jej na wyprodukowanie żelaza i stali w takich ilościach, że eksport tych produktów pokryje koszty importu. Z drugiej strony jednak przy konkretnej propozycji sowieckiej przesłania nam złomu z niemieckich terenów okupacyjnych huty oświadczyły, że im się to nie opłaci i nie zdołają uzyskać nadwyżek eksportowych.

Poruszając obecnie sprawę importu surowców do wyrobu nawozów sztucznych chcę powiedzieć, że już teraz sprowadzamy fosforyty, ale w niedostatecznej ilości. Powinny one być sprowadzane w setkach tysięcy ton.

Mówiąc o produktach naftowych należy nadmienić, że trzeba się liczyć ze wzrostem w najbliższych latach zapotrzebowania na produkty naftowe do 1/2 mil. lub 600 tys. ton rocznie. Z tego na przeładunek portowy wypadnie w przybliżeniu połowa importu. Niezależnie od istnienia UNRRA musimy interesować się znalezieniem innych źródeł dostawy. Sądzę, że połowę naszego zapotrzebowania moglibyśmy otrzymać z krajów sąsiedzkich, resztę zaś z zamorskich.

W porcie szczecińskim, po odbudowaniu jego zbiorników, mamy duże możliwości transportowe dla produktów naftowych. Przy planowaniu i budowaniu nowego portu, przeznaczonego dla przeładunku produktów naftowych, powinno się mieć na uwadze zagadnienia obrony państwa. Z tego względu niedobra jest koncentracja składów paliwa w jednym miejscu.

Ładunki drobnicowe

W referatach niedostatecznie została uwydatniona sprawa drobnicy. A przecież musimy liczyć się stale ze wzrostem ilości ładunków drobnicowych zarówno w imporcie jak w eksporcie. Trzeba się liczyć z pewnym załamaniem importu po przerwaniu dostaw UNRRA w końcu roku bieżącego. Z czasem jednak nasze umowy handlowo-kredytowe się rozkręcą. Chwilowo nawet ze Szwecją nie osiągnęliśmy jeszcze w pełni obrotów przewidzianych w naszym traktacie handlowym. Oczekujemy wzrostu obrotów w drugiej połowie roku.

Zawarliśmy z Wielką Brytanią umowę na zakup sprzętu z demobilu na sumę 6 mil. funtów. Jest to poważny ładunek drobnicowy, który będzie musiał być przyjęty przez nasze porty. To samo nastąpi w stosunku do Stanów Zjednoczonych, o ile odmrozimy tam naszą umowę kredytową. Ogólnie biorąc, gdy ustaną dostawy UNRRA, będziemy musieli tę lukę zapełnić w inny sposób.

Poza tym nasz eksport będzie wzrastał systematycznie — jest to zależne od odpowiedniego planu importowego i eksportowego. Musimy zwrócić uwagę na coraz większe zróżniczkowanie naszego eksportu.

Jedną z naszych pozycji eksportu drobnicy będzie cement. Produkujemy obecnie 1 mil. 300 tys. ton cementu, będziemy mogli dojść do cyfry produkcji 1 mil. 700 tys. Po pokryciu spożycia krajowego, pozostałaby poważna nadwyżka eksportowa, której odbiorcą będzie częściowo ZSRR, częściowo zaś kraje zamorskie.

Co do importu drzewa, to musimy zaznaczyć, że już je importujemy. Jednak realizacja pewnych umów natrafia na znaczne trudności. Np., mimo życzliwego rozpatrzenia w Moskwie naszych dezyderatów w zakresie drzewa, tylko częściowo je uwzględniono. Drzewo jest obecnie produktem nad wyraz poszukiwanym.

Mamy możliwość importu drzewa z Rumunii, Rosji, Szwecji, Finlandii i — drogą reparacyj — z Niemiec. Ile z tego przejdzie przez nasze porty, nie wiadomo. Surowego drzewa nie będziemy wywozić. Będę tępić wszelkie tendencje eksportu surowego drewna, nawet gdyby to leżało w zamiarach niektórych agend Ministerstwa Lasów. Nie po to odzyskaliśmy potężny przemysł drzewny, aby wywozić w dalszym ciągu surowiec. Jesteśmy świadkami walki o surowiec drzewny na świecie. Anglicy np. uzależniają wywóz węgla do Szwecji od otrzymania stamtąd drzewa. My też to możemy stosować dla osiągnięcia naszych celów. Naszym celem powinno być skorzystanie z obecnej koniunktury i przejście z eksportu surowca na obrót uszlachetniony.

Możliwości eksportowe wsi

Co do uwag dr Tilgnera o rolnictwie, zgadzam się z nimi całkowicie. Nie możemy być na przyszłość eksporterami zboża. Nie wytrzymamy konkurencji krajów

zamorskich, prowadzących ekstensywną uprawę zboża. Jesteśmy obecnie w okresie przekształcania się z kraju o strukturze rolniczo-przemysłowej na przemysłowo-rolniczą. Przez parę najbliższych lat będziemy musieli importować połowę potrzebnego nam zboża.

Wprawdzie trzeba liczyć się w przyszłości z podniesieniem stanu zasiewów i wydajności, ale wtedy będziemy myśleć o przeróbce zbóż na produkty hodowli, a nie o eksporcie ziarna. Sądzę, że dokonana reforma rolna będzie bodźcem do uaktywnienia gospodarstw na wsi w kierunku hodowlano-ogrodniczym. W celu skierowania na właściwe tory produkcji rolniczej trzeba zmobilizować czynniki psychiczne. Tu jest duża rola do odegrania przez Zw. Samop. Chłopskiej.

Wieś musi podnieść swoją konsumpcję. Zaryzykowałbym twierdzenie, że już podniosła w czasie wojny i obecnie. Nie możemy hodować państwa na wsi głodującej. Zadanie aktywizacji polityczno-społecznej mas chłopskich jest b. ważne. Jestem optymistą i uważam, że przeświadczenie, iż ideologia samowystarczalności panuje na wsi polskiej, jest nieco anachroniczne. Jeżeli ideologia ta ma miejsce, to dlatego, że brak jest towarów przemysłowych.

Uważam, że do tej aktywizacji przyczyni się fakt ruszenia chłopa z ziemi. W pierwszym rządzie zrobił to Hitler, następnie myśmy wyrwali i przesadzamy na inną glebę dobre 1¹/₂ mil. ludzi z za Buga. Element repatriancki staje się b. aktywnym czynnikiem. Ostatnie zebrania na Świącie Ludowym wykazały to jasno poprzez entuzjazm repatriantów. Sądzę, że akcja przesiedleńcza wzmoże aktywność wsi w ciągu najbliższych lat. Wieś będzie coraz więcej produkowała, należy jej jednak w tym pomóc.

Jesteśmy zmuszeni importować jeszcze przez parę lat: zboże, mięso, tłuszcze oraz inwentarz żywy, zarówno hodowlany jak i produkcyjny. Będziemy starali się za-

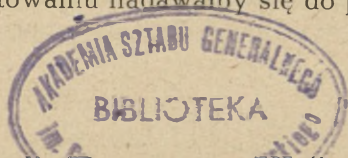
wierać umowy, wiążące import inwentarza żywego z późniejszym eksportem produktów pochodzenia zwierzęcego.

Problem rybołówstwa

Jeśli chodzi o rozwiązanie dziennie 120 ton ryby świeżej, to już dziś jest to osiągalne. W tej chwili Ministerstwo Komunikacji dysponuje 30 wagonami-chłodniami, będziemy się starali podnieść tę ilość do 100 wagonów. Jest to problem do rozwiązania na krótką metę. Małe porty Pomorza Zachodniego musimy traktować jako porty rybackie także i dla transportu świeżej ryby morskiej. Muszą się one stać ośrodkami przemysłu rybnego. Winny być zaopatrzone w chłodnie; w tej chwili istnieje możliwość zakupu chłodni pływających z demobilu amerykańskiego. Problem rybołówstwa wymaga koordynacji wielu czynników, dużych inwestycji na zapleczu i aktywności innych instytucji, jak Ministerstwa Komunikacji, Urzędu Planowania, Przemysłu Płyt Korkowych itd. Zespolecie tych wszystkich elementów daje możliwość rozwiązania zagadnienia w krótkim czasie. Winniśmy dążyć do zaopatrywania w rybę krajów basenu dunajskiego, a nawet przerabianą na konserwy rybę eksportować do krajów zamorskich. Instytut Bałtycki winien zająć się zlokalizowaniem tego przemysłu w małych portach rybackich.

Uaktywnienie Elbląga

To, co zarysował nam inż. Różański w sprawie Elbląga, jest b. atrakcyjne, ale na dalszą metę, tymczasem zaś Elbląg musi żyć, jeśli nie jako port, to jako miasto. W tym celu należy wykorzystać miejscową stocznię i jej urządzenia dla zmontowania wielkiego przemysłu metalowego. W tej chwili narzuca się jedna linia rozwiązania — reparacje. Musimy znaleźć obiekt, który po zdemontowaniu nadawałby się do przeniesienia w całości do



Elbląga. Uczyni to Elbląg tym, czym był przed wojną, to jest dużym ośrodkiem przemysłowym. Łatwiej będzie przerobić Elbląg na port morski, gdy będzie już pulsował życiem jako miasto.

Prof. Tadeusz Ocioszyński. Zadaniem moim jest próba *resumé* naszej dwudniowej dyskusji. Chciałbym w ten sposób stworzyć podstawę do oceny i uchwalenia projektu rezolucyj, mających zbilansować obrady.

Próba streszczenia dyskusji tak bogatej i wielostronnej nie może być rzeczą łatwą. Dyskusja ta wyszła niewątpliwie poza zamierzone ramy i potoczyła się dwoma torami: pierwszy tor to dociekania generalne, drugi — obsługa porządku dziennego. Ze względów technicznych będę się trzymał tego drugiego toru.

Uzasadnienie programu obrad

Przedewszystkim jednak — jeszcze parę zdań co do genezy i uzasadnienia koncepcji porządku dziennego, która obudziła pewne wątpliwości. Wyszliśmy z dwóch założeń: 1. ograniczania ilości materij i 2. ścisłego zdefiniowania metody i celów naszej pracy. Z założenia pierwszego wynikało, że trzeba było pójść drogą możliwej konkretyzacji zagadnień, dających się ująć w formę referatów, oraz przewidywania dalszych etapów prac badawczych, mających objąć dalsze zagadnienia. Z założenia drugiego wyprowadziliśmy wniosek, że nie tyle zajmujemy się rozstrzygnięciem konkretnych problemów polityczno-gospodarczych, ile gromadzeniem materiału poznawczego, jego naukową weryfikacją, uzupełnianiem i badaniem pod kątem wzajemnych związków funkcjonalnych. W ten sposób mógłby powstać wartościowy fundament dla prac aparatu państwowego na odcinku gospodarki morskiej.

Niewątpliwie w programie tym można dopatrzeć się luk. Jak zauważył p. min. dr Jędrychowski, nie wysu-

nęliśmy zagadnienia drobnicy. Stało się to jednak właśnie świadomie. Z uwagi na wielkie zróżnicowanie tego tematu, wynikające z samej natury problemu, z rozległego wachlarza specjalności oraz z trudności schematyzowania rozważań na ten temat, mieliśmy do wyboru: albo przeciążyć porządek dzienny, albo przesunąć zagadnienie na dalszy etap studiów. Wybraliśmy to drugie: drobnica, ten najwartościowszy ładunek w portach, stanie się tematem następnej sesji Komisji Naukowej. Również i problem aparatu usług portowych nie mógł pomieścić się w dostatecznej skali w porządku obrad obecnej sesji: mamy, rzecz prosta, pełną świadomość tego zagadnienia, jego roli w życiu portów, lecz i ten temat wypadło przesunąć na drugi etap naszych prac.

Przejdę teraz do właściwego bilansu dyskusji: zastosuję tutaj metodę globalizowania wypowiedzi wg pewnych grup tematowych, tak jak one zarysowały się w debacie:

Techniczna instrumentacja portów

Jest oczywiste, że istnieje ścisły i obustronny związek zależności między inwestycjami i obrotem: obrót pobudza procesy inwestycyjne, a inwestycje ułatwiają, więc i pobudzają obrót.

a) Teza wyścigu inwestycji portowych z naporem ładunków, sformułowana przez p. min. dr Jędrzychowskiego, niewątpliwie odpowiada potrzebom portów. Wyprzedzanie naporu ładunków przez inwestycje portowe jest całkowicie umotywowane potrzebą zabezpieczenia ekspansji handlowej: nie mogą powstawać „ciasne przejścia” w dziedzinie kluczowych inwestycji transportu i przeładunku. Konieczne są rezerwy przepustowe portów, które pozwalają mieć w odwodzie zapasowe zdolności przeładunku, magazynowania i fachowo przygotowanej obsługi ludzkiej.

b) Zarysowała się zgodność opinii, że w chwili obecnej porty mcrskie winny odpowiadać zasadzie uniwersalności. Za wcześnie jest mówić o ścisłej specjalizacji, póki nie jest znana stała funkcja gospodarczego rozwoju zaplecza. W okresie, gdy w każdej chwili mogą przyjść różne nasilenia fali ładunkowej, porty muszą być jak najbardziej elastyczne. Jednakże obok zasady uniwersalności uznawano w dyskusji także możliwość zarysowania się pewnych cech specjalizacji, np. obsługa ruchu pasażerskiego oraz specyficznych ładunków drobnicowych, jako też rybołówstwo morskie z przemysłami związanymi.

Powyższe uwagi wynikają z ogólnie w debacie podzielanego poglądu, że w tzw. planowaniu krótkofalowym, związanym z potrzebami aktualnymi, doraźnymi, zadania praktycznej obsługi potrzeb istniejących wyznaczane są nie tyle przez koncepcje aprioryczne, ile przez realny stan rzeczy w portach (odbudowa techniczna) oraz w kolejnictwie.

Właściwe zagadnienie specjalizacji portów

Zarysowała się wyraźnie ogólna zgodność poglądów, że zagadnienie specjalizacji portów morskich istnieje przede wszystkim jako problem długofalowy.

W tym zakresie można wydzielić następujące kierunki dociekań:

1. Problem puli ładunkowej, czyli problem substancji przewozowo-przeładunkowej. Zagadnienie to oświetlane było w dwóch aspektach: a) oceny globalnej dynamizmu gospodarczego zaplecza, a więc postępu odbudowy gospodarczej, nadwyżek eksportowych i kierunków polskiego handlu zagranicznego (traktaty handlowe), przebudowy strukturalnej naszej wymiany zagranicznej itd. oraz b) badania szczegółowych elementów obrotu portowego,

jak towary masowe (przede wszystkim węgiel i jego rola w portach) oraz drobnica.

Z wypowiedzianych w tej mierze poglądów należy podkreślić opinię p. min. dr Jędrychowskiego, iż system traktatów handlowych będzie rozbudowany oraz że, nawet przy unikaniu sztucznego przekierowywania obrotów na szlaki morskie i kultywowaniu korzystnej wymiany sąsiedzko-ładowej (Związek Radziecki, Bałkany, Szwajcaria), wolumen obrotów na szlakach morskich ma szanse rozwoju.

W dyskusji przejawiał się moment dążenia do równowagi pul przeładunkowych w imporcie i eksporcie zamorskim, celem zapewnienia zdrowych podstaw eksploatacji żeglugowej. Przyjmując to dążenie za słuszne, trzeba uwzględnić, że znane są (np. w Stanach Zjedn. A. P.) nowoczesne inwestycje tonażowe w trampingu, które opierają się na ruchu jednokierunkowym (statki dla przewozów rudy, które nie interesują się ładunkami powrotnymi).

2. Przy próbach rozgraniczania zapleczy portów polskich zarysował się pogląd, że obok prób geograficzno-komunikacyjnego rozdzielenia obszarów ciężenia (np. wg kryterium dorzeczy Odry i Wisły) należy mieć na uwadze, że demarkacja nie może być sztywna, dogmatyczna, albowiem poszczególne towary (ładunki) mogą ze względów specjalnych wyłamywać się z tego schematu. Zaplecza mogą się tedy przenikać, względnie pokrywać: np. Śląsk może równocześnie mieć interesy w Szczecinie i w kompleksie gdyńsko-gdańskim. Prof. Barciński niezbitnie udowodnił, że ważki wpływ na specjalizację portów, bądź na kształtowanie się rozmiarów i struktur mas ładunkowych poszczególnych obszarów gospodarczych, mieć będzie przyszła polityka lokalizacji przemysłu.

3. Szczególniejszą uwagę skupiło zagadnienie tranzytu, jako czynnika zwiększającego m. in. obroty por-

tów. Podkreślano zarówno problem tranzytu lądowego, rozszerzającego zaplecze portów w strefie naddunajskiej, nawet bałkańskiej i zachodnio-radzieckiej, jak i tranzytu morskiego, wynikającego z rozdzielenia morskich funkcji portów polskich. W związku z kwestią tranzytu postawiona została przez p. min. dr Jędrzychowskiego teza, że akwizycja tranzytowa dla portów, oparta na celowej polityce kolei polskich, winna dawać krajowi kompensaty w postaci wzajemnych ustępstw taryfowo-tranzytowych w krajach zainteresowanych.

Zagadnienie portowego aparatu usługowego

Mimo niepostawienia problemu tego na porządku dziennym, został on poruszony wielokrotnie, z podkreśleniem jego doniosłej roli w funkcjach portów morskich. Uczestnicy dyskusji zgodnie akcentowali pogląd, że w portach winna narastać aparatura instytucyj obrotu morskiego, obsadzona przez fachowych i doświadczonych ludzi i realizująca polską morską rację stanu.

Problem Szczecina

Jako osobny kompleks tematowy daje się wydzielić zagadnienie handlowej i morskiej aktywizacji Szczecina.

Zebranie stało jednomyślnie na stanowisku, że Szczecin ma do odegrania w polskiej polityce morskiej szczególnie doniosłą rolę, i że w związku z tym pełni polskiej suwerennej gestii administracyjnej oraz eksploatacyjnej w Szczecinie jest punktem wyjścia wszelkich koncepcyj zagospodarowania tego portu. Podkreślono w dyskusji, że polska racja stanu pozytywnie zabezpiecza funkcje Szczecina jako portu tranzytowego.

Problem człowieka w gospodarce morskiej

Szkolenie specjalistów morskich i rozwój wiedzy ekonomiczno-morskiej we wszelkich jej zakresach, wraz z odpowiednimi instytucjami naukowymi, znalazł w dyskusji słuszne uwypuklenie, jako jeden z elementów szczytowych form gospodarowania, zapewniających krajowi właściwy proces kształtowania się świadomości morskiej oraz zgodnej z interesami kraju dyspozycji gospodarczej na odcinku morskim.

Rola Instytutu Bałtyckiego

Dyskusja wielokrotnie podkreślała celowość dalszych, jak najbardziej szerokich badań naukowych w zakresie ekonomiki morskiej, celem gromadzenia, systematyzowania, rozważania i publikowania źródłowych materiałów krajowych i zagranicznych z tej dziedziny. Zgodnie stwierdzono, że praca ta winna być zadaniem Instytutu Bałtyckiego, w szerokiej kolaboracji z pokrewnymi instytucjami naukowo-badawczymi oraz ośrodkami życia gospodarczego.

Inż. Czesław Klarner. Rzucę pewne światło na nasze dwudniowe obrady. Słusznie p. min. dr Jędrychowski powiedział, że dyskusja nasza znacznie wyszła poza ramy zakreślone tematem obrad. Element zagadnienia, który nas tu sprowadził, wywołał szeroką dyskusję nad całym zagadnieniem. Nikt z nas nie żałuje, żeśmy tę szeroką dyskusję przeprowadzili. Rzuciła ona światło nie tylko na specjalizację techniczną naszych portów, ale i na kształtowanie się w przyszłości zasadniczej myśli ich odbudowy, która to myśl uwidoczniła się szczególnie w przemówieniach panów min. dr Jędrychowskiego i min. Kwiatkowskiego.

Dynamika wewnętrzna warunkiem rozwoju gospodarczego

Rozwój naszych portów zależny jest od rozwoju naszego życia gospodarczego. W kraju biednym porty są niepotrzebne. Pod tym kątem widzenia sięgnę wstecz do tych momentów, które są dowodem, jakie wartości posiada prężność i dynamika całego kraju. W jakich to warunkach rozpoczął się w sposób widoczny rozwój Gdyni? Rok 1925 jest datą końcową umowy polsko-niemieckiej, ustalającej odbiór naszego węgla. Całoroczne uprzednie rozmowy na terenie Berlina tak złośliwie były przez Niemców prowadzone, że otrzymywaliśmy z nich wciąż pomyślne relacje. Dopiero w ostatniej chwili, gdy, bez żadnego uprzedniego wypowiedzenia, Niemcy ograniczyły nasz eksport węgla z 550 tys. ton na 350 tys., a następnie zupełnie go przerwały, zrozumieliśmy istotny stan rzeczy. Wówczas przejawiała się nasza prężność wewnętrzna. Sprawa wydobywania węgla stała się zagadnieniem socjalnym. Mamy 6 mil. ton eksploatacji rocznej węgla i, jeśli chcemy uniknąć bezrobocia, węgiel musi być nadal wydobywany. Budowa Gdyni do tej pory szła wolnym tempem, dopiero nacisk społeczeństwa sprawił, że Gdynia musiała wybuchnąć. Gdy w tych warunkach zwołaliśmy konferencję właścicieli i dyrektorów kopalń, na której padł nakaz przygotowania się do eksportu węgla przez nie istniejące wówczas porty, usłyszałem zdanie, że jak świat światem jeden kg węgla nie szedł przez porty bałtyckie. Grabski był zdania, że kilkadziesiąt tysięcy ton węgla na rok to szczyt marzeń. Tymczasem eksport przez Gdynię rozpoczął się już w tym roku. Konflikt polsko-niemiecki doprowadził do zerwania umowy w momencie, gdy byliśmy krajem importowym. Była to pierwsza polsko-niemiecka wojna gospodarcza, z której Polska wyszła zwycięsko.

Niezależnie od dynamiki wewnętrznej, musimy być przygotowani na wykorzystanie koniunktury. W r. 1926 przysłała taka koniunktura w postaci strajku węglowego w Anglii. Strajk ten znakomicie odbił się zarówno na naszym przemyśle jak i na budowie naszych portów.

W sprawie specjalizacji naszych portów stoimy na stanowisku, że wszystkie trzy nasze porty muszą być przygotowane uniwersalnie, a niezależnie od tego mieć swoją specjalność.

Przebudowa struktury gospodarczej kraju

Jeśli mówimy o wykorzystaniu tych nowych możliwości historycznych, które stoją przed nami, to możemy i musimy być największymi optymistami. Dążeniem naszym jest, abyśmy się stali krajem przemysłowo-rolniczym. Najcenniejszą dla mnie lekturą był zawsze Mały Rocznik Statystyczny. Książka ta wykazywała powolny, ale ciągły postęp w naszym życiu gospodarczym. W roku 1938 statystyka wykazała, że po raz pierwszy otworzyliśmy zamknięte drzwi i spojrzeliśmy w stronę przemysłu. W owym roku przekroczyliśmy próg i staliśmy się krajem, o którym ekonomia mówi: to już jest kraj rolniczo-przemysłowy.

To, czego świadkami jesteśmy i co stało się w naszej historii, decyduje, że będziemy krajem rolniczo-przemysłowym, że dalszy rozwój tego faktu od nas zależy.

Według mego głębokiego przekonania, polityka planowa jest niezbędna dla przebudowy ustroju gospodarczego i jeśli my przez politykę planowania nastawimy kraj na nowe kierunki, odegramy rolę historyczną. Podobnie jak Niemcy, które w r. 1872, na zjeździe uczonych ekonomistów, wytknęły wielkie linie rozwoju, które w przeciągu 30 lat przekształciły państwo o słabym życiu gospodarczym na kraj przemysłowy, i my w nowych warunkach musimy też przebudować nasz ustrój.

Jeśli zdołamy całe społeczeństwo nastawić na entuzjazm, to w ciągu 5-ciu lat wyleczymy Polskę z bezrobocia i bezczynności. Przed wojną na wsi bezczynność dochodziła do 9 mil. ludzi a, licząc razem z innymi środowiskami, obejmowała $\frac{1}{3}$ część ogółu ludności polskiej. W tych warunkach państwo nie ma możliwości rozwoju. Trzeba wyrwać nasze społeczeństwo z chronicznej choroby bezczynności.

W ciągu 10-ciu lat powinniśmy nasz dochód społeczny potroić. W sprawach narodowych trzeba mierzyć siły na zamiary. Naród jest wielki i każde zagadnienie w ramach potrzeb narodu musi być rozwiązane. Rozwiązanie zagadnienia naszych portów jest nakazem chwili. Eksport węgla przed wojną nie był optymalny. Mogliśmy i powinniśmy byli eksportować więcej. Przed wojną wiązał nas układ z Anglią, który przewidywał, że mamy prawo eksportować 19% eksportu angielskiego i, mimo że eksport angielski natrafiał na trudności, Anglia nie chciała nas zwolnić z tej klauzuli. Nasze horoskopy pod względem eksportu węgla będą coraz lepsze. Porty nasze muszą mieć rezerwy, aby, gdy przyjdzie koniunktura, można ją było wykorzystać.

Dr Alfred Wielopolski. Sądzę, iż nasza metoda pracy zdała życiowy egzamin i w następnych naszych konferencjach nadal ją zachowamy. W pracy zespołowej okazało się celowe wychodzenie z wąskiego zakresu. Najlepszym tego dowodem są rezolucje, które odczytam, (*por. str. 115*); zwłaszcza pierwsza z nich jest wytworem pracy zespołowej. Treść rezolucyj narastała w miarę dyskusji i obecnie przyjęta redakcja jest piąta z kolei.

Inż. Czesław Klarnier. Czy obecni akceptują treść i brzmienie odczytanych przed chwilą rezolucyj? — Brak sprzeciwu uważam za jednomyślne przyjęcie tych rezolucyj.

Dr Józef Borowik. Nasze dwudniowe obrady były generalną próbą sprawności Instytutu Bałtyckiego, który w swojej obecnej formie liczy dopiero rok istnienia.

Zdajemy sobie sprawę z niedociągnięć, które miały miejsce. Niemniej sędzę, że materiał przygotowany w wyniku obrad odda nieocenione usługi dla dalszego rozwoju zagadnienia.

Wysiłek zbiorowy członków Komisji, który wyraził się w przygotowaniu referatów i dyskusji, jest niewspółmiernie większy od wysiłku Instytutu Bałtyckiego. Dziękuję w tym miejscu wszystkim, którzy zaofiarowali nam swoją myśl i swoją pracę.

Zwłaszcza należy się nasza wdzięczność min. Klarnerowi i prof. Ocioszyńskiemu. Min. Klarner, choć najstarszy wiekiem w naszym gronie, ale najmłodszy entuzjazmem i zapalem do pracy, był dla nas bodźcem do wydobycia maksymalnego wysiłku. Przybył do Bydgoszczy na dwa dni przed konferencją i szkielet pracy w dużej mierze przez niego był montowany.

Dziękuję tym wszystkim, którzy wzięli udział w dyskusji, w pierwszym rzędzie pp. ministrom Jędrychowskiemu i Kwiatkowskiemu, którzy tyle cennego materiału wnieśli do naszych obrad.

Dziękuję też wszystkim pracownikom biura, których wysiłek był niemały. Na 43 osoby biorące twórczy udział w pracy komisji 21 osób z ramienia Instytutu pracowało nad zmontowaniem zjazdu. Dziękując całemu zespołowi biura, w pierwszym rzędzie dr Wielopolskiemu i red. Lewandowskiemu, pragnę jednocześnie życzyć, aby materiał zebrany w wyniku tej konferencji jak najszybciej ukazał się w druku, jako dowód sprawności aparatu naukowego Instytutu Bałtyckiego.

UCHWAŁY NAUKOWEJ KOMISJI MORSKIEJ

1. W chwili obecnej jest rzeczą jeszcze przedwczesną szczegółowe określenie roli poszczególnych portów, ich specjalizacji i zasięgu działania, a to wobec zbyt wielu jeszcze niewiadomych w zakresie naszego obrotu towarowego z zagranicą. Można jednak, na podstawie przesłanek przeszłości, studiów obecnych tendencji rozwoju gospodarki narodowej oraz przewidywań, analizować perspektywy prawdopodobnego rozwoju poszczególnych elementów naszego gospodarstwa morskiego, mając na względzie, iż rezultaty tych badań będą stale kontrolowane metodami naukowymi i odpowiednio korygowane bądź uzupełniane.

2. Natomiast jest rzeczą pierwszorzędnej wagi, by w ramach planowej gospodarki państwowej podjąć już obecnie szczegółowe badania, mające na celu sformułowanie choćby generalnych, ale realnych i konkretnych wytycznych dla zadań, które mają i mogą wypełnić nasze porty, traktowane jako zwarta całość gospodarcza.

Prace te winny iść w dwu kierunkach:

- a) ustalenia zasad planu państwowego co do przekształcenia struktury gospodarczej nowego państwa polskiego, a więc wyjaśnienia celów akcji odbudowy gospodarstwa narodowego, akcji inwestycyjno-nakładowej i przestrzennego rozmieszczenia środków produkcji i linii komunika-

cyjnych. Na tle tego — możliwość rychłego ustalenia zasad polityki portowej, nadającej naszym portom kierunek rozwojowy;

b) ustalenia zasad i celów polskiej polityki handlowej i żeglugowej w jej relacjach zewnętrznych.

3. Szczecin, Gdynia i Gdańsk mają charakter wielkich portów, przeznaczonych dla obsługi wymiany towarowej ze światem zewnętrznym i do tych zadań w zasadzie należycie przygotowanych. Wynika to z położenia geograficznego, z charakteru i wartości gospodarczej ich szerokiego zaplecza, z powiązań komunikacyjnych z rozległymi obszarami produkcji i konsumpcji, a w szczególności zarysowującego się rozwoju komunikacji śródlądowej (system kanałowy Odra-Wisła-Dunaj i połączenia kanałowe w systemie polskich rzek).

W obecnym układzie siłą rzeczy każdy z portów spełnia rolę portu uniwersalnego. Na najbliższą przyszłość charakter obrotów przeładunkowych tych portów winien być uzależniony od ich realnych możliwości technicznych — przy uwzględnieniu zniszczeń wojennych i rytmu ich odbudowy. Gdańsk — posiadający dźwigi ciężkie, taśmowce itp., może obsługiwać przeładunek węgla, rudy, złomu, cementu i innych ładunków masowych; Gdynia — dzięki szybkiej odbudowie magazynów i lekkich urządzeń przeładunkowych, winna obsługiwać przede wszystkim obroty drobnicowe i ruch pasażerski. Szczecin, który pozostaje jeszcze w ramach systemu komunikacji między okupowanymi terenami Rzeszy i ZSRR i który posiada wszelkie dane, aby odegrać pozytywną rolę przede wszystkim w obsłudze przeładunków węgla oraz surowców hutniczych, musi wykorzystać wszystkie możliwości rozszerzenia zakresu pracy, ze względu na konieczność najszybszego objęcia przezeń obsługi zaplecza.

4. Gdańsk i Gdynia mogą być traktowane jako jeden kompleks portowy. Należy dążyć w przyszłości do tego, aby całość obrotów towarowych, grawitujących do por-

tów polskich, była obiektem skoordynowanej polityki akwizycyjnej dwóch autonomicznych ośrodków portowych: Gdańsk/Gdynia i Szczecin. Można sądzić, że na dłuższej fali rozwoju zarysują się wyraźniej elementy gospodarcze, rozstrzygające o racjonalnych zasięgach akwizycyjnych: zachodnim, szczecińskim, i wschodnim, gdańsko—gdyńskim. Można przewidywać, że pod względem geograficzno-komunikacyjnym zaplecze Szczecina pokrywać się będzie w zasadzie z dorzeczem Odry i Warty, gdy zaplecze Gdańska i Gdyni odpowiadać będzie w zasadzie dorzeczu Wisły i jej dopływów, przy czym Górny Śląsk leżałby w zasięgu wszystkich trzech portów. Regulowanie tego podziału będzie mogło być unormowane m. in. przez politykę tariff kolejowych, tariff przewozowych wodnych i łamanych, umów tranzytowych i innych instrumentów polityki państwowej. Punktem wyjścia tej polityki winno być stałe dociekanie optymalnego wykorzystania każdego z portów polskich pod kątem planowej gospodarki państwa i narodu: zagadnienia te winny stać się przedmiotem stałych, wszechstronnych studiów naukowych, prowadzonych w kolaboracji z czynnikami fachowymi.

5. Rola licznych mniejszych portów morskich Rzplitej winna być przedmiotem odrębnych badań naukowo-ekonomicznych. W szczególności winna być gruntownie rozważana potrzeba wyzyskania ich jako punktów oparcia przybrzeżnej żeglugi towarowo-pasażerskiej, przy powiązaniu tej ich roli z funkcjami zbiorczo-rozdzielczy mi portów głównych. Poza tym porty te winny być zagospodarowane planowo i racjonalnie dla potrzeb rybołówstwa i przemysłów związanych, dla potrzeb turystyki i sportów wodnych.

6. W okresie ustalania metod dla gromadzenia i pogłębiania wiedzy w zakresie polskiej polityki morskiej Naukowa Komisja Morska Instytutu uznaje za celowe:

a) zbieranie i stałe systematyczne opracowywanie przez Instytut Bałtycki materiałów krajowych i zagranicznych w zakresie organizacji, wyposażenia i pracy portów morskich oraz żeglugi — przy współdziałaniu w tej dziedzinie z innymi instytucjami o charakterze naukowo-badawczym i gospodarczym.

b) podjęcie przez Instytut Bałtycki planowo zamierzonych badań przyczynkowych nad tematami ekonomiczno-morskimi, mogącymi mieć znaczenie dla problemów specjalizacji portów. W tym zakresie przykładowo cytuje się tematy takie, jak: kierunki polskiej wymiany zamorskiej; zależności między rozmieszczeniem ośrodków produkcji i morskim obrotem surowcowym; opracowania poszczególnych problemów drobnicy, jako ładunku portowego; badanie problemów towarów masowych, które zwłaszcza przez szereg najbliższych lat będą wywierały silny nacisk na techniczną stronę rozbudowy portu i, w dalszej konsekwencji, na zagadnienie specjalizacji; podjęcie badań wspólnie z ciężkim przemysłem dla ustalenia jego związków z portami.

c) podjęcie odnośnych publikacyj w postaci bądź materiałów, bądź opracowań monograficznych.

7. Naukowa Komisja Morska I. B. zaleca Wydziałowi Morskiemu Instytutu zorganizowanie w terminie do dnia 31. X. 1946 ankietowego zbadania zagadnienia obsługi przeładunkowej i tranzytowej ładunków drobnicowych w portach polskich w zakresie wywozu i przywozu oraz przedstawienie wyników tej ankiety do dyspozycji na sesji Komisji do końca 1946 r.

Naukowa Komisja Morska I. B. uważa, że dla osiągnięcia właściwych wyników tych badań należy w szczególności wziąć pod uwagę:

a) przedwojenny bilans osiągnięć Polski w zakresie związania obrotów drobnicowych ze szlakami morskimi;

b) przemiany strukturalne polskiego handlu zamorskiego, jakie stają się wynikiem powojennej ewolucji

polskiego organizmu społeczno-gospodarczego oraz przemian gospodarczych powojennych światowych rynków handlowych;

c) rolę portów polskich w obsłudze przewidywanego ruchu drobnicowego;

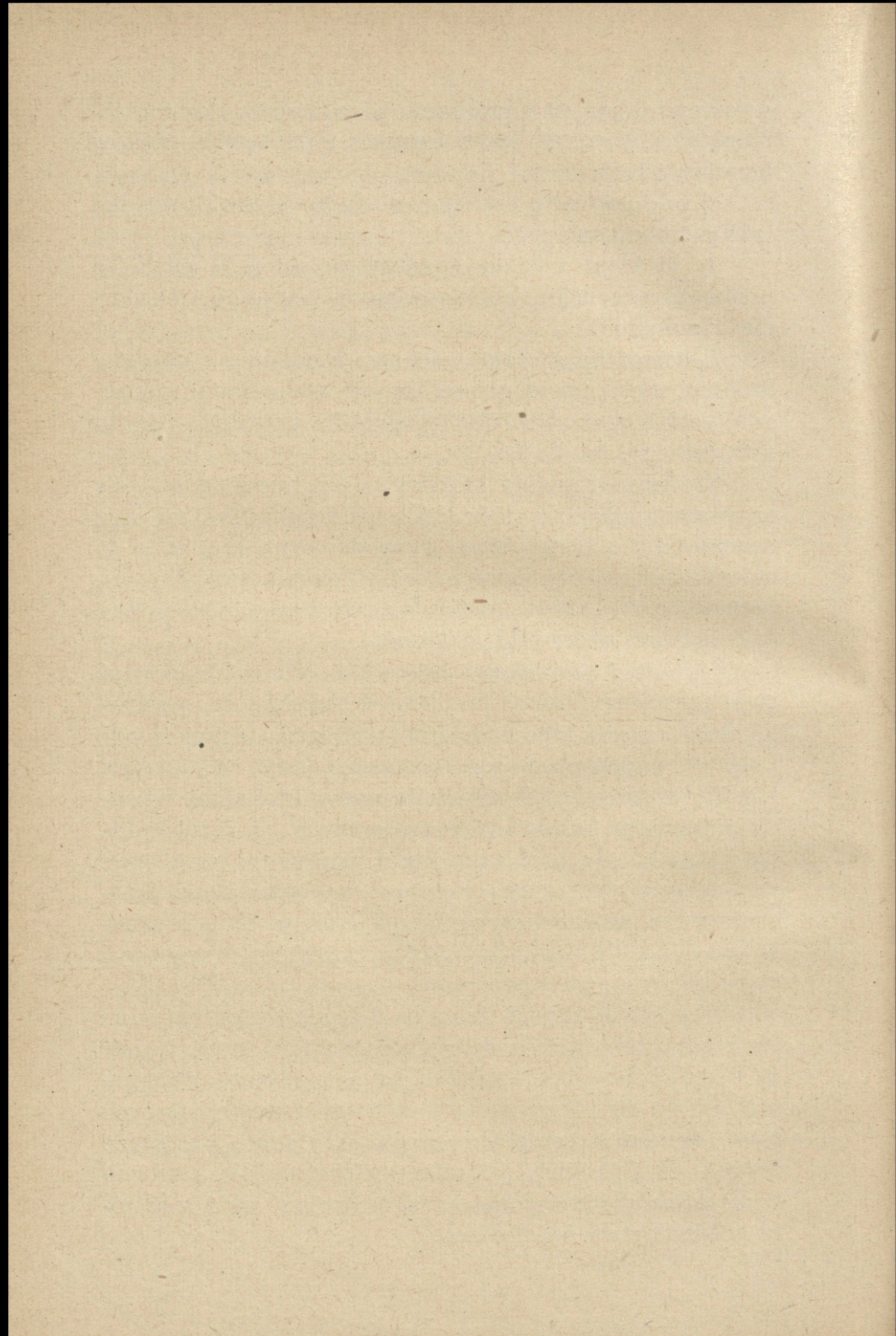
d) problem udziału bandery polskiej w obsłudze przewozowej ruchu drobnicowego w imporcie i eksporcie zamorskim.

Z uwagi na szeroki wachlarz zagadnienia obrotów drobnicowych, tematem poważnych studiów stać się powinny towary najbardziej typowe dla polskiego handlu zamorskiego.

Naukowa Komisja Morska zaleca porozumienie się w sprawie powyższych badań z Instytutem Śląskim oraz ewentualnie z instytucjami gospodarczymi Śląska, a to celem rozciągnięcia badań na zagadnienia potencjału eksportowego zakładów przemysłowych Śląska, szczególnie w dziedzinie przemysłu lekkiego.

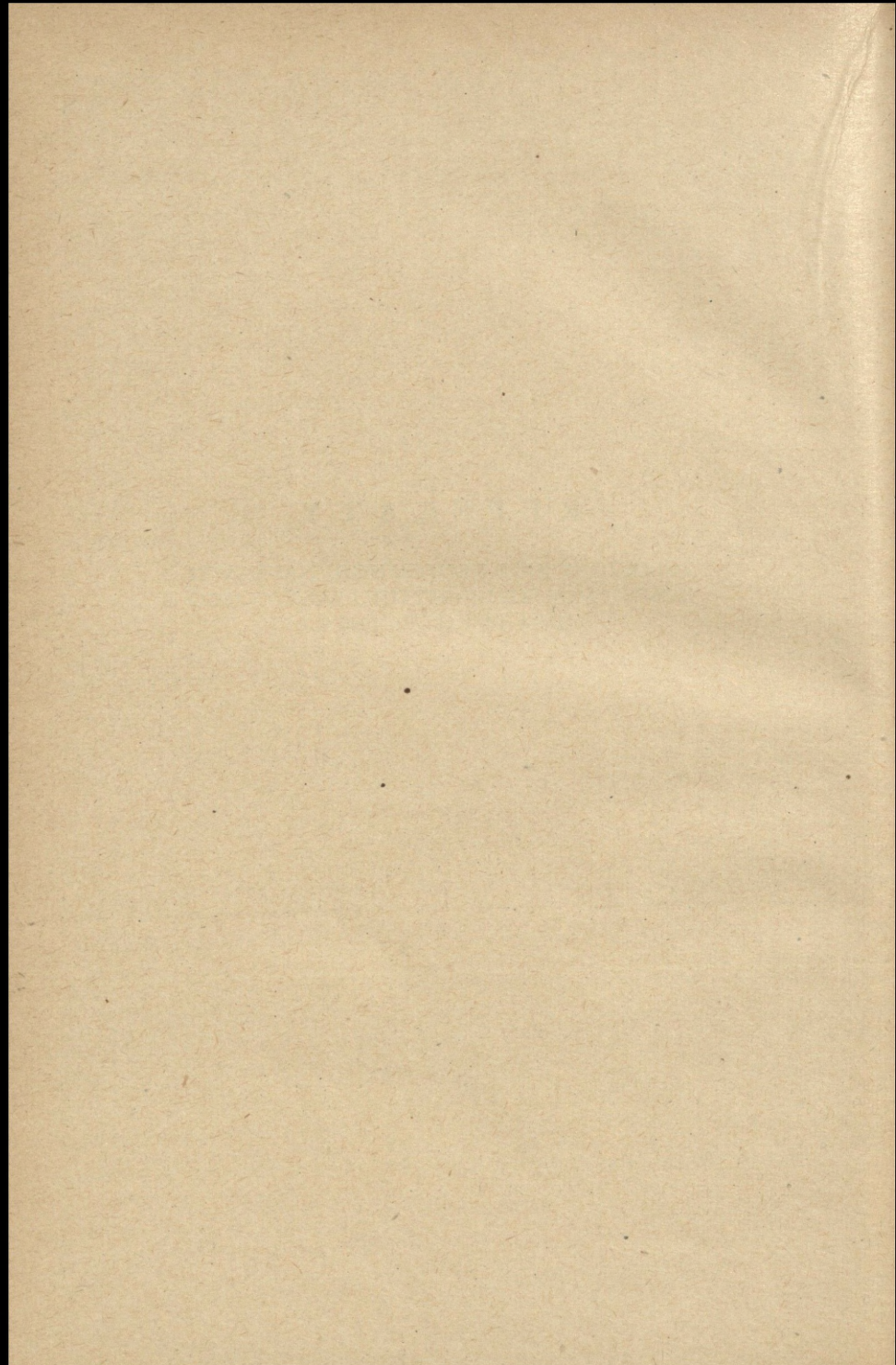
8. Badawczo-naukowe prace I. B. winny obejmować stale najszerszy zakres problemów morskich, a w szczególności, poza zagadnieniami urzędów technicznych, kwestie metody organizacji przedsiębiorstw usługowych, handlu, przemysłu, ośrodków dyspozycji lokalnej, wreszcie instytucyj kulturalno-gospodarczych, w rozumieniu, że wszystkie te problemy życia portów pozostają we wzajemnych powiązaniach funkcjonalnych, a nie przy czynowych, zatem nie powinny być rozważane w oderwaniu od siebie i żadnemu z nich nie można przyznawać bezwzględności pierwszeństwa.

W pracach swoich Instytut Bałtycki, jako naczelną instytucję naukową w dziedzinie morskiej, mieć będzie na uwadze, aby myśl i działalność gospodarcza nie ograniczały się do odtwarzania i ulepszania przemijających form i metod, a przeciwnie, wyciągały pełne i aktywne wnioski z głębokich przemian, zachodzących zarówno w ustroju społeczno-gospodarczym Rzplitej jak i w ustroju gospodarstwa światowego.



R E F E R A T Y

ZGŁOSZONE NA I. KONFERENCJĘ NAUKOWĄ
KOMISJI MORSKIEJ INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
DNIA 14. i 15. VI. 1946 R.



MIECZYŚLAW MYSŁOWSKI

EKSPLLOATACJA POLSKICH PORTÓW MORSKICH

Zniszczenia wojenne i początki odbudowy

Sukcesja przejęta przez nas na Wybrzeżu w wyniku drugiej wojny światowej postawiła władze polskiej administracji morskiej wobec doniosłych i trudnych zadań do wykonania.

Dysponując teoretycznie w połowie r. 1945 rozległym wybrzeżem od Braniewa po Świnoujście, z dwoma ośrodkami portów pierwszej klasy w delcie Wisły i Odry oraz szeregiem portów pomniejszych, których łączna zdolność przeładunkowa w r. 1939 sięgała 24 milionów ton, — praktycznie po zakończeniu działań wojennych nie byliśmy zdolni do pracy eksploatacyjno-usługowej w najmniejszym bodaj stopniu.

Na rzeczywisty obraz ruin i dewastacji, sprowadzających do zera możliwości przeładunkowe portów polskich, składały się następujące czynniki:

- a) zniszczone falochrony i nabrzeża,
- b) spalone, zburzone lub uszkodzone magazyny portowe,
- c) potrzaskane, zatopione lub zdemontowane dźwigi i urządzenia przeładunkowe,
- d) zaminowane wody portowe i szlaki morskie oraz zablokowane wrakami statków wejścia główne, przejścia wewnętrzne i baseny,
- e) częściowe lub całkowite uszkodzenie sieci kolejowej, drogowej, wodociągowej, elektrycznej oraz morskiej sygnalizacji optycznej i akustycznej,

- f) zupełny brak portowego taboru pływającego,
- g) stopniowy i powolny proces przekazywania agend portowych przez władze wojskowe administracji cywilnej.

Do tego należy dodać znaczne przetrzebienie i niedobór polskich kadr fachowców, wyszkolonych w ciągu ubiegłego dwudziestolecia niepodległości w dziedzinie portowo-morskiej, wymagającej dużej znajomości i doświadczenia. W wykonywanej pracy towarzyszyła temu równoczesna konieczność uwielokrotnienia obsady personalnej ze względu na długość wybrzeża i wobec ilości portów.

Jakkolwiek reszta kraju tylko w małym stopniu różni się od tego obrazu spustoszenia, jaki zastaliśmy na Wybrzeżu, to jednak świadomość potrzeby jak najśpieszniejszej odbudowy portów w ramach ogólnopolskiej akcji odbudowy kraju stała się powszechna.

Dzięki przewidującym decyzjom rządu powołany do życia już w lutym r. 1945 Departament Morski zgromadził znaczną ilość fachowych pracowników, którzy zdołali przepracować zasadnicze tezy organizacyjne przyszłej administracji Wybrzeża i eksploatacji portów. W wyniku tych poczynań, po obsadzeniu Wybrzeża i dokonaniu wstępnych prac porządkowo-remontowych, dnia 18 lipca 1945 r. pierwszy po wojnie statek z ładunkiem węgla wyszedł z Gdyni, rozpoczynając praktycznie nowy okres użytkowania i eksploatacji portów polskich delty Wisły.

Osiągnięte w tej dziedzinie roczne wyniki pozwalają wierzyć, że mimo niesłychanych trudności piętrzących się na drodze odbudowy i regeneracji Wybrzeża, w oparciu o entuzjazm i tylokrotnie wykazaną ofiarność społeczeństwa dla spraw morskich oraz przy należytej ocenie tych problemów przez czynniki rządowe, zdołamy w ciągu stosunkowo krótkiego czasu nie tylko cyfrowo osiągnąć przedwojenne obroty przeładunkowe, ale przez racjonalną odbudowę urządzeń portowych znacznie te obroty podwyższyć, przyczyniając się tym samym do przekształcenia agrarnej struktury Polski na przemysłowo-morską.

Zanim rozważymy perspektywy rozwojowe naszych portów oraz przyszlą ich specjalizację i rolę, jaką mają wypełnić w ramach całokształtu gospodarki narodowej,

konieczne jest bodaj najpobieżniejsze uświadomienie sobie tego, czym dysponujemy i co reprezentują w przedwojennej skali porównawczej porty polskie wraz z pozostałym wybrzeżem.

Delta Wisły, pozbawiona gdańskiej enklawy „Wolnego Miasta”, dławiącej ujście rzeki politycznymi granicami, pozwala obecnie na przeprowadzenie racjonalnego planu rozbudowy i eksploatacji portów, planu dostosowanego do przewidywanych form i zmieniającego właściwości gospodarki narodowej.

W obu głównych portach Zatoki Gdańskiej podstawowe elementy eksploatacyjne w relacji przedwojennej przedstawiały się następująco:

Wyszczególnienie	Gdynia	Gdańsk
1. Długość nabrzeży	ok. 13.000 m. b.	ok. 23.000 m. b.
2. Powierzchn. skład/mag.	„ 273.000 m ²	„ 290.000 m ²
3. Ilość dźwigów	82	73
4. Ilość taśmowców	2	3
5. Ilość wywrotnic	1	—

Dysponując powyższymi elementami, osiągnęliśmy w latach 1938/1939 obrót towarowy w przeładunkach na eksport i import dla Gdyni ok. 9 milionów ton, dla Gdańska ok. 7 milionów ton.

Nie była to, oczywiście, szczytowa granica ich możliwości przeładunkowych, niemniej obiektywnie należy stwierdzić, że przekroczenie tej granicy wymagałoby na terenie Gdyni dalszego uzbrojenia dźwigowego i zwiększenia powierzchni składowej, a na terenie Gdańska dalszej modernizacji portu, zapoczątkowanej budową basenu ładunków masowych, wolnej strefy i Westerplatte.

W rezultacie działań wojennych, jak już wiemy, oba porty doznały ogromnych zniszczeń i uszkodzeń, nie były one jednak w obydwóch portach identyczne, co w rezultacie narzuciło pewną możliwość różnorodnego ich wykorzystania, będącego początkiem racjonalnej specjalizacji portów.

I tak całkowite niemal zniszczenie magazynów i składów portowych w Gdańsku oraz znaczne zniszczenie i demontaż lżejszych dźwigów, z równoczesnym zachowaniem pewnej ilości dźwigów ciężkich i taśmowców, poz-

woliło skierować do tego portu znaczne ilości węgla, rudy oraz inne masówki.

Zachowana w Gdyni pewna część magazynów lub mniejsze ich uszkodzenia wraz z możliwością odremontowania pewnej ilości dźwigów lekkich umożliwiły ześrodkowanie tutaj importu drobnicowego, idącego przeważnie w ramach dostaw UNRRA, przy równoczesnym eksporcie węgla.

Tego rodzaju przypadkowy podział ról portów wydaje się zresztą logiczny i nie stoi w kolizji z elementami planowania.

Parusetkilometrowy brzeg Bałtyku, rozpostarty między deltami Wisły i Odry, wyposażony jest w kilka portów drugiej i trzeciej klasy i na ogół może być uznany za niegościnnie z punktu widzenia możliwości rozbudowy urządzeń portowych w takiej skali, aby skutki gospodarcze mogły mieć wpływ na dalsze zaplecze.

Elbląg, Tolkmicko i Frombork, położone na wschodnich rubieżach naszej granicy morskiej, wobec zawikłanej sytuacji na Zatoce Świeżej, z konieczności skazane są na rolę pomocniczą dla Gdańska w obsłudze olsztyńskokurpiowskiego rejonu poprzez Kanał Warmiński, lub też rybacko-turystycznych przystani morskich.

Port w Szczecinie

Szczecin na zachodnim krańcu morskiej granicy, leżąc u ujścia Odry, stanowi kluczową pozycję, jako port obsługujący rozległe zaplecze gospodarcze dorzecza całej Odry, Noteci i Nissy.

Obszar gospodarczego ciężenia do portu w Szczecinie zamyka się od strony zachodniej z konieczności linią granicy politycznej Odry i Nissy, na wschodzie zaś da się określić linią biegnącą od morza w okolicy Darłowa w kierunku południowym na Gniezno, stąd na płn.-wschód ku Radomsku i dalej na południe przez grzbiet karpacki, obejmując swoim zasięgiem znaczny rejon basenu dunajskiego w Czechosłowacji, Węgrzech i Austrii.

Port Szczecin, położony na żuławach okolonych dwoma ramionami Odry na wschód i północ od miasta, oparty jest o szeroko rozbudowaną sieć kanałów wodnych, naturalnych i sztucznych, przez co posiada zupełnie nieograniczone możliwości rozbudowy, z całkowitym

uwzględnieniem nowoczesnych zasad budownictwa portowego.

Odległość portu o 35 mil morskich od pełnego morza daje mu możliwość całorocznej pracy w całkowitej niezależności od pogody, wiatrów i fali, panującej w różnych porach roku na otwartym morzu.

W zaraniu pracy Szczecina jako portu obrót towarowy koncentrował się w jego części przylegającej bezpośrednio do miasta, tj. na zachodniej odnodze Odry, stanowiącej główną arterię tranzytową pomiędzy całym śródlądowym systemem zaplecza a morzem.

Od około 70 lat datuje się nowoczesna rozbudowa portu przez tworzenie przekopów łączących wschodnią i zachodnią odnogę Odry, regulację rzeki Parnicy i Starówki, budowę nowoczesnych basenów strefy wolnocłowej i Starówki oraz Nowego Przekopu z licznymi basenami. Równocześnie postępowała rozbudowa sieci drogowo-kolejowej oraz urządzeń składowych i modernizacja nabrzeży.

Korzystna sytuacja Szczecina pozwoliła również na umieszczenie na jego terenie poważnych zakładów ciężkiego przemysłu, rozlokowanych przeważnie nad zachodnią odnogą Odry w północnej części obszaru miejskiego. Zasadnicze elementy eksploatacji portu w relacji przedwojennej przedstawiały się następująco:

I.

- | | | |
|--|-----|--------------|
| 1. Długość nabrzeży zdalnych do obsługi statków pełnomorskich wynosi | ok. | 7.450 m. b. |
| 2. Długość nabrzeży Starego Portu, terenów między mostami, na Parnicy, Starówce oraz od Gołęбина do mostu Poniatowskiego | ok. | 12.550 m. b. |
| 3. Powierzchnia wodna portu | ok. | 393 ha |
| 4. Łączna powierzchnia obszaru portu | ok. | 960 ha |
| 5. Długość dróg wodnych w porcie | ok. | 37 km |
| 6. Sieć kolejowa w porcie | ok. | 50 km |

II.

- | | | |
|--|-----|------------------------|
| 1. Magazyny, pow. składowa | ok. | 122.000 m ² |
| 2. Chłodnie portowe, powierzchnia | ok. | 14.500 m ² |
| 3. Spichlerze (elewatory), pojemność | ok. | 67.000 ton |
| 4. Zbiorniki paliw płynnych | ok. | 42.000 m ³ |

III.

- | | | |
|--|-----|----------|
| 1. Dźwigi różnej nośności, w tym 1 taśmowiec | ok. | 125 szt. |
|--|-----|----------|

Poza tym port wyposażony był przed wojną bogato w rozmaity sprzęt i tabor pływający, jak statki bunkrowe,

pogłębiarki, holowniki, szalandy, barki, motorówki itp., co w sumie pozwoliło na rejestrację w r. 1938 obrotu towarowego około 8.300.000 ton.

Rola Szczecina jako podstawowego elementu naszej polityki morskiej w oparciu o przemysłowe i rolnicze ośrodki basenu Odry i Warty — wielokrotnie i wielostronnie była naświetlana. Korzyści z jego posiadania i perspektywy rozwojowe w ramach naszej gospodarki narodowej zniewalają wszechstronną wymową argumentacji. W obecnym naszym układzie geograficzno-gospodarczym brak tego elementu lub jakiegokolwiek trwałego jego ograniczenie spowodowałyby natychmiastowy refleks chleractwa i anemii polityczno-gospodarczej.

Konieczność korzystania przez władze radzieckie z portu w Szczecinie, jako z podstawowej bazy tranzytu dla okupowanej wschodniej strefy Niemiec, stanowi prowizorium, którego stopniowa likwidacja zapoczątkowana została przez przekazanie nam portowo-przemysłowych terenów Dolnej Odry wraz z częścią magazynów, elewatora, zbiorników na paliwa płynne itp. Nie są to, oczywiście, zasadnicze elementy, umożliwiające racjonalną eksploatację portu, którą w obecnym czasie ograniczamy do obrotu repatriacyjnego i nieznacznego przeładunku masówki lub drobnicy. Wolno jest jednak sądzić, że druga połowa r. 1946 oraz r. 1947 przyniosą na tym terenie pożądane zmiany. Leży to zresztą w interesie nie tylko naszym, ale wiąże się ściśle z ogólnym procesem odbudowy gospodarki europejskiej po drugiej wojnie światowej, stanowiąc przedmiot specjalnej troski i wysiłku wielkich mocarstw i Narodów Zjednoczonych, wysiłku, w którym nasze osiągnięcia odbudowy gospodarczej stanowią już dość poważną pozycję.

Jak już wspomniano, poza głównymi ośrodkami portowymi delt Odry i Wisły, łączący je parusetkilometrywy brzeg morski wyposażony jest w kilka portów, jak Władysławowo, Łeba, Postomin, Darłowo, Kołobrzeg, Dziwna, Świnoujście. Jakkolwiek znaczenie ich na najbliższą przyszłość nie może mieć charakteru pierwszorzędnego, niemniej nie należy istnienia tych portów nie doceniać, gdyż przy nieznacznym stosunkowo adaptacjach i wyposażeniu technicznym, wraz z posiadanymi nabrzeżami, basenami, składami, elewatorami itp., mogą one stanowić poważną rezerwę naszych możliwości prze-

ładunkowo-portowych, sięgającą paru milionów ton w relacji rocznej, niezależnie od zdecydowanej roli turystyczno-rybackiej i 'miejsc schronienia, do czego już w obecnej chwili są gotowe.

Obecny stan eksploatacji portów

Po tym pobieżnym naświetleniu sytuacji naszego Wybrzeża i portów, w oparciu o ich możliwości i dane z przeszłości, wypada zastanowić się nad stanem obecnym oraz bodaj przybliżonymi możliwościami na przyszłość.

W chwili obecnej byłoby rzeczą przedwczesną decydowanie o roli poszczególnych portów naszych, ich specjalizacji, skali i zasięgu działania w ramach odradzającej się polskiej struktury gospodarczej. Zbyt wiele jest jeszcze niewiadomych elementów przyszłego naszego obrotu towarowego, których ostateczne sformułowanie decydująco wpłynie na właściwe powzięcie decyzji, tym bardziej, że nie wypadnie nam nigdy zrezygnować z pewnego uniwersalizmu czy wszechstronności funkcji przedładunkowych każdego portu, w którym dopiero stopniowa przewaga jakiegoś artykułu zdecyduje o specjalizacji. Wszelkie więc opiniowanie na ten temat obecnie może mieć charakter dyskusyjny, bardzo zresztą korzystny i potrzebny z punktu widzenia planowania zamierzonych inwestycji.

Przy analizie obecnego stanu elementów eksploatacyjnych naszych portów w perspektywie rocznej ich odbudowy i dziesięciomiesięcznego eksploataowania można ustalić, że ponad 90% obrotu morskiego odbywa się przez porty delty Wisły. Dokonuje się to w porównaniu ze stanem przedwojennym przy pomocy:

- a) około 25% odremontowanych urządzeń przeładunkowych,
- b) około 30% odbudowanej powierzchni składowej,
- c) przy wyzyskaniu około 70% nie zniszczonych nabrzeży i falochronów,
- d) oraz przy trudnym do ustalenia, ale niewątpliwie dalekim od doskonałości zespoleniu dodatkowych elementów, jak energetyka, komunikacja, robocizna, organizacja i bezpieczeństwo pracy itp.

W tych warunkach osiągamy ponad 60% obrotu przedwojennego, przy stałej tendencji zwyżkowej, po-

zwalającej wierzyć, że cyfra 1.000.000 ton przeładunku miesięcznego w drugiej połowie lub końcu r. 1946 jest bliska rzeczywistości.

Te niewątpliwie w naszych warunkach imponujące osiągnięcia, dające w rocznej relacji około 11 mil. ton, nie zaspokajają jednak rosnących możliwości i zobowiązań eksportowych, chociażby w samym węglu. W świetle tych rozważań potrzeba aktywizacji portu szczyńskiego, dla odciążenia Gdyni i Gdańska, nasuwa się z nieodpartą siłą, najbliższy bowiem okres roczny lub szesnastomiesięczny stworzy tu poważne trudności.

Posiadane obecnie w obu portach czterdzieści kilka dźwigów stanowią sprzęt nadający się w normalnych warunkach do demontażu, gdyż ustawiczne psucie się, brak części zamiennych i permanentne przeciążenie pracą stanowią przedmiot nieustających kłopotów i trudności. Zamówione w hutach krajowych łącznie ponad 50 dźwigów, po doliczeniu czasu ich montażu, rozpoczną pracę dopiero ku końcowi r. 1947. W tym okresie również powierzchnia magazynowa dosięgnie łącznie ok. 200.000 m². Zapoczątkowane obecnie prace budowlano-portowe przez firmę Hoygard i Schulc oraz przedsiębiorstwa krajowe powiększą również długość eksploatowanych nabrzeży i odbudowanych falochronów.

Zanim jednak to nastąpi, zdolność produkcyjna naszych przemysłów i transportowa kolei mogą się okazać znacznie większe niż zdolność przeładunkowa portów delty Wisły. Osiągnięcie średniej załadunku dziennego węgla łącznie w obu portach w wysokości 18—19 tys. ton pozwoli na wypełnienie rocznego planu obrotu morskiego produktów przemysłu węglowego, przewidzianego w br. na około 6.000.000 ton. W perspektywie dalszej można przyjąć, że Gdańskowi przypadnie w udziale przeładunek masowy i obsługa linii bliskiej żeglugi, tzn. rejonu skandynawskiego, Morza Północnego oraz częściowo rejonu śródziemnomorskiego.

Plany rozbudowy

Projektowane tu inwestycje można by podzielić na dwie części, z których każda poważnie posunie tak potrzebny Gdańskowi proces modernizacji, stwarzając po całkowitym ich wykonaniu w okresie bieżącego dwudzie-

stolecia nowoczesny port, przystosowany do dwudziestoparomilionowego obrotu rocznego.

Pierwsza część, obejmująca inwestycje w urządzeniach przeładunkowych u wylotu Kanału Kaszubskiego do Leniwki, przewiduje w terminie dwuletnim budowę nowego basenu ładunków masowych, równoległego do istniejącego, z odpowiednim uzbrojeniem w taśmowce i ciężkie dźwigi chwytakowe. Druga część projektowanej rozbudowy Gdańska przewiduje z rozmachem nakreślony projekt nowego przekopu przez Trojan, jak gdyby równoległe do Kanału Kaszubskiego, z wylotami od rejonu twierdzy Wisłoujścia do Martwej Wisły powyżej mostu kolejowego.

W dyskusji jest również drugi wariant rozbudowy Gdańska przez stworzenie dodatkowego portu w rejonie między Pleniewem i Łożyskami, w oparciu o żeglugę śródlądową. Pobliskie Gdańskowi tereny przewidziane są również do koncentracji rybołówstwa morskiego, przy wykorzystaniu dla celów nawigacyjnych przełomu wiślanego do morza w pobliżu Pleniewa.

Port gdyński, poza rejonem Kanału Przemysłowego, znacznych terenowych możliwości nie posiada. Jest to w swoich sektorach wykończony nowoczesny port o doskonałych warunkach nawigacyjnych i manewrowych, łatwy do administracji i obsługi. Jego zadaniem będzie koncentracja dalekiej żeglugi oraz obrotu drobnicowego na Skandynawię, Morze Śródziemne i Lewant.

Potrzeba ześrodkowania obrotu pasażerskiego i drobnicowego w Gdyni nasuwa konieczność pewnej korektury rozplanowania zabudowy magazynów, a mianowicie: przeznaczenia całego Mola Wendy na eksploatację drobnicową, a nie — węglową; połączenia Basenu Węglowego z Basenem Południowym; przebudowy Mola Pasażerskiego oraz wyjaśnienia odnośnie terenów zajętych obecnie przez Stocznnię Nr. 13. Powyższe inwestycje pozwolą w okresie kilkunastu lat doprowadzić Gdynię do zdolności przeładunkowej w drobnicy i ładunkach masowych w wysokości bliskiej 14 mil. ton obrotu rocznego.

Szczegółowe rozważania odnośnie portu szczecińskiego o tyle są jeszcze nierealne, że nie mając dostępu do już istniejących części portu, nadających się do racjonalnej eksploatacji, nie byliśmy w stanie, tak jak w Gdyni

i Gdańsku, przeprowadzić należytych studiów nad przyszłymi planami rozbudowy. Faktem jest jednak, że Szczecin wymagać będzie również znacznych wysiłków modernizacyjnych i rozbudowy w sensie nowoczesnego rozplanowania i powiększenia ilości basenów, na co istniejące tam warunki terenowe stwarzają nieograniczone możliwości.

Mgr K. MICHALIK

SYSTEM TRANSPORTOWO-KOMUNIKACYJNY
ZAPLECZA JAKO CZYNNIK SPECJALIZACJI
POLSKICH PORTÓW MORSKICH

Położenie geograficzne portów

Podstawą możliwości rozwojowych każdego portu jest, poza jego wielkością i znaczeniem gospodarczym jego obszaru ciężenia, przede wszystkim dogodny system transportowo-komunikacyjny. Najbardziej nowoczesne urządzenia przeładunkowe i najdogodniejsze warunki korzystania z nich nie są w stanie zapewnić pomyślnego rozwoju portu, jeżeli system transportowo-komunikacyjny nie odpowiada potrzebom importu, eksportu i tranzytu. Interesenci portowi muszą bowiem mieć możliwość szybkiej, częstej i taniej komunikacji z krajami zamorskimi z jednej, a z miejscowościami wewnątrz kraju z drugiej strony.

Znajdujące się w obecnych granicach Polski wielkie porty morskie: Gdańsk, Gdynia i Szczecin posiadają wszelkie warunki naturalne po temu. Gdańsk i Szczecin położone są przy ujściu rzek spławnych i żeglownych (Wisła i Odra), jednych z większych w Europie środkowo-wschodniej, tworzących przez szereg odgałęzień i połączeń sztucznych własny system dróg wodnych Polski, sięgający częściowo nawet poza jej granice. Wymienić tu należy w pierwszym rzędzie rozgałęzienia Wisły przy jej ujściu, a więc: Wisłę Elbląską, Nogat i szereg kanałów łączących port gdański, poprzez Zalew Fryski, z miastami b. Prus Wschodnich — Elblągiem, Królewcem i wreszcie, przez dalsze połączenie, z Niemnem. Dalej Gdańsk

ma połączenie przez: Wisłę, Biebrzę i Kanał Augustowski z całym dorzeczem Niemna, tak bogatym w lasy, przez: Narew, Bug, Kanał Królewski, Pinę i Prypeć z Dnieprem, a przez to z całą Ukrainą, wreszcie przez Kanał Bydgoski, Noteć i Wartę z Odrą. Odra znów połączona jest szeregiem kanałów z Niemcami; z tych najważniejszy Mittel-landkanal daje możność bezpośredniego przewozu Renem w górę aż do Szwajcarii, a w dół aż do Rotterdamu. W przyszłości zaś, po wybudowaniu projektowanego kanału Odra—Dunaj od Koźła przez Bramę Morawską, uzyska się połączenie przez Dunaj z Morzem Czarnym.

Jedynie port gdyński nie jest położony przy ujściu rzeki, co wobec bliskości portu gdańskiego (zaledwie 20 km) nie odgrywa wielkiej roli, natomiast rozporządza on na równi z Gdańskiem i Szczecinem doskonałą siecią kolejową.

Z punktu widzenia geograficznego położenie wspomnianych portów jest wyjątkowo korzystne. Gdańsk i Gdynia leżą mniej więcej w środku południowej części Morza Bałtyckiego, Szczecin zaś w zachodniej jego części i tworzą na naszym 500-kilometrowym wybrzeżu dość symetrycznie rozłożone trzy bramy wypadowe dla naszego handlu zagranicznego ze Wschodem, Północą i Zachodem.

Zaplecze

Z uwagi na wyżej wspomnianą już okoliczność, że porty Gdańsk i Gdynia oddalone są od siebie zaledwie o 20 km, niepodobna określić dla każdego z nich ich obszaru ciężenia, czyli zaplecza, które, jak wiadomo, ustala się na podstawie najkrótszej odległości danej miejscowości od portu. Z konieczności w tym wypadku traktować musimy oba porty jako jedność i w konsekwencji dochodzimy do konkluzji, że w Polsce w obecnych granicach można mówić tylko o zapleczu portu szczecińskiego z jednej, a portów Gdańsk i Gdynia z drugiej strony. Obszar ciężenia portu szczecińskiego na skutek tego, że port ten położony jest w głębi lądu (około 65 km) i korzysta z naturalnego przywileju krótszych odległości, jest znacznie większy od gdyńsko-gdańskiego, który tego przywileju nie posiada. Linia podziału obszaru ciężenia między Szczecin a Gdańsk/Gdynię biegnie od północy mniej więcej przez: Sławno — Korzybie — Miastko —

Szczecinek — Wołowo — Gołańcz — Węgrowiec — Sławę — Gniezno — Wrześnię — Koło — Charsznicę — Herby — Kalety — Tarnowskie Góry — Bytom — Chorzów — Katowice — Dziedzice — Żywiec — Zwardoń, przy czym stacje na tej linii i na wschód od niej leżą w zasięgu obszaru ciężenia portów Gdańsk/Gdynia, położone zaś na zachód od tej linii — w zasięgu portu szczecińskiego. Innymi słowy port szczeciński posiada naturalne zaplecze w terenach odzyskanych na zachodzie, łącznie z częścią województwa poznańskiego i śląskiego, podczas gdy reszta Polski ciąży do Gdańska — Gdyni.

W obszarze ciężenia portów Gdańsk/Gdynia zaszły wskutek zmiany granic politycznych na wschodzie poważne zmiany. Duża część obszarów gospodarczych w b. Prusach Wschodnich, ciężących ku tym portom, oddzielona była przez granice polityczne i celne, co odbijało się ujemnie na rozwoju portów. Obecnie prawie 100% geograficznego obszaru ciężenia portów Gdańsk — Gdynia znalazło się w obrębie granic gospodarczych Polski i tworzy z nią jednolitą całość gospodarczą. Sprawilo to, że w skład dzisiejszego obszaru portów Gdańsk — Gdynia weszły ziemie Rzeczypospolitej, które dawniej obsługiwane były przez porty obce, np. Królewiec.

Połączenia kolejowe portów z zapleczem

Punkt ciężkości w dziedzinie komunikacji portów z ich obszarem ciężenia przeniósł się po obecnej wojnie na koleje, gdyż z jednej strony drogi wodne, bądź to z powodu zatarasowania koryt rzek czy też kanałów zniszczonymi podczas działań wojennych mostami, bądź to z braku taboru rzecznoego, nie mogą odgrywać tej roli co przed wojną, z drugiej strony drogi kołowe, wobec niedostatecznej ilości samochodów jako też wskutek braku materiałów pędnych, nie mogą być wykorzystane. Stan ten jeszcze przez długi okres czasu nie ulegnie zmianie na lepsze i przeważna część ruchu będzie się musiała odbywać drogą kolejową.

Konfiguracja zaplecza naszych portów układa się tak szczęśliwie, że najdłuższa odległość ośrodków wytwórczych zaplecza do portów waha się od 600 — 800 km.

I tak oddalone są od portów Gdańsk/Gdynia: Warszawa 326 km, Katowice 521 km, Sandomierz 568 km, Kraków 585 km, Przemyśl 721 km, Jasło 768 km i Nowy Zagórz 828 km; zaś od Szczecina: Cieszyn 569 km, Gliwice 506 km, Kłodzko 436 km, Lignica 337 km, Poznań 210 km, Ostrów Wlkp. 322 km, Rybnik 523 km, Opole 436 km, Wrocław 360 km, Głubczyce 500 km.

Porty Gdańsk/Gdynia posiadają następujące ważniejsze dwutorowe linie kolejowe, łączące je z zapleczem:

1. linia Gdynia/Gdańsk — Malbork — Mława — Warszawa z połączeniami do Białegostoku, Brześcia, Radomia, Lublina, Przemyśla;
2. linia Gdynia/Gdańsk — Tczew — Toruń — Włocławek — Kutno — Łowicz — Warszawa z odgałęzieniem do Łodzi;
3. linia Gdynia/Gdańsk — Tczew — Bydgoszcz — Inowrocław — Gniezno — Poznań;
4. linia Gdynia — Wejherowo — Maksymilianów — Bydgoszcz — Inowrocław — Zduńska Wola — Herby Nowe — Kalety — Katowice;
5. linia Gdańsk/Gdynia — Tczew — Chojnice — Szczecinek — Szczecin lub Piła — Kostrzyn;
6. linia Gdańsk/Gdynia — Wejherowo — Lębork — Koszalin — Szczecin.

Wskutek przejścia przez Polskę obszarów b. Prus Wschodnich i uzyskania ważnej linii kolejowej przez Tczew — Malbork — Iławę zbliżyły się tereny leżące na południowy wschód od portów o niespełna 100 km, co skraca czas przebiegu pociągów tak osobowych jak i towarowych. Poza tym porty te posiadają bardzo gęstą sieć kolejową w samych portach.

Szczecin posiada następujące ważniejsze linie kolejowe, łączące go z zapleczem:

1. linia Szczecin — Stargard n. Iną — Piła — Bydgoszcz Toruń — Warszawa;
2. linia Szczecin — Stargard n. Iną — Krzyż — Poznań Września — Kutno — Warszawa — Łódź;
3. linia Szczecin — Pyrzyce — Gorzów n. Wartą — Międzychód — Poznań — Jarocin — Ostrów Wlkp.;
4. linia Szczecin — Pyrzyce — Gorzów n. Wartą — Międzychód — Zbąszyń — Leszno — Wrocław — Opole (Kozle) — Katowice — Bog — Kraków;

5. linia Szczecin — Kostrzyn — Rypin Lubuski — Zbąszynek — Czerwińsk n. Odrą — Głogów — Wrocław — Opole — Katowice — Kraków — Koźle — Bog;
6. linia Szczecin — Kostrzyn — Rypin Lubuski — Słubice — Gubin — Żegań — Lignica — Strzegom — Kamieniec n. Ochną — Nysa — Prądnik — Koźle;
7. linia Szczecin — Kostrzyn — Rypin Lubuski — Słubice — Gubin — Żegań — Lignica — Wałbrzych — Kładzko — Międzylesie;
8. linia Szczecin — Kostrzyn — Rypin Lubuski — Słubice — Gubin — Jasień — Wagliniec — Lubań — Jelenia Góra.

Podajemy niżej najkrótsze odległości drogą kolejową w kilometrach od kilku ośrodków gospodarczych do portów.

Ośrodki gospodarcze	Gdańsk	Gdynia	Szczecin
Warszawa	326	354	518
Lublin	492	520	710
Przemysł	721	749	843
Kraków	585	613	594
Katowice	521	549	523
Poznań	288	314	210
Wrocław	441	469	352
Kładzko	542	570	436

Przelotność linii kolejowych prowadzących do portów zależy od możliwości technicznych, w pierwszym rzędzie od stanu szlaków kolejowych, które wskutek działań wojennych uległy bardzo poważnemu zniszczeniu. Obecnie istnieje możliwość przepuszczania dziennie do Gdyni i Gdańska po 10 par pociągów towarowych, a do Szczecina 9 par.

Przy zwartych pociągach czas przewozu towarów masowych, jak węgiel, koks, rudy, wynosi na trasie Gdynia/Gdańsk — Tarnowskie Góry przeciętnie 25 godzin, a na trasie Szczecin — Tarnowskie Góry przeciętnie 30 godzin. Przewóz koksu eksportowego z Wałbrzycha do Gdańska trwa przeciętnie 38 godzin.

W miarę postępu naprawy toru, mostów i urządzeń kolejowych zarówno wzrośnie przelotność jak i zwiększy

się szybkość przewozu. Niezależnie od stanu przelotności miarodajne są stan i ilość taboru kolejowego, co ma wpływ na wykorzystanie możliwości przelotowych.

Połączenia drogowe

Porty polskie poza rozgałęzioną siecią kolejową dysponują także dobrymi i dogodnymi drogami kołowymi, które w chwili obecnej, gdy komunikacja kolejowa boryka się z najrozmaitszymi trudnościami, jak brak taboru, zniszczenie torów, mostów itp., oddają gospodarce państwowej coraz to większe usługi — w miarę zasilania w dostateczną ilość samochodów.

Z portów Gdańska i Gdyni prowadzą następujące drogi kołowe w głąb kraju:

1. przez Tczew — Malbork do Elbląga i Królewca, względnie Bartoszyce;
2. przez Tczew — Malbork — Morąg — Olsztyn — do Rastemborka lub Elka;
3. przez Tczew — Malbork — Morąg — Olsztyn — Szczytno — Ostrołękę do Białegostoku;
4. przez Tczew — Malbork — Iławę i Działdowo — Ciechanów — Wyszaków do Siedlec — Terespolą;
5. przez Tczew — Malbork — Grudziądz — Sierpc — Płońsk — Warszawę do Łukowa i Lublina;
6. przez Tczew — Malbork — Terespol Pom. — Bydgoszcz — Toruń — Włocławek — Gostynin — Sochaczew — Warszawę — Radom — Kielce;
7. przez Tczew — Malbork — Terespol Pom. — Bydgoszcz — Toruń — Włocławek — Gostynin — Kutno — Łódź — Częstochowę — Kielce — Tarnów — Przemyśl lub Nowy Sącz;
8. przez Tczew — Terespol Pom. — Bydgoszcz — Gniezno — Jarocin — Kępno — Kluczborek — Katowice — Kraków — Przemyśl lub Zebrzydowice;
9. przez Kościerzynę — Chojnice — Piłę — Poznań — Leszno — Wrocław — Opole — Koźle — Katowice — Kraków lub Zebrzydowice;
10. przez Kartuzy — Bytów — Miastko — Szczecinek — Złocieniec do Stargardu n/Iną i Szczecina;
11. przez Redę — Łebno — Słupsk — Sławno — Koszalin do Kołobrzega.

Port szczeciński posiada następujące ważniejsze drogi kołowe:

1. przez Goleniów — Płoty do Kołobrzega;
2. przez Stargard n/Iną — Kalisz Kraiński — Wałcz — Piłę — Bydgoszcz z Toruniem i Olsztynem;
3. przez Pyrzyce — Gorzów n/W. — Poznań — Wrześnię — Kutno — Warszawę z Lublinem i Radomiem;
4. przez Pyrzyce — Gorzów n/W. — Międzyrzec — Zbąszyń — Głogów — Rawicz z Łodzią — Częstochową i Kielcami;
5. przez Pyrzyce — Gorzów n/W. — Międzyrzec — Zieloną Górę — Solec Śl. — Lignicę z Wrocławiem, Opolem, Katowicami, Krakowem, Kładzkim i Kamienną Górą;
6. przez Pyrzyce — Gorzów n/W. — Międzyrzec — Zieloną Górę — Żegań z Bolesławcem i Jelenią Górą.

Możliwości przewozowe linii komunikacyjnych między zagłębiem przemysłowym a portami

W miarę postępującej z czasem specjalizacji portów w zakresie przeładunku pewnego gatunku towarów musi nastąpić również analogiczna specjalizacja przewozów. Port w Szczecinie był przeznaczony przed wojną dla przeładunków rudy, węgla, zboża, cukru i nasion olejnych. Obecnie przeładunek w Szczecinie rozwinie się przypuszczalnie dla transportów masowych (przede wszystkim węgiel i rudy). W porcie gdańskim przeładowywano przede wszystkim drzewo, węgiel i rudy, obecnie — wobec zniszczenia portu drzewnego i wstrzymania wywozu drzewa — wchodziłyby w rachubę dla portu gdańskiego tylko węgiel i rudy. W odniesieniu do Gdyni specjalizacja mogłaby objąć towary wysokocenne i węgiel, przy czym można by stopniowo przestawiać przeładunek w coraz większym stopniu na węgiel bunkrowy, a w Gdyni zcentralizować głównie towary wysokocenne.

Obecne zdolności przeładunkowe naszych portów w Gdańsku i Gdyni wynoszą około 20.000 ton dziennie. Szczecin na razie nie wchodzi praktycznie w rachubę.

Na najbliższą przyszłość przewiduje się następującą zdolność przewozową linii komunikacyjnych prowadzących do portów polskich:

I. Porty w Gdańsku i Gdyni

Koleje: w r. 1947	30.000 t. dziennie
w r. 1950	50.000 t. "
dalsza przyszłość	70.000 t. "

II. Port w Szczecinie

Koleje: w r. 1947	10.000 t. dziennie
w r. 1950	16.000 t. "
dalsza przyszłość —	do 40.000 t. "
Rzeka Odra: w r. 1947	3.000 t. dziennie
w r. 1950	10.000 t. "
dalsza przyszłość	25.000 t. "

Koszt przewozu w relacjach porty-zagłębie przemysłowe przedstawia się obecnie w odniesieniu do najważniejszych towarów następująco (w groszach za 100 kg):

	Gdynia	Gdańsk	Szczecin
Ruda	1794—1176	1770—1158	1770—1158 (5—6)
Cement mielony	1794	1770	1770 (5)
Cynk surowy	3984	3900	3900 (3)
Blacha cynkowa	3984	3900	3900 (3)
Blacha stalowa	2964	2904	2904 (4)
Słedzie w beczkach	3984	3900	3900 (3)
Karbid	3984	3900	3900 (3)
Apatyt	1176	1158	1158 (6)
Aparaty elektryczne	5898	5730	5730 (1)
Tran oczyszczony	5898	5730	5730 (1)
Celuloza	1794	1770	1770 (5)
Meble	5058—3984	4950—3900	4950—3900 (2—3)
Wyroby porcel.	5898	5898	5898 (1)
Wyroby fajans.	3984	3900	3900 (3)
Wetna	5898	5730	5730 (1)
Bawetna	5898	5730	5730 (1)
Óleje roślinne	5898	5730	5730 (1)
Węgiel	491	491	490 (t. w)

Do obliczenia powyższego przyjęto stawki do i od Katowic, jako środkowego punktu wielkiego przemysłu. Z obliczenia wynika, że stawki w relacjach do Gdańska i Szczecina są jednakowe, do Gdyni nieco wyższe, co zresztą jest wynikiem odległości większej o 27 km.

Inne połączenia komunikacyjne

W dobie obecnej nie wystarcza szybka komunikacja samochodowa lub kolejowa. Załatwienie terminowej transakcji wymaga niejednokrotnie szybszego sposobu prze-

niesienia się z miejsca na miejsce. Staje tu do pomocy lotnictwo. W dziedzinie połączeń lotniczych porty nasze nie są upośledzone. Jakkolwiek nie posiadają one bezpośredniego połączenia z zagranicą, posiadają one połączenia przez Warszawę ze Sztokholmem, Pragę, Moskwą, Kopenhagą, a dalej z siecią lotniczą państw zachodnich, skandynawskich i ZSRR, wreszcie bezpośrednie połączenie z Poznaniem i Katowicami.

Sieć telefoniczna w portach nie ucierpiała w tym stopniu, co same porty; stan jej jest zadowalający, telegraf natomiast szwankuje. Radiokomunikacja jest w odbudowie.

W parze z odbudową i rozwojem portów, z rozwojem przewozu towarów idzie ruch pasażerski. W obecnej chwili nie jest on pokaźny i ogranicza się prawie wyłącznie do ruchu repatriacyjno-wysiedleńczego przez port w Szczecinie, a do repatriacyjno-emigracyjnego, jeżeli chodzi o Gdynię i Gdańsk. W komunikacji z krajami Skandynawii spełnia swe zadanie trajekt Gdynia-Trelleborg, kursujący dwa razy tygodniowo, który przewozi bezpośredni wagon sypialny ze Sztokholmu do Warszawy i z powrotem. W związku z wprowadzeniem bezpośrednio pociągu pośpiesznego z wagonem sypialnym między Warszawą a Pragę, względnie Paryżem, daje to możliwość wygodnej i stosunkowo tańszej i szybkiej podróży — zważywszy, że linie lotnicze są przeciążone i bardzo drogie.

W miarę rozwoju międzynarodowego ruchu pasażerskiego należało by dążyć do utworzenia regularnych linii pasażerskich w komunikacjach z Z. S. R. R., Finlandią, zachodnią Europą (łącznie z Wielką Brytanią) i krajami zamorskimi.

Prof. TADEUSZ OCIOŚZYŃSKI

ZAGADNIENIA ŻEGLUGOWO-MORSKIE
NA TLE PROBLEMÓW SPECJALIZACJI POLSKICH
PORTÓW MORSKICH

U w a g i w s t ę p n e

Zagadnienie specjalizacji portów morskich, rozumiane jako racjonalny podział zadań w zakresie obsługi polskiego handlu zamorskiego, nie może być rozpatrywane w pełnym ujęciu bez należytego rozważenia problemów żeglugowych. Port jest punktem stykania się szlaków transportowych lądowych ze szlakami morskimi; jest punktem, w którym obok interesu ładunku występuje także interes statku morskiego. Jeśli przede wszystkim jest ocenianie możliwości i celowości określonych funkcji portu od strony potrzeb handlu, wydajności połączeń lądowych zaplecza, możliwości inwestycyjnych i technicznych samych portów, jako punktu przeładunku i składowania towarów, to musi być także we właściwym zakresie uwzględniona sytuacja portów pod względem interesów żeglugi.

Doniosłości tego aspektu sprawy nie może umniejszać praktyczne spostrzeżenie, że powojenna sytuacja shippingu — w związku z przemawiającą na jego niekorzyść dysproporcją tonażu w stosunku do wolumenu handlu międzynarodowego — nie ułatwia dziś przedsiębiorcy przewozu morskiego (armatorowi) stawiania żądań, a nawet w ogóle skutecznego bronięcia swoich interesów. Przede wszystkim bowiem — taka sytuacja może nie być trwała; w szczególności może zarysować się uzgodniona

międzynarodowo (głównie Anglia i kraje skandynawskie) linia samoobrony shippingu, która wzmocni położenie armatora wobec załadowcy. Poza tym zaś, nawet przy najbardziej niekorzystnym kształtowaniu się sytuacji w żegludze światowej, zawsze istnieją pewne granice ofiar, które shipping zdecyduje się ponieść na rzecz swoich klientów; poza tymi granicami żegluga stawiać będzie opory, z którymi porty muszą się liczyć.

Udział polskiej bandery w obsłudze naszych portów

Powyższe uwagi mają dla Polski o tyle istotne znaczenie, że jesteśmy w bardzo znacznej skali związani koniecznością korzystania z usług przewozowych obcych bander. W obsłudze portów polskich (Gdynia i Gdańsk) w okresie przedwojennym tonaż polski partycypował, jak to powszechnie wiadomo, w granicach między 9 a 11 procentami, o ile chodzi o ujęcie globalne. Był to więc udział niewielki. Znane są także przyczyny tego stanu rzeczy, które nie były łatwe do pokonania w przeszłości; wśród nich może na pierwszym miejscu należy postawić — obok szczupłości kapitałów inwestycyjnych — organizację naszego handlu zagranicznego, który niedość energicznie stosował formy transakcji zastrzegające stronie polskiej wpływ na zagadnienia przewozu morskiego (np. sprzedaż węgla na zasadzie klauzuli c. i. f. porty odbiorcze). Jak po wojnie będzie się kształtowała norma udziału bandery polskiej w obsłudze masy ładunkowej naszych portów, trudno dziś orzekać. Wydaje się jednak, że w najbliższych 3—5 latach ta relacja najprawdopodobniej nie będzie mogła ulec żadnej radykalnej zmianie na lepsze. Przyjmując jako pewnik rychły powrót naszego tonażu (ok. 130.000 BRT) do portów macierzystych oraz perspektywy powiększenia stanu polskiej floty handlowej przez odszkodowania i nowe nabytki do ok. 200.000 BRT, oraz uwzględniając przesunięcia w jej strukturze, zasłże w czasie wojny na korzyść zdolności przewozowej towarów (ubytek statków pasażerskich, zwiększenie się liczby frachtowców), jako też przyjmując, że ogólny wolumen ładunkowy portów polskich nie przewyższy przedwojennego poziomu 16 milionów ton rocznie — trudno przewidywać, aby udział bandery polskiej mógł wzrosnąć do

normy wyższej niż np. 20%. I tak więc tonaż obcy partycypowałby w ruchu naszych portów w poważnych rozmiarach; będziemy więc zmuszeni do współpracy na tym polu z obcym czynnikiem gospodarczym, dla którego raczej naszej polityki ekonomicznej będą zawsze tylko o tyle wiążące, o ile będą, w zasadzie przynajmniej, zgodne z jego ściśle kalkulowanym interesem eksploatacyjnym.

Warunki współpracy statku z portem

Statek morski pod kilkoma względami ocenia i kształtuje swój stosunek do portu. W grę wchodzi tu przede wszystkim: a) bezpieczny dostęp i pobyt w porcie, b) szybka odprawa (za- i wyładowanie), c) dostateczna ilość odpowiedniego ładunku.

Ad a) i b) sprawa nie wygląda jeszcze dziś dobrze w portach polskich, ale niewątpliwie poprawa następuje w tempie bardzo szybkim. Zwłaszcza jednak moment za — i wyładowania statku nie może być żadną miarą lekceważony; czas postoju statku w porcie jest zawsze bardzo drażliwym elementem kształtującym opinię armatorów o porcie, ponieważ ma zasadniczy wpływ na koszty przedsiębiorcy przewozu morskiego. Wiadomo zaś, że szybkość odprawy ładunkowej zależy od niezmiernie licznych czynników, jak np. wydajność urzędzeń przeładunkowych, sprawność i doświadczenie firm spedycyjnych, stewedorskich i sztauerskich oraz robotników przeładunkowych, sprawność kolejowego węzła przetokowego, czas pracy portu itd.: elementy te nie zawsze są łatwe do opanowania, wyrabiają się w wieloletniej nieraz praktyce i wymagają same szeregu warunków, których realizacja nie zawsze jest osiągalna, jak np. osiadłość firm i pracowników, dobre warunki życiowe, układ terenowy portu itp. Te wszystkie momenty jednak mogą w pewnej przynajmniej mierze być apriorycznie zaplanowane i unormowane. Tak np. w porcie Rotterdamu zdołano w okresie lat 1930 — 1937 obniżyć przeciętny czas postoju lub pobytu statku w porcie z 5 dni do 3. Szczegółowe dane wykazują, że postój statków liniowych skrócono z 63 do 56 godzin, trampów ze 101 godzin do 79 (cytowano z wydawnictwa: Rotterdam — le port ra-

pide, wydane przez Chronique du port de Rotterdam, r. 1938). Osiągnięcia te zawdzięcza Rotterdam trzem czynnikom: organizacji, urządzeniom i talentom zawodowym swego aparatu administracyjnego oraz usługowego. Podobne wysiłki usprawnienia obsługi statków widoczne były przed wojną także w innych portach świata, m. in. w Gdyni. Po wojnie rząd Stanów Zjednoczonych przeznaczył miliardowe sumy na modernizację portów handlowych, w celu zapewnienia statkom jak najsprawniejszej obsługi i zwiększenia w ten sposób ich rentowności eksploatacyjnej.

Niewątpliwie polskie zarządy portowe włożą maksimum wysiłku, aby pod względem technicznym i organizacyjnym uczynić wszystko możliwe i stworzyć dla statków najlepsze warunki współpracy z portem. Ale wolumen ładunkowy, który stanowi jedno z naczelných zainteresowań statku, nie zależy już w tej mierze od samych zarządów portowych: jest on funkcją napięcia życia gospodarczego w zapleczu i zależy od bardzo licznych czynników, których koordynacja nie stanowi łatwego zadania. I dlatego należy raczej zanalizować problem masy ładunkowej.

Truizmem jest w dzisiejszym układzie zagadnień żeglugowych mówić, że tonaż ciągnie do portów dysponujących ładunkiem. Nie handel dzisiaj idzie za banderą, lecz bandera za handlem, za towarem, za ładunkiem. Jakże od tej strony wyglądają perspektywy racjonalnego planowania problemu specjalizacji naszych portów?

Tramping i żegluga liniowa w obsłudze masy ładunkowej

Dla zbadania tego zagadnienia należało by przede wszystkim mieć jakieś realne podstawy do ocenienia rozmiarów ogólnego przyszłego wolumenu ładunków morskich w portach polskich. Znane są trudności sprecyzowania tego problemu. Trzeba spróbować zbadać interesujące nas tutaj zagadnienie bez tego zasadniczego elementu, a więc w sposób ramowy.

W tym celu wyodrębnimy najprzód dwa tematy: 1. obsługę ruchu trampowego (masowego) i 2. obsługę ruchu liniowego (drobnicowego).

Grupę ruchu liniowego należy ponadto podzielić jeszcze na dwa zakresy: a) ruch liniowy bliski (europejski) i b) ruch liniowy daleki (międzykontynentalny).

Zacznijmy od analizy zagadnienia trampingu. W tym zakresie tezy racjonalizacji kierunków ładunków masowych (przede wszystkim węgiel, ruda, złom) nie powinnyby, jak można sądzić, powodować sprzeczności z interesami żeglugowymi. Tonaż trampowy nie wytwarza, przynajmniej w zasadzie, żadnych specjalnych trudności w dziedzinie dopasowywania się do miejsc podaży ładunków. Oczywiście, muszą to być porty bezpieczne, muszą zaofiarowywać statkom ładunki całookrętowe, muszą posiadać urządzenia i organizację, zapewniające możliwie szybką odprawę statków, muszą być tanie itd. Ale właśnie intencją zamierzeń specjalizacyjnych jest zdefiniowanie przede wszystkim w tych zakresach warunków i możliwości naszych portów. Na tym więc odcinku zagadnień żeglugowych uzgodnienie naszej polityki portowej z potrzebami shippingu nie zdaje się nastroczać żadnych specjalnych trudności. Jeśli tylko w jakimś określonym porcie będzie do zabrania odpowiednia całookrętowa ilość ładunku, statek trampowy podąży za nią w myśl postanowień czarterpartii. Np. przesunięcie większych przeładunków węgla czy rudy na Szczecin, o ile tylko znajdą one w tym porcie odpowiednio dobre warunki szybkiego przeładunku, co — jak się wydaje — może być zapewnione, nie nastrocza z punktu widzenia shippingu żadnych zastrzeżeń. Wiadomo np. że przed pierwszą wojną światową Szczecin przeładowywał bardzo znaczne ilości rudy szwedzkiej: w r. 1913 — 1. 770 000 ton, co stanowiło ponad 41% ogółu przeładunku importowego tego portu. Zadysonowanie statku trampowego z rudą czy pod węgiel do Szczecina ani pod względem długości drogi (np. w ruchu ze Szwecją, czy nawet z Leningradem lub też Rygą, albo portami fińskimi), ani pod względem bezpieczeństwa wejścia do portu i postoju w nim nie stwarza żadnych dyskryminacyjnych momentów. Całe zagadnienie sprowadzi się tutaj do sprawności aparatu frachtującego (maklerstwa). Nawet jednak ewentualność frachtowania statków węglowych czy rudowych z polskiej strony nie powinna by w Szczecinie być — przynajmniej w zasadzie samej — trudniejsza niż w Gdańsku lub Gdyni. Również możliwość dostarczenia

ładunków powrotnych — przy równoczesnym lokowaniu węgla i rudy w tym porcie i tylko z nieuniknionymi skutkami dysproporcji mas ładunkowych, która zresztą wystąpi w każdym z naszych portów — jest realna w Szczecinie. Natomiast pewne przejściowe trudności dla statków mogą powstać w tym porcie z uwagi np. na zaopatrzenie statków (shipchandlerka), na sprawność aparatu maklerskiego itd., ale te trudności usuwać będzie z biegiem czasu rozwój życia portowego, który będzie naturalnym skutkiem mnożenia się ładunków i wzrastania żeglownej frekwencji portów.

Nieco natomiast inaczej może wyglądać sprawa w zakresie żeglugi liniowej. Statek trampowy przychodzi do portu z reguły tylko wtedy, gdy efektywnie ma zapewniony ładunek: przychodzi do rzeczy gotowej. Statek liniowy natomiast przychodzi wg. z góry określonego rozkładu podróży, mając tylko mniejsze lub większe prawdopodobieństwo znalezienia ładunku. Ponieważ koszty żeglugi liniowej są wyższe, przedsiębiorca przewozu regularnego dąży do zapewnienia sobie co najmniej dwóch warunków w porcie odwiedzanym: a) możliwie zdefiniowanej stałości podaży ładunku i b) możliwie dużej koncentracji ładunków w jednym porcie.

Organizacja ruchu liniowego wymaga zapewnienia stałości podaży ładunku, z uwagi na wykorzystanie kosztownego tonażu liniowego, a o koncentrację ładunków zabiega ze względu na zmniejszenie ilości odwiedzanych portów, co powoduje skracanie czasu podróży i obniżenie kosztów portowych. Dla każdego armatora liniowego istnieją pewne granice ilości ładunku, poniżej których statek liniowy, zwłaszcza statek dalekobieżnego ruchu regularnego, nie zdecyduje się na zachodzenie do portu dodatkowego. Te granice ilości ładunku są oczywiście zmienne, określane indywidualnie, zależnie od różnych momentów kalkulacyjnych, niemniej one istnieją. W takiej sytuacji zazwyczaj drobne ładunki z portów o rozproszonej lub też rozdrobnionej kierunkowości handlu są przetrzucane drogą kolejową albo morską (liniami dowozowymi) do portów dużych i w ten sposób — za cenę nieraz poważnych kosztów dodatkowych i trudności technicznych (np. przeładunek, dwukrotny konosament itd.) — dołączane są do puli ładunkowej dużego portu, czyli

ulegają prawu koncentracji masy ładunkowej. Tak właśnie wyglądała w latach 1900—1939 sytuacja w Szczecinie, który miał głównie linie dowozowe, przerzucające ładunki z bałtyckiego obszaru na Hamburg i inne porty bazowe w zachodniej Europie.

Przedwojenne doświadczenia polskiej polityki morskiej znają to zagadnienie bardzo dobrze. Podczas gdy np. Hamburg miał w r. 1937 roczny obrót przeładunkowy w rozmiarach ok. 25,3 milionów ton, Antwerpia — 28,4 miliona, Rotterdam — aż 42,4 miliona, to Gdynia i Gdańsk łącznie osiągały zaledwie 14—16 milionów, przy czym z punktu widzenia statku były to przecież dwa porty (podwójne zgłoszenie statku, podwójna strata czasu na wejście i wyjście, podwójne koszty holowników, pilotów itd.). Na tym tle ogólnej nikłości ładunków, zwłaszcza drobnicowych, które globalnie reprezentowały tylko ok. 15% masy ładunkowej*), występuje na domiar dalsze zjawisko: znacznej dyspersji kierunków przewozowych; zjawisko to, opracowane szczegółowo w książce dr Bolesława Kasprowicza***) oraz w studium ekonomicznym Rutkowskiego***), pozwala stwierdzić, że zwłaszcza w pewnych kierunkach, tzn. na pewnych morskich szlakach przewozowych, ładunek polski już przed wojną występował w tak niewielkich ilościach, że nie tylko nie mógł uzasadniać tworzenia własnych polskich połączeń żeglugowych, które byłyby całkowicie nieopłacalne, ale nie mógł także stanowić żadnej siły przyciągającej dla obcego tonażu żeglugi liniowej bezpośredniej, tzn. nie

*) Wg. *Rocznika Morskiego i Kolonialnego*, r. 1938, udział ładunków trampowych w r. 1937 można obliczyć jak następuje (w tonach):

T o w a r	G d y n i a	G d a ń s k	O g ó ł e m
	P r z y w ó z		
Ruda, żuźle, itp.	158.503	466.607	625.110
Nawozy	189.072	18.867	207.939
Paliwa mineral.	—	124.023	124.023
	W y w ó z		
Węgiel itp.	6.404.407	3.584.414	9.988.821
Drewno	234.148	971.724	1.205.872
Nawozy	—	54.715	54.715
Obroty ogółem	6.986.130	5.220.350	12.206.480

Całość obrotów Gdańska i Gdyni w wywozie i przywozie wynosiła w tymże r. 1937 ogółem 14.549.000 ton. Udział surowców obliczony powyżej stanowi przeto 85,30% całości.

**) Kasprowicz B. dr — *Kierunki polskiego handlu zagranicznego*, Gdynia, r. 1936.

***) Referat na V Zjazd Pomorzoznawczy, Lwów 1939.

mógł zachęcić do kierowania statków obsługi bezpośredniej (bezprzeładunkowej) do portów polskich jako portów dodatkowych.

Tak więc np. nie tylko porty Gdańsk czy Gdynia nie miały połączeń bezpośrednich do portów Australii, Afryki południowej, Ameryki Środkowej i Indyj Zachodnich, zachodniego wybrzeża obu Ameryk, Zatoki Gwinejskiej, Indyj Brytyjskich itd., ale nawet linie już zawijające do portów polskich, jak np. angielska linia Dalekiego Wschodu, ograniczały częstotliwość zawinięć, ponieważ mała ilość ładunków odstręczała je od ponoszenia znacznych kosztów przedłużania rejsów na Bałtyk, przechodzenia przez Kanał Kiloński itd. Problem ten stanowił jedną z największych trudności naszej przedwojennej polityki morskiej, albowiem dyskryminował nasze porty w stosunku do Hamburga, Rotterdamu czy Antwerpii: koszty dowozu ładunków z Gdańska/Gdyni do tych portów bazowych obciążały naszych eksporterów dodatkowymi wydatkami.

Zagadnienie komasacji ładunków drobnicowych

W płaszczyźnie zagadnienia specjalizacji portów momenty powyższe mogą wytwarzać i na pewno w niektórych razach wytwarzać będą takie sytuacje, w których te właśnie względy żeglugowo-eksploatacyjne przemawiać będą w sposób bardzo imperatywny za pewnym ściśle określonym komasowaniem ładunków drobnicowych, i to zarówno w przywozie jak w wywozie, w jakimś ściśle określonym porcie. Właśnie wygoda statku liniowego, a nie żaden inny czynnik, może urastać do wagi momentu przesądzającego o kierowaniu ładunku na określony port polski. Względowi temu wówczas musiałyby być podporządkowane wszelkie inne, jak np. krótsze dowozowe przebiegi kolejowe, gospodarka przestrzeni magazynową, myśl obdzielenia ruchem drobnicowym wszystkich portów itd.

Celowa i planowa komasacja ładunków drobnicowych, stwarzająca realne podstawy do zainteresowania liniowych przedsiębiorstw żeglugowych określonymi portami, jest zasadniczym warunkiem związania kraju bezpośrednimi połączeniami morskimi ze światowymi rynkami handlowymi.

Nie jest łatwo apriorycznie rozstrzygnąć dzisiaj, który z portów polskich będzie miał optimum warunków dla skupienia w sobie ruchu drobnicowego, a więc i linii regularnych. Oddziaływać na to mogą następujące główne przesłanki:

- a) dogodności dla statku, jak krótsza droga, odpowiednie głębokości portowe, łatwość manewrowania w porcie, lepsza służba pilotowa, sprawność obsługi maklerskiej, łatwość uzupełnienia zapasów okrętowych, szybszy wyładunek, unikanie przeholowywania, obecność konsula kraju bandery itd.;
- b) specjalne urządzenia portowe dla określonego ładunku, jak np. chłodnie, elewatory, arbitraży lub giełdy towarowe i aukcje, dobrzy rzeczoznawcy portowi, banki handlowe;
- c) tradycje handlowe;
- d) dobrze zorganizowana ekspedycja portowa;
- e) bliższe komunikacje z zapleczem, np. Warszawa — Gdynia i Gdańsk, Wrocław — Szczecin itd., zwłaszcza przy uwzględnieniu także traktacji samochodowej.

Jak wszystkie te elementy będą działały, trudno w tej chwili definitywnie przesądzać. Jest prawdopodobne, że jednak poważna ilość wartościowej drobnicy (tekstylia i surowce tekstylne, produkty hodowlane, tytoń, wyroby ze szkła, garbniki, kawa, owoce i inne) będzie miała tendencję grawitowania na porty Gdynia bądź Gdańsk.

W wypadku ładunków drobnicowych, stanowiących obiekt zainteresowania żeglugi liniowej (regularnej), momenty techniczno-przeładunkowe w porcie, np. możliwość przeładunku z wagonu na statek i odwrotnie itp., jakkolwiek niewątpliwie posiadające swoje znaczenie, nie decydują jeszcze o wszystkim. Techniczne zagadnienia przeładunkowe są rozstrzygające dla ładunków masowych. Natomiast o atrakcyjności portu dla drobnicy decydują co najmniej w równej mierze momenty handlowe, jak organizacja strefy wolnocłowej, organizacja składów warrantowych, obecność sprawnej bankowości, dobra spedycja, specjalne urządzenia magazynowe (np. dla owoców, mięsa i nabiału, ryb itd.), giełdy towarowe (np. bawełna, skóry, owoce), firmy przetwarzające surowiec

importowany, wyrobiona i autorytatywna organizacja rzeczoznawstwa portowego i wiele innych czynników, które łącznie z żywymi tradycjami handlowymi Gdyni i Gdańska będą powodowały, że liczne ładunki drobnicy mogą wykazywać wyraźną tendencję kierowania się na te właśnie porty. Zapewne będzie można na kierunkowość niektórych ładunków oddziaływać instrumentami polityki państwowej, np. zróżniczowanymi taryfami kolejowymi, dyspozycją państwowych zarządów przedsiębiorstw przemysłowych itd. Być może, iż w pewnym stopniu instrumenty te dadzą się zastosować również do ładunków tranzytowych, choćby za pośrednictwem umów handlowych lub planowej akwizycji spedycyjnej. Jednakże należy baczyć: 1. aby na tym tle nie powstawały zbyt poważne trudności dla handlu, np. skutek odsunięcia go od utartych już szlaków i metod operacyjnych; 2. aby przez sztuczne kierowanie ładunków nie powstawały momenty rozprasające nurt ładunkowy i utrudniające alimentowanie statków liniowych.

W związku z tym niebezpieczeństwem należy przyjąć następującą formułę: w wypadku, gdy interesująca Polskę linia okrętowa, polska czy obca, na podstawie decyzji własnej czy w uwzględnieniu sugestii strony polskiej (makler, rząd), zdecyduje się odwiedzać jeden określony port polski, ładunki polskie i tranzytowe, mogące linie te interesować, kierowane będą na ten port, choćby miały naturalne dążenie do innego portu. Musi to zwłaszcza tam działać, gdzie już inne ładunki spowodowały zwiążanie się linii z określonym portem. W tym właśnie rysuje się wpływ czynnika żeglugowego na specjalizację portu w zakresie ruchu liniowego.

W szczególności zasada ta powinna działać tam, gdzie akwizycyjny wysiłek linii żeglugowych lokalnych, o charakterze dowozowo-rozdzielczym, mógłby ściągać ładunki na porty nie odwiedzane przez linie dalekobieżne i przejmować kontrolę nad tymi ładunkami w sensie sprzecznym z troską o rozbudowę dalekobieżnych połączeń bezpośrednich, a więc np. w sensie przerzucania tych ładunków na porty zachodnio-europejskie, jak to miało miejsce przed wojną (Gdynia-Antwerpia, Gdynia-Rotterdam itd). Działalność linii lokalnych winna natomiast być wspierana tam, gdzie praca ich będzie szła w kierunku ułatwiania liniom bezpośrednim koma-

sowania ładunku wejściowego i wyjściowego w portach zawijania. Zasada pierwszeństwa interesów linii dalekobieżnej (bezpośredniej, tzn. bezprzeładunkowej) przed interesami linii lokalno-dowozowych winna być regułą. Uzasadnienie tej reguły leży przede wszystkim w tym, że o światowej renomie portu, o jego silnych związkach międzynarodowych oraz o jego sile atrakcyjnej dla żeglugi decyduje w szerokiej mierze właśnie ilość stałych, liniowych połączeń i to przede wszystkim połączeń bezpośrednich.

Zależność funkcjonalna między ładunkiem i tonażem

Podane poniżej liczby, ilustrujące wielkość obrotów przeładunkowych portów zachodnio-europejskich, miały swoje konieczne odpowiedniki w ruchu żeglugowym (dane z *Małego Rocznika Statystycznego*, 1936—1938):

Port	Przeładunek (w milion. ton)	Obrót statków (mil. NRT. na wejściu)	Współ- czynnik
Rotterdam	42.4	23.4	1.81
Antwerpia	28.4	21.4	1.33
Hamburg	25.3	19.7	1.30
Gdynia } Gdańsk }	16.2	9.7	1.65

Nawet bez szczegółowej analizy tych liczb możemy stwierdzić, iż zależność między ładunkiem a tonażem ma pewien wyraz funkcjonalny. W dziedzinie zagadnienia ruchu liniowego zależność ta również wyraźnie występuje. Wiadomo np. że Hamburg w r. 1933 miał w ciągu roku: 1691 odjazdów do różnych portów skandynawskich, 602 odjazdy do Finlandii, Rosji i państw bałtyckich, 678 odjazdów do Holandii, Belgii, Francji, 1355 do Wielkiej Brytanii, 364 do Stanów Zjednoczonych, Kanady, 254 do Brazylii i Argentyny, 362 do portów Zatoki Perskiej, Indyj Brytyjskich i Holenderskich oraz Dalekiego Wschodu, 101 do Chile i innych portów Ameryki Płd. na Pacyfiku, 68 do Australii i na Pacyfik.

Brak pod ręką odpowiednich materiałów nie pozwala przedstawić zestawień odnośnych np. dla potężnego

Rotterdamu. Ale już dla Antwerpii * możemy przytoczyć, że port ten miał: 24 linie do portów Skandynawii, Niemiec i Morza Bałtyckiego, 41 — do portów atlantyckich Ameryki Północnej i Płd., 35 — do Afryki i Zatoki Persejskiej, 29 — do portów Dalekiego Wschodu, Indyj Brytyjskich i Holenderskich itd.

Ilość odjazdów liniowych bezpośrednich:

Do:	Hamburg	Gdynia
Anglii	1.355	135
St. Zjednoczonych, Kanady	364	50
Brazylii, Argentyny	245	36
Dal. Wschodu, Indyj	362	10—12
Chile i in.	101	—
Australii	68	—

I teraz na tym tle należy uprzytomnić sobie położenie portów polskich. Z Hamburga codziennie odchodził statek do Stanów Zjednoczonych i Kanady, z Gdyni raz na tydzień; do portów Dalekiego Wschodu i Indyj z Hamburga codziennie, z Gdyni — co pięć tygodni; nawet do Anglii częstotliwość połączeń była w Hamburgu dziesięciokrotnie większa niż w Gdyni. I to przy wolumenie ładunkowym tylko nieco ponad 2¹/₂ raza większym w Hamburgu niż w Gdyni (stosunek 25,3 : 9,0). Oczywiście, na to zagęszczenie ruchu liniowego w portach zachodnio-europejskich wpływa przede wszystkim struktura masy ładunkowej, mianowicie znaczny udział drobnicy, czego w portach polskich nie było i w przyszłości w tej skali prawdopodobnie nie będzie, nawet przy uwzględnieniu tranzytu z rejonu naddunajskiego.

Pozycja Szczecina w ruchu liniowym była zawsze bardzo słaba. Wprawdzie ilościowo, np. dla r. 1936, linie regularne oparte o Szczecin przedstawiały się dość pokaźnie: 53 w stosunku do 47 w Gdyni, ale podczas gdy Gdynia miała w swojej ilości 20 połączeń dalekobieżnych, to Szczecin miał ich tylko 8. Szczecin miał połączenia głównie z portami Niemiec, Szwecji, Danii, Finlandii, Rosji, Holandii i Anglii. Rozwój ruchu liniowego dalekobieżnego w Szczecinie był zwalczany przede wszystkim

*) Cytowano za „Die Vorteile des Antwerpener Hafens”, wyd. Zarządu m. Antwerpii, r. 1934.

przez Hamburg i Bremę, które zabiegały o komasację obrotu przeładunkowego liniowego u siebie, aby stworzyć podstawy dla silnej sieci ruchu liniowego pod kontrolą niemiecką.*)

Koncentracja ruchu liniowego w Gdyni

Na tle powyższych uwag wydaje się, iż teza skoncentrowania ruchu liniowego w jednym porcie ma za sobą poważne uzasadnienie od strony interesów żeglugowych. Uzasadnienie to *in concreto* przemawia głównie za Gdynią:

1. Gdynia już przed wojną skupiała niemal wyłącznie wszystkie współpracujące z Polską linie regularne, krajowe i obce, ma więc za sobą niewątpliwie własny dorobek, którego nie należy niszczyć ani osłabiać. Wytworzyła się w tym względzie pewna reputacja międzynarodowa portu, która jest efektywnym polskim sukcesem, jeszcze dzisiaj w pełni cenionym i uznawanym.

2. Gdynia jest dla ruchu liniowo-drobnicowego bardzo dobrze przygotowana, jeśli oceniać ten problem od strony aparatu agencyjno-maklerskiego, spedytorskiego i magazynowego. Nie trzeba zapominać, że dla armatora liniowego poważne znaczenie ma obecność w porcie doświadczonych firm maklerskich. Firmy te zaś z kolei rozwijać się mogą tylko w środowisku dużych i zróżniczkowanych obrotów (jedna firma obejmuje agentury kilku linii i na tym opiera rozbudowę aparatu oraz energię działania akwizycyjnego); to samo odnosi się do spedycji, shipchandlerki itp.

3. Tylko przy skomasowaniu większego i zróżniczkowanego obrotu drobnicowego w jednym porcie można czynić wysiłki w kierunku przejścia przez ten port tzw. funkcji rozdzielczych w stosunku do innych, własnych i obcych, mniejszych portów. I w tym zakresie Gdynia podejmowała przed wojną zabiegi (np. w stosunku do portów wschodniego Bałtyku); zabiegi te należy kontynuować, ale w tym celu trzeba w Gdyni możliwie konsekwentnie komasować przeładunki linii dalekobieżnych, które stanowią ałiment ładunkowy dla linii rozdzielczych (lokalnych).

*) Tak np. Hamburg uniemożliwił Szczecinowi w r. 1935 ściągnięcie linii regularnej American Scantic, odwiedzającej Bałtyk (z zasięgiem do Leningradu), bo groziło to rozproszaniem tranzytowych ładunków czeskich, związanych z Hamburgiem.

4. Gdynia, chociaż obecnie zdewastowana, ma w zasadzie najlepsze warunki techniczno-żeglugowe dla przyjmowania dużego tonażu liniowego, a więc: odpowiednie głębokości awanportu i basenów drobnicowych, łatwość manewrowania w porcie, dogodną redę itp.

5. Gdynia ma najbliższe połączenia kolejowe i samochodowe z głównymi ośrodkami polskiej produkcji i polskiego handlu drobnicowego (Warszawa, Łódź, Poznań, Lublin itd.). Nawet po najintensywniejszym zagospodarowaniu Ziemi Odzyskanych ten stan rzeczy nie ulegnie niewątpliwie całkowitej zmianie (np. przemysł tekstylny, cukrownie, produkty hodowlane, wyroby szklane, papiernictwo, garbarstwo, duża część obróbkowego przemysłu metalowego i in.).

W każdym zaś razie pewne jest, że na przestrzeni najbliższych kilku, np. 5 lat szanse Gdyni w tym zakresie nie mogą być kwestionowane, szczególnie jeśli chodzi o ruch liniowy dalekobieżny. Konkretnie biorąc, wydaje się, że ten właśnie port ma warunki, aby skoncentrować u siebie następujące dalekobieżne linie bezpośrednie, zarówno polskie jak i obce:

- a) Gdynia — St. Zjednoczone, Kanada,
- b) Gdynia — Brazylia, Argentyna,
- c) Gdynia — Lewant i Afryka północna,
- d) Gdynia — Daleki Wschód,
- e) Gdynia — Zatoka Meksykańska,
- f) Gdynia — Afryka zach. i południowa

Co do linii bliskiego zasięgu ruchu bezpośredniego, to wydaje się, że sztywna ich lokalizacja nie jest koniecznością, a można także organizować je w określonych wypadkach w oparciu o więcej niż jeden port polski, zależnie od naturalnych warunków podażi ładunków. Tak np. linia Gdynia—Rotterdam, idąca przez Kanał Kiloński, może zawiązać także do Szczecina; linia Szczecin—Leninград może odwiedzać Gdynię lub Gdańsk celem zabierania ładunków z dorzecza Wisły itd. Natomiast linia do Szwecji wschodniej (Sztokholm) raczej bazowana być powinna na Gdyni lub Gdańsku, albo mieć pomocniczy tonaż bezpośredni ze Szczecina.

Jedno jeszcze z zagadnień pozostaje do omówienia: jest to przedwojenna praktyka polskich linii bliskiego zasięgu odwiedzania i Gdyni i Gdańska. Linie dalekobieżne

oczywiście tego nie czyniły: dla nich zawijanie do dwóch tak blisko położonych portów, obsługujących jedno zaplecze, było nie do przyjęcia. Jednakże linie bliskiego zasięgu, np. linie polsko-angielskie do Londynu i Hull, linie do Antwerpii i Rotterdamu, odwiedzały stale obydwie te porty. Było to, rzecz prosta, sprzeczne z logiką eksploatacyjną, a uzasadniało się nienormalnymi stosunkami łączącymi Polskę z b. Wolnym Miastem. Mianowicie wynikająca z traktatu wersalskiego zasada wykorzystania przez Polskę portu gdańskiego uprawniała Wolne Miasto do żądania także udziału w ruchu drobnicowym, czyli liniowym; na tym tle gdańszczenie dopominali się o kierowanie pewnej ilości połączeń liniowych na port gdański i w rezultacie tego stanu rzeczy wytwarzał się nonsens, że np. przemysł bekonowy ładował część swoich transportów w Gdyni a część — w Gdańsku, a statek przedłużał swój pobyt w portach załadowniczych o cały czas przejścia z jednego portu do drugiego. Dziś, oczywiście, te przesłanki już działać nie mogą: interesy portu gdańskiego nie będą funkcją nienaturalnego układu stosunków politycznych, lecz muszą i powinny wynikać z obiektywnych potrzeb oraz możliwości technicznych i handlowych każdego z portów.

Jeśli traktować te porty jako jeden port morski, sprawa właściwie nie stanowi problemu: po prostu statki zachodzą do tych basenów, które są dla nich najodpowiedniejsze (np. głębokość, własne magazyny, odpowiednio sprawne urządzenia przeładunkowe, łatwość manewru portowego itd.), tam przyjmują i oddają całość ładunków, bunkrują, zaopatrują się w wodę itp. W razie potrzeby przeholowują się nawet z Gdyni do Gdańska i *vice versa*, ale jest to wówczas tylko przejście z basenu do basenu, a nie przejście z portu do portu (opłaty, klarowanie, odrębna statystyka portowa, nawet odrębne konosamenty itd.). Tak właśnie, jak się wydaje, powinno być rozumiane pojęcie portu „Gdańsk/Gdynia”. Czy istnieje świadomość tak postawionego zagadnienia, trudno orzec *).

*) Autorowi nie są znane w tym względzie szczegółowe tezy opracowanych obecnie przepisów o wyodrębnieniu administracyjnym polskich portów morskich, w których te zagadnienia niewątpliwie będą uregulowane.

O ile chodzi o porównanie warunków Gdańska i Gdyni w zakresie przyjmowania statków ruchu liniowego, to w chwili obecnej da się stwierdzić, co następuje:

a) Miasto Gdańsk przestało istnieć nie tylko jako kompleks budowli i wygód życia, ale także jako historycznie wykształcony ośrodek handlowy, ponieważ firmy gdańsko-niemieckie i ich personel uległy likwidacji; odbudowa Gdańska w obydwóch tych znaczeniach w ujęciu polskim jest, jak się wydaje, sprawą dłuższego okresu czasu;

b) port gdański był i jest ze względów naturalnych portem trudniejszym dla dużych statków morskich niż Gdynia (mniej przejrzysty, trudniejszy w manewrowaniu, mniej wyposażony);

c) dla ruchu pasażerskiego Gdańsk jest stanowczo mniej odpowiedni niż Gdynia (brak dworca pasażerskiego, odległość od miasta, zniszczenie obecne).

Wydaje się więc, że w dwójporcie Gdańsk/Gdynia — Gdynia ma obecnie i mieć będzie jeszcze przez czas dłuższy, lepsze warunki obiektywne dla ześrodkowania ruchu liniowego, zwłaszcza — jak wskazano wyżej — ruchu dalekobieżnego.

JAN WOJNAR

PODZIAŁ FUNKCYJ MIĘDZY PORTAMI POLSKIMI

Polska polityka portowa do r 1939

Nie ulega wątpliwości, że funkcje, rozwój i rozbudowa portów w Zatoce Gdańskiej ułożyłyby się zupełnie inaczej, gdyby traktat wersalski nie był ograniczył dostępu Polski do morza, gdyby nie był stworzył Wolnego Miasta Gdańska i gdyby konwencja paryska z 9. XI. 1920 nie była jeszcze bardziej zwęziła praw Polski do swobodnego korzystania z portu gdańskiego. Powstanie drugiego wielkiego i nowoczesnego portu handlowego i rybackiego w Zatoce Gdańskiej, w odległości kilkunastu kilometrów od naturalnego i prastarego portu w delcie wiślanej, było bezsporną i oczywistą konsekwencją krzywdy wersalskiej w stosunku do Polski, było koniecznością życiową odrodzonego państwa polskiego. Wiadomo, że port gdański był po pierwszej wojnie światowej portem zaniedbanym i opuszczonym. Polityka niemiecka przed pierwszą wojną światową faworyzowała porty zachodnio-niemieckie, a hamowała rozwój portów wschodnio-niemieckich. Obrót handlowy portu gdańskiego wynosił w latach 1900—05 około 1,5 miliona ton, a w r. 1913 około 2,1 milionów ton. Włączenie tego portu po wojnie światowej do polskiego obszaru celnego pociągnęło za sobą automatyczny wzrost obrotów. W r. 1926, kiedy nie mieliśmy jeszcze własnego portu, obroty Gdańska wzrosły do 6,3 milionów ton, czyli trzykrotnie w stosunku do r. 1913. Niezliczone i nie dające się przezwyciężyć trudności, na jakie natrafiała od początku na terenie tzw. Wolnego Miasta Gdańska polska

administracja i polskie sfery gospodarcze w zakresie użytkowania tego portu dla własnych potrzeb gospodarczych, zmusiły rząd polski pod naporem jeszcze wielu innych konieczności do zbudowania własnego portu.

Wobec szybko wzrastającej ekspansji gospodarczej Polski, port gdański, szczególnie w tym stanie technicznym, w jakim zastaliśmy go po pierwszej wojnie, nie wystarczał na systematycznie zwiększające się potrzeby naszego handlu zamorskiego i tranzytu z krajów i do krajów środkowo-południowej Europy. Jednak studia techniczne, podjęte przed wojną przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, oraz studia prowadzone obecnie przez naszych fachowców portowych wskazują, że port gdański miał i ma w dalszym ciągu ogromne możliwości rozbudowy i że gdyby był w swoim czasie, wbrew woli Anglików, przyłączony do Polski, tobyśmy prawdopodobnie nie mieli portu gdyńskiego, a Gdańsk stałby się największym portem polskim na Bałtyku.

Zaślepiona polityka niemiecka, która narzucała swe dążenia senatowi gdańskiemu i spotykała się z poparciem angielskiej polityki według zasady *divide et impera*, stworzyła nowy wielki port w Zatoce Gdańskiej — port gdyński. Zadania i funkcje tego portu były z góry wyznaczone i ustalone. Miał on stanowić płuca polskiego organizmu gospodarczego, niezależny i suwerenny dostęp do morza dla współpracy gospodarczej Polski ze światem.

Port ten nie miał ani naturalnych warunków rozwojowych, jakimi dysponował Gdańsk, ani też nie posiadał dorobku ludzkiego w formie skapitalizowanego doświadczenia w organizacji administracyjnej, usługach portowych, pracy portowej itd. Trzeba więc było wszelkimi środkami sztucznymi chronić ten port przed współzawodnictwem innych portów i kolei zagranicznych, a w szczególności portów zachodnio-niemieckich. Z uwagi na zobowiązania traktatowe korzystał z tej ochrony automatycznie również port gdański, gdyż jakakolwiek formalna dyskryminacja portu gdańskiego na rzecz portu gdyńskiego spotykała się natychmiast z protestami nie tylko ze strony W. M. Gdańska, ale również wszystkich popleczników Niemiec na terenie Ligi Narodów.

Zadania polskiej polityki portowej w zakresie podziału funkcji między obu portami były stosunkowo

łatwe. Obrót zamorski i tranzytowy Polski wzrastał tak szybko, że oba porty miały dostateczne zatrudnienie.

Przy pomocy zniżek kolejowych oraz zarządzeń administracyjnych, celnych i premiowych zwalczano konkurencję portów niemieckich i południowo-europejskich i zmuszano lub zachęcano — jeśli chodzi o zagranicę — załadowcę lub odbiorcę towaru do korzystania z portów polskiego obszaru celnego. Przy towarach polskiego obrotu zagranicznego faworyzowano Gdynię, a na Gdańsk kierowano te towary, które z natury rzeczy miały w tym porcie dogodniejsze warunki wyładowcze lub załadowcze (zboże, drzewo, węgiel, drobnica dla przeladunku na Wisłę itp.). Towar tranzytowy miał pełną swobodę wyboru tego portu, który mu z tych czy innych względów najbardziej odpowiadał.

Podział ładunków między Gdynię i Gdańsk był wynikiem wielu różnorodnych czynników, wśród których jednak nie małą rolę odgrywał czynnik czysto polityczny.

Gdyby nie było pewnego rodzaju obowiązku lub przymusu kierowania towarów do Gdyni, gdyby w ostatnich latach przed wojną nie hitleryzowano życia gospodarczego i społeczno-politycznego w Gdańsku, gdyby była swobodna konkurencja między obu portami, port gdyński miałby, mimo nowoczesnych basenów, urządzeń przeładunkowych i magazynów, poważne trudności konkurencyjne ze strony portu gdańskiego. O funkcji i atrakcyjności portu decydują bowiem nie tylko jego urządzenia i wyposażenie, ale w dużym stopniu również dobroć ludzki.

Tym dorobkiem dysponował niewątpliwie port gdański w znacznie wyższym stopniu niż nowopowstający port gdyński, szczególnie z uwagi na brak w społeczeństwie polskim tradycji portowej i morskiej. Rozwój i rozbudowa portu gdyńskiego nie natrafiły jednak przed wojną na żadne specjalne trudności, gdyż istniało powszechne zrozumienie potrzeby i konieczności popierania własnego portu. Żywiłowy rozmach w rozwoju tego portu zniewolił nawet Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku do doinwestowania i zmodernizowania portu gdańskiego i rozpoczęcia prac badawczych nad planem przyszłej rozbudowy tego portu. Wskutek konsekwentnie prowadzonej polityki portowej całe po'skie zaplecze gospodarcze ciążyło już przed wojną do portów w Zatoce Gdańskiej

i nastawiło się na wyłączną współpracę z tymi portami. Wzrastał również w obu portach ruch tranzytowy, faworyzowany wszelkimi dostępnymi środkami polityki komunikacyjnej, portowej i żeglugowej.

Podstawy przyszłej polityki portowej

Ten ogromny dorobek kilkunastu lat jasnej i konsekwentnej polityki gospodarczej rządu i całego społeczeństwa polskiego został przez wybuch nowej wojny w dużym stopniu zniweczony. Zwycięstwo aliantów, a przede wszystkim dalekowzrocza polityka rządu radzieckiego, naprawiły jednak wszystkie nasze krzywdy dziejowe na odcinku politycznym i morskim. Przez wielki wkład całego narodu polskiego w to zwycięstwo i przez zwiążanie naszego bytu politycznego i naszej przyszłości z losami potężnego sąsiada wschodniego odzyskaliśmy nie tylko Gdańsk, którego nam po poprzedniej wojnie małoduszna polityka Lloyd George'a i jego suflerów zazdrościła, ale całe stare słowiańsko-polskie Wybrzeże nad Bałtykiem z kilku dużymi i kilkunastu małymi portami handlowymi.

Staliśmy więc nagle i trochę nie przygotowani wobec wielkiego i ważnego problemu nie tylko polityki portowej, ale całej naszej polityki gospodarczej: jakie funkcje i jaką rolę należy wyznaczyć poszczególnym portom polskim w nowej strukturze naszego organizmu gospodarczego i w nowym układzie stosunków polityczno-gospodarczych w Europie i na świecie?

Konferencja pokojowa jeszcze się nie odbyła, ale całe społeczeństwo polskie jest przekonane, że ustalone w układzie poczdamskim granice lądowe i morskie naszego państwa zostaną w traktatach pokojowych uszanowane.

Rozpatrując więc zagadnienia przyszłej polityki portowej zakładamy, że porty Szczecin i Elbląg należą i będą należały do polskiego obszaru celnego i będą stanowiły nasze porty graniczne. Nie przesądza to, oczywiście, statutu organizacyjnego i eksploatacyjnego portu szczecińskiego, który ze względu na swe położenie i swe znaczenie mógłby być wciągnięty w orbitę zainteresowań czechosłowackich i ewentualnie radzieckich, gdyby strefy okupacyjne Niemiec miały być przez dłuższy okres czasu w dotychczasowej formie utrzymane. Ponieważ

port szczeciński mógł być tylko częściowo przekazany polskiej administracji morskiej, z uwagi na potrzeby okupacji radzieckiej w Niemczech, cały zamorski ruch handlowy został skierowany na razie do Gdyni i Gdańska. Plan odbudowy portów objął też w pierwszej fazie tylko te porty, aby można było jak najrychlej uruchomić morski obrót towarowy. Jest to, oczywiście, faza wstępna, przygotowawcza, która nie może nam zamykać oczu na nowe i wielkie zadania innych portów polskich, a w szczególności Szczecina.

Znaleźliśmy się wobec zupełnie innej sytuacji niż w r. 1918. Wtedy trzeba było walczyć o skrawek dostępu do morza i wyczerpać wszystkie siły i środki, by na tym skrawku skupić cały nasz dynamizm morski. Obecnie trzeba rozdzielić nasze ciężenie gospodarcze i społeczne ku morzu na szerokim i różnorodnie wyposażonym Wybrzeżu i wytknąć linię rozwojową dla poszczególnych portów na długie lata naprzód. Rozpatrzmy najprzód naturalne ciężenie i oddziaływanie polskiego zaplecza gospodarczego na porty.

Rola portu szczecińskiego

Jeśli rzucić okiem na mapę komunikacyjną i strukturę gospodarczą naszego państwa w nowych granicach, to łatwo dojść do wniosku, że Szczecin jest predestynowany do odgrywania czołowej roli wśród naszych portów, że będzie on przyciągał — ze względu na swe położenie — towary, linie żeglugowe i ludzi. Do i ze Szczecina prowadzą tanie drogi wodne: Odra połączona z Wartą i Notecią oraz — przez Kanał Bydgoski — z Wisłą. Również linie kolejowe z Górnego i Dolnego Śląska, z Poznańskiego i Pomorza ciągną do Szczecina. Najbogatsze i najbardziej uprzemysłowione i zagospodarowane obszary Polski stanowią naturalne zaplecze tego portu. Dziś, kiedy Ziemia Odzyskana, choć zcalone z przedwojennymi ziemiami Polski, nie są jeszcze w pełni zaludnione i zagospodarowane, kiedy Szczecin jako port nie jest jeszcze dla nas całkowicie dostępny, sfery gospodarcze i opinia społeczeństwa nie doceniają i nie zdają sobie w pełni sprawy ze znaczenia portu szczecińskiego. Jednak gdy tylko nasza administracja morska obejmie ten

port w całości i gdy nasza administracja dróg wodnych przejmie całą Odrę i uruchomi na niej żeglugę, to powstanie ze wszystkich stron Polski żywiołowy ruch w kierunku ujścia Odry. Obawiać się nawet należy, że wielu entuzjastów Gdyni i Gdańska zacznie się przerzucać do Szczecina. Abstrahuję, oczywiście, w tym rozumowaniu od wyposażenia technicznego i zdolności przeładowniczych tego portu po przejęciu go przez nasze władze i przypuszczam, że nawet braki techniczne portu nie będą odstraszały ludzi od uznawania Szczecina za bardzo obiecujący port przyszłości.

Przed wojną Szczecin był częściowo odcięty od swego naturalnego obszaru ciężenia, od Pomorza polskiego, Poznańskiego i Górnego Śląska. Teraz te wszystkie obszary gospodarcze znalazły się w jednym organizmie i będą stanowiły znacznie bogatsze i znacznie bardziej atrakcyjne zaplecze dla portu szczecińskiego.

Z punktu widzenia żeglugi morskiej port szczeciński ma jednak pewne niedogodności, szczególnie w odniesieniu do linii transoceanicznych i dużych statków pasażerskich. Jest on odległy o ok. 60 km od morza i często w zimie sam port i kanały zamarzają i wymagają stałego posługiwania się lodołamaczami. Ujście Odry i kanał prowadzący do portu mają tylko 7 m głębokości i wymagają stałego bagrowania. Wielkie statki transoceaniczne o zagłębieniu około lub powyżej 7 m nie mogą więc wejść do portu. Dojście statków do portu jest uciążliwe i długotrwałe i wymaga dobrej obsługi pilotowej. Dla nowoczesnych statków liniowych, dla których każda godzina jest kosztowna, jak również dla dużych statków pasażerskich, jest z tego względu port szczeciński mało atrakcyjny. Pod tym względem jest port gdyński bezkonkurencyjny i będzie się niewątpliwie cieszył preferencją ze strony szwedzkich, fińskich i radzieckich linii regularnych.

Na port szczeciński będzie się kierował przede wszystkim ruch trampowy z węglem, rudą, fosfatami, apatytami, cementem, żelazem i innymi ładunkami masowymi, które będą częściowo, a może nawet w większej części transportowane drogami wodnymi. Do tego portu winny też ciężać produkty rolnicze i przemysłu rolnego, a w przyszłości i drzewo i wyroby drzewne z okręgów: poznańskiego, pomorskiego i szczecińskiego.

Europejskie i śródziemnomorskie linie regularne będą też prawdopodobnie chętniej zawijały do Szczecina niż do Gdyni lub Gdańska, bo skróci to częściowo ich rejsy do Polski i wpłynie w pewnym stopniu na potanie nie frachtu.

Łączy się to, oczywiście, z zagadnieniem uznania portu szczecińskiego, jak również portów Gdyni i Gdańska, za tzw. porty bazowe w konferencjach żeglugowych, co chyba w obecnych warunkach nie będzie nastroczało takich przeszkód jak przed wojną.

Rolę i funkcję gospodarczą portu szczecińskiego będą więc wyznaczały: jego położenie, warunki techniczne i obszar ciężenia. Będzie się tam prawdopodobnie koncentrował ruch surowców, towarów masowych, artykułów przemysłu śląskiego i artykułów rolnych i drzewnych. Pociągnie to za sobą niewątpliwie odbudowę przemysłu portowego, opierającego się na surowcach i półproduktach pochodzących z zagranicy i z wewnątrz kraju.

Oprócz tego ma port szczeciński, względnie Świnoujście — o ile nie będzie bazą wojenną, wielką przyszłość jako baza rybołówstwa dalekomorskiego i przemysłu rybnego. W tej dziedzinie może się stać ten port bazą zaopatrzenia w ryby i artykuły rybne nie tylko dla Polski, ale dla całej środkowo-południowej Europy.

Port kołobrzescki, mimo stosunkowo dobrego wyposażenia technicznego, nie rokuje w nowym układzie stosunków większych widoków, jako port pełnomorski. Zaplecze jego ma charakter rolniczy i nie będzie miało takich nadwyżek eksportowych, ani takich potrzeb importowych, by zachodziła konieczność i by się opłacało rozbudowywać w nim zagraniczny ruch towarowy. Będzie on służył głównie jako port kabotażowy dla zaopatrzenia dobrze zagospodarowanego zaplecza, a tylko może w wyjątkowych wypadkach i okresach jako port eksportowy dla produktów rolnych.

Należało by też przeprowadzić studia, czy w tym porcie nie można by rozbudować rybołówstwa morskiego i stworzyć bazy dla trajektu Szwecja—Polska. Na razie brak temu portowi magistrali kolejowej lub dobrego i szybkiego połączenia z magistralami Północ—Południe. Jednak te braki komunikacyjne zostaną prawdopodobnie usunięte w przygotowywanym planie rozbudowy polskiej sieci kolejowej. Znacznie trudniejszy problem — to od-

budowa miasta, które zostało podczas działań wojennych zupełnie zniszczone. To będzie prawdopodobnie największy i najtrudniejszy do przewyciężenia hamulec w kierunku rozwoju portu kołobrzckiego.

Inne porty pomorskie, jak Darłowo, Postomino, Łeba, nie mają szans na przekształcenie się w ośrodki handlu zamorskiego, wobec czego będą pełniły, podobnie jak Władysławowo lub Puck, rolę portów rybackich i kabotażowych.

Zadaniem polityki portowej i polityki gospodarczej będzie, by w tych dobrze zagospodarowanych i pomyślnie rozwijających się za czasów niemieckich ośrodkach rybackich i handlowych życie nie zamarło i by w ogóle te porty nie podupadły, co im obecnie zagraża.

Rola portów Gdynia i Gdańsk

Porty Gdynia i Gdańsk, które trzeba traktować w polityce ogólnopolskiej jako jeden port i drugie płuco polskiego organizmu gospodarczego, stanowią jakby pewnego rodzaju konkurencję dla portu szczecińskiego. Zaplecze jest dla portów w delcie Wisły i Odry wspólne. W odległościach kolejowych między tymi portami a Śląskiem, jako tym głównym ośrodkiem przemysłowym, który będzie alimentował porty, jak również Częstochową, Łodzią czy Poznaniem, nie ma poważniejszych różnic. Jedynie Warszawa, Lublin, Radom i COP mają dogodniejsze i krótsze połączenia kolejowe z Gdynią i Gdańskiem niż ze Szczecinem i będą niewątpliwie bardziej cięższe z tradycji i kalkulacji handlowej do portów w Zatoce Gdańskiej. Warszawa straciła jednak, jako wielki ośrodek przemysłowy i handlowy, wskutek zniszczeń wojennych swe przedwojenne znaczenie i nie prędko je odzyska, a może w ogóle go już nie odzyska. Tę rolę przemysłowo-handlową stolicy powinnyby w dużym stopniu przejąć porty w obu deltach polskich, podobnie jak port i miasto New York spełnia rolę gospodarczej stolicy St. Zjednoczonych. Wtedy porty Gdynia/Gdańsk, zagrożone konkurencją Szczecina, znalazłyby nowy impuls rozwojowy i mogłyby się stać ośrodkiem handlu i żeglugi międzynarodowej na Bałtyku, jak były przez długi czas Hamburg i Brema na Morzu Północnym. Szczecin ma tylko ten przywilej i awantaż, że jako miasto

i port jest mniej zniszczony od Gdańska i że leży u ujścia uregulowanej Odry, która będzie ściągała ładunki towarowe tańszym frachtem rzeczonym i kolejowym, stwarzając konkurencję dla transportów kolejowych do Gdyni/Gdańska.

Jeżeli więc port i miasto Szczecin będą się znajdowały w ramach polskiego obszaru celnego, to Gdynia—Gdańsk nie powinny się obawiać współzawodnictwa szczecińskiego. Te porty mają też bowiem pewne naturalne i obiektywne warunki dla swego dalszego rozwoju i rozbudowy. Przede wszystkim port szczeciński nie pochłonie całego obrotu ładunków masowych, jak węgiel, ruda, złom, fosfaty, cement itp. Poważną część, jeśli nie połowę tych ładunków będzie trzeba kierować na Gdynię/Gdańsk. Zadaniem polityki komunikacyjnej będzie takie ukształtowanie stawek frachtowych kolejowych, rzecznych i frachtów łamanych, by nie wytwarzać konkurencji między Szczecinem i Gdynią/Gdańskiem, chyba żeby były do tego specjalne powody i konieczność skierowania pewnych ładunków do określonego portu.

Obroty towarowe Polski ze Szwecją, Finlandią i obszarem radzieckim na Morzu Bałtyckim będą się koncentrowały, wskutek naturalnego ciężenia, w portach Zatoki Gdańskiej. Łączy się z tym naturalnie cały ruch okrętowy regularny i trampowy z rejonu bałtyckiego i Zatoki Botnickiej do Polski i na odwrót, dla którego Gdynia/Gdańsk będą portami bazowymi.

To samo odnosi się do linii transoceanicznych i do liniowców szybkobieżnych, które będą niewątpliwie chętniej korzystały z portu nowoczesnego, dostatecznie głębokiego i łatwego z punktu widzenia żeglugi, jakim jest Gdynia/Gdańsk.

Koncentracja obrotów z krajami dalekomorskimi w Gdyni/Gdańsku będzie podstawą do rozbudowy odpowiedniego aparatu gospodarczego w tych portach, jak również do tworzenia przedsiębiorstw przemysłowych, a może nawet całych gałęzi przemysłowych, opartych na surowcach zamorskich lub pracujących na eksport.

Niezależnie od tych wszystkich względów gospodarczych będą odgrywały również pewną rolę momenty psychologiczne. Gdynia/Gdańsk mają już pewną tradycję i opinię, co stanowi siłę atrakcyjną nie tylko w kraju, ale i za granicą. W tych portach rozpoczął się też zaraz po

zakończeniu działań wojennych żywiołowy ruch odbudowy i współpraca z zagranicą. Tu już narasta nowe życie portowe i posiada dostateczną prężność, by nie dać się zdystansować przez współzawodnictwo szczecińskie.

Jest jeszcze otwarta kwestia, czy dwa stosunkowo duże porty handlowe, jak Gdynia i Gdańsk, odległe od siebie o kilkanaście kilometrów, mają rację egzystencji i czy nie będą żyły jeden kosztem drugiego, lub też czy port gdyński, jako nowoczesny i tańszy w eksploatacji, nie powinien być uprzywilejowany w stosunku do Gdańska. Przedwojenne doświadczenie i wzrost naszego potencjału gospodarczego pozwalają przypuszczać, że oba porty będą się mogły normalnie rozwijać, a może nawet rozbudowywać. Port gdański będzie, ze względu na swe położenie i wyposażenie, raczej portem ładunków masowych i portem przemysłowym, Gdynia zaś portem dla ładunków drobnicowych i dla linii regularnych i pasażerskich. Rybołówstwo morskie, które się przed wojną skoncentrowało w porcie gdyńskim, powinnyby, z braku dalszych możliwości rozwojowych w tym porcie, przenieść się gdzie indziej. Prowadzone są studia co do zbudowania nowego portu rybackiego w delcie wiślanej na wschód od Gdańska.

Zagadnienie tranzytu

Ważnym zagadnieniem dla rozwoju i roli naszych portów w układzie stosunków międzynarodowych będzie przyciągnięcie tranzytu środkowo- i południowo-europejskiego. Wymaga to oczywiście w pierwszej linii uregulowania stosunków handlowych i komunikacyjnych z tymi krajami. Sprawa ta ma kapitalne znaczenie dla przyszłości naszych portów, jak i w ogóle dla naszej gospodarki narodowej i trzeba się dziwić, że dotychczas nie znalazła ona należytego uwzględnienia w naszej polityce państwowej. Jeśli nie potrafimy objąć dziedzictwa portów zachodnio-niemieckich i jeśli nie zorganizujemy jak najrychlej ścisłej współpracy na tym odcinku z państwami środkowo-europejskimi, to nasze granice na Niszie i Odrze są zagrożone i znajdują się ponownie pod naporem germańskim. Idea pewnej federacji polsko-czechosłowackiej w zakresie współpracy na Bałtyku jest pod wielu względami zdrowa i uzasadniona

i nie należało by się jej realizacji obawiać. Dałaby ona obu krajom ogromne korzyści gospodarcze i polityczne i zachęciłaby inne kraje z południowo-wschodniej Europy do bliższej współpracy z nami i naszymi portami.

Zwiększenie i rozszerzenie obszaru ciężenia gospodarczego do portów polskich jest do pewnego stopnia kwestią naszego bytu i naszej roli w gospodarce międzynarodowej. Polityka portowa musi być w tym zakresie skoordynowana z polityką zagraniczną, traktatową i komunikacyjną i musi mieć jasno sprecyzowany program. Jakkolwiek wahania czy niezdecydowanie w tym zakresie mogą nam przynieść nieobliczalne straty nie tylko na odcinku portowym, ale również na innych odcinkach naszego życia państwowego. Porty nasze muszą się przygotować do tej funkcji i nie mogą być w jej wykonywaniu hamowane krótkowzrocznymi przepisami lub doktrynalnymi założeniami. Przez skoncentrowanie w naszych portach tranzytu do i ze środkowo-południowej Europy damy dowód, że umiemy z naszego Wybrzeża korzystać i być dobrym kontrahentem we współpracy międzynarodowej.

Dr JÓZEF KULIKOWSKI

GDAŃSK, GDYNIA, SZCZECIN W LATACH 1919—1939

U w a g i w s t ę p n e

Ustalenie roli i zakresu prac trzech dużych portów Polski powojennej wymaga zapoznania się z ich przedwojennym rozwojem oraz z tym „kapitałem zakładowym” urządzeń, tradycji, nawiązanych stosunków morskich, z jakim wchodzi one do obecnego życia polskiego. Dopiero te dane w połączeniu z obrazem naturalnych powiązań portu z poszczególnymi regionami gospodarczymi kraju oraz przewidywanymi możliwościami obsługi krajów sąsiednich dadzą możność prawidłowego ustalenia podziału pracy pomiędzy porty.

W powstaniu i rozwoju dwóch naszych starych portów — Gdańska i Szczecina — stwierdzić można liczne analogie. Oba powstały w odległych wiekach przy ujściu dużych rzek, stanowiących do czasów najnowszych podstawowe dla rozwoju tych portów połączenia z rozległym i zasobnym zapleczem. Związane przez naturalne drogi wodne z ziemiami słowiańskimi, oba wcześniej zostały opanowane przez żywioł germański; stąd powstały konflikty ze słowiańską klientelą, hamujące nieraz pracę i rozwój tych portów. Włączone wreszcie do państwowego organizmu niemieckiego, były one traktowane przede wszystkim jako instrument polityczny, natomiast upośledzone gospodarczo — Gdańsk na korzyść Szczecina, Szczecin na korzyść portów zachodnio-niemieckich, w ostatecznym jednak wyniku — oba na korzyść portów rdzennie niemieckich.

Odmienne kształtowały się losy Gdyni. Najmłodszy z naszych portów, zbudowany wskutek konieczności posiadania przez Polskę nie skrepowanego dojścia do dróg morskich, powstał w miejscu dowolnie wybranym, bez bezpośredniego połączenia wodnego z resztą kraju. Otoczony od początku opieką własnego rządu i całego narodu, znajdującego tu możliwość swobodnego rozwoju ekspansji morskiej, wzrastał nieprzerwanie z roku na rok, gdy konkurujące z nim porty Gdańska i Szczecina przechodziły szereg wahań w swej pracy i rozwoju, nawet w tak krótkim okresie międzywojennym. Raz jeszcze w tych latach opanowanie przez żywioł niemiecki obsługujących ziemie polskie portów fatalnie odbiło się na ich życiu, hamując i wypaczając rozwój gospodarczy obu portów.

Polityka niemiecka w stosunku do Gdańska i Szczecina przed r. 1919

Dla wykreślenia linii rozwojowej portów Gdańska i Szczecina w rozpatrywanym przez nas okresie musimy cofnąć się do lat sprzed pierwszej wojny światowej i ustalić stan i stosunek wzajemny tych portów w tamtym czasie.

Podstawowym i wysoce charakterystycznym momentem w tych stosunkach jest stałe upośledzanie Gdańska przez Niemcy ze względów politycznych: rozpoczęło się już ono od czasu włączenia do Prus po drugim rozbiore Polski, a trwało do r. 1914. Wymownym tego dowodem było przede wszystkim opóźnianie połączenia Gdańska koleją z jego naturalnym zapleczem: Szczecin otrzymał połączenie kolejowe ze Śląskiem w r. 1846, linię Królewiec—Berlin zbudowano w r. 1857, Gdańsk otrzymał połączenie na Warszawę via Tczew—Mława dopiero w r. 1877. Następnie dano Gdańskowi tylko dwa połączenia z zapleczem (przez Tczew—Malbork—Mławę i Tczew—Bydgoszcz), gdy zarówno Szczecin jak i niedaleki Królewiec miały więcej i lepiej ułożonych połączeń. Dalej upośledzano Gdańsk przez układ stawek taryfowych, faworyzujących zwłaszcza Szczecin. Wreszcie doniosła sprawa śródlądowej komunikacji wodnej była w stosunku do Gdańska całkowicie zaniedbana (Niemcy przeprowadziły regulację swego odcinka Wisły wyłącz-

nie pod kątem widzenia zapobieżenia powodziom), a przez wybudowanie Kanału Bydgoskiego stworzono warunki odciągające przewozy śródlądowe od Gdańska. Równocześnie wkładano dużo starań i środków w uregulowanie drogi Odry. W wyniku — przewóz towarów drogami wodnymi wzrósł od r. 1900 do r. 1910 w Gdańsku o 14%, w Królewcu o 102%, w Szczecinie o 189%.

Całokszałt tej polityki niemieckiej doprowadził do tego, że Gdańsk zeszedł do roli trzeciorzędnego portu niemieckiego, obsługującego własną prowincję i zajmującego podrzędne miejsce na Bałtyku; ponadto powstała tak paradoksalna sytuacja, że Gdańsk miał większy obrót towarowy z odległą Ukrainą niż z bliską Kongresówką, którą obsługiwały Szczecin i nawet odległy Hamburg. Z ziemiami polskimi w l. 1908—13 obroty przez Gdańsk wynosiły 1.529 tys. ton, przez Szczecin 605 tys. ton, przez Hamburg 185 tys. ton, przez Królewiec 221 tys. ton — tylko drogą kolejową.

Toteż gdy w ciągu trzydziestolecia na przełomie XIX i XX wieku (1873—1877 do 1903—1907) obrót Gdańska wzrósł o 43%, obrót Królewca wykazuje wzrost o 92%, a Szczecina o 172%. (Dla porównania — obrót Hamburga wzrósł w tym samym czasie z 3.465 tys. ton do 13.056 tys. ton, czyli o 276%).

Uprzywilejowany zarówno w połączeniach kolejowych, w taryfach przewozowych, jak również i w połączeniach wodnych, związanych z systemem uregulowanej Odry, Szczecin wyprzedził Gdańsk nie tylko w tempie rozwoju, lecz i w masie obrotów: gdy przeciętna obrotów Szczecina w latach 1903—1907 przyjmowana jest w wysokości 2.425 tys. ton wobec 3.467 tys. ton w Gdańsku, to obrót w r. 1912 wyniósł w Szczecinie 5.435 tys. ton, a w Gdańsku 2.453 tys. ton. Przed pierwszą wojną światową Szczecin wysunął się na pierwsze miejsce wśród portów bałtyckich.

Ogólne linie rozwojowe w latach międzywojennych

Po roku 1919 układ wzajemnych stosunków Gdańska i Szczecina uległ poważnym zmianom. Gdańsk, wyodrębniony politycznie z Rzeszy Niemieckiej, miał stać się

portem dla Polski, otrzymującej na jego terenie specjalne uprawnienia. Szczecin pozostawał poza zasięgiem wpływów polskich, co musiało prowadzić do odwrócenia kierunku ruchu towarowego ze Szczecina na Gdańsk. Polska musiała uniezależnić się od niemieckiego pośrednictwa transportowego oraz, w dążeniu do rozwoju własnej żeglugi, realizować zasadę przerwania przewozów z dróg lądowych (zwłaszcza obcych) na drogi morskie. Te czynniki zdecydowały o sytuacji Gdańska i Szczecina w latach 1920 do 1933. Gdy Gdańsk po przejściowym spadku obrotów w okresie powojennym szybko przekroczył wysokość przedwojennych przeładunków i w latach 1926—1932 wykazuje największe obroty wśród portów Bałtyku, to w Szczecinie, pomijając wahania w latach 1923 i 1926 (związane w pierwszym wypadku z wywozem węgla, zboża i cukru z Polski, w drugim ze strajkiem węglowym angielskim), widzimy aż do r. 1932 spadek wagi przeładowywanych towarów, dający we wskazanym r. 1932 zaledwie 61% obrotów z r. 1912 (r. 1912 — 5.435 tys. ton, r. 1932 — 3.338 tys. ton). Tranzyt polski przez Szczecin maleje w r. 1932 do 103 tys. ton, zamiast poprzednich około 400 tys. ton.

Od r. 1932 sytuacja obu omawianych portów zmienia się w sposób zasadniczy. Już w r. 1928 na Bałtyku zaczyna odgrywać poważną rolę nowy port — Gdynia. Obroty jej z niespełna 2 mil. ton w r. 1928 wzrastają szybko do przeszło 5 mil. ton w r. 1932, w którym to roku ulegają jedyny raz niedużemu zmniejszeniu w związku z zahamowaniem importu do Polski. Postępujący w następnych latach dalszy wzrost obrotów portu gdyńskiego wysuwa go wreszcie w r. 1937 na pierwsze miejsce wśród portów Bałtyku. Taki rozwój Gdyni spowodowany był, jak wiadomo, nie tylko względami politycznymi i szykanami, jakie napotykał w Gdańsku nasz handel zagraniczny, lecz również i niedostatecznymi urządzeniami portowymi Gdańska dla obsługi całego ruchu morskiego Polski, a nadto wspomnianym już przedstawieniem handlu zagranicznego Polski. W tym czasie polski handel zagraniczny ulegał dalszym przeobrażeniom, polegającym na zmianie kierunku naszych obrotów zagranicznych z państw Europy na państwa pozaeuropejskie.

Toteż Gdańsk, który od r. 1933 ma mniejsze niż Gdynia obroty portowe, utrzymuje je mimo to nadal na wysokim poziomie, wykazując ponowny znaczny wzrost w latach bezpośrednio poprzedzających drugą wojnę światową. Zmienia się jednak poważnie rodzaj towarów przewożonych przez Gdańsk i przez Gdynię. Towary masowe idą nadal przez Gdańsk, natomiast drobnica, wymagająca dużej obsługi kupieckiej, coraz bardziej przesuwa się do Gdyni, w dużej mierze dlatego, że kupiec z Polski niechętnie gospodaruje na terenie zhitleryzowanego Gdańska, obawiając się szykan osobistych. Toteż wartość przeciętna 1 tony przywożonego towaru od 1933 roku zwiększa się z pewnymi wahaniami w Gdyni i stale maleje w Gdańsku. (W Gdyni w latach 1932—1937 wynosi kolejno 385, 425, 496, 521, 498, 489 złotych, w Gdańsku — 516, 342, 249, 195, 135 i 125 złotych).

Tranzyt polski przez Szczecin, jak w ogóle przez porty obce, maleje z każdym rokiem, utrzymując się jednak do końca na poziomie kilkudziesięciu tysięcy ton. Tani przewóz wodnymi drogami śródlądowymi tak poważnie wpływał na kalkulację transportu, że przewyższał wszelkie ulgi taryfowe, zastosowane w przewozie do portów polskiego obszaru celnego.

Ogólny obrót Szczecina zwiększa się bardzo szybko, poczynając od r. 1933. Niemcy hitlerowskie postanowiły przyjść z pomocą wyraźnie podupadającemu Szczecinowi, przerzucając nań szereg ładunków, jako na port rozdzielczy dla Pomorza Zachodniego, oraz zwiększając przezeń ruch z Prusami Wschodnimi. Osiągając już w r. 1936 poziom znacznie wyższy od rekordowego przed wojną r. 1913, zatrzymał się jednak Szczecin w rozwoju swych obrotów na osiągniętym poziomie, dając się w latach następnych znacznie wyprzedzić Gdyni.

Struktura obrotów w portach Gdańska, Gdyni i Szczecina

Po zobrazowaniu ogólnych linii rozwoju trzech portów w latach 1919—1939 przejdźmy obecnie do rozpatrzenia struktury ich obrotów.

Dla wszystkich trzech portów charakterystyczny w strukturze obrotów był brak równowagi pomiędzy przy-

wozem i wywozem. Wówczas jednak, gdy w Szczecinie przewaga była po stronie przywozu, to przeciwnie w Gdyni i Gdańsku tonaż wywozu przewyższał znacznie przywóz.

*Obroty portów (w tys. ton)**

Rok	Gdańsk			Gdynia			Szczecin		
	Przywóz	Wywóz	Obrót	Przywóz	Wywóz	Obrót	Przywóz	Wywóz	Obrót
1912	1.141	1.313	2.453	—	—	—	—	—	—
1913	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1920	1.700	138	1.838	—	—	—	—	—	—
1921	1.026	379	1.405	—	—	—	—	—	—
1922	466	504	970	—	—	—	—	—	—
1923	655	1.063	1.718	—	—	—	—	—	—
1924	738	1.636	2.374	1	9	10	—	—	—
1925	693	2.032	2.725	2	54	56	—	—	—
1926	641	5.640	6.281	0	404	404	—	—	—
1927	1.517	6.380	7.897	6	892	898	—	—	—
1928	1.832	6.783	8.615	193	1.765	1.958	—	—	—
1929	1.730	6.767	8.497	330	2.493	2.823	—	—	—
1930	1.091	7.122	8.213	504	3.122	3.626	4.255	1.991	6.246
1931	755	7.576	8.331	559	4.742	5.301	2.307	1.461	3.768
1932	428	5.048	5.476	433	4.761	5.194	2.264	1.074	3.338
1933	493	4.660	5.153	871	5.235	6.106	3.083	1.379	4.462
1934	656	5.713	6.369	992	6.200	7.192	3.954	1.771	5.725
1935	778	4.315	5.093	1.112	6.363	7.475	3.848	2.223	6.071
1936	953	4.675	5.628	1.335	6.407	7.742	4.184	4.064	8.248
1937	1.516	5.635	7.201	1.718	7.288	9.006	4.872	3.458	8.330

W ostatnich latach przed wojną Szczecin znacznie zbliżył się do równowagi obrotów. W Gdańsku i Gdyni obserwujemy duże niezrównoważenie obrotów, jakkolwiek w tych ostatnich portach zaznaczyła się również tendencja do poprawy dzięki zwiększającemu się przywozowi drogą morską. W każdym razie tego rodzaju brak równowagi ciążył niewątpliwie na stawkach frachtowych przy obrotach z obu portami.

Jak tego rodzaju rozbieżność między wagą wyładunku i załadunku odbija się na wykorzystaniu tonażu statków, widzimy z zestawień na stronie następczej.**

Jak wynika z porównania danych dla poszczególnych portów, najlepsze wykorzystanie tonażu miał Szczecin, natomiast Gdańsk i Gdynia, z ich przewagą eksportu

* w/g. *Rocznika Rady Interesentów Portu Gdyni z r. 1937.*

** j. w.

towarów masowych, wykazują bardzo dużą dysproporcję w przeciętnym ładunku. Wiąże się to ze wskazanym po-

Obroty portów w tonach ładunku na 1 NRT

Rok	Gdańsk			Gdynia			Szczecin		
	Statki na wejściu	Statki na wyjściu	razem przeciętnie	Statki na wejściu	Statki na wyjściu	razem przeciętnie	Statki na wejściu	Statki na wyjściu	razem przeciętnie
1929	0.459	1.733	1.096	0.229	1.724	0.979	1.444	0.647	1.045
1930	0.263	1.717	0.991	0.248	1.549	0.897	1.723	0.806	1.264
1931	0.185	1.865	1.025	0.211	1.778	0.995	1.244	0.788	1.016
1932	0.156	1.819	0.991	0.153	1.677	0.916	1.321	0.629	0.975
1933	0.178	1.704	0.937	0.254	1.539	0.894	1.404	0.628	1.016
1934	0.207	1.805	1.004	0.239	1.495	0.867	1.493	0.669	1.081
1935	0.274	1.509	0.893	0.244	1.394	0.819	1.413	0.816	1.115
1936	0.289	1.420	0.854	0.271	1.309	0.790	1.170	1.137	1.154
1937	0.377	1.409	0.893	0.305	1.293	0.799	1.414	1.008	1.211

przednio na podstawie obrotów charakterem Gdańska i Gdyni jako portów wywozowych.

Odmienny obraz obrotów towarowych otrzymamy, gdy wyeliminujemy z nich węgiel i rudę.

*Obroty portów bez węgla i rudy (w tys. ton).**

	r. 1932		r. 1935	
	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
Gdańsk	245	1.332	275	1.999
Gdynia	402	409	996	976
Szczecin	1.210	908	1.716	969

W Szczecinie nadal utrzymuje się przewaga przywozu nad wywozem, w Gdyni stosunek ich zbliża się niemal do równowagi, jednak również z pewną przewagą importu, wzrastającego w ostatnich latach przedwojennych w znacznej mierze kosztem Gdańska, w którym znów stała przewaga tonażowa wywozu wzrasta wybitniej.

Ostatnie nasze zestawienie uwydatnia zasadniczą strukturę obrotów w naszych portach; po wyeliminowaniu węgla i rudy inne towary dają niespełnia połowę obrotów portu w Szczecinie, od połowy do prawie $\frac{1}{3}$ w Gdańsku, a zaledwie $\frac{1}{3}$ i mniej obrotów portu gdyńskiego. Nadto węgiel i rudy nie wyczerpują listy towa-

* w/g. Rocznika Rady Interesentów z r. 1937 oraz Derdziński Z. Port w Szczecinie (referat).

rów masowych przewożonych przez nasze porty: w szczególności dużą pozycję przywozu przez Szczecin stanowiło drzewo (papierówka) i kamienie, w Gdyni — przywóz złomu żelaznego, w wywozie przez Gdańsk — drzewo (częściowo splawiane Wisłą). Trudno obecnie zebrać materiał statystyczny ruchu towarów masowych i drobnicy dla szczegółowej analizy, która zresztą, wobec zmian gospodarczych po wojnie, nie dałaby nam istotnych składników do ustalenia obrazu przyszłych obrotów. Niewątpliwe jest twierdzenie, że duża przewaga towarów masowych w obrotach omawianych trzech portów utrzyma się i nadal. Jest ona związana z charakterem gospodarczym kraju i rozmiarami naszego przemysłu kopalnianego i hutniczego, stanowiącego podstawę naszego eksportu.

Odmienne niż w Szczecinie, większość obrotów towarami masowymi portów Gdańska i Gdyni związana była z przywozem przede wszystkim dla polskiej produkcji i wywozem produktów naszej wytwórczości; tranzyt odgrywał w tych portach procentowo bardzo małą rolę, jakkolwiek dzięki sprawnej akwizycji zwiększał się w latach przedwojennych. Całość jednak najpoważniejszego tranzytu — czeskiego — przez porty polskiego obszaru celnego wynosi w r. 1937* około 200 tys. ton (głównymi składnikami były w imporcie rudy, złom, fosforyty, surowce oleiste, w eksporcie — koks), wówczas gdy w tymże r. 1937 tranzyt rud przez Szczecin do Czechosłowacji wyniósł 577 tys. ton i stanowił połowę importu rud przez ten port.

Nadto w Szczecinie do operacyj tranzytowych z naszego punktu widzenia należy zaliczyć dużą część przywozu węgla, w szczególności import z Anglii, który następnie drogą wodną wysyłany był do okręgu Berlina. Transporty te miały znacznie zmniejszyć się już przed wojną, po wykończeniu drogi wodnej łączącej Berlin z Zagłębiem Ruhry (Mittellandkanal).

Poza wspomnianymi już towarami masowymi, w porcie szczecińskim należy wymienić jako poważniejsze pozycje przywóz węgla obrobionego, celulozy dla potężnego szczecińskiego przemysłu papierniczego, soi i siemienia lnianego dla miejscowej olejarni oraz śledzi solonych, stanowiących cenny artykuł handlu tranzytowego. W wy-

* w g. *Rocznika Rady Interesentów z r. 1937.*

wozie stale dużą pozycją było zboże i mąka, cukier, dalej krochmal, papier, cement, oleje — produkty miejscowego przemysłu eksportowego oraz wyroby hutnicze. Zboże i cukier do r. 1930 (do czasu zanikania tranzytu polskiego) pochodziły przeważnie z zachodnich ziem polskich, głównie z Poznańskiego. Po ustaniu tranzytu z Polski eksport tych artykułów szedł z okręgu śląskiego, który zresztą był na tym terenie głównym eksporterem, dającym w sumie ok. 60% wywozu przez Szczecin.

Wreszcie w przeładunku Szczecina należy zwrócić uwagę na pozycję: towary nie wymienione, stanowiącą np. w imporcie 1935 r. 529 ton. Jest to głównie bardzo cenna w obrocie portowym drobnica.

W obrotach przez Gdynię, poza węglem, rudami i złotem, na podkreślenie zasługuje przywóz nawozów, bawełny (import jej do Polski został całkowicie przestawiony z Bremy na Gdynię), wełny, skór i licznych towarów spożywczych (owoce, artykuły kolonialne, ryż, oleje i oleiste, śledzie itd.), wreszcie maszyn i cennych surowców dla przemysłu przetwórczego. W wywozie gdyńskim po węglu pierwsze miejsce tonażowo zajmuje drzewo i wyroby z drzewa, dalej wyroby hutnicze, eksport rolniczy (cukier, bekony, jaja, nasiona, krochmal i inne) i wreszcie przetwory chemiczne.

Gdynia w ostatnich latach przed wojną ma szczególnie bogato rozbudowaną nomenklaturę importu. Wspomnieliśmy już, że przyczyną tego była w dużej mierze ucieczka importerów z Gdańska. Poza tym jednak działały i inne czynniki, wśród których najważniejszą rolę odgrywało przestawienie naszego handlu zagranicznego i kierowanie go do własnych portów. Odbieranie przez Gdańsk ładunków portom niemieckim byłoby w rozumieniu gdańszczan czynem niepatriotycznym. Importer polski, mający przestawić swój przywóz, dokonywany dotychczas przez port niemiecki, na jeden z portów polskiego obszaru celnego, wybierał oczywiście Gdynię, o ile tylko pozwalały mu na to warunki techniczne. Jako klasyczny przykład można by tu podać sprawę importu bawełny; próby przeniesienia importu jej do Gdańska napotykały na opór i brak zrozumienia wśród tamtejszych sfer portowych, natomiast w Gdyni przystąpiono z całą energią do technicznego i handlowego rozwiązania tego zagadnienia.

W obrotach portu gdańskiego przywóz był w tym stanie rzeczy coraz mniejszy. Poza wzmiankowanymi wyżej artykułami masowymi (rudy, złom), na pierwszym miejscu w tonażu importu stoją paliwa i oleje mineralne, dla których Gdańsk posiadał dobrze rozbudowane zbiorniki, dalej artykuły spożywcze (wśród nich na pierwszym miejscu śledzie, art. kolonialne itd.), nawozy, wreszcie artykuły chemiczne. W wywozie — po węglu i drzewie — idą zboża i produkty rolnictwa, nawozy sztuczne, produkty hutnicze i inne, wśród których zasługuje na wyróżnienie eksport przemysłu konserwowego. Charakterystyczne są cyfry ilustrujące spadek importu przez Gdańsk niektórych artykułów, jak owoce, towary kolonialne, tłuszczce, wełna i inne; równocześnie w Gdyni widzimy wzrost przywozu tych towarów.

Niewątpliwie zaciążyła nad Gdańskiem, jako portem obsługującym Polskę, zarówno jego przeszłość ostatnich czasów przed pierwszą wojną światową — portu lokalnego, związanego w zasadzie z portami niemieckimi, najdalej z portami angielskimi, jak i nastrój sfer gospodarczych, początkowo nieufnych wobec Polski, później podporządkowanych antypolskiej polityce, w obu okresach nie rozumiejących polskich dążeń do usamodzielnienia naszego handlu i unikania obcego pośrednictwa. Gdańsk wyniósł nie tylko z bliższej, lecz i z dalszej przeszłości, z okresu paru ostatnich wieków, tradycje portu prowadzącego bierne obroty handlowe, będącego obiektem cudzej ekspansji, zaniedbującego rozwój własnej floty handlowej i placówek w innych portach. Toteż nie tylko nie chciał, lecz i nie umiał dostosować się do potrzeb Polski, forsującej ekspansję gospodarczą na odległe tereny i przywóz towarów bezpośrednio z krajów pochodzenia.

Analiza kierunków obrotu morskiego

Ilustracją roli portów będzie, poza dokonaniem przeglądem rodzaju ich obrotów, rozważenie kierunków ich ruchu przywozowego i wywozowego.

Z zestawień kierunku obrotów trzech naszych portów wynika, że gdy w Gdańsku i Gdyni dominują obroty z portami dalszymi europejskimi i pozaeuropejskimi, to w Szczecinie obroty z tymi portami stanowiły nieco po-

nad $\frac{1}{3}$ w przywozie i jeszcze mniej w wywozie: w tym ostatnim porcie przeszło $\frac{1}{3}$ przywozu i $\frac{1}{4}$ wywozu kierowane było do portów niemieckich.

*Kierunki ekspansji (w tys. ton) w r. 1937**

Wyszczególnienie	P r z y w ó z					
	Gdańsk		Gdynia		Szczecin	
	w tys. ton	w odset.	w tys. ton	w odset.	w tys. ton	w odset.
Ogółem	800	100	1.475	100	4.873	100
Z portów niemieckich . .	133	16,6	3	0,2	1.646	34
" " skandynawskich . .	233	29,2	239	16,3	1.060	23
" " bałtyckich	15	1,8	21	1,4	343	7
Z innych portów europejskich	210	26,3	596	40,4	1.212	25
Z portów pozaeuropejskich	209	26,1	616	41,7	516	11

W y w ó z

Ogółem	5.123	100	7.151	100	3.456	100
Do portów niemieckich . .	49	1	9	0,1	827	24
" " skandynawskich . .	1.207	23,5	2.491	34,8	1.067	31
" " bałtyckich	86	1,7	421	5,9	380	11
Do innych portów europejskich	3.574	69,8	3.330	46,6	1.129	33
Do portów pozaeuropejskich	207	4	900	12,6	47	1

O b r o t y

Ogółem	5 923	100	8.626	100	8.329	100
Z portami niemieckimi . .	182	3,1	12	0,1	2.473	29,8
" " skandynawskimi . .	1.440	24,3	2.730	31,7	2.127	25,6
" " bałtyckimi	101	1,7	442	5,1	723	8,8
Z innymi portami europejskimi	3 784	63,9	3.926	45,5	2.341	28,2
Z portami pozaeuropejskimi	416	7,0	1.516	17,5	563	6,9

Przy analizie kierunków wywozu i przywozu zwrócić należy uwagę na mały udział Gdańska w polskich obrotach z krajami pozaeuropejskimi. Procentowo maleje on stale i w r. 1937 wynosi niewiele ponad $\frac{1}{4}$ odpowiednich obrotów przez Gdynię. Jeszcze jaskrawiej wygląda zestawienie udziału osobno w przywozie i wywozie: gdy w pierwszym wypadku udział Gdańska równa się $\frac{1}{3}$ udziału Gdyni w naszym przywozie z krajów poza-

* w/g Rocznika Morskiego i Kolonialnego z r. 1938 oraz Derdziński Z. Port w Szczecinie (referat).

europcyjskich, to w ogólnym wywozie do tych krajów Gdańsk partycypuje w 18½%, a Gdynia w 80½%, czyli udział Gdańska nie sięga ¼ udziału Gdyni. Liczby te raz jeszcze dają nam potwierdzenie niedostosowania się Gdańska do polskich dążeń w handlu zagranicznym.

*Obroty z państwami pozaeuropejskimi (w tys. ton) **

Rok	Ogólny obrót		przez Gdańsk		przez Gdynię	
	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
1929	710	233	483	150	56	21
1930	483	183	255	109	78	18
1931	334	202	112	129	102	36
1932	252	181	70	49	116	104
1933	350	342	73	129	259	181
1934	510	716	104	350	399	352
1935	461	750	91	269	364	462
1936	526	763	133	150	382	598
1937	826	1.118	209	207	616	900

*Obroty z państwami pozaeuropejskimi (w tys. ton) ***

Rok	Ogólny obrót	przez Gdańsk	przez Gdynię
1929	943	633	77
1930	666	364	96
1931	536	241	138
1932	433	119	220
1933	692	202	440
1934	1.226	454	751
1935	2.211	360	826
1936	1.289	283	980
1937	1.944	416	1.516

Szczecinowi w czasach do r. 1913 przydzielono rolę portu rozdzielczego, pomocniczego instrumentu dla portów zachodnio-niemieckich. W tej samej roli utrzymuje się on również po r. 1919. Eliminując nawet obroty z Niemcami widzimy, że w Szczecinie obroty z krajami bałtyckimi i skandynawskimi stanowią tyleż co obroty z innymi krajami europejskimi i pozaeuropejskimi. Wyraźnie więc nadana została Szczecinowi rola portu o bliskim zasięgu, a od r. 1933 przestawiono go nadto na obrót

* w/g Rocznika Rady Interesentów Portu Gdyni z r. 1937.

** j. w.

wewnętrzno-niemiecki. Drastycznym przykładem konsekwentnego odsuwania Szczecina od ruchu pozalokalnego była sprawa umowy z „American-Scantic Line” w r. 1935, kiedy ta linia pod naciskiem Hamburga musiała przerwać zapoczątkowane zawijanie swych statków do Szczecina. W ten sposób udaremniono ambicje i dążenia Szczecina do roli portu obsługującego handel zamorski basenu naddunajskiego.

W Gdyni i Gdańsku obroty z krajami bałtyckimi i skandynawskimi, chociaż odgrywały znaczną rolę zwłaszcza w eksporcie do tych krajów, były jednak o wiele niższe od obrotów z dalszymi krajami Europy i pozaeuropejskimi.

O zasięgu portów wnioskować można też z połączeń liniami regularnymi.

*Ilość połączeń liniami regularnymi w r. 1936**

Kierunek	Gdańsk	Gdynia	Szczecin
Z portami bałtyckimi . . .	13	10	33
„ „ M. Północnego . . .	32	17	12
„ „ dalszymi . . .		20	8
Razem:	45	47	53

Jak wykazuje powyższe zestawienie, regularne połączenia Szczecina wiązały go z portami Bałtyku i części Morza Północnego (porty niemieckie), natomiast linie regularne łączące z dalszymi portami stanowiły zaledwie 15% połączeń, gdy w Gdyni przeszło 40%, a w Gdańsku przeszło 30%. Nadto połączenia Gdyni i Gdańska z portami Morza Północnego były bardziej zróżniczkowane i bogatsze niż szczecińskie, nastawione w większości na porty niemieckie.

Ruch tranzytowy w portach

Badając zasięg i analizując obroty portów, należało by poświęcić większą uwagę ruchowi tranzytowemu, który odgrywa dużą rolę w życiu portu, dając mu nie tylko dochody z przeładunku, magazynowania itd., lecz i zwiększając ruch i zasięg, a więc znaczenie portu.

* w/g *Rocznika Morskiego i Kolonialnego z r. 1938.*

Tranzyt lądowy, który odgrywał szczególnie w obrotach Szczecina dużą rolę, jak wspomnieliśmy poprzednio, zostanie omówiony w innych referatach. Dla zobrazowania tranzytu morskiego nie dysponujemy żadnymi danymi statystycznymi. Nie możemy jednak pominąć usiłowań, szczególnie Gdyni, w kierunku zapoczątkowania takich operacyj. Gdynia, mając połączenia bezpośrednie z krajami zamorskimi oraz stając się poważnym ośrodkiem handlu m. in. bawełną i skórą, starała się uzyskać możność wysyłania części przywożonych towarów do mniejszych portów Bałtyku. Były to jednak raczej sporadyczne wypadki i dopiero w ostatnich czasach przed wojną zarysowały się możliwości stałych operacyj tranzytowych, nie wykorzystane już jednak w związku z wybuchem wojny.

Tranzyt morski Szczecina, w związku z jego rolą porturodzielczego, był już bardziej ugruntowany i nawet w pewnych wypadkach statystycznie uchwytany (np. tranzyt śledzi). Na przeszkodzie poważniejszego rozwoju tych operacyj stał brak liczniejszych połączeń z krajami pozaeuropejskimi, z których przywóz mógłby dać większy materiał do operacyj tranzytowych. Natomiast pomyślne warunki i możliwości tranzytu dawały ożywione obroty Szczecina z państwami skandynawskimi i bałtyckimi.

Ruch statków wg bander

Wreszcie dla pełnej charakterystyki zasięgu wpływów poszczególnych portów musimy zapoznać się z ruchem statków w nich według bander.

*Ruch statków wg bander (tonaż na wejściu w tys. NRT)**

Gdańsk			
	rok 1936	rok 1937	
Niemcy	781 27,5%	821 25,5%	
Szwecja	546 19,3%	713 22,1%	
Dania	551 19,4%	541 16,7%	
Finlandia	205 7,3%	356 11,1%	
Norwegia	282 9,9%	272 8,4%	
Polska	239 8,4%	263 8,1%	
Anglia	236 8,2%	263 8,1%	
Ogółem:	2.840	3.229	

* w/g. Rocznika Rady Interesentów Portu Gdyni z r. 1937. Derdziński Z.. Port w Szczecinie (referat).

Gdynia

	rok 1936		rok 1937	
Szwecja	962	24,3%	941	21,7%
Polska	799	20,1%	815	18,8%
Niemcy	409	10,3%	546	12,6%
Anglia	432	10,9%	465	10,7%
Dania	469	11,9%	447	10,3%
Finlandia	223	5,6%	401	9,2%
Norwegia	339	8,5%	380	8,7%
Włochy	336	8,4%	349	8%
Ogółem:	3.969		4.344	

Szczecin

	rok 1935	
Niemcy	4.811	68,5%
Dania	531	7,5%
Szwecja	528	7,5%
Grecja	512	7,2%
Norwegia	330	4,7%
Finlandia	169	2,4%
Anglia	158	2,2%
Ogółem:	7.039	

W zestawieniu wymieniamy jedynie ważniejszych uczestników ruchu każdego z portów. W ten sposób stwierdzamy, że Gdańsk obsługiwały w pierwszym rzędzie statki niemieckie (ponad $\frac{1}{5}$ tonażu), dając wraz ze szwedzkimi i duńskimi przeszło połowę tonażu. Po kilka procent tonażu reprezentowały bandery fińska, norweska, polska i angielska. W Gdyni do ostatniego roku przed wojną na czołowym miejscu znajdowała się bandera szwedzka, po niej szła bandera polska, a poniżej 10% ogólnego tonażu dawały kolejno statki: niemieckie, angielskie, duńskie, fińskie, norweskie, włoskie i Stanów Zjednoczonych Ameryki.

W Szczecinie dominowała oczywiście bandera niemiecka (około $\frac{2}{3}$ tonażu na wejściu, a $\frac{3}{4}$ ilości statków). Na następnych miejscach stoją bandery Danii, Szwecji i Belgii (po około 7% tonażu statków na wejściu).

Charakterystyczny jest dla Szczecina nikły ruch statków angielskich (ok. 2% tonażu). Pomimo znacznego eksportu węgla do Szczecina był on jednak dla Anglików „portem nieznanym”. Wiąże się to oczywiście ze wskazaną poprzednio rolą Szczecina w ramach Rzeszy Niemieckiej.

Techniczne wyposażenie portów

W ten sposób przeprowadziliśmy analizę pracy portów Gdańska i Gdyni oraz Szczecina w latach pomiędzy jedną a drugą wojną europejską. Wbrew tradycyjnym wzorom nie rozpoczęliśmy od przedstawienia technicznego urządzenia portów, do czego przystępujemy obecnie z zastrzeżeniem, że działania wojenne, a raczej zniszczenia z nimi związane, przekształciły nieraz bardzo poważnie techniczne oblicze portów.

Porty Gdańska i Szczecina, zbudowane na skanalizowanych odnogach rzecznych i uzupełnione sztucznie wybudowanymi kanałami i małymi basenami, mają duże podobieństwo i niedogodności przy nowoczesnym ruchu portowym. Port gdyniński, budowany według nowoczesnych planów, złożony jest z obszernych basenów, poprzedzielanych szerokimi molami. W tym samym kierunku zdążały plany przebudowy portu szczecińskiego, przewidujące budowę nowych kanałów i basenów, jak również i projekty gdańskie, dotyczące budowy nowych basenów.

Powierzchnia wodna portów obejmowała: w Gdańsku 897 ha (w tym port morski 212, port rzeczny 685), w Szczecinie ok. 393 ha, w Gdyni 320 ha. Długość nabrzeży wynosiła w Gdańsku 31.000 m, w Szczecinie 32.000 m (w tym według danych Głównego Urzędu Morskiego 20.000 m nabrzeża użytkowego), w Gdyni 12.867 m. Pod względem głębokości basenów portowych na czoło wysunęła się Gdynia, w której przeważała głębokość od 8 do 12 m, wówczas gdy w Gdańsku i Szczecinie głębokość przy nabrzeżu dochodziła do 9 m, przy czym w Szczecinie praktycznie użytkowana mogła być tylko głębokość do 8 m, gdyż tzw. rynna prowadząca przez Zalew Szczeciński do tego portu była pogłębiana do 8,5 m.

Wszystkie trzy porty w omawianym okresie lat 1919—1939 prowadziły intensywne prace nad pogłębianiem i budową nowych basenów oraz powiększaniem długości nabrzeży użytkowych. Podobnie szły prace w kierunku polepszenia wyposażenia portu w urządzenia przeładunkowe i magazyny.

Trudno jest przeprowadzić porównanie dźwigów i innych urządzeń przeładunkowych ze względu na ich dużą różnorodność. Z tym zastrzeżeniem podajemy:

Ilość i nośność urządzeń przeładunkowych w poszczególnych portach

	Gdańsk	Gdynia	Szczecin
Ilość urządzeń	88	76	123
Nośność	343 tony	303 tony	650 ton

W Szczecinie, poza dźwigami leżącymi na terenie właściwego portu i ujętymi w powyższym zestawieniu, znajdował się szereg dźwigów na terenie zakładów przemysłowych, położonych przy nabrzeżach. Dźwigi te, nieraz o znacznej nośności, służyły do przeładunku węgla, rudy, żelaza itd.

Przypomnieć należy, że wszystkie trzy porty posiadały nowoczesne urządzenia do przeładunku węgla i rudy. Ze względu jednak na różne warunki techniczne tych urządzeń porównań nie przeprowadzamy.

Równie trudne jest porównanie powierzchni magazynów portowych. Nadto statystyki portów w różnorodny sposób ujmują zaliczanie powierzchni składowej do kategorii składów portowych; można by przytoczyć przykłady, że zaliczone do tej kategorii pomieszczenia były użytkowane na cele nie związane z pracą portu i odwrotnie składy miejskie spełniały funkcje składów portowych. Do posiadanej przez nas statystyki szczecińskiej nie włączono magazynu Urzędu Celnego oraz prywatnych magazynów znajdujących się na terenie portu. Z tymi omówieniami podajemy, że w końcu r. 1937 powierzchnia magazynów portowych wynosiła: w Gdańsku 292.000 m², w Gdyni 192.000 m², w Szczecinie ponad 200.000 m² (wraz z silosami, bez magazynów prywatnych i celnego). Prócz tego Gdańsk i Szczecin posiadały duże zbiorniki dla produktów naftowych. Dodajmy, że w Szczecinie odgrywały rolę magazynów portowych pomieszczenia firm prywatnych, nieraz, jak np. przy imporcie śledzi, nawet piwnice w domach czynszowych, położonych koło portu.

Pomimo stale postępującej budowy nowych basenów i urządzeń portowych, we wszystkich trzech portach dawało się zaobserwować w pewnych okresach przeciążenie w niektórych działach pracy portu.

Dla Gdyni próby analizy pracy portu w zakresie przeładunku i składowania podajemy na stronie następnej.

Z tego zestawienia widzimy wyraźnie, że gdy tylko tempo inwestycji słabnie, natychmiast wzrasta przeciętne obciążenie przypadające na każde urządzenie przeładun-

kowe. Czasem nawet wzrost ilości urządzeń nie może nadążyć za wzrostem obrotów, np. w r. 1930 w przeładunku towarów niemasywowych.

*Na jedno mechaniczne urządzenie przeładunkowe przypada: **

Rok	Towarów masowych			Towarów innych		
	Ilość urządzeń	tysiący ton		Ilość urządzeń	tysiący ton	
		rocznie	mies.		rocznie	mies.
1928	4	441	36,8	2	96,8	8,7
1929	6	414,8	34,6	10	33,4	2,8
1930	10	302	25,2	18	35,6	3
1931	15	293,9	24,5	26	34,3	2,9
1932	17	261,3	21,8	34	29,1	1,8
1933	16	295,2	24,6	34	40,7	3,4
1934	20	276,6	23	40	41,5	3,5
1935	20	296,1	24,7	40	38,8	3,2
1936	25	250,8	20,9	46	32	2,7
1937	25	297,1	24,8	51	31	2,6

W jeszcze silniejszym stopniu dostrzegamy to zjawisko przy analizie wykorzystania składów portowych (por. kolejno lata od r. 1932).

*Obrót towarów nadających się do składowania na 1 m² składowej powierzchni: ***

Rok	powierzchnia w tys. m ²	ton
1928	5,2	33,5
1929	23,4	12
1930	43	7,4
1931	70,9	7,4
1932	102,8	4,9
1933	152,3	6
1934	181,9	5
1935	191,6	5,9
1936	213,3	5,4
1937	216,7	5,8

Operowanie przeciętnymi nie daje nadto pojęcia o przeciążeniu poszczególnych obiektów, mających specjalne znaczenie dla przeładunku tych lub innych towarów. Wiemy, że Gdańsk, który uważał się w ostatnich latach przedwojennych na niedostatecznie wykorzystywane portu przez Polskę, w pewnych działach miał całkowite obciążenie. Niewątpliwie jednak Gdańsk przed woj-

* w/g. Rocznika Rady Interesentów Portu Gdyni z r. 1937.

** j. w.

ną stanowił znaczną rezerwę przepustową w stosunku do wzrastających obrotów handlu zamorskiego Polski. Odnosnie do Szczecina brak dokładnych danych statystycznych. Na podstawie otrzymanych informacji można wnioskować, że przy wzmószonym ruchu przedwojennym rezerwa ta nie była duża. Taki wniosek znajduje w pewnym stopniu potwierdzenie w danych statystycznych, obrazujących wykorzystanie nabrzeży naszych trzech portów: z danych tych wynika, że wykorzystanie w Szczecinie było większe niż w Gdańsku.*

Tradycyjne kierunki rozwojowe w pracy handlowej portów

Po przeprowadzeniu przeglądu pracy i urządzeń portów należy obecnie wspomnieć o kierunkach ich rozwoju i tradycjach ustalonych w latach 1919—1939.

Gdańsk, najstarszy port Rzeczypospolitej, z dawnych tradycyj handlowych zachował eksport drzewa i zboża, przeważnie jednak tylko w przeładunku portowym, gdyż stronę handlową w większości wypadków załatwiały firmy nie gdańskie. Utracił natomiast z tradycyjnych pozycyj wywóz cukru. W przywozie utrzymywało się do ostatnich czasów kupiectwo gdańskie jako dostawca do Polski towarów kolonialnych, szczególnie kawy i herbaty, oraz śledzi solonych: w obu wypadkach były to pozycje sięgające odległych tradycyj handlowych. I one jednak zmniejszały się z roku na rok na korzyść Gdyni i kupiectwa polskiego. Z innych nowych pozycyj obrotów wymienić należy coraz pomyślniej rozwijający się eksport konserw, dokonywany przez nowopowstały przemysł gdański. Poważniejsze pozycje eksportowe i importowe, jak węgiel, rudy, paliwa i oleje mineralne itd., zawdzięczał Gdańsk swym urządzeniom, a nie przedsiębiorczości swego kupca.

Gdynia w swej pracy, zarówno portowej jak i handlowej, co prawda dopiero w ostatnich latach przedwojennych, wykazała duży dynamizm. Import bawełny, owoców południowych, a ostatnio skór uzyskał tu trwałe podstawy nie tylko z racji siedziby w tym porcie arbitrażów i aukcyj, lecz także i przez wykształcenie lub ściąganie do Gdyni fachowców, klasyfikatorów, rzeczoznaw-

* w/g *Rocznika Rady Interesentów Portu Gdyni z r. 1937, str. 4*

ców oraz kupców branzystów. W ostatnich latach rozpatrywanego okresu rozwinął się poza tym import towarów kolonialnych oraz, w oparciu o dobrze wyposażony port rybacki, obroty śledziami. Dla powstałych w Gdyni dużych zakładów przetwórczych — olejarni i łuszczarni ryżu — przywożono duże ilości surowca, przy czym po dokonanym przerobie część produktów była eksportowana również drogą morską.

Gdynia wyrobiła sobie również markę i tradycję poważnego eksportera bekonów, jaj, masła. Eksport ten opierał się na istniejących urządzeniach chłodniczych oraz nadzorowany był przez siły fachowe i znalazł duże uznanie w sferach handlowych za granicą.

Wreszcie obroty towarami masowymi, dokonywane przy pomocy nowoczesnych i sprawnie pracujących urzędzeń portowych, dzięki sprawnemu załadunkowi i wyładunkowi, dawały Gdyni duży rozgłos w sferach żeglugowych, chętnie współpracujących z portem gdyńskim.

Szczecin — poza ruchem towarów masowych — zasługuje na uwagę nie tylko jako rozdzielczy port dla mniejszych portów bałtyckich, lecz również jako eksporter produkcji poważnie rozbudowanego własnego przemysłu portowego (papier, cement, oleje, maszyny itd.). Obsługa przemysłu śląskiego oraz czeskiego (przywóz rud, wywóz węgla, koksu, żelaza, cynku itd.) jest związana z położeniem tego portu najbliżej tych obsługiwanych przezeń terenów. Wreszcie do tradycyjnych obrotów Szczecina należą eksport zbóż i cukru, import olejnych i obrotów śledziami.

W świecie handlowym tradycje, ustalone kontakty i utarte drogi mają bardzo duże znaczenie. Niewątpliwie wraz z normalizacją stosunków powojennych handel światowy będzie dążył do nawiązania zerwanych nici. W pewnych wypadkach odrodzenie ustanowionych instytucyj handlu międzynarodowego skieruje automatycznie towar do portu wyposażonego w te instytucje; mamy tu na myśli w szczególności arbitraż bawelniany w Gdyni oraz wykorzystanie przyznanych (przez międzynarodową konferencję eksporterów i importerów skór surowych) praw portu arbitrażowego dla skór surowych.

Gdańsk jako port węglowy, Szczecin jako eksporter zbóż i cukru, mają ustaloną markę w stosunkach międzynarodowych. Niewątpliwie wysiłki polskie w kierunku

nawiązania bezpośrednich stosunków z krajami zamorskimi nie poszły na marne i dadzą możliwość wznowienia zapoczątkowanej wymiany towarowej. Już obecnie obserwujemy powrót do naszych portów tych zagranicznych linii żeglugowych, które przed wojną nas obsługiwały.

Zniszczenia wojenne mogą odbić się poważnie na zakresie prac naszych portów; stan techniczny Gdańska i Gdyni lub opóźnienie przejęcia administracji portu szczecińskiego mogą zmienić kierunki ruchu towarów. Na dalszą jednak metę Szczecin, ze względu na swe położenie, będzie musiał odzyskać rolę dominującą wśród trzech naszych portów w obsłudze zaplecza czeskiego oraz w tranzycie do Austrii.

Widzieliśmy z przeszłości naszych portów, że polityka państwowa może mieć duży wpływ na kierunki i kształtowanie się obrotów. Przy gospodarce planowej wpływ ten będzie jeszcze silniejszy, lecz niewątpliwie w interesie osiągnięcia maksimum korzyści gospodarczych musi uwzględniać zarówno warunki naturalne i techniczne, jak i wyrobione stosunki i utarte kierunki i szlaki handlu międzynarodowego.

Zniszczenia wojenne obejmują nie tylko zniszczenia materialne czy to nabrzeży, czy urządzeń portowych. Nieraz jeszcze dotkliwsze są straty cennego elementu ludzkiego oraz firm, które na rynkach światowych miały już wyrobioną opinię. Toteż odbudowa portów polskich powinna objąć nie tylko prace przy nabrzeżach, dźwigach, magazynach itd., lecz również musi się zająć wyszkoleniem fachowców handlu morskiego i techników obsługujących ten handel. Całokształt tych zagadnień odbudowy winien być podporządkowany planom, które przewidują harmonijny, dostosowany do potrzeb dalszej przyszłości i do wskazanych wyżej warunków, składających się na „kapitał zakładowy”, — rozwój trzech naszych dużych portów morskich.

EDWARD WIECZOREK

WĘGIEL POLSKI NA TLE SYTUACJI ŚWIATOWEJ

Możliwości produkcji węgla

Polska jako producent w okresie przedwojennym zajmowała siódme z kolei miejsce w światowym wydobyciu węgla kamiennego, po Stanach Zjednoczonych, Anglii, Niemczech, Związku Radzieckim, Francji i Japonii. Udział Polski w wydobyciu światowym wynosił około 3%. Wydobycie węgla w Polsce wahało się od 30 do 40 mil. ton, w zależności od koniunktury gospodarczej. Głównymi producentami były właściwie cztery pierwsze wymienione państwa, które w r. 1936 same wydobywały 954 mil. ton na ogólną ilość światowego wydobycia 1.240 mil. ton w tym samym roku, co stanowiło 77%. W dużym dopiero odstępnie za tymi państwami szły: Francja, Japonia, Polska itd.

Sytuacja Polski jako producenta i eksportera węgla uległa poważnym zmianom skutkiem ostatniej wojny. Odzyskaliśmy cały Śląsk z bogatymi złożami węgla kamiennego na Śląsku Opolskim i w okręgu Wałbrzycha (Dolny Śląsk).

Wydobycie węgla kopalń Śląska Opolskiego i Dolnego wynosiło w r. 1937 prawie 30 mil. ton wobec 184 mil. ton węgla wydobytego w całych Niemczech w tym samym roku, co stanowiło 16,2% ówczesnej niemieckiej produkcji węgla kamiennego.

Jeśli weźmiemy za podstawę przedwojenne wydobycie, Polska obecnie byłaby piątym producentem światowym, po Stanach Zjedn. A. P., Anglii, Z. S. R. R. i Niem-

czech, a jednym z pierwszych eksporterów węglowych świata.

Prócz zwiększonych możliwości produkcyjnych i eksportowych polskiego węgla, należy zwrócić uwagę, że odtyskanie ziem Śląska Opolskiego i Dolnego znacznie rozszerzyło wachlarz gatunków posiadanego węgla. Ziemie Śląska Opolskiego obfitują w węgiel o cechach podobnych do węgla dawnych ziem polskich. Jedynie kopalnia „Gliwice” w ostrawskich warstwach ma lepsze gatunki węgla (tłuszcjsze). Zagłębie Dolnośląskie posiada wszystkie gatunki, od węgla płomiennych i gazowych, chudych, aż do antracytów. Ma to duże znaczenie dla produkcji koksu, jak również dla obsługi różnorodnej skali wymagań odbiorców, co ma wpływ na zwiększenie zdolności konkurencyjnych na rynkach zagranicznych*.

Dla produkcji koksu najbardziej odpowiedni jest węgiel tłusty o zawartości lotnych części od 18—26%. Węgla takiego do wybuchu wojny mieliśmy bardzo mało i skutkiem tego polski przemysł chemiczny zmuszony był uciekać się do kosztownych i skomplikowanych metod termicznej obróbki węgla**.

Pisze się i mówi, że Niemcy wydobywały z kopalń polskich zagłębi węglowych około 100 mil. ton rocznie

	Zagl. Krakow- skie	Zagl. Dąbrow- skie	G. Śląsk w gra- nicach z 1939 r.	Śląsk Opolski	Śląsk Dolny
W y d o b y c i e (w tys. ton)					
Rok 1938	2.642	6.696	28.765	25.983	5.307
„ 1943	5.103	11.014	41.452	29.375	4.719
W y d a j n o ś ć (ogólna)					
Rok 1938	1.420	1.405	2.021	1.853	970
„ 1943	1.122	1.327	1.592	1.729	806
Z a ł o g a					
Rok 1938	7.018	18.105	53.701	49.563	19.481
„ 1943	17.411	29.777	97.923	62.423	19.105

* W Zagłębiu Dolnośląskim posiadamy: węgiel chudy 5 proc., półtłusty 2 proc., tłusty 40 proc., gazowy 8 proc. i gazo-płomienny 45 proc. W polskim zagłębiu węglowym: węgiel półtłusty 0,9 proc., gazowy 26 proc., gazopłomienny 73 proc.

Krupiński B. inż. górni., Wielki przemysł — wielkie zagadnienia, *Życie Gospodarcze*, 5. II. 1945, str. 9.

** Chorąży M. dr inż., Aktualne zagadnienia polskiego przemysłu koksowniczego, *Przegląd Górniczy*, nr 4, 1945, str. 171.

oraz, że polski przemysł węglowy cyfry te wkrótce osiągnie, z czego będzie mógł eksportować około 60—65 mil. ton rocznie.

Zestawienie na str. 189 obrazuje nam wydobycie, stan załogi oraz wydajność w okresie przedwojennym i w czasie okupacji*.

Widzimy z powyższych danych, że rzeczywiście Niemcy osiągnęły wydobycie z polskich kopalń węgla ponad 90 mil. ton rocznie. Łącznie z kopalniami zaolziańskimi wydobyto lekko ponad 100 mil. ton. Sukces ten osiągnięto głównie na kopalniach, które znajdowały się w r. 1939 na terenach polskich. Kopalnie polskie (w granicach z r. 1939) wydobyły w 1938 r. 38 mil. ton węgla, a wydobycie tychże kopalń w r. 1943 wynosiło 57,6 mil. ton, czyli wzrosło dokładnie o 50%. Produkcji takiej, jak widzimy z powyższego zestawienia, Niemcy nie osiągnęły z terenów, które przed wojną należały do nich.

Tak znaczny wzrost wydobycia węgla był wynikiem szeregu czynników. Niemcy znacznie zwiększyli załogę, i to głównie na terenach staropolskich, gdzie w Zagłębiu Krakowskim wzrost załogi w r. 1943 w porównaniu z przeciętnym stanem zatrudnienia w r. 1938 wynosił 148%. Analogicznie w Zagłębiu Dąbrowskim stan załogi wzrósł o 61% i na Górnym Śląsku o 82%. Natomiast na terenie Śląska Opolskiego wzrost załogi wynosił już 25%, a w Zagłębiu Dolnośląskim miał miejsce spadek o 2%.

Równocześnie ze wzrostem załogi widzimy znaczny spadek wydajności we wszystkich zagłębiach. Spadek wydajności tłumaczy się zatrudnieniem na dużą skalę robotników przymusowo werbowanych, nie obeznanych z warunkami pracy w przemyśle węglowym, trudnościami aprowizacyjnymi, większym stopniem zatrudnienia kobiet, zastępowaniem młodszych roczników przez emerytów, inwalidów itp.

Poważnym czynnikiem osiągnięcia tak wysokiego poziomu wydobycia był fakt wykonania w okresie przedwojennym na kopalniach polskich wielkiej ilości robót przygotowawczych, wyrobisk itd. Niemcy, forsując za wszelką cenę wydobycie, zjedli wszystkie nagromadzone zapasy, robiąc jedynie to, co było niezbędne do utrzy-

* Dane zaczerpnięte głównie z artykułu Rose E. dr prof., Zagadnienie sił roboczych w polskim przemyśle węglowym, str. 1 i nast.

mania wydobycia. Gospodarkę w czasie okupacji można scharakteryzować następująco:

1. zaniedbanie robót przygotowawczych dla pól odbudowy,
2. niedostateczne zamulanie wybranych przestrzeni,
3. zaniedbanie dróg wentylacyjnych i przewozowych,
4. odbudowanie łatwiejszych partij w pobliżu szybów (przy zostawianiu partij dalszych),
5. nieremontowanie i nieodnawianie urządzeń kopalnianych,
6. nierobienie poważniejszych inwestycji; jeśli zaś gdzieś rozpoczęto inwestycje, to nigdzie ich nie ukończono.

Widzimy z tego krótkiego wyliczenia, z jak poważnymi zaniedbaniami musi uporać się polski przemysł węglowy, by dojść do cyfry rocznego wydobycia 100 mil. ton.

Chcąc dojść do tej cyfry, należy uprzednio usunąć skutki 6-letniej wojennej gospodarki okupanta. Należy przeprowadzić należyte naprawy i renowacje starych, zużytych urządzeń, przeprowadzić inwestycje i remonty kapitalne, odmłodzić załogę, zmniejszyć zatrudnienie kobiet, usunąć inwalidów i emerytów z kopalń, przeszkolić kadry zarówno robotników fachowych jak również dozoru technicznego i inżynierskiego, zwiększyć liczbę załogi, zwłaszcza na kopalniach Śląska Opolskiego i Dolnego, poprawić warunki aprowizacyjne. Łączy się z tym szereg innych problemów, których nie chcemy tutaj poruszać, gdyż oddaliłoby to nas zaadto od omawianego zagadnienia.

Chociaż osiągnięcie poziomu rocznego wydobycia w wysokości 100 mil. ton jest możliwe, jednak z uwagi na wymienione wyżej zaniedbania będziemy mogli dojść do tego poziomu wydobycia nie wcześniej niż po 6—8 latach.

Specjalna komisja powołana przez Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego, złożona z wybitnych fachowców-ekspertów, zbadała wszystkie kopalnie i określiła zarówno obecną jak również przewidywaną na następne lata

zdolność produkcyjną polskiego przemysłu węglowego jak następuje:

Rok 1947	60 mil. ton
" 1948	70 " "
" 1949	73 " "
" 1950	75 " "

Państwowy plan wydobywania na rok 1946 określony jest na 46 mil. ton. Plan ten jest wypełniany.

Realne możliwości produkcyjne polskiego przemysłu węglowego na okres najbliższych 4 lat wynoszą 60—75 mil. ton rocznego wydobywania.

Jak będzie się przedstawiała dystrybucja tych ilości węgla?

Zbyt węgla w kraju

Konsumcja węgla zależy od szeregu czynników, z których, jak wiadomo, najważniejszymi są: stopień uprzemysłowienia kraju, stopień urbanizacji i *last but not least* siła nabywcza ludności kraju. Wszystkie te czynniki wiążą najściślejszy paralelizm. W pewnym stopniu na wielkość konsumpcji wpływa oddalenie rynków zbytu od ośrodka produkcji (co znów najściślej łączy się z gęstością sieci kolejowej i wysokością taryf), następnie możliwość zastąpienia węgla przez inne źródła energii, jak siła wodna, ropa naftowa oraz drzewo. Ten ostatni moment może odgrywać pewną rolę w procesie substytucji, szczególnie w krajach ubogich. Ścisłego jednak związku między procesem zastępowania węgla przez drzewo a stopniem zalesienia badania nie potwierdziły*.

Skutkiem słabego uprzemysłowienia Polski, mało rozwiniętego procesu urbanizacji i niskiej siły nabywczej ludności rolniczej spożycie węgla w Polsce było małe. Poniższe zestawienie wykazuje spożycie węgla kamiennego, brunatnego, koksu oraz brykietów na głowę ludności w przeliczeniu na węgiel kamienny w kilogramach w r. 1937.

Anglia	— 3.706	Holandia	— 1.495
Belgia	— 3.323	Czechosłowacja	— 1.250
St. Zjedn. A. P.	— 2.688	Szwecja	— 1.133
Kanada	— 2.224	Austria	— 608
Niemcy	— 1.837	Polska	— 553
Francja	— 1.624		

* Szczegółowe dowodzenie patrz: Kagan J. inż., Wilno jako rynek środków opałowych, Wilno 1938.

J. Massalski oblicza przeciętne spożycie węgla w Polsce na 1 mieszkańca w latach 1925—1933 na 644 kg. Widzimy, że cyfry niewiele się różnią, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę, że okres, który służył za podstawę obliczeń dla Massalskiego, był okresem lepszej koniunktury gospodarczej. Ogólne spożycie węgla w Polsce w tym samym czasokresie 8 lat wynosiło przeciętnie około 20 mil. ton rocznie, co stanowiło około 54% przeciętne go rocznego wydobycia.

Struktura zbytu węgla u głównych producentów wyglądała w ten sposób, że z ogólnej ilości wydobycia eksportowano 10—20% węgla (Anglia i Niemcy), a Stany Zjednoczone zbywały za granicą zaledwie około 3% swojego rocznego wydobycia. Resztę konsumowano w kraju. Rynek wewnętrzny tych państw był naturalnym odbiorcą wydobywanego węgla. Jak wiadomo, specyficzny układ struktury zbytu węgla polskiego w okresie depresji gospodarczej był źródłem ciężkich ofiar ponoszonych przez gospodarstwo polskie na rzecz eksportu węgla w formie t. zw. dumpingu. Nie od rzeczy będzie o tym przypomnieć, gdyż słyszy się obecnie głosy, że nadmierna rozbudowa przemysłu węglowego może stać się dla nas źródłem nowych ciężarów i zaburzeń życia gospodarczego.

W r. 1938 konsumpcja węgla w kraju wynosiła prawie 26 mil. ton i rozkładała się następująco (w milionach ton): *

Ogółem	Przemysł	Pośrednicy	Opał domowy	Koleje	Państwo i samorządy
25,9	15,7	2,7	3,0	3,4	1,1

Zbyt zagraniczny wynosił w r. 1938 — 11 mil. ton. Nie należy zapominać, że rok 1938 był rokiem znacznego ożywienia gospodarczego, kiedy celowe wysiłki przebudowy polskiej struktury gospodarczej znajdowały swój wyraz w zwiększeniu potencjału gospodarczego oraz urbanizacji (Centr. Okręg Przemysłowy).

Obecnie odzyskanie ziem śląskich jest z punktu widzenia gospodarki węglem bardzo dodatnim czynnikiem.

W okresie przedwojennym tereny: m. st. Warszawa, woj. warszawskie, łódzkie, kieleckie, poznańskie, pomor-

* Mały Rocznik Statystyczny, 1939, str. 187.

skie, śląskie i krakowskie, które obejmowały 50% ludności i 36% terytorium kraju, uczestniczyły w ogólnej konsumpcji węgla w 91%. Reszta województw, obejmująca 50% ludności i 64% terytorium, uczestniczyła za ledwie w 9% konsumpcji.

Wszystkie ziemie odstąpione znajdują się w tzw. Polsce „C” i strata tych ziem jako konsumenta węgla polskiego oznaczać może spadek w granicach 5—7% ogólnego zbytu w kraju.

Należy zauważyć, że geograficzne położenie złóż węgla kamiennego w Polsce było bardzo niekorzystne. Posiadaliśmy jeden ośrodek terytorialnie skupiony w południowo-zachodnim zakątku Polski, nie położony nad żadną spławną rzeką, skąd trzeba było rozprowadzać węgiel po całej Polsce kolejami lub drogą kolejowo-wodną. Poziomy układ złóż węgla polskiego był dla nas niekorzystny. Dużo lepiej sytuacja przedstawia się u innych producentów: Anglii, Niemiec, Francji czy Rosji.

Moment terytorialnego rozmieszczenia złóż węglowych ma pewien wpływ na wysokość konsumpcji wewnętrznej, dlatego fakt ten poruszamy. Obecne rozmieszczenie złóż polskiego węgla jest dla nas nieco korzystniejsze dzięki odzyskaniu ziem Śląska Dolnego.

Roczne spożycie węgla kamiennego w Polsce odrodzonej na rok 1946 przewidziane jest na 25 mil. ton. Dotychczasowe spożycie wewnętrzne przebiega według planu. Poza tym zużycie węgla przez własne zakłady, deputaty itp. przewidziane jest na ponad 7 mil. ton. Tutaj należy zauważyć, że przedwojenne zużycie własne kopalń węgla na Górnym Śląsku wynosiło około 7% wydobycia, a w Zagłębiu Dąbrowskim i Krakowskim około 10%. Widzimy, że w kopalniach dużych, o nowocześniejszych metodach pracy (a więc na G. Śląsku) stosunek ten układał się korzystniej aniżeli w kopalniach mniejszych, czy o urządzeniach przestarzałych, a więc mniej ekonomicznych. Należy też odróżnić „zużycie własne” od „zapotrzebowania własnego” kopalń. Zapotrzebowanie własne kopalń obejmuje również węgiel przeznaczony do chemicznej, jak również mechanicznej przeróbki własnych zakładów itd. (koksownie, brykietownie). Cyfrę zużycia własnego, wynoszącą 7 mil. ton, należy właśnie rozumieć jako „zapotrzebowanie własne” kopalń.

Z powyższych cyfr planowanego spożycia krajowego oraz zużycia własnego wynika, że przekroczyliśmy poziom przedwojennej konsumpcji wewnętrznej. Ludność Polski obecnej wynosi około 24 milionów osób; wynikałoby z tego, że roczne spożycie węgla na 1 mieszkańca przekroczyło obecnie 1.000 kg, co wobec uprzednio podanych cyfr wygląda na znaczny wzrost spożycia na 1 mieszkańca. Jest to jednak zjawisko pozorne. Jeśli, jak uprzednio mówiliśmy, 91% spożywanego węgla przypadało przed wojną na województwa zachodnie, centralne i południowo-zachodnie z ludnością stanowiącą 50% ogółu ludności Polski, to faktyczne spożycie węgla tej ludności wynosiło 1000 — 1200 kg na 1 mieszkańca rocznie, w zależności od tego, którą cyfrę wykazanego spożycia krajowego przyjmiemy za podstawę obliczeniową: 553 czy 644 kg.

Czy przyjmiemy jednak takie czy inne spożycie węgla w kraju na 1 mieszkańca, faktem jest, że obecne spożycie węgla nieco przekracza spożycie przedwojenne.

Naszym zdaniem trafne wyjaśnienie przyczyn tego zjawiska ma decydujące znaczenie dla obliczenia przyszłego spożycia krajowego, co, wobec zakreślonych realnych możliwości wydobycia węgla, z kolei określa rozmiary przyszłego eksportu.

Silny wzrost spożycia węgla miał również miejsce w Polsce po pierwszej wojnie światowej. Zjawisko to wyglądało tak kusząco, że sprawozdanie Komisji Ankietowej, która dokonała w r. 1927 szacunkowego obliczenia przypuszczalnego wzrostu spożycia wewnętrznego w latach przyszłych, wykazało, iż w roku 1936 spożycie winno wynosić 48 mil. ton i że wywóz zagraniczny winien być w tym roku znacznie ograniczony, a w kilka lat później zupełnie zlikwidowany.

Niestety, życie wykazało, że obliczenia te były błędne i za skutki błędnej polityki węglowej gospodarstwo polskie musiało płacić ciężki hałas na rzecz zagranicy.

Należy więc bardzo ostrożnie przystąpić do analizy powyższego problemu. Czym wytłumaczyć ten bądź co bądź wysoki, jak na stosunki polskie, poziom spożycia węgla? Czy jest to skutek odzyskania ziem lepiej zagospodarowanych niż ziemie utracone? Czy też poziom produkcji przemysłowej znacznie wzrósł w stosunku do wielkości produkcji z okresu przedwojennego? Może są inne

przyczyny — jakie? i czy mają charakter trwałe, czy też przejściowy?

Na przebieg większości procesów ekonomicznych zazwyczaj wpływa szereg czynników o różnym stopniu intensywności i trwałości oddziaływania. Wydaje nam się, że w omawianym zagadnieniu będzie podobnie.

Niewątpliwie odzyskane ziemie Śląska Opolskiego jak również Śląska Dolnego wykazywały i wykazują wyższy poziom rozwoju gospodarczego niż ziemie odstąpione. Węgiel kopalń Śląska Opolskiego w 2/5 wydobycia był zbywany w strefie 200 km odległości*. W r. 1934, a więc w czasie raczej depresji gospodarczej, na zużycie własne, deputaty oraz zapotrzebowanie własnych zakładów kopalnie rejonu dolnośląskiego zużywały prawie 1.700 tys. ton. Około 10% wydobycia tych kopalń spożymano w promieniu 70 km od ośrodków produkcji**. Stanowiło to razem ponad 2 mil. ton. Razem więc spożycie Śląska Opolskiego i Śląska Dolnego, zaspakajane węglem tychże zagłębi, wynosiło 10 — 13 mil. ton rocznie. Pewne niewielkie zapotrzebowanie było nadto pokrywane węglem innych ośrodków. Spożycie węgla na ziemiach Śląska Opolskiego i Dolnego wynosiło około połowy spożycia całej Polski przedwojennej.

Nie posiadamy odnośnych cyfr, w jakim stopniu przemysł Ziem Odzyskanych został zdewastowany oraz w jakim stopniu został uruchomiony. Wiemy jedynie, że przemysł ten silniej ucierpiał na skutek działań wojennych niż przemysł innych dzielnic Polski. Wiemy też, że zaludnienie tych ziem wynosi obecnie około 5 milionów, wobec przedwojennych około 9 milionów.

Moment odzyskania ziem zachodnich wpłynął na wzrost spożycia wewnętrznego. Jeśli porównamy strukturę obecnego zbytu krajowego ze strukturą zbytu przedwojennego, to stwierdzić musimy bardzo poważny wzrost spożycia przez koleje, wynoszący około 100% w stosunku do przedwojennego. Częściowo można to wytłumaczyć posiadaniem dłuższej sieci kolejowej, nie wydaje nam się to jednak dostatecznym dowodem. Zapewne pod pozycją zużycia węgla przez koleje kryją się poważne ilości węgla przeznaczonego na deputaty pracowników

* Odrębność kalkulacji żeglugi na Odrze, Dolnośląski Instytut Badań Gospodarczych, Wrocław 1944, str. 48.

** Storm E. prof. dr, Lage u. Entwicklungsmöglichkeiten des niederschlesischen Steinkohlenbergbaus, str. 104 i inne.

kolejowych. Poza tym zużycie jest mniej oszczędne niż przed wojną.

Zużycie węgla na cele przemysłowe jest też obecnie o około 10% wyższe niż w okresie przedwojennym. Nie jest to usprawiedliwione obecnym poziomem produkcji w stosunku do poziomu przedwojennego. Uwagi, wypowiedziane o gospodarce węglem przy zużyciu przez koleje należy tu też zastosować.

Zużycie węgla przeznaczonego na cele opałowe wykazuje pewien spadek, co się tłumaczy poważnymi ilościami węgla przeznaczonego na ten cel ukrytymi w poyzycjach dla kolei i dla celów przemysłowych.

Wydaje nam się, że zarówno zwiększenie długości posiadanych linii kolejowych jak znacznie niższy w stosunku do produkcji przedwojennej poziom produkcji przemysłowej nie usprawiedliwiają tak znacznego wzrostu spożycia węgla w tych dziedzinach gospodarki.

Podobne zjawiska zachodziły również zaraz po pierwszej wojnie światowej. Dzięki ustawicznym studiom i dążeniom do bardziej oszczędnego zużycia materiałów opałowych osiągnięto w czasie od r. 1920 do r. 1930 zmniejszenie zużycia na jednostkę pracy, względnie na jednostkę otrzymanego produktu, o 15 — 30%. Oszczędności te zostały osiągnięte przez: 1 lepszy nadzór nad gospodarką ciepłą, lepsze wyszkolenie personelu zakładowego i bardziej dokładne preeliminowanie energii; 2. zastosowanie materiałów opałowych o mniejszej wartości kalorycznej, jak węgiel brunatny, miał węglowy, torf itp.; 3. zastosowanie ulepszeń technicznych w zakładach i postępy w budowie kotłów parowych i palenisk; 4. podniesienie sprawności gospodarki energetycznej (np. współpraca elektrowni) *.

Dalszymi czynnikami znacznego wzrostu spożycia wewnętrznego są: względne zwiększenie siły nabywczej ludności, zwłaszcza rolniczej, oraz dotychczasowe niskie ceny węgla.

Jak wiadomo, cena sprzedaży węgla do dn. 16. IV. 1946 była niższa od kosztów własnych wydobycia. Ten fakt był powodem znacznego wzrostu spożycia węgla w kraju. Niewątpliwie czynniki spekulacyjne oddziaływały w kierunku wręcz przeciwnym i w pewnym stopniu tę marżę pomiędzy ceną płaconą a ceną faktycznie osią-

* Gryziewicz St., Rynek węglowy w Polsce, str. 34.

ganą (dużo wyższą) inkasowały na swoją korzyść, przyczyniając się do odwrotnego przebiegu procesu, a więc do zmniejszenia popytu w miarę żądania wyższych cen.

Z drugiej strony zarówno w okresie okupacji jak i obecnie ludność rolnicza uczestniczy w stopniu bardziej proporcjonalnym w rozdziale dóbr. O ile w okresie przedwojennym rozpiętość nożyc pomiędzy cenami wytworów przemysłowych i produktów rolnych na niekorzyść rolnika odsuwała olbrzymią część ludności polskiej od udziału w spożyciu dóbr przemysłowych, to obecnie można było obserwować zjawisko odwrotne. Zwłaszcza w interesującym nas problemie węgla rozpiętość cen za węgiel z jednej strony i za artykuły rolnicze z drugiej była szczególnie wielka na korzyść tym razem ludności rolniczej. Podczas gdy do cen za węgiel zastosowano mnożnik około 10, to mnożnik ten w stosunku do cen artykułów rolniczych wynosi często 100. Jeśli nawet uwzględnimy momenty spekulacyjne w pośrednictwie węgla, to rozpiętość ta na korzyść rolnictwa pozostawała wielka.

Obecnie cena węgla została podwyższona. Jednak, wbrew powszechnie wypowiedanej opinii, dzięki zróżnicowaniu cennika węglowego na pięć klas w zależności od kategorii odbiorców oraz dzięki dalszemu zróżnicowaniu cen w zależności od odbieranych sortymentów, przeciętna cena utargu wynosi około 350 zł. za tonę. Rozpiętość ta, chociaż nieco mniejsza, jest nadal niekorzystna dla węgla, zwłaszcza że zwyczajka cen węgla pociąga za sobą zwyczajkę cen innych artykułów.

Reasumując powyższe stwierdzimy, że zwyczajka spożycia węgla nastąpiła głównie skutkiem:

1. odzyskania ziem bardziej uprzemysłowionych. (Czynnik ten ma charakter trwały i będzie wykazywał dalszą tendencję do wzrostu w miarę zagospodarowywania oraz zaludniania tych ziem).
2. mniej oszczędnego zużycia węgla w procesach produkcji. (Zjawisko to ma charakter przejściowy, jednak może być zupełnie usunięte dopiero na przestrzeni kilku, a może nawet kilkunastu lat. W miarę pełniejszego wykorzystywania zdolności produkcyjnej zakładów przemysłowych będzie zachodził proces oszczędzania zużycia węgla. Inne środki zmierzające do oszczędniejszego zużycia węgla uprzednio przytoczyliśmy).

3. względnie zwiększonej siły nabywczej, zwłaszcza ludności rolniczej, stanowiącej większość ludności Polski, szczególnie w stosunku do węgla, którego cena była niższa od kosztów własnych. (Zjawisko to ma charakter przejściowy i skutkiem podwyżki cen węgla dysproporcja ta została znacznie zmniejszona, lecz może trwać jeszcze pewien okres czasu, aż do unormowania warunków życia gospodarczego. Niemniej, jednym z głównych zadań polityki gospodarczej musi być dążenie do takiego ukształtowania poziomu cen artykułów rolniczych w stosunku do artykułów przemysłowych, by ludność rolnicza mogła uczestniczyć w podziale dóbr w stopniu odpowiadającym jej roli w życiu Polski. Od należytego rozwiązania tego problemu zależeć będzie *in the long run* gospodarcze być lub nie być Polski).

Jakie będą dalsze tendencje krajowego spożycia węgla? Jak widzieliśmy, spożycie w r. 1938 wynosiło w Polsce prawie 26 mil. ton, z czego na obszarach stanowiących 36% przedwojennego terytorium konsumowano 91% całego spożycia. Z dużym stopniem przybliżenia można twierdzić, że spożycie węgla na terenach Polski przedwojennej, które pozostały przy nas, wynosiło około 95% całego krajowego spożycia węgla. Stanowiło to około 24 mil. ton rocznie. Stopień zniszczenia przemysłu krajowego nie wskazuje, żebyśmy nie mogli osiągnąć bez większych trudności tego poziomu spożycia na tych samych ziemiach w miarę normalizowania się życia gospodarczego.

Obecne zapotrzebowanie węgla przez kopalnie wynosi około 7 mil. ton rocznie. Wydaje nam się, że, w miarę pełniejszego wykorzystania możliwości produkcyjnych samych kopalń jak również zakładów ubocznych (koksowni, elektrowni itp.), spożycie to będzie wykazywało tendencje dalszego wzrostu. Należy zwrócić uwagę, że w tej dziedzinie będzie silnie występować proces oszczędniejszego zużycia węgla, czego wyrazem może być powołanie Instytutu Badawczego Przemysłu Węglowego, do którego zadań należą również badania nad najoszczędniejszym zużyciem węgla. Obie te tendencje będą działać w przeciwnych kierunkach. Niemniej wyda-

je się, że poziom spożycia własnego ulegnie dalszemu wzrostowi i bardzo ostrożnie go szacując wyniesie przynajmniej 10 mil. ton rocznie (łącznie z elektrowniami), gdy dojdziemy do 75 mil. ton rocznego wydobycia.

Roczna konsumpcja węgla na terenach odzyskanych (po odliczeniu zużycia własnego) wynosiła ok. 15—18 mil. ton rocznie (łącznie z Pomorzem i częścią b. Prus Wsch.). Przyjmując, że zarówno poziom zagospodarowania jak również zaludnienia nie będzie dorównywał jeszcze przez szereg lat warunkom przedwojennym, możemy jednak ostrożnie założyć, że na przestrzeni najbliższych 5 lat spożycie to będzie stopniowo wzrastało i wyniesie, skromnie licząc, połowę przedwojennego spożycia, a więc około 7—9 mil. ton rocznie.

Doszlibyśmy w ten sposób do cyfry około 43 mil. ton przypuszczalnego rocznego krajowego spożycia węgla na przestrzeni najbliższych 3—5 lat.

Tutaj należy wprowadzić jeszcze jedną poprawkę. Przy słabym stopniu zmotoryzowania nasze złoża roponośne wystarczały na zaspokojenie spożycia naszego i mogliśmy nawet eksportować pewne niewielkie ilości. Pozostały w naszych granicach obszar od Zagórza przez Krosno, Jasło, do Gorlic nie wystarczy na pokrycie naszego zapotrzebowania. Według dr Teofila Bissagi,* już obecnie przekroczyliśmy przedwojenną ilość pojazdów mechanicznych. Z drugiej strony rolnictwo w coraz wyższym stopniu przechodzi na traktory i ciągniki motorowe. Jeśli dodamy zwiększone zapotrzebowanie naszej armii, dojdziemy do wniosku, że stoimy przed ostrym problemem paliw płynnych. Dr Bissaga oblicza roczny niedobór paliw płynnych na około 500 tys. ton. Problem ten będziemy mogli rozwiązać przez produkowanie benzyny syntetycznej. Na terenie obecnej Polski były dwie wielkie fabryki: w Oświęcimiu i Kędzierzynie. Niestety obydwie są zupełnie zdewastowane skutkiem działań wojennych. Według danych przedwojennych**, najbardziej rozpowszechnionymi w praktyce metodami produkcji ben-

* Bissaga T. dr, Węgiel i benzyna syntetyczna, *Życie gospodarcze*, nr 8, 18. IV. 1946, str. 250 i nast.

** Dominik W. prof. dr inż., Metody syntetyczne otrzymywania płynnego paliwa, *Przegląd chemiczny*, nr 1, 1938.

zyny syntetycznej były: metoda Bergiusa oraz metoda Fischera i Tropscha. Obie te metody zostały opracowane w Niemczech, a znalazły zastosowanie w Anglii, Francji, Niemczech, Japonii, Włoszech, Hiszpanii. Szczegółowe omawianie tych metod oddaliłoby nas od tematu, poprzestaniemy na stwierdzeniu, że według obliczeń przedwojennych trzeba było około 5 ton węgla na wyprodukowanie jednej tony płynnego paliwa. Chcąc więc pokryć krajowy niedobór paliwa płynnego, należałoby zużywać około 2,5—3 mil. ton węgla rocznie

Po uwzględnieniu tej poprawki krajowe spożycie węgla w przeciągu najbliższych 5 lat wynosić będzie 43—45 mil. ton rocznie.

Upřednio wykazaliśmy, że roczne wydobycie węgla w tym okresie czasu wyniesie około 75 mil. ton rocznie. Jakie będą nasze możliwości uplasowania nadwyżki na rynkach zagranicznych nie tylko obecnie, kiedy na rynkach światowych panuje głód węglowy, ale i w dalszych okresach czasu i jaka w związku z tym winna być polityka gospodarcza w odniesieniu do węgla?

Możliwości eksportu węgla.

Światowy niedobór węgla państw, które bądź zupełnie nie posiadały węgla, bądź posiadały go w stopniu nie wystarczającym, wynosił w okresie przedwojennym około 100 mil. ton rocznie. Głównymi państwami importującymi były: Francja, Włochy, Kanada, państwa skandynawskie, Austria, Holandia, Belgia. Głównymi państwami eksportującymi były: Anglia, Niemcy, Polska, Stany Zjednoczone A. P.

W okresie ożywienia gospodarczego, a więc w czasie pełnego zatrudnienia przemysłu, zapotrzebowanie własne państw eksportujących węgiel silnie wzrastało i kwoty zwalniane na eksport były zazwyczaj małe. Inaczej wyglądało to w czasie depresji gospodarczej, kiedy jedna fabryka po drugiej była zamykana lub pracowała tylko częściowo. Przemysł — ten największy konsument węgla, skutkiem depresji gospodarczej nie potrzebował tych ilości węgla co upřednio i zwalniał znaczne kwoty, które szukały sobie ujścia na rynkach zagranicznych, gdzie zresztą w okresie baissy panowały te same tendencje, a więc mniejsze zapotrzebowanie na węgiel. Z jednej strony silniejsza podaż, z drugiej zaś mniej-

szy popyt prowadziły nieuchronnie do silnej i ostrej konkurencji. O wyniku walki gospodarczej nierzadko decydowały momenty polityczne.

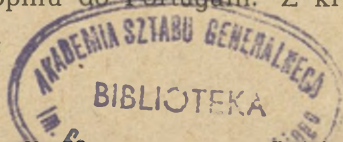
Dla Polski, której struktura zbytu węgla była szczególna, zagadnienie rynków zbytu było specjalnie ostre. Nie chcąc dopuścić do zupełnego zamknięcia całego szeregu kopalń, węgiel polski szukał dróg zbytu, uciekając się do systemu sprzedawania węgla za granicą po cenach nie pokrywających niekiedy własnych kosztów. Haracz płacony przez konsumenta krajowego na rzecz utrzymania kwot eksportowych był podwójnie ciężki: po pierwsze — skutkiem ogólnej depresji gospodarczej zmniejszyła się i tak mała siła nabywcza ludności polskiej, po drugie — Polska, kraj wybitnie rolniczy, silniej ucierpiała w ostatnim kryzysie, podczas którego zaznaczył się katastrofalny spadek cen produktów rolnych. Nic dziwnego, że dla Polski dumping węgla był szczególnie ciężki.

Światowe zapotrzebowanie na węgiel ze strony państw importujących wynosiło około 100 mil. ton rocznie. Głównym eksporterem węgla była Anglia, której eksport wynosił 40—60 mil. rocznie. Stanowiło to 15—20% jej ogólnego wydobycia. Drugim eksporterem były Niemcy, eksport Niemiec wynosił 15—40 mil. ton rocznie; następnie Stany Zjednoczone A. P. — około 10—18 mil. ton, i Polska — 8—14 mil. ton rocznie.

Jeśli więc chodzi o przedwojenne możliwości zaspokojenia popytu na węgiel, to sama Anglia i Niemcy mogły zaspokoić zapotrzebowanie węglowe całego świata. Stąd ostra walka. Dzisiejsza sytuacja na rynkach jest zupełnie odmienna i każda ilość, jaką Polska mogłaby rzucić na rynek zagraniczny, zostanie natychmiast wchłonięta.

Wojna na odcinku gospodarki węglowej spowodowała również wielkie zmiany. Obserwacja procesów gospodarczych w czasie pierwszej wojny światowej jak również nieliczne notatki prasowe, które do nas dotarły z czasów obecnej wojny, pozwalają przypuszczać, że w krajach neutralnych jak i w krajach stojących po stronie państw wojujących, ale mniej narażonych na ataki lotnictwa, silnie rozbudowano przemysł na skutek potrzeb militarnych.

Z krajów europejskich odnosi się to zwłaszcza do Szwecji, Hiszpanii, Szwajcarii, Anglii i w mniejszym stopniu do Portugalii. Z krajów wchodzących w skład



Imperium Brytyjskiego rozwinęły znacznie swój przemysł: Kanada, Australia, Unia Poł. Afrykańska, Indie. Należy się liczyć też ze zwiększeniem uprzemysłowienia w krajach Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej.

Analiza importu wymienionych państw, oparta na cyfrach przedwojennych, mogłaby nie dać należytego obrazu obecnych stosunków. Z drugiej strony nie znamy cyfr wzrostu uprzemysłowienia tych państw. Ich import węgla wynosił przed wojną około 30 mil. ton rocznie. Należy liczyć się poważnie z tym, że zwiększy się on przynajmniej o 10—20 mil. ton rocznie.*

Z drugiej strony należało by liczyć się ze zmniejszeniem możliwości konsumpcji takich państw jak Italia i Niemcy. Odnosnie do Italii dysponujemy pewnymi konkretnymi danymi. Zapotrzebowanie węgla w Italii wynosi obecnie 11 mil. ton rocznie**. Można więc wysnuć wniosek, że nie jest to zmniejszenie zapotrzebowania węgla skutkiem zmiany struktury gospodarczej, lecz zwykła koniunkturalna zmiana zapotrzebowania, gdyż przed wojną przywóz węgla do Italii wynosił około 12 mil. ton rocznie.

Do zapotrzebowania powyższego należy doliczyć jeszcze popyt na węgiel ze strony Z. S. R. R. Związek Sowiecki skutkiem olbrzymich zniszczeń zwłaszcza w basenie donieckim na okres przynajmniej 4—5 lat będzie importerem węgla. Kwoty importu są ustalone rocznie na 9 mil. ton.

Łącznie należy się liczyć z normalnym światowym niedoborem węgla na około 125—135 mil. ton rocznie, w czym po okresie kilku lat znacznie zmniejszy się kwota eksportu do Z. S. R. R. Zapotrzebowanie to może ulec zmniejszeniu o 30% w okresie depresji gospodarczej#

Kto może dostarczyć tych ilości węgla? Obecnie największymi eksporterami węgla są: Stany Zjednoczone A. P., Polska, Niemcy i, w minimalnym zakresie, Wielka Brytania. Z uwagi na największe potencjalne możliwości eksportu węgla angielskiego i niemieckiego jak również na ich wzajemną bliskość, możliwościom eksportowym tych państw poświęćmy szczególną uwagę.

* Na potwierdzenie tej tezy możemy przytoczyć, że obecne normalne zapotrzebowanie węgla Szwajcarii wynosi 3,5—4 mil. ton wobec niepełnych 2 mil. ton w okresie przedwojennym. Podobnie Kanada — 22 mil. wobec 15 mil. ton przed wojną. Biuletyn U. S. International Information-Service. Polskie streszczenie w Przeglądzie Górniczym nr 6, 1945, str. 209 i nast.

** The Economist, 9. II. 1946, str. 216.

Stany Zjednoczone były i są największym producentem światowym węgla. Roczne wydobycie wahało się w granicach 400—530 mil. ton rocznie. Równocześnie Stany Zjednoczone są największym konsumentem węgla. Konsumcja i wydobycie węgla były tam wielkościami prawie zsynchronizowanymi. Kwoty eksportowe były minimalne i wahały się w granicach 10—18 mil. ton rocznie. Naturalnym odbiorcą węgla Stanów Zjednoczonych była Kanada. Węgiel Stanów Zjednoczonych nie występował jako konkurent na rynkach europejskich, a w gospodarce importowej świata odgrywał minimalną rolę. W okresie od 1. IV. 1945 do 1. IV. 1946 wydobycie Stanów Zjednoczonych A. P. miało wynieść 575 mil. ton, z czego kwota eksportowa do Kanady miała wynieść 22 mil. ton. Ze względów humanitarnych kwoty eksportowe węgla Stanów Zjednoczonych dla odczuwającej silny głód węglowy Europy miały wynieść około 600 tys. ton miesięcznie. Brak nam danych, czy plan odnośnie do wydobycia i eksportu został wykonany. Posiadane jednak cząstkowe cyfry przemawiają za tym.

Z tych kilku uwag widzimy, że Stany Zjednoczone nie zmieniły swojego charakteru przedwojennego odnośnie do gospodarki węglem. Są nadal pierwszym producentem świata, lecz poważnym eksporterem nie będą. Należy się jedynie poważnie liczyć z utratą lub ograniczeniem rynku kanadyjskiego dla węgla europejskiego.

Roczne wydobycie węgla w Niemczech wynosiło w okresie przedwojennym około 140—180 mil. ton. W poszczególnych latach wydobycie kształtowało się następująco: (w milionach ton)

1913	—	154	1936	—	158
1928	—	164	1937	—	184
1935	—	143	1938	—	186

Był to trzeci światowy producent węgla i bardzo poważny jego konsument. Spożycie węgla w kraju wynosiło około 80—85% ogólnego wydobycia. Należy pamiętać, że Niemcy wydobywały prócz tego prawie tyle samo węgla brunatnego, który całkowicie konsumowały w kraju. To wielkie spożycie węgla tłumaczy się dużym stopniem uprzemysłowienia. Zużycie węgla kamiennego na cele opałowe wynosiło około 16% zużycia krajowego. Resztę konsumował przemysł, koleje, żegluga i t. d.

Eksport węgla niemieckiego wynosił 20—40 mil. ton rocznie. W poszczególnych latach eksport kształtował się następująco: (w tysiącach ton)

1928 —	23.895	1936 —	28.650
1933 —	18.444	1937 —	38.629
1935 —	26.774	1938 —	29.639

W tym samym czasie Niemcy również przywoziły dość poważne ilości węgla. Przywóz ten wahał się od 5—8 mil. ton rocznie. Głównymi państwami importującymi niemiecki węgiel były: Francja — (8.044 tys. ton), Holandia — (6.835), Italia — (7.930), Belgia — (5.325). Reszta węgla była eksportowana do państw skandynawskich, Czechosłowacji, Hiszpanii, Brazylii (ostatnie cyfry dotyczą eksportu w r. 1937). Około 60% całego niemieckiego eksportu węgla szło do Francji, Holandii i Belgii, a więc do bezpośrednich sąsiadów Zagłębia Ruhry, Saary i Akwizgranu. Węgiel ten był w dużym stopniu wysyłany Renem, co musimy uwzględnić przy omawianiu naszych możliwości konkurencyjnych z węglem niemieckim.

Skutkiem przegranej wojny Niemcy utraciły na rzecz Polski dwa zagłębia węglowe z rocznym wydobyciem około 30 mil. ton, co stanowiło 16 — 20% niemieckiego wydobycia. Wydawałoby się, że skoro Niemcy eksportowały około 30 mil. ton rocznie, a utraciły ośrodki produkcji z rocznym wydobyciem około 30 mil. ton rocznie, to nie będą miały co eksportować. Tak jednak nie jest. Problem ten musimy nieco dokładniej zanalizować

Niemieckie zagłębia węglowe, które pozostały w obrębie granic Rzeszy, w okresie najwyższego wydobycia dawały okrągło 150 mil. ton rocznie. Było to maksymalne wydobycie osiągnięte w latach 1937—1938, a więc w okresie intensywnego przygotowywania się Niemiec do wojny. Normalne wydobycie z tych rejonów wynosiło 120—130 mil. ton rocznie.

Niemiecki przemysł węglowy skutkiem działań wojennych ucierpiał silniej niż w innych krajach Europy. W zagłębiach Ruhry i Akwizgranu na 135 kopalń jedynie 6 nie doznało żadnych zniszczeń. Natomiast 32 nie

pracują w ogóle*. Wydobycie węgla w zachodnich Niemczech (Zagłębie Ruhry, Saary i Akwizgramu) w styczniu 1946 r. wynosiło 5.254 tys. ton, co stanowi 47% przeciętnej produkcji stycznia z lat 1935—1938**.

Bardzo poważnym problemem niemieckich kopalń jest brak załogi. Przed wojną wielka ilość obcokrajowców, zwłaszcza Polaków, pracowała w kopalniach zachodnich Niemiec. W czasie wojny stosunek ten znacznie się podniósł i obcokrajowcy stanowili 1/3 załogi. Z końcem wojny robotnicy ci, których olbrzymia większość była przymusowo sprowadzona — rzucili pracę. Wielu robotników Niemców zostało wcielonych do wojska, a zwłaszcza pod koniec wojny do tzw. *Volkesturm*. Chociaż obecnie w Niemczech jest dużo bezrobotnych, to jednak niewiele w Zagłębiu Ruhry. Z problemem sprowadzenia robotników z innych części Niemiec wiąże się druga ostra bolączka — sprawa mieszkań. Skutkiem nalołów tysiące mieszkań zostało zniszczonych. Obecnie wielu robotników dojeżdża do pracy z odległych miejsc, wskutek tego duża część załogi nie przychodzi do pracy. 19 procent nieobecnych wynosi około 23.***

Dalszymi minusami są: dezorganizacja aparatu technicznego, spowodowana bądź ucieczką części pracowników, bądź zarządzeniami denazyfikacyjnymi; rabunkowa gospodarka w czasie wojny; zły stan urządzeń technicznych; brak podstawowych artykułów (kable, kopalniaków, materiałów wybuchowych) i trudności aprowizacyjne.

Niektóre z wymienionych trudności mają charakter przejściowy (aprowizacja, brak materiałów) i po dwóch trzech latach znikną. Trwalszy charakter mają: brak mieszkań oraz brak załogi i występować mogą przez szereg lat. Całkowicie stracone dla możliwości wydobywczych są kopalnie zupełnie zniszczone. Niestety, nie posiadamy cyfr dotyczących wydobycia tych kopalń.

Ogólnie możemy wnioskować, że kopalnie niemieckie nie dojdą do maksymalnego wydobycia 150 mil. ton

* U. S. International Information-Service. Sprawozdanie tłumaczone i streszczone w Przeglądzie Górnictwym, nr 6, 1945, str. 289. Podobnie też w *The Economist* z 20. IV. 1946, Coal Conference at Essen, str. 633 i nast. „Skutkiem działań wojennych część kopalń jest kompletnie niezdatna do użytku i część urządzeń będzie musiała być przetransportowana do innych kopalń mniej zniszczonych”.

** *The Economist* 2. III. 1946, str. 352.

*** *Colliery Guardian*. 5. IV. 1946, str. 460.

rocznie. Do cyfry przeciętnego rocznego wydobycia około 120 mil. ton, kopalnie te będą mogły dojść nie wcześniej, jak po 5—7 latach.

Jak już podkreślaliśmy, głównym konsumentem węgla są przemysł i koleje. Od stopnia zniszczeń, jakich doznał niemiecki przemysł, zależeć będzie głównie, na jakim poziomie ukształtuje się zbyt wewnętrzny. Pierwotne propagandowe wiadomości z czasów wojny donosiły o bardzo dużych zniszczeniach, jakie poniósł przemysł niemiecki. Późniejsze szacunkowe obliczenia Aliantów nie potwierdziły tego. Jeśli z drugiej strony uwzględnimy, że Niemcy w czasie wojny znacznie rozbudowały swój przemysł, wydaje się, że potencjalna zdolność konsumcyjna węgla przemysłu niemieckiego nie będzie wiele niższa od przeciętnego przedwojennego zapotrzebowania.

Wydaje się raczej, że inny czynnik będzie miał bardziej decydujące znaczenie dla dalszego kształtowania się krajowego spożycia węgla: czy Alianci dojdą do porozumienia w sprawie przyszłych losów Niemiec. Jak wiadomo, obecnie są poważne różnice zdań na ten temat*. Zwłaszcza Anglosasi sprzeciwiają się znacznemu gospodarczemu osłabieniu Niemiec. Chcąc sobie zachować prawo kontroli i nadzoru nad życiem gospodarczym Niemiec w takiej czy innej formie, uważają jednak, że pustka gospodarcza w centrum Europy mogłaby mieć bardzo ujemne reperkusje dla życia gospodarczego świata oraz uniemożliwiłaby częściowo uzyskanie odszkodowań wojennych od Niemiec**. Związek Radziecki, nie chcąc dopuścić do przyszłej agresji Niemiec, konsekwentnie dąży do zniszczenia zbrojeniowego (faktycznie lub potencjalnie) przemysłu niemieckiego, wychodząc ze słusznego założenia, że Niemcy bez silnego ciężkiego przemysłu nie odważą się na nową wojnę.

* Dla pełniejszego uplastycznienia tej różnicy przytaczamy takie właśnie opinie: „French... have complained of the retention of coal for use in the Ruhr, saying that it favoured German industrial reconstruction at the expense of France. The British authorities have, however, taken the opposite view and maintained that, if anything, more coal should be kept in the Ruhr to restore industry and to ensure an adequate supply of steel and new machinery for the pits. Some officials put the lack of steel only second to the lack of food as a limit on further expansion. In these circumstances, they argue, more exports of coal can be secured only at the risk of a disastrous decline in production later on“. *The Economist*, nr 5356.

** Patrz *Colliery Guardian*, Vol. 172, nr 4449.

Błędem byłoby zarówno całkowite wyeliminowanie jak przyznanie pełnych przedwojennych kwot eksportowych węglowi niemieckiemu. Jeśli uwzględnimy, że Niemcy importowały około 5—8 mil. ton węgla rocznie, to eksport netto Niemiec wahał się w granicach 13 mil. ton (r. 1933) do 32 mil. ton (1937 — najwyższy eksport węgla); po tym, co uprzednio mówiliśmy, możemy się liczyć z faktem, że możliwości eksportowe węglowego przemysłu niemieckiego nie przekroczą cyfry 10—25 mil. ton rocznie. Gdyby teza Anglosasów zwyciężyła, ilości eksportowe byłyby minimalne, w przeciwnym wypadku większe. W każdym razie jednak cyfrę 25 mil. ton rocznego eksportu Niemcy mogłyby przekroczyć tylko wyjątkowo.*

Jaki kierunek ekspansji będzie miał węgiel z Niemiec? Naturalnymi odbiorcami węgla pozostaną nadal głównie Francja, Belgia i Holandia. Francja zwłaszcza, jak wiadomo, dąży do włączenia do swego organizmu gospodarczego całego Zagłębia Saary. Gdyby jej się to nawet nie udało, to uzyska szereg preferencyj na swoją korzyść odnośnie do partycypowania w kwocie eksportowej. Fakt, że węgiel niemiecki znajduje się w pobliżu Renu oraz że głównymi terenami zbytu będą wspomniane państwa, przedstawia dla Polski szereg ujemnych stron, wskutek tego bowiem zdolność konkurencyjna naszego węgla w stosunku do węgla niemieckiego znacznie maleje.

Na cenę węgla składają się: koszty wydobycia, koszt transportu i koszty handlowe. W koszcie wydobycia węgla głównym i najważniejszym składnikiem jest robocizna. Udział kosztów robocizny zależy od szeregu rozmaitych czynników geologicznych, warunków złóż węglowych i stopnia mechanizacji kopalń. Jak pod tym

* Obecnie eksport węgla niemieckiego kształtuje się następująco (1946):

Kraj importujący	styczeń	luty	marzec
Francja	286.499	260.938	115.947
Belgia	255.977	185.749	175.730
Holandia	171.660	129.938	98.253
Dania	156.709	129.084	125.244
Norwegia	72.009	60.535	45.248
Luksemburg	122.726	96.617	113.289
Razem :	1.065.586	911.423	735.942

względem przedstawiają się stosunki w Polsce i w Niemczech?

R e j o n	Przeciętna miąższość pokładu m.	Pokłady o miąższości ponad 30 cm (ilość m.)	średnia głębokość wydobywania m.
Zachodni G. Śl.	2.00	124	339
Wschodni G. Śl.	2.00	124	350
Zagłębie Ruhry	1.00	92	622

Jak widzimy z powyższego zestawienia, warunki geologiczne są znacznie korzystniejsze w zagłębiach polskich, a to zarówno przeciętna miąższość pokładów jak i średnia głębokość wydobywania. Skutkiem tego ogólna wydajność była znacznie wyższa na terenach polskich zagłębi węglowych. Wydajność ta według rejonów w r. 1938 przedstawiała się następująco (na robotniko/dniówkę w kg):

G. Śląsk	Śl. Opolski	Zagł. Ruhry	Zagł. Dąbrowskie	Zagł. Krak.
2.021	1.853	1.547	1.405	1.420

Jak się kształtuje udział kosztów robocizny na tonę wydobywania w zależności od wydajności, objaśnią poniższe przykłady. Za podstawę obliczeniową przyjmujemy, że płace robotnicze są jednakowe i wynoszą np. 9,8 zł za dniówkę (przybliżony dzienny przedwojenny zarobek górnik). Obliczenie przeprowadzimy dla Górnego Śląska i Zagłębia Ruhry:

$$\begin{array}{l} \text{Górny Śląsk} \qquad \qquad \qquad \text{Zagłębie Ruhry} \\ \frac{9,8 \times 1000}{2021} = 4,85 \text{ zł.} \quad \frac{9,8 \times 1000}{1547} = 6,33 \text{ zł.} \end{array}$$

Przy tych samych płacach robotniczych, w zależności jedynie od wydajności, każda tona węgla wydobywanego na G. Śląsku dzięki wyższej wydajności na robotniko-dniówkę zawiera mniejszy wydatek na robociznę o 2,48 zł. Jest to dużo, ale nie jest to jedyny czynnik wpływający na wysokość kosztów wydobywania. Podobnie wpływa na zdolność konkurencyjną stopa życiowa. Wiadomo, że w krajach Europy zachodniej stopa życiowa była przed wojną znacznie wyższa od poziomu polskiej stopy życiowej. Stąd na podstawie tzw. paradygmatu węgla polski uzyskiwał pewną marżę dodatkowego zysku, ewentualnie mniejszych strat. Na poziom

kosztów w dalszym stopniu wpływają: wysokość obciążeń socjalnych, podatków, wydatków na materiały, kosztów amortyzacji, administracyjnych i handlowych.

Wysokość obciążeń socjalnych i podatkowych zależy od polityki socjalnej i podatkowej państwa. Zadaniem polityki gospodarczej będzie czuwanie między innymi, by ciężar świadczeń socjalnych i podatkowych nie obciążał polskiego przemysłu węglowego w stopniu silniejszym niż będą obciążone przemysły węglowe głównych państw eksportujących, a więc Anglii i Niemiec. W pewnych wypadkach mogłoby to zmniejszyć nasze możliwości eksportowe lub stać się źródłem dodatkowych ciężarów. Nie wydaje się dalej, żeby poziom cen materiałów był w Polsce mniej korzystny niż w Anglii i Niemczech.

Poważnym składnikiem ceny węgla są koszty transportu do ośrodków konsumpcji. Tutaj węgiel niemiecki ma znaczną przewagę nad węglem polskim. Jak już mówiliśmy, węgiel niemiecki znajduje się nad lub w bezpośrednim sąsiedztwie Renu. Transport rzeczny lub morski — jak wiadomo — jest tańszy niż lądowy. Obecnie, po odzyskaniu ziem śląskich, polski węgiel znajduje się również w pobliżu spławnej i uregulowanej rzeki, jaką jest Odra, oraz kanału węglowego, łączącego Śląsk z Odrą na trasie Gliwice—Kozłe długości 40 km. Po usunięciu przeszkód tamujących normalny ruch na Odrze oraz uzupełnieniu taboru i urządzeń będziemy mogli wysyłać węgiel wodą. Przed wojną węgiel stanowił około 90% ładunków portu rzecznoego w Gliwicach, co stanowiło 2½—3 mil. ton rocznie. Zagadnienie to jest tak kuszące, że musimy przyjrzeć mu się nieco dokładniej.

Porównując Odrę z Renem musimy zauważyć, że Odra jest rzeką nizinną ze wszystkimi wadami co do ilości prowadzonej wody, uformowania brzegów i zwiększonych wymagań w zakresie regulacji rzeki. Należy zauważyć, że mniej łagodne warunki klimatyczne powodują dłuższy okres zlodzenia niż na Renie. Niewielki obszar dorzecza Odry w porównaniu z Renem, nierównomierność stanów wody, częste występowanie niskich wód są przyczyną, że na Odrze mogą kursować statki o prze-

cięższej mniejszej nośności. Przeciętna nośność na statek wynosiła:

na Odrze	412 ton
„ Łabie	581 „
„ Renie	936 „

Ren ze swą średnią głębokością 2—2½ m pozwala przy niskim stanie wody na regularną żeglugę w wielkim stylu, z pociągami statków i statkami towarowymi, powyżej Kolonii aż do Mannheimu, a od ukończenia robót regulacyjnych — aż do Strassburga. Mniejsze statki kursują przy sprzyjających stanach wody do Bazylei. Poniżej Kolonii mogą kursować po Renie przy średniej głębokości małej wody 2,7—3 m statki każdej wielkości oraz morskie statki przybrzeżne. Z rosnącą wielkością statku zmniejszają się wszystkie koszty statku na dzień i tonę oraz koszty transportu na t/km. Czynniki powyższe powodowały, że koszty statku na t/km kalkulowały się na Odrze mniej korzystnie i wynosiły na poszczególnych odcinkach: *

Koźle	—	Berlin	Rpf	1,17
Hamburg	—	Drezno	„	0,50
Ruhr	—	Mannheim	„	0,34
Ruhr	—	Rotterdam	„	0,40

Zakładając nawet, że koszty przeładunkowe będą jednakowe, musimy zauważyć, że długość transportu Odrą wynosi ponad 600 km, podczas gdy Renem około 250 km. Jeżeli przyjmiemy, że koszty dla transportu Odrą do Szczecina wyniosą 7.02 RM, to koszty z Zagłębia Ruhry do Rotterdamu wyniosą 1 RM.

Korzystniejsze warunki transportowe dla węgla niemieckiego nie tylko pochłaniają różnicę w wysokości zł 2,48, którą polski węgiel uzyskuje na robociznie dzięki posiadaniu korzystniejszych warunków geologicznych, lecz dają Niemcom znaczną przewagę, o ile chodzi o zbyt węgla na rynki Francji, Belgii i Holandii.

Drugim producentem światowym węgla jest Anglia. Wydobycie węgla w Anglii w poszczególnych latach przedstawiało się następująco (w milionach ton):

Rok	Wydobycie	Rok	Wydobycie
1928	241	1937	240
1935	226	1938	227
1936	232	1944	184

* Dolnośląski Instytut Badań Gospodarczych, Od-rębność kalkulacji na rzece Odrze, Wrocław, str. 4, 5, 42 i nast.

Jak widzimy z powyższego zestawienia, wydobycie wahało się w granicach 225—240 mil. ton rocznie.

Spożycie wewnętrzne pochłaniało około 80—85% całego wydobycia, resztę eksportowano. Wywóz w poszczególnych latach przedstawiał się następująco (w tysiącach ton):

Rok	Wywóz	Rok	Wywóz
1929	61.231	1935	39.334
1930	55.752	1936	35.085
1934	40.294	1938	49.520

Rozpiętość między kwotami eksportowymi była duża. Porównanie cyfr wywozu węgla z Anglii z wywozem z Niemiec, Stanów Zjednoczonych Am. Półn. i Polski wykazuje, że Anglia była największym eksporterem węgla. Będzie to nasz główny konkurent i dlatego poświęcimy węglowi angielskiemu baczniejszą uwagę.

Francja importowała większe ilości węgla angielskiego (około 7 mil. ton rocznie). Dalszymi głównymi odbiorcami były: Szwecja, Dania, Niemcy i Irlandia. Zasięgiem swojego zbytu węgiel angielski obejmował cały świat.

Dzisiaj węgiel angielski przechodzi ciężki kryzys. Wydobycie spadło katastrofalnie, załoga zmniejszyła się, przeciętny wiek załogi znacznie się podwyższył. Anglia nie może eksportować węgla. Obecny eksport, wynoszący około 2½ mil. ton rocznie, jest spowodowany jedynie silnym głodem węglowym Europy. Konsumcja węgla w kraju jest silnie ograniczona. Rząd angielski ucieka się do prób zastąpienia węgla paliwem płynnym w kolejnictwie i hutnictwie. Ma to być rozpaczliwym lekarstwem na brak węgla dla narodu, którego zamożność i dobrobyt w wysokim stopniu opierały się na węglu.* Dzisiaj już stwierdza się, że o ile sytuacja na odcinku wydobycia nie ulegnie znacznej poprawie, to zagadnienie zaopatrzenia w węgiel na najbliższą zimę będzie bardzo poważne. Dostawy węgla na cele opałowe zostały ustalone na okres najbliższych dwunastu miesięcy na tym samym niskim poziomie, co uprzednio.

Jakie są przyczyny tego kryzysu? Czy wyczerpanie się złóż węglowych? Jeśli są inne przyczyny powodujące tak niskopoziom wydobycia, to jakie i czy mają charakter trwałe, czy przejściowe, oraz jak na tym tle zary-

* The Economist, 13. IV. 1946, str. 576.

sowują się nasze możliwości konkurencyjne? Od trafnej oceny tego problemu będzie zależało w dużym stopniu kształtowanie się wysokości naszych możliwości eksportowych.

Poniżej przytaczamy szereg danych angielskich pozwalających zorientować się nieco w tym skomplikowanym problemie.*

	Rok 1938	Rok 1944
Wydobycie (w milionach ton)	227	184
Załoga (w tysiącach)	740	710
Wydajność (w centnarach)	22,95	20,0
Opuszczone dniówki (w %)	6,4	13,6

Stwierdziliśmy więc zmniejszenie się załogi, zmniejszenie wydajności i wzrost opuszczonych dniówek. Czynniki te pozornie tłumaczą nam zmniejszenie się wydobycia. Piszemy — pozornie, gdyż istotą zagadnienia jest wyjaśnienie przyczyn, dlaczego właśnie zmniejszyła się załoga i wydajność, a wzrosła liczba dniówek opuszczonych, oraz czy zjawisko to ma charakter trwały, czy przejściowy. Zanim damy odpowiedź na to pytanie, przytoczymy szereg cyfr z ostatniego okresu.**

	styczeń 1945 r.	styczeń 1946 r.
Wydobycie węgla (przeciętnie tyg. w tys.)	3.385	3.288
Załoga (w tysiącach)	716	696
Opuszczone dniówki (w %)	16,6	18,9
Ogólna wydajność (w kg)	980	1.000

Przeciętne tygodniowe wydobycie na przestrzeni roku nieco zmniejszyło się, przy znacznym zmniejszeniu załogi, dalszym wzroście opuszczonych dniówek i z lekką poprawą wydajności. Utrzymanie się wydobycia na zbliżonym poziomie przy tak znacznie zmniejszonej załodze, wzroście dniówek opuszczonych i nieznacznym wzroście ogólnej wydajności tłumaczy się wzrostem mechanizacji urządzeń.***

Dla należytego zobrazowania obecnej sytuacji cofniemy się szereg lat wstecz. Na kontynencie europejskim pokłady węgla należały do państwa i skutkiem tego nadania górnicze były udzielane przez państwo w takich granicach i wielkości, jakie pozwalały na racjonalną gospodarkę. W Anglii właściciel sprzedawał prawo eksploa-

* The Economist, 27. IV. 1945, str. 669.

** The Economist, 23. II. 1946.

*** The Economist, 20. IV. 1946, str. 648.

tacji temu, kto najwięcej płacił. Rząd angielski, udzielając koncesji, nie ograniczał swobody eksploatacji odnośnie do wielkości posiadanych pól górniczych. Skutkiem tego w Anglii istniała i istnieje wielka liczba małych kopalń. W r. 1943 było 966 kopalń, które wydobywały poniżej 50.000 ton rocznie każda. Wszystkie te kopalnie uczestniczyły zaledwie w 10% całego ówczesnego wydobycia. Wiele z nich nie miało nawet połączenia kolejowego. W tym samym roku 816 kopalń wydobywało ponad 50.000 ton rocznie każda, uzyskując ogółem 90% całego wydobycia. Kopalnie te należały do 353 różnych przedsiębiorstw i każda wydobywała przeciętnie 228.000 ton rocznie.*

Nie tylko kopalnie były rozproszone i rozdrobnione, ale często poszczególne pokłady tej samej kopalni należały do różnych osób. Wskutek tego większość kopalń nie mogła prowadzić racjonalnej gospodarki, inwestować poważniejszych i droższych urządzeń, które dobrze opłacałyby się przy większym wydobyciu. Komisja dla zbadania stanu kopalń w południowej Walii stwierdziła, że kopalnie na ogół są słabo zmechanizowane. W r. 1944 zaledwie 32% całego wydobycia rąbano, a 52% przewożono środkami mechanicznymi. Wiek większości kopalń zatrudniających ponad 250 osób wynosił od 40 do 100 lat. Urządzenia ich są przestarzałe i obecnie trzeba je przystosować do nowych warunków.** Stan kopalń angielskich wymaga gruntownej reorganizacji i nakładu olbrzymich inwestycji. Rozdrobnienie własności kopalń przy istnieniu kilkuset ośrodków dyspozycji nie sprzyjało tym zadaniom. W czasie np. od r. 1927 do r. 1939 powiększono na wszystkich kopalniach liczbę wrębiarek zaledwie o 9%***

Komisja ministerialna dla zbadania całokształtu gospodarki węglem Wielkiej Brytanii stwierdziła poza tym, że właściciele kopalń angielskich popełnili szereg błędów w okresie powojennym. Między innymi przypuszczali oni, że wzrost wydajności wydobycia oraz silna konkurencja węgla państw europejskich mają charakter całkowicie przejściowy i są wynikiem polityki subwencji tych

* Le rapport Reid, L'Exploitation du charbon. Rapport du Comité Technique Consultatif. Traduction française dans *Revue de l'Industrie minière*, Paris Octobre 1945.

** The Colliery Guardian 12. IV. 1946, str. 497.

*** Le rapport Reid, str. 356.

państw w stosunku do przemysłu węglowego. Nie zdawali sobie zupełnie sprawy z przyczyn wzrostu wydajności.*

Europejskiemu przemysłowi węglowemu udało się uzyskać dostateczne środki finansowe, potrzebne dla przeprowadzenia inwestycji i ulepszeń technicznych o poważnym znaczeniu. Poza tym polityka gospodarcza tych państw sprzyjała bardziej przemysłowi węglowemu. Brytyjski przemysł węglowy był w ustawicznych kłopotach finansowych. Z drugiej strony niepewność co do prawa własności, wisząca od dawna nad brytyjskim przemysłem węglowym, nie zachęcała do ulepszeń i inwestycji długofalowych, koniecznych dla podniesienia ogólnej wydajności.**

Rząd angielski, doceniając wagę problemu, powołał specjalną komisję dla uzdrowienia gospodarki węglem. Na cele inwestycyjne rząd angielski przeznaczą olbrzymią sumę 150 milionów funtów szterlingów. Równoległe z tymi pracami będą musiały być przeprowadzone roboty kapitalne, co łącznie dopiero pozwoli na osiągnięcie wyższego poziomu wydajności i wzrostu wydobywania.

Jakie były przyczyny spadku liczby robotników oraz spadku wydajności? Istnieje szereg momentów, które w różnym stopniu wpływały na te zjawiska. Jak wiadomo, praca w górnictwie jest ciężka i niebezpieczna. Tymczasem przedwojenne płace górników angielskich były niższe niż robotników fachowych zatrudnionych w innych gałęziach przemysłu. Także urządzenia socjalne i sanitarne kopalń pozostawiają wiele do życzenia. Kopalnie z urządzeniami higienicznymi, jak łazienki, wanny, szatnie, należą w Anglii do rzadkości***. Nic dziwnego, że praca w przemyśle węglowym nie była atrakcyjna.

W okresie wojny ten stan uległ dalszemu pogorszeniu. Dysproporcja zarobków między górnictwem a innymi gałęziami przemysłu powiększyła się. Poza tym, bezpośrednio po klęsce pod Dunkierką, rząd angielski, mimo silnych protestów ze strony właścicieli kopalń i samych robotników, usilnie zachęcał całą załogę, a zwłaszcza

* Le rapport, str. 377.

** Ibidem str. 209 i nast.

*** Kossuth St. inż., Rynek węglowy w Zachodniej Europie. Odczyt wygłoszony w Instytucie Naukowo-Badawczym w Katowicach.

cza młodsze roczniki, do wstępowania do wojska i do zakładów produkujących broń i amunicję. Wskutek tego nastąpiło silne wyludnienie kopalń, szczególnie w okręgach południowo-wschodnich z robotników najmłodszych i najlepszych. W związku z tym przeciętny wiek załogi znacznie się podniósł. Obecnie około 45% załogi liczy ponad 40 lat w porównaniu z 33% w r. 1935. W związku z tym nastąpiło też przesunięcie stosunku pracowników zatrudnionych na dole do pracowników zatrudnionych na powierzchni na korzyść tych ostatnich. Wpływa to znów na obniżenie wydajności, gdyż im mniej jest zatrudnionych pracowników na dole, tym — *caeteris paribus conditionibus* — mniejsze wydobywanie. Możliwość porzucenia pracy w kopalniach została później ustawowo wstrzymana (*The Essential Work Order* z maja r. 1941). Wymieniona ustawa pozbawiała kierowników kopalń prawa zwalniania robotników, z wyjątkiem wypadków bardzo ciężkich przewinień. Kierownikom nie przysługiwało nawet prawo zawieszenia robotnika w pracy w razie złego prowadzenia się.*

Ogólne złe warunki pracy, słabe oświetlenie kopalń, co z kolei ujemnie wpływało na wyniki, bezpieczeństwo i higienę pracy, zły stan urządzeń wentylacyjnych, co przy gorszym odżywianiu, zwłaszcza przy wydobywaniu antracytu, wpływało na zwiększenie liczby wypadków gruźlicy, zły stan urządzeń sanitarnych, gorsze warunki zarobkowe — wszystko to powodowało, że górnik angielski nie był zadowolony z pracy w kopalni. Mimo stanu wojennego wybuchały często strajki i rząd był bezsilny wobec słusznym żądań górników. Osłabiała to dyscyplinę i chęć do intensywnej, szczerzej pracy.

Aby zachęcić do pracy w kopalniach, ówczesny minister pracy Mr. Bevin wydał zarządzenie zwalnające górników zatrudnionych w kopalni na dole od obowiązków mobilizacyjnych. Od nazwiska inicjatora nowozworbowani górnicy nazywali się „*Bevinboys*“. Ale ci przymusowo zwerbowani niechętnie pracowali. Procent opuszczonych dniówek jest większy właśnie wśród tzw. *Bevinboys*.** Aby zwalczyć ten impas, obecny Minister Opału Mr. Shinwell grozi złym „*Bevinboys'om*“, że ci, którzy będą opuszczali dniówki i nie zwiększą swojej wydajności,

* *The Economist* 7. VII. 1946, str. 13.

** *The Colliery Guardian* 5. IV. 1940.

zostaną powołani do wojska. Groźba ta nie dała zamierzonego skutku, gdyż chłopcy Bevina wołają raczej ...iść do wojska niż pracować na kopalni.*

Dla opracowania podwyżki płac robotniczych w górnictwie rząd powołał komisję, która początkowo, pod przewodnictwem Lorda Green, a następnie Lorda Porter, miała za zadanie przystosować płace do zmienionych warunków. Komisja ta ustaliła minimum tygodniowego zarobku robotnika zatrudnionego na dole na 5£, a na powierzchni na 90 s, (wobec przeciętnych w 1938 r. 64 s. 2 d). Dysproporcja poziomu płac między robotnikami zatrudnionymi w górnictwie a innymi gałęziami przemysłu została usunięta. Komisja, zapewniając górnikom minimum zarobków, nie oznaczyła jednak obowiązku robotników wykonywania minimum pracy. Słychać głosy, że fakt ten wpływa na opieszałość w pracy i, co za tym idzie, zmniejsza wydajność.

Już z tego pobieżnego wyliczenia głównych bolączek brytyjskiego przemysłu węglowego widzimy, że przechodzi on bardzo ciężki kryzys. Przywrócenie temu przemysłowi jego przedwojennych możliwości eksportowych wraz z tytułem pierwszego eksportera węglowego świata będzie wymagało długich lat pracy. Produkcja będzie musiała być skoncentrowana na mniejszej ilości większych kopalń. Procesy modernizacyjne urządzeń i przeprowadzenie inwestycji jak również robót kapitałnych będą musiały być dokonane na najszerszą skalę.

Poprawa warunków pracy oraz rozszerzenie akcji świadczeń socjalnych nałożą na rząd nowe obowiązki i nowe ciężary. Rząd angielski musi wychować powynarybek do pracy. Musi zmienić przede wszystkim negatywne ustosunkowanie się do pracy w górnictwie. Problem rąk roboczych jak również nadzoru technicznego będzie wymagał wieloletniej troski i wysiłków, zwłaszcza problem personelu kierowniczego. Wobec istnienia wielkiej ilości małych kopalń, rozproszenia dyspozycji w setkach ośrodków, przemysł górniczy silnie odczuwa brak inżynierów o szerokich horyzontach, inżynierów twórców i organizatorów.

* The Economist, nr 5356, str. 649.

Anglia będzie musiała wydobywać o wiele milionów ton węgla więcej, by nie podlegać tak silnym ograniczeniom w spożyciu węgla, by nie myśleć o zastąpieniu węgla w przemyśle i komunikacji paliwem płynnym.

Jak będą się przedstawiały nasze możliwości konkurencji z węglem brytyjskim? Jak uprzednio mówiliśmy, raport komisji, zwany od nazwiska jej przewodniczącego Rapport Reid, stwierdza, że naturalne warunki geologiczne kopalń angielskich są gorsze od warunków geologicznych głównych państw wydobywających węgiel. Nie są one jednak tak złe, żeby angielskie górnictwo nie mogło osiągnąć poziomu wydajności notowanego w Zagłębiu Ruhry, a szczególnie w Holandii.* Przedwojenna ogólna wydajność w poszczególnych zagłębiach przedstawiała się następująco (wkg na robotniko-dniówkę):

G. Śląsk	Zagł. Ruhry	W. Brytania	Holandia
2.021	1.547	1.148	1.619

Wydajność na Górnym Śląsku była najwyższa. Uprzednio już wykazaliśmy, jak wpływa wyższa wydajność na koszty robocizny. Stosując tę samą metodę obliczeniową i przyjmując za podstawę dzienną płacę roboczą 9,80 zł otrzymujemy udział robocizny na 1 tonę wydobywanego węgla w Anglii przeciętnie 8,53 zł (różnica na korzyść węgla polskiego wynosiła więc 3,68 zł). Gdyby nawet Anglikom udało się dojść do wydajności, której nigdy nie mieli, a którą raport Reid'a cytuje jako możliwą do osiągnięcia w angielskich stosunkach, to i wówczas będziemy mieć przewagę pod tym względem nad węglem angielskim, o ile dojdziemy do przedwojennego poziomu wydajności.

Węgiel angielski przewyższał jednak pod względem jakości nasz węgiel i tak był oceniany na rynkach zagranicznych. Dzięki posiadaniu Zagłębia Dolnośląskiego, które, jak uprzednio mówiliśmy, posiada wszystkie gatunki węgla, różnica ta dzisiaj zmniejszy się lub w pewnych wypadkach nie będzie występowała.

Rozważmy teraz nasze warunki transportowe. Jak wiadomo, polskie zagłębia węglowe znajdują się w odległości ponad 600 km od morza. Zagłębie Dolnośląskie leży bliżej, jednak pod tym względem nie może równać

* Le rapport Reid, str. 209.

się z kopalniami angielskimi. Kopalnie angielskie są korzystniej rozmieszczone: niektóre zagłębia mają pokłady węglowe pod dnem morskim; inne kopalnie są położone w Anglii centralnej i północnej. Kopalnie angielskie wyspecjalizowały się w zbycie. Znajdujące się wewnątrz kraju lub nawet ponad 60 mil od brzegu nie eksportowały węgla zupełnie: rynek wewnętrzny był konsumentem węgla tych kopalń. Przeciętna odległość od morza kopalń eksportujących węgiel dzięki tej specjalizacji wynosiła 35—40 mil, tj. ok. 70 km.

Mimo tej geograficznej przewagi sprawniejsza organizacja transportu, a przede wszystkim masowość przesyłek węglowych i tańsze koszty przeładunkowe w portach polskich sprawiły, że koszty przewozu węgla polskiego były znacznie niższe. Różnica ta w r. 1931 wynosiła 6,51 zł za tonę, a po spadku funta szterlinga i obniżeniu w r. 1933 polskiej taryfy kolejowej z 7,20 zł za tonę węgla na 4,20 zł różnica ta na korzyść polskiego węgla była nadal znaczna i wynosiła 4,81 zł. Jak wykazały studia nad tym zagadnieniem, kolej, mimo znacznego obniżenia taryfy kolejowej od przewozów węgla przeznaczonych na eksport, nie dopłacała do tych przewozów.* Udział kosztów transportu i przeładunku w r. 1931 przy eksporcie węgla do państw skandynawskich wynosił w Polsce około 35% uzyskiwanej ceny.**

W wyniku rozproszkowania kopalń i stosunkowo niewielkich obrotów, przewóz kolejowy obejmował łącznie kilka wagonów. Mała odległość od portów nie pozwalała na koncentrację większej liczby wagonów w jednym punkcie zbiorczym (jak to miało miejsce w Polsce w Tarnowskich Górach i Łazach), czemu zresztą sprzeciwiała się decentralizacja portów. Poza tym w Polsce wagony miały nośność standaryzowaną: 15, 20 i 30 ton, czego nie było w Anglii. Tam kursują wagony o nośności od 6 do 30 ton. Angielskie przepisy kolejowe wymagały dalej, żeby wagony kolejowe po każdej podróży wracały do swoich stacyj macierzystych. Niekiedy towarzystwom kolejowym nie opłacało się budować nowej linii kolejowej z portu do kopalni ze względu na małe

* Krzyżanowski A. inż., Obrachunek kosztów własnych przewozów na kolejach żelaznych

** Dane dotyczące warunków transportowych węgla angielskiego zaczerpnięte z pracy Jałowieckiego A., Konkurencja węglowa polsko-brytyjska na rynkach skandynawskich.

obroty. Wskutek tego w r. 1929 około 24% przewozów węgla było kierowane do portów liniami prywatnymi, budowanymi przez kopalnie. Należy jeszcze podkreślić, że taryfy kolejowe w ogóle nie były przystosowane do eksportu węgla. Czynniki powyższe powodowały, że koszty przewozu węgla na odległość 50—70 km w Anglii były wyższe niż w Polsce na odległości 600 km. Zarząd wielu portów spoczywał w różnych rękach: prywatnych kolei, izb handlowych itp. W portach o mniejszych obrotach i starych urządzeniach przeładunkowych koszty przeładunku były wysokie i niekiedy łącznie z kosztami kolejowymi wynosiły 65% ceny otrzymywanej za sprzedany węgiel. Oczywiście, że przy przeładunkach przez wielkie porty, jak Newcastle, Hull czy Edynburg, udział tych kosztów wynosił znacznie mniej. Wszystko to przyczyniało się do opóźnień w podstawianiu jak i w załadowaniu węgla. Pociągało to znów wzrost opłat za postojowe itp.

Geograficzne położenie Anglii jest jednak takie, że z wyjątkiem państw skandynawskich, i to prócz Norwegii, węgiel angielski ma niewielkie przestrzenie do pokonania, co ma również pewien wpływ na wysokość frachtów. Należy też uwzględnić, że statki przybywające po węgiel do Anglii przywoziły często ładunek, gdy tymczasem okręty przybywające po węgiel polski były prawie zawsze obciążone balastem. I ten moment wpływał w pewnym stopniu na wysokość frachtów.

W każdym razie możemy powiedzieć, że dzięki sprawniejszej organizacji transportu — węgiel polski zneutralizował korzystniejszą sytuację węgla angielskiego wynikającą z bliskości portów.

Trudno powiedzieć, czy i w przyszłości będziemy w tym samym stopniu korzystali z niepomyślnego układu stosunków panujących w Anglii. Raport Lorda Reida zaleca standaryzowanie wagonów na nośność 15, 20 i 30 ton i przewiduje zreorganizowanie i usunięcie niedomagania angielskiego przemysłu węglowego. Upaństwowienie przemysłu węglowego sprzyja przeprowadzeniu zamierzonych reform. Niemniej w okresie przynajmniej 5 najbliższych lat węgiel brytyjski nie będzie istniał jako poważny konkurent węgla polskiego na rynkach zagranicznych.

Węgiel jako klient portów morskich

Węgiel jako podstawowy surowiec dla rozwoju życia gospodarczego nie tylko decydował o mniejszym lub większym stopniu uprzemysłowienia danego kraju, lecz był również podstawą dla rozwoju szeregu portów. W Anglii wiele portów jeszcze do dnia dzisiejszego swą egzystencję zawdzięcza głównie węglowi. Hamburg swój świetny rozkwit zawdzięczał „stałemu rozwojowi ruchu towarów masowych, które przyczyniły się do dzisiejszego światowego znaczenia portu hamburskiego”*. Podobnie też było i u nas. Obróty w Gdyni w r. 1925 wynosiły 55 tys. ton i wzrastały stopniowo wynosząc w r. 1926 około 400 tys. ton, w r. 1927 około 900 tys. ton, w r. 1928 około 2 miliony ton, w r. 1929 prawie 3 mil. ton itd. Osiągając wreszcie w roku 1937 9 mil. ton obrotów, Gdynia wysunęła się na pierwsze miejsce na Bałtyku jako jeden z większych portów świata.

Czy był to wynik świadomej, celowej myśli gospodarczej ówczesnych sterników polskiego życia gospodarczego? Czy był to wyraz przebudzenia się uśpionej preżności i siły dynamicznej, które znalazły ujście w realizacji haseł ekspansji Polski jako państwa morskiego? Niewątpliwie oba wymienione czynniki odegrały wielką rolę w tym gigantycznym wyniku. Musimy tutaj jednak zwrócić uwagę na jeden jeszcze moment. Należy przyrzyć się roli węgla w tym procesie. Jak wiadomo, po pierwszej wojnie światowej Polska zwiększyła swój węglowy stan posiadania przez przyłączenie części odwiecznie polskich ziem Górnego Śląska z rocznym wydobyciem węgla około 30 mil. ton. Słaby stopień uprzemysłowienia gospodarstwa polskiego, niska siła nabywcza ludności, w olbrzymim odsetku rolniczej, powodowały, że Polska nie mogła skonsumować wydobywanych ilości węgla, które łącznie z Dąbrowskim, Krakowskim i Górnos Śląskim Zagłębiem wynosiły około 27—46 mil. ton rocznie. Polska musiała szukać rynków zbytu dla swojego węgla poza krajem. Takim naturalnym rynkiem zbytu dla polskiego węgla były Niemcy, które traktatem wersalskim zostały pozbawione wschodniej części Górnego Śląska, Austria oraz w pewnym stopniu Węgry i Czechosłowacja. Niemcy, jak wiadomo, były zobowiązane mocą Konwencji Ge-

* Port Gdański, Warszawa 1929, str. 42.

newskiej do przyjmowania, a Polska — do dostarczania pewnych ilości węgla. W miarę jednak powrotu niemieckiego gospodarstwa do równowagi po pierwszej wojnie światowej oraz w miarę rozwoju silnych antagonizmów niemiecko-polskich, Niemcy skorzystały z upływu przewidzianego Konwencją Genewską terminu i w połowie czerwca r. 1925 zamknęły całkowicie rynek niemiecki dla węgla polskiego. Był to dla młodego państwa polskiego bardzo silny cios, zwłaszcza że stosunki z Czechami nie były najlepsze, Węgry okazywały silne dążności autarkiczne, a rynek austriacki był zbyt mały, by wchłonąć nasze nadwyżki węgla.

Skutkiem tego Polska musiała szukać ujścia dla swojego węgla na rynkach zamorskich. Poniższa tabela obrazuje eksport węgla polskiego w latach 1925—1928, z uwzględnieniem roli portów morskich:

Wywóz węgla polskiego przez Gdynię i Gdańsk w latach 1925—1928

Lata	Gdynia	Gdańsk	Razem przez porty	Ogółem eksport
	w t y s i ą c a c h t o n			
I półrocze 1925	—	—	—	4.657
II „ 1925	28	618	646	3.573
1926	406	3.404	3.810	14.707
1927	985	4.103	5.088	11.579
1928	1.900	5.369	7.269	13.407

Z powyższej tabelki widzimy, że w pierwszym półroczu 1925 eksportu węgla polskiego drogą morską nie było zupełnie. Węgiel polski pojawił się w portach w drugim półroczu r. 1925 (zamknięcie granicy niemieckiej dla polskiego węgla w połowie czerwca r. 1925) i od tego czasu z każdym rokiem wolumen jego zwiększał się. Jeśli weźmiemy rocznik statystyczny czy inną pracę poświęconą portom polskim, to zobaczymy, że do r. 1925 udział Gdyni jako portu w obrotach towarowych był naprawdę znikomy (w r. 1924 obrót towarowy wynosił nieco ponad 10 tys. ton). Rozwój ten zaczął się dopiero od r. 1925, a zwłaszcza od r. 1926. Podobny wzrost obrotów w tym samym czasie zauważymy w Gdańsku. Jeżeli przyjmiemy wywóz z portu gdańskiego w r. 1913 za 100, w r. 1924 wynosił on 136, w r. 1925 — 169, w r. 1926 — 470, w r. 1927 — 530.

Dla pełniejszego obrazu przytoczymy jeszcze szereg cyfr obrazujących kształtowanie się wywozu węgla w stosunku do ogółu towarów z Gdyni i Gdańska w latach 1934—1937 *

Wywóz węgla i koksu przez Gdynię w latach 1934—1937

Wyszczególnienie	Wywóz przez Gdynię			
	1934	1935	1936	1937
Waga w tonach				
Ogółem wywóz	5,869.321	6,170.430	6,189.714	7,059.915
Wywóz węgla i koksu . .	5,402.593	5,532.870	5,488.164	6,404.407
Węgiel i koks w % ogółu wywozu . .	92.05	89.67	88.66	86.50

Wywóz węgla i koksu przez Gdańsk w latach 1934—1937

Wyszczególnienie	Wywóz przez Gdańsk			
	1934	1935	1936	1937
Waga w tonach				
Ogółem wywóz	5,202.856	4,156.194	4,396.367	5,052.954
Wywóz węgla i koksu . .	3,287.019	2,379.374	2,343.196	3,584.414
Węgiel i koks w % ogółu wywozu . .	63.17	57.25	53.67	70.94

Należy zauważyć, że w ciężkim okresie po zamknięciu granicy niemieckiej dla węgla polskiego sprzyjającym momentem dla naszego przemysłu węglowego był strajk w angielskim górnictwie węglowym. Pozwolił on nam umieścić się na rynkach zagranicznych, zwłaszcza skandynawskich, skąd nie pozwoliliśmy się już więcej zepchnąć. Nie ten strajk jednak, jak często twierdzi publicystyka angielska, lecz zamknięcie granicy niemieckiej było przyczyną i motorem przerwania eksportu naszego węgla na rynki zamorskie.

Rola węgla w obrotach portów polskich do ostatnich lat przed wojną nie zmalała. Węgiel był nadal głównym przedmiotem wywozu naszych portów. Był tą podstawą, dzięki której dokonał się tak szybki rozwój Gdyni i obro-

* Rocznik morski i kolonialny, 1938, str. 94 i następne. Obliczenie własne.

ty Gdańska tak znacznie wzrosły w porównaniu ze stó- sunkami sprzed pierwszej wojny światowej.

Dzięki skoordynowaniu mądrej i celowej myśli gos- podarczej, prężności ludności polskiej oraz dynamizmowi polskiego przemysłu węglowego mogliśmy dojść do tych wyników, że z państwa na wskroś lądowego staliśmy się państwem lądowo-morskim.

Wojna, ten największy kataklizm w dziejach świata, zmieniła i przekształciła życie gospodarcze pod wieloma względami w sposób zasadniczy. Wywołała ona również poważne zmiany w polskim przemyśle węglowym. Odzy- skanie ziem Śląska Opolskiego i Dolnego prawie podwoiło możliwości wydobywania węgla w porównaniu z okresem przedwojennym. Jak będzie się kształtowała rola węgla w rozwoju polskich portów morskich skutkiem zmian spowodowanych wojną?

W roku 1947 osiągniemy cyfrę 60 milionów ton wy- dobycia.

Zapotrzebowanie węgla dla rynku krajowego wyno- sić będzie 35—37 mil. ton. Pozostaje na eksport około 23 mil. ton. Szerokim torem będziemy mogli wywieźć maksymalnie do 8 mil. ton. Inny eksport lądowy nie przekroczy 5 mil. ton (z założeniem podstawiania włas- nych wagonów na wywóz węgla przez odnośne państwa). Razem eksport lądowy wyniesie maksymalnie 13 mil. ton. Pozostaje do wywozu drogą morską w roku przyszłym około 10 mil. ton.

Widzimy, że węgiel był nie tylko przed wojną głów- nym klientem naszych portów. Swoją rolę spotęgował on jeszcze po obecnej wojnie. Pierwszy okręt handlowy, jaki zawiął do Gdańska dnia 18 lipca 1945 r., parowiec fiński „Suomen Neito”, przyszedł po węgiel. Węgiel jest znów pierwszy, i w najwyższym stopniu przyczyni się do szybkiej odbudowy i rozwoju polskich portów.

Z poprzednich zestawień widzieliśmy, że Gdynia i Gdańsk przeładowały w r. 1937 prawie 10 mil. ton wę- gla. Poza tym polski obecnie Szczecin wykazywał w wy- wozie i w przywozie węgla około 3 mil. ton. Czy wobec tego problem przeładunku 10 mil. ton w roku 1947 będzie przedstawiał większe trudności?

Sprawność aparatu portowego jest funkcją szeregu współczynników, z których najważniejsze są: bezpieczny pobyt statku w porcie, techniczne urządzenia zapewnia-

jące potencjalną sprawność przeładunku oraz stopień organizacji i koordynacji aparatu portowego z aparatem kolejowym.

Celowe i gruntowne zniszczenie falochronów w porcie gdyńskim, zablokowanie wejścia do portu, zatopienie drobniejszych jednostek wewnątrz poszczególnych basenów, co nie pozwala na swobodne manewrowanie oraz pełne zanurzanie zwłaszcza większych jednostek morskich — to czynniki, które jeszcze przez dłuższy okres czasu nie pozwolą na osiągnięcie dawnej sprawności.

Obecnie dysponujemy w Gdyni następującymi urządzeniami przeładunkowymi (czerwiec 1946): 2 taśmowcami (jeden stalowy, drugi gumowy) o teoretycznej zdolności przeładunkowej około 600 ton/godz. każdy, oraz dwoma dźwigami mostowo-portalowymi o nośności 7 ton każdy. Widzimy, że zniszczenia na tym odcinku są szczególnie duże. Do końca bieżącego roku będą jeszcze uruchomione 3 dźwigi o nośności 7 ton każdy, przez co osiągniemy połowę przedwojennej liczby dźwigów zatrudnionych w Gdyni przy ładunku węgla. Pozostaje jeszcze strata wywrotnicy wagonowej o nośności 32 ton, która pozwalałaby na załadowanie jednego wagonu węgla w przeciągu 3—4 minut, czyli teoretycznie 300—400 ton na godzinę. Utraciliśmy nadto pływającą stację bunkrową. Utrata tej stacji ma znaczenie nie tylko ze względu na ogólną sprawność pracy w naszych portach (okręt zatrudniony za- lub wylądowaniem ładunku był równocześnie bunkrowany), lecz również i dlatego, że odciążała ona nasze urządzenia przeładunkowe, które obecnie muszą bunkrować statki.

Dla ogólnej sprawności załadunku duże znaczenie posiadają odpowiednio przeszkoleni robotnicy oraz skoordynowanie załadunku okrętu z podstawieniem wagonów. Ideałem sprawności załadowania jest takie podstawianie wagonów, by ustawiane odpowiednio do sortymentów węgla potrzebnych do załadowania poszczególnych luk okrętowych były wprost opróżniane do czekającego statku, co pozwala uniknąć kosztów osiowego, podwójnego przeładunku z wagonu na plac i z placu na statek oraz zmniejsza czas załadowania statku. Podwójne załadowanie wpływa też na kruszenie węgla, co pogarsza znów jego jakość. Widzimy, jak wszystkie czynniki są współ-

zależne i sprawiają razem, że sprawność portu jest większa lub mniejsza.

Odnosnie do portu gdańskiego dysponujemy obecnie następującymi urządzeniami do przeładunku węgla: 3 taśmowcami (1 gumowy i 2 stalowe), 1 dźwigiem o nośności 3 ton, 1 dźwigiem o nośności 5 ton oraz 8 dźwigami o nośności 7 ton każdy.

Poza tym w roku 1947 zostanie zainstalowane w Gdańsku 6 nowych dźwigów o nośności 7 ton każdy oraz w Gdyni 5 dźwigów o takiej samej nośności. Rozumie się, że mamy na myśli jedynie urządzenia służące do przeładunku węgla.

Obecna wydajność urządzeń zatrudnionych przy przeładunku węgla oceniana jest na około 5--6 mil. ton rocznie w obu portach. W roku przyszłym, po zainstalowaniu wymienionych dźwigów, zdolność przeładunkowa wynosić będzie 7--8 mil. ton rocznie. O ile uzyskamy część Westerplatte, która ma być użyta jako stacja bunkrowa, wówczas odciążenie obecnych urządzeń przeładunkowych wynosić będzie około 800 tys. ton rocznie. Przed polskimi portami stoi zatem problem rozwiązania wysyłki pozostałego 1--2 mil. ton węgla w przyszłym roku.

Odzyskanie portu w Szczecinie oraz oddanie go przez wojska radzieckie w ręce polskiej administracji może w pewnej mierze problem ten rozwiązać. Musimy pamiętać, że port w Szczecinie więcej ucierpiał skutkiem działań wojennych niż pozostałe dwa porty. Węgiel i koks w obrotach portu szczecińskiego nie odgrywały tak wybitnej roli jak w pozostałych naszych portach. Udział jednak węgla w wywozie i przywozie wynosił około 3 mil. ton rocznie.

Uzbrojenie węglowego portu w Szczecinie w okresie przedwojennym przedstawiało się następująco:

Wyszczególnienie	Ilość	Nośność ton
Wywrotnica (wydajność 150 t/godz.)	1	30
Dźwig mostowy elektryczny dla przeładunku rudy (wydajność 150 t/godz.)	4	18
Dźwig mostowy elektryczny (wydajność 75 t/godz. przy przeładunku węgla)	5	5--10

* Port morski w Szczecinie, Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego, Rok II, nr 3, Instytut Bałtycki.

Z powyższych urządzeń wywrotnica oraz dźwigi Nr 4, 5, 8 i 9 zostały wysadzone. Dźwigi Nr 1, 2, 3, 6 i 7 są zdolne do użytku, Trudniej też będzie wyglądała sprawa personelu i sił roboczych w Szczecinie.

Skoro mowa o porcie szczecińskim, musimy choćby parę słów poświęcić Odrze. Odra za pośrednictwem rozbudowanego w r. 1938 Kanału Kłodnickiego długości 40 km łączy bezpośrednio Górny Śląsk ze Szczecinem. Węgiel był głównym ładunkiem w portach Gliwic i Koźła. Na Odrze kursowały około 2500 barek.

Odra jako droga rzeczna jest tańszym środkiem transportowym niż kolej. Odległość z Gliwic do Szczecina wynosi 510 km, podczas gdy do Gdyni—Gdańska 553 km. Jest oczywiste, że w przyszłości port w Szczecinie wraz z Odrą odegra poważną rolę przy przesyłkach węgla. Jeśli jednak zważymy, że: urządzenia przeładunkowe są bardziej zniszczone niż w pozostałych portach, że zamiast przedwojennych 2500 barek i 600 holowników kursujących po Odrze dysponujemy dzisiaj około 30 barkami i 6 holownikami, to wydaje się, że w przeciągu najbliższych szeregu miesięcy główny ciężar w wywozie węgla będzie spoczywał nadal na Gdyni—Gdańsku.

Z drugiej zaś strony musimy wziąć pod uwagę, że w zamian za nasz węgiel państwa Europy zachodniej, zwłaszcza Holandia, są skłonne dostarczyć nam odpowiedniej ilości barek z holownikami oraz urządzeń portowych potrzebnych do usprawnienia transportu naszego węgla.

Widzimy z powyższego, że węgiel był podstawą rozbudowy i rozwoju Gdyni. Węglowi zawdzięczał Gdańsk powojenny wzrost obrotów. Węgiel jest też tym ładunkiem, który ściągnął do naszych portów pierwsze statki i przez szereg długich lat będzie artykułem decydującym o dalszej intensywnej rozbudowie naszych portów oraz floty.

Wnio s k i

Uprzednio wykazaliśmy, że polski przemysł węglowy osiągnie w przyszłym roku zdolność wydobywczą 60 mil. ton, a w następnych trzech latach do 75 mil. ton. Wykazaliśmy również, że całkowita konsumpcja wewnętrzna (łącznie z zużyciem własnym kopalń) wynosić będzie 43—45 mil. ton.

Można przyjąć, iż równolegle ze wzrostem wydobycia węgla będą się ożywiać procesy gospodarcze w kraju również i na innych odcinkach i że Polska będzie mogła dysponować przeciętnie nie większą kwotą eksportową niż 25—30 mil. ton rocznie.

Z pobieżnej analizy obecnego spożycia węgla w kraju można wnioskować, że stopień odbudowy życia gospodarczego jak również poziom zagospodarowania Ziemi Odzyskanych nie usprawiedliwiają obecnej wysokiej konsumpcji węgla. Należy to przypisać mniej oszczędnemu gospodarowaniu tym bardzo cennym dzisiaj produktem oraz sztucznie zwiększonej sile nabywczej ludności w stosunku do węgla, wynikającej ze sprzedaży węgla na rynku krajowym poniżej kosztów własnych. Jest oczywiste, że zarówno z punktu widzenia wychowawczo-psychologicznego jak i ekonomicznego oba te momenty trwać długo nie mogą.

Dokładnym studiom należało by poddać spożycie węgla właśnie pod kątem widzenia możliwych oszczędności w spożyciu i kwoty zwalnisne przeznaczać bądź na eksport, bądź na zaspakajanie potrzeb rynku krajowego w związku z nieuniknionym dalszym ożywianiem się polskiego życia gospodarczego.

Nasze możliwości eksportu węgla są olbrzymie, i to nie tylko dzisiaj, ale i na cały szereg lat. Trudno przewidzieć, kiedy Anglia dojdzie do przedwojennego poziomu eksportu węgla, wynoszącego około 50 mil. ton rocznie. Niewątpliwie jednak upłynie szereg lat, nim osiągnie tę cyfrę. Z drugiej strony widzieliśmy, że konkurencja węgla angielskiego nie jest dla nas groźna.

Nieco inaczej zagadnienie to przedstawia się z węglem niemieckim. Niemcy mogą raczej w pierwszym okresie zwolnić większe ilości wydobywanego węgla na eksport. W miarę normalizowania się niemieckiego życia gospodarczego i w związku z tym rosnącego spożycia krajowego kwoty te będą mniejsze. Rozwój stosunków będzie zależał w dużym stopniu od momentów natury politycznej. Należy poza tym zwrócić uwagę, że niemiecki węgiel będzie miał znaczną przewagę nad polskim węglem, zwłaszcza na rynkach państw zachodnioeuropejskich.

Obawy, żeby produkcji węgla nie rozwijać nadmiernie, gdyż będzie to źródłem nowych naszych bolą-

czek i trudności, nie wydają się słuszne, o ile chodzi o granice rocznego wydobycia 75—85 mil. ton. Do takich granic wydobycia możemy dążyć bez obawy, i to nie tylko planując na krótki, ale i na długi okres czasu. Eksport naszego węgla w ilości 23—35 mil. ton rocznie zawsze zostanie wchłonięty przez państwa odczuwające brak węgla.

Czy możemy rozbudować nasz przemysł węglowy ponad wyżej wskazane granice możliwych kwot zbytu krajowego i zagranicznego? Nie tylko możemy, ale musimy go postawić na tej płaszczyźnie, lecz nie jako cel sam w sobie, ale jako środek do celu. A celem tym będzie przebudowa struktury gospodarczej Polski.

Podobnie jak mamy historyczne możliwości zagospodarowania ziem zachodnich i wykazania światu naszej prężności i dynamizmu, mamy również i szanse w układzie stosunków światowych odnośnie do węgla. Węgiel jest i przez długie lata będzie jednym z najbardziej poszukiwanych produktów na rynkach świata. W zamian za te czarne diamenty, które dzisiaj stały się prawdziwymi diamentami, możemy w przeciągu szeregu najbliższych lat uzyskać od Związku Sowieckiego bawełnę dla naszego przemysłu włókienniczego, rudę manganową dla przemysłu hutniczego i inne surowce, a od państw Europy zachodniej — dosłownie wszystko. Należy pamiętać, że obecna cena węgla wynosi około 10 dolarów za tonę. Za 30 mil. ton rocznego eksportu możemy osiągnąć około 300 mil. dolarów, czyli ok. 1.500 mil. złotych przedwojennych, a więc połowę przedwojennego rocznego budżetu państwa polskiego. Tej szansy zaprzepaścić nam nie wolno. Ale jeszcze raz podkreślam: nie może się to stać celem samym w sobie. Mogłoby to się fatalnie odbić w przyszłości na naszym gospodarstwie.

Otrzymane za eksport węgla kapitały winniśmy zużytkować na przebudowę struktury gospodarstwa polskiego. Należy ją tak przebudować, by przez rozwój przemysłu, wzrost urbanizacji i co za tym idzie — rozładowanie strukturalnego bezrobocia wsi, polski przemysł węglowy znalazł w kraju naturalny rynek zbytu dla swoich wytworów.

Węgiel w stanie surowym winniśmy wysyłać za granicę możliwie w najmniejszych ilościach. Rozbudowa przemysłu i rozwój urbanizacji pozwolą nam na wysyłanie węgla w postaci energii oraz wytworów przemysłowych, co znów z kolei pozwoli zwiększyć zatrudnienie w przemyśle i konsumpcję węgla.

Mgr W. ŁAWRYNOWICZ

HUTNICTWO A PORTY MORSKIE

Hutnictwo polskie jest klientem portów morskich począwszy od r. 1926. Budowa i utworzenie własnego portu w Gdyni oraz zrealizowanie projektu magistrali węglowej, łączącej Śląsk z Wybrzeżem, stały się podstawowym czynnikiem związania życia gospodarczego Polski z resztą świata poprzez morza. Porty dla hutnictwa, szczególnie żelaznego, posiadają doniosłe znaczenie nie ze względów eksportowych, lecz w pierwszym rzędzie importowych. Przedwojenny wywóz gotowych fabrykatów ciężkiego przemysłu osiągnął w r. 1937 pozycję 250.000 ton, gdy równocześnie przywóz rud żelaznych, żużli i popiołu wynosił 850.000 ton, a żelastwa 640.000 ton. Ogólną wartość importu dla celów hutnictwa szacowano na sumę 121.000.000 zł, stanowiącą ok. 60% przywozu Gdyni.

Z tych kilku danych widać wyraźnie, jak poważnym klientem portów morskich było hutnictwo. To samo zjawisko, choć może jeszcze nie w tak wyraźnej formie, zaczyna występować obecnie.

Nowa rzeczywistość gospodarcza stwarza warunki w szeregu wypadków całkowicie odmienne od tych, które mieliśmy przed wojną. O ile przed wojną posiadaliśmy Gdynię i częściowo korzystaliśmy z usług Gdańska, to obecnie dochodzi do tego jeszcze Szczecin.

Roli i znaczenia naszych portów nie można w tej chwili podciągnąć do wspólnego mianownika. Jeżeli Gdynia i Gdańsk są portami zdatnymi do wykonywania w mniejszym czy większym zakresie swoich zadań, to

Szczecin reprezentuje olbrzymie perspektywy na przyszłość, oparte o jego wartość potencjalną. Jest to wynikiem zniszczeń dokonanych przez naloty angielskie, walk o miasto i planowych dewastacji, przeprowadzanych przez uchodzące wojska niemieckie. Poza tym Szczecin jako port należy rozpatrywać w ścisłym powiązaniu z zagadnieniem Odry, jako śródlądowej arterii komunikacyjnej.

Przez Gdynię i Gdańsk przechodzi obecnie cały import surowców dla hutnictwa, z wyjątkiem surowców otrzymywanych drogą lądową z ZSRR. Z zadania tego oba porty wywiązują się tylko z największym wysiłkiem.

Na rok 1946 przewidziana jest dostawa 660.000 ton rudy żelaznej drogą morską, z czego ze Szwecji 450.000 ton w okresie maj-wrzesień. Dostawy skandynawskiej rudy z załadunkiem w Lulea uzależnione są od stanu żeglugi na Bałtyku, którego część północna łącznie z Zatoką Botnicką zamarza na szereg miesięcy. Z tego względu transport dokonywać się może tylko w okresie 6—7 miesięcy letnich. Ewentualne dostawy tej samej rudy przez Narwik, jako port załadunkowy, związane są z wybitnym podrożeniem kosztów frachtu przez kilkakrotne przedłużenie linii dowozowej. Przewidziane dalsze transporty rudy z Afryki północnej nie będą uzależnione już od warunków atmosferycznych i żeglugi.

Ten stan rzeczy stawia przed urządzeniami przeładunkowymi zwiększone zadania, ze względu na nierównomierne dokonywanie przeładunków w okresie roku.

Z dostaw szwedzkich, omawianych powyżej, przewidziane jest na:

maj	88.000 ton
czerwiec	97.000 "
lipiec	96.000 "
sierpień	94.000 "

Możliwości przeładunkowe (miesięczne) oscylują w granicach dla:

Gdyni	obecnie	28.000 ton	w końcu roku	36.000 ton
Gdańska	"	48.000 "	" " "	76.000 "
<hr/>				
Gdyni i Gdańska	"	76.000 "	" " "	112.000 "

Bierzemy pod uwagę pracę w Gdyni 2-ch dźwigów przez 3 zmiany dziennie, przy wydajności przeładunku 30 ton/godz., czyli przeciętnie 720 ton dziennie.

Uwzględniając koszty przeładunku, wynoszące w r. 1938 1,60—1,80 zł za tonę, zaś w r. 1946 75,00—76,00 zł., widzimy, że przy pracy w niedziele i święta (100% i 200% droższe) zwiększają się one niewspółmiernie w stosunku do kosztów frachtu morskiego i transportu do miejsca końcowego przeznaczenia, tj. do huty.

Sprawa portu szczecińskiego organicznie związana jest z Odrą, jako naturalną magistralą komunikacyjną. Już elementarny rachunek wykazuje, jak wielkie znaczenie może mieć ona na przyszłość. Wahadłowy transport (z punktu widzenia ciężkiego przemysłu) w dół rzeki węgla, w górę zaś rudy żelaznej, a w przyszłości i złomu żelaznego, na trasie Szczecin-Gliwice, przez Kanał Kłodnicki stwarza zupełnie nowe możliwości dla odciążenia ruchu kolejowego. Porównawczo należy wziąć pod uwagę, że przeciętnie jedna barka 600-tonowa całkowicie wykorzystana równoważy się z pociągiem składającym się z 40 wagonów à 15 ton. Port szczeciński jest całkowicie zdewastowany i nie nadaje się zupełnie do użytku. Co najważniejsze, nie posiada on zupełnie urządzeń przeładunkowych dla towarów standaryzowanych. Stan Odry jako arterii komunikacyjnej jest analogiczny. Cały tabor wodny został zatopiony, urządzenia przeładunkowe i śluzy zniszczone, wysadzone mosty i nowopowstałe mielizny utrudniają i tak obecnie znikomy ruch barek i holowników.

W chwili obecnej kalkulacja kosztów przewozu 1 tony drogą wodną i lądową przedstawia się następująco:

	Odra	Kolej
Przeładunek ze statku do wagonów	75 zł.	75 zł.
Przewóz koleją loco huta na Śląsku	—	120 "
Przewóz na trasie Szczecin—Gliwice (1 km/t = 1,— zł)	900 "	—
Przeładunek do wagonów w Gliwicach	75 "	—
Dowóz do huty	30 "	—
	<hr/>	<hr/>
	1080 zł.	195 zł.

Pomimo tak negatywnego rachunku, możliwości rozwoju Odry jako linii komunikacyjnej są olbrzymie. Szczególnie przy uwzględnieniu faktu, że w okresie przedwojennym transport wodny był tańszy od transportu kolejowego, wliczając w to już koszty drugiego przeładunku. Przy wahadłowym ruchu nie będzie strat po-

wstałych wskutek przewozu w górę rzeki nie załadowanych barek.

Szczecin po doprowadzeniu go do stanu użyteczności będzie miał wszelkie dane do dokonywania przeładunków towarów masowych, standaryzowanych, z czym należy liczyć się już obecnie przy rozpatrywaniu zagadnienia przyszłej specjalizacji portów.

W najbliższym okresie sprawa eksportu wyrobów żelaznych nie będzie odgrywała większej roli. Przez porty może przejść w roku bieżącym 10 — 15 tys. ton gotowych fabrykatów. W przeciwieństwie do tego należy poważnie zastanowić się nad sprawą przyszłego importu złomu żelaznego. Chociaż na rok bieżący przeznaczony jest nader niski kontyngent, bo w wysokości tylko 12.000 ton złomu duńskiego, to na przyszłość staniemy przed całkowicie nowym zadaniem. Tymczasem posługujemy się złomem krajowym, ale w niedalekim okresie należy liczyć się z koniecznością importu złomu, która może osiągnąć granicę 800.000 ton rocznie.

Już w chwili obecnej należało by się zastanowić nad możliwościami przeładunkowymi i koniecznością inwestycji z tym związanych tak, żeby w okresie przyszłym nie ucierpiały na tym dostawy hutnicze.

Hutnictwo, jako główny importer towarów masowych, stawia przed portami zadanie dokonywania przeładunków i uzyskania potrzebnych miejsc składowych. Obecne wyekwipowanie portów w dźwigi jest wykorzystane do maksimum, czego najwyraźniejszym przykładem są trudności w rozładowywaniu rud szwedzkich. Prócz odbudowy, bądź rozbudowy, urządzeń portowych winien być usprawniony cały aparat zajmujący się obsługą, jak armatorzy, maklerzy, spedytorzy i robotnicy portowi.

Mając na uwadze tendencje rozwojowe przemysłu hutniczego, winniśmy dążyć do przybliżenia wody do miejsca produkcji, lub na odwrót — miejsca produkcji do wody. Fakt, że w portach spotykają się z sobą węgiel, ruda, złom i wyroby gotowe z żelaza, należące do jednej gałęzi produkcji, z powodzeniem mógłby z czasem stworzyć w portach, bądź też w najbliższej ich okolicy, przemysł hutniczo-metalowy. W ten sposób uniknęło by się olbrzymiej straty czasu i kosztów na niepotrzebne transporty. Pierwszym krokiem do urzeczywistnienia postulatu będzie uruchomienie „Huty Bałtyckiej”

(surowcowej) pod Szczecinem, która będzie jedynym obiektem hutniczym poza granicami Polski centralnej. W stosunku do istniejącego stanu rzeczy będzie to — w naszych warunkach — eksperymentem, opartym zresztą na wzorach zagranicznych.

Reasumując, należy jeszcze raz podkreślić z jednej strony znaczenie kompleksu Szczecin — Odra — Kanał Kłodnicki dla potrzeb transportowych hutnictwa, z drugiej strony konieczność przystosowania urządzeń przeładunkowych portów do przyszłych potrzeb hutnictwa, z których rozwojem należy się już obecnie liczyć.

PIOTR BLITEK

PRZEŁADUNEK PRODUKTÓW PŁYNNYCH
W PORTACH POLSKICH

U w a g i w s t ę p n e

W wielkich portach morskich, nastawionych na masowy przeładunek i składowanie różnorodnych produktów przeznaczonych do importu lub eksportu, produkty płynne stanowią odrębną specyficzną grupę. Do przeładunku tych produktów konieczne jest posiadanie stacji zbiorników, wyposażonych w niezbędne urządzenia techniczne oraz wysokokwalifikowaną obsługę, dokładnie obznajmioną z wymogami masowego manipulowania produktami płynnymi pod kątem widzenia niezepsucia ich jakości oraz rygorystycznego respektowania wymogów ogólnego bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do przeładunku i składowania paliw płynnych.

Do grupy produktów płynnych zaliczyć należy w pierwszym rzędzie:

1. surową ropę naftową, paliwa płynne i oleje smarowe,
2. płynne tłuszcze roślinne i zwierzęce,
3. pochodne destylacji węgla, jak kreozyt, karboneum,
4. spirytus,
4. melas.

Z tych względów stacje składowo — przeładunkowe dla produktów płynnych są w portach własnością poszczególnych przedsiębiorstw czy organizacji branżowych i bywają z reguły przez te organizacje we własnej gestii administrowane oraz eksploatowane. Rola zarzą-

dów portów ograniczała się tylko do regulowania ogólnych warunków bezpieczeństwa i do dbania o niezanieczyszczanie oraz bezpieczeństwo wód portowych.

Podobna sytuacja była również w okresie przedwojennym w portach polskiego obszaru celnego, tj. w Gdańsku i Gdyni. W okresie przed r. 1939 zagadnienie to miało w portach polskiego obszaru celnego swoje dosyć wyraźnie sprecyzowane oblicze.

Bazy zbiornikowe w porcie gdańskim

Jeżeli chodzi o przeszłość, to port gdański znacznie zdystansował Gdynię. Było to wynikiem historycznego rozwoju. Do r. 1914 Gdańsk jako port naftowy nie odgrywał poważniejszej roli. Nastawiony był w pierwszym rzędzie na przeładunek stosunkowo niewielkich ilości nafty (benzyna wówczas nie odgrywała jeszcze obecnej roli) i smarów, przeznaczonych dla swego bezpośredniego regionu w granicach politycznych ówczesnych Prus. Dla tego celu istniały już wówczas 2 stacje składowo — przeładunkowe, jako bazy dystrybucji lokalnej, a mianowicie baza „Standard Oil Co. — Baltisch-Amerikanische Petr. Import Ges.” i „Olex”, należące do koncernu „Anglo-Persian Oil Co”. Niezależnie jednak od tych baz i organizacji dystrybucyjnych, w okresie przed r. 1914 powstały w porcie gdańskim dwie nowe bazy zbiorników o charakterze wyłącznie tranzytowym, a to składy b. f-my „B-cia Nobel” oraz b. f-my „Mazut”. Były to bazy tranzytowe koncernów rosyjskich o tej samej nazwie i zadaniem ich był przeładunek masowy nafty rosyjskiej, nadchodzącej drogą morską z Morza Czarnego, a przeznaczonej do zaopatrzenia regionu b. Królestwa Kongresowego. Nafta ta była w Gdańsku przeładowywana do barek cysternowych i transportowana Wisłą do Kongresówki. W tym celu firma „B-cia Nobel” skonstruowała specjalny typ barek cysternowych, płaskodennych, dostosowanych specjalnie do warunków żeglugowych na nie uregulowanej i zapiaszczonej Wiśle. Barki te częściowo dotrwały do obecnych czasów.

Po pierwszej wojnie światowej przypada Gdańskowi w odniesieniu do eksportu produktów naftowych szczególna rola. Polski przemysł naftowy ze swoją pokazną produkcją — po rozpadnięciu się monarchii austro-wę-

gierskiej — został odcięty od swych dotychczasowych naturalnych rynków zbytu, jakimi były wszystkie części składowe Austrii. Nowe granice polityczne i celne zmuszały polski przemysł naftowy do szukania nowych dróg ujścia dla poważnej nadwyżki eksportowej. Pierwotnie rynek niemiecki, obok czechosłowackiego, pochłaniał prawie całkowicie nasze kwoty eksportowe. Jednak w r. 1925, po wybuchu tzw. wojny celnej z Niemcami, jedynym wolnym ujściem dla eksportu produktów naftowych był port gdański. W tym też kierunku poszedł dalszy rozwój. Istniejące bazy morskie w Gdańsku musiały być dostosowane do nowych zadań, a nowe bazy wybudowane. — W ten sposób powstaje nowy skład „Ropol”, wybudowany przez Państwową Fabrykę Olejów Mineralnych „Polmin”, skład „Baltoil” — przez koncerny „Premier”, „Dąbrowa” i „Galicja”, oraz przejęty zostaje przez rząd polski — po paroletnim sporze — z podziału mienia polniemieckiego na terenie b. W. M. Gdańska pojemny skład paliw płynnych b. Marynarki Wojennej Niemieckiej (b. Marinekohlenlager).

Skład ten został przekazany w formie dzierżawy „Polminowi” dla wykorzystania do celów eksportu. Te bazy morskie, po odpowiednim ich dostosowaniu, służyły przez szereg lat jako aparat składowo — przeładunkowy dla eksportu nadwyżek polskiej produkcji naftowej.

Bazy zbiornikowe w Gdańsku nie były zgrupowane w jednym rejonie, czy też w specjalnym naftowym basenie portu, lecz były rozlokowane na przestrzeni całego portu, co było wynikiem stopniowego tworzenia się tych baz oraz braku planowania w skali państwowej przy systemie liberalizmu gospodarczego. Z chwilą skoncentrowania większości tych składów w jednej gestii polskiego przemysłu naftowego, wobec konieczności posiadania jednej wspólnej organizacji eksportowej, ujemne skutki takiego stanu rzeczy wyszły na jaw w całej pełni.

W wyniku działań wojennych, a zwłaszcza długotrwałego oblężenia Gdańska w końcowej fazie wojny, składy naftowe w porcie gdańskim uległy częściowo całkowitemu, a częściowo bardzo poważnemu zniszczeniu i dewastacjom. Były one ze względu na zrozumiących przedmiotem specjalnych wielokrotnych ataków lotniczych. Trzy bazy, a to „Ropol”, „Bracia Nobel” i „Baltoil”,

zostały tak dokładnie zniszczone, że nie nadają się zupełnie do odbudowy, zwłaszcza że ich położenie w porcie, ze względu na znaczną odległość od nabrzeży, jest niekorzystne. Pozostałych 6 baz morskich, mimo wielkich zniszczeń i dewastacji, nadawało się do odbudowy.

Pod naporem doraźnych konieczności państwowych Centrala Produktów Naftowych, z chwilą gdy tylko to stało się możliwe, przystąpiła do odbudowy i remontów przejętych pod swój zarząd baz morskich. Stworzenie w czasie jak najkrótszym technicznych możliwości dla przeładunku paliw płynnych — wobec nadchodzenia do Polski z dostaw UNRRA większych ilości taboru samochodowego i traktorów oraz braku paliw płynnych z własnej produkcji w dostatecznych rozmiarach — było palącą koniecznością ogólnopaństwową.

Problem ten został rozwiązany w stosunkowo bardzo krótkim czasie, albowiem już w październiku ub. r., w niespełna 2 miesiące po objęciu zdewastowanych baz przez C. P. N., pierwsze tankowce UNRRA zawinęły do portu gdańskiego i zostały przyjęte i bez większych trudności rozładowane.

Bazy zbiornikowe w porcie gdyńskim

Port gdyński w okresie do r. 1939 nie posiadał właściwie żadnych urządzeń dla masowego przeładunku produktów płynnych i nie odgrywał w eksporcie i imporcie produktów płynnych prawie żadnej roli. Jedyne przemysł cukrowniczy wybudował bazę o pojemności ok. 10.000 m³ dla eksportu melasu. Mała baza w basenie rybackim, wybudowana przez „Polmin”, o stosunkowo małej pojemności zbiorników, bo ok. 2.000 m³, była pomysłana jako stacja bunkrowa paliwa płynnego dla statków motorowych, a w pierwszym rzędzie statków polskich.

Gdy już w ostatnich latach przed wojną stał się aktualny problem importu ropy lub ciężkich paliw płynnych, zaś ówczesna sytuacja polityczna w odniesieniu do Gdańska nakazywała skierowanie tego importu na Gdynię — sprawa uzyskania w porcie gdyńskim terenów nadających się do budowy rozległej bazy zbiorników,

z możliwością dalszej rozbudowy na rafinerię dla ropy importowanej, natrafiała na bardzo poważne trudności. W planie budowy portu gdyńskiego nie uwzględniono bowiem możliwości budowy portu lub też basenu naftowego. Jedyne tereny nadające się na ten cel, położone na Oksywiu, były opancerzone przez Marynarkę Wojenną.

Jako jedyne rozwiązanie uznano po dłuższych rozważaniach przeznaczenie terenów wzdłuż przyszłego Kanału Przemysłowego pod budowę bazy zbiorników naftowych, z możliwością dalszej rozbudowy na rafinerie. Projekty te wskutek wybuchu wojny nie doczekały się realizacji.

W czasie wojny władze wojskowe niemieckie wybudowały w Gdyni na terenach Oksywia na potrzeby Marynarki Wojennej nowoczesną bazę zbiorników podziemnych o łącznej pojemności ok. 27.000 m³. Centrala Produktów Naftowych, drogą porozumienia z Polską Marynarką Wojenną, objęła te składy, niestety, całkowicie zdewastowane, i przystąpiła do renowacji urządzeń mechanicznych i eksploatacji składów dla przeładunku paliw płynnych albo innych produktów płynnych.

Bazy zbiornikowe w porcie szczecińskim

Port szczeciński do ostatnich lat przed r. 1939 nie posiadał instalacyj zbiornikowych na większą skalę. Rola jego była ograniczona prawie wyłącznie do przeładunku niewielkich ilości paliw płynnych dla zaopatrzenia swego bezpośredniego regionu. Z tego względu instalacje miały bardzo niską (ok. 10.000 m³) pojemność. Dopiero w latach 1935 — 1937 „Standard Oil Co.” (Deutsch - Amerikanische Petr. Ges.) wybudowało w porcie szczecińskim nowoczesną bazę zbiorników o łącznej pojemności ok. 30.000 m³, przeznaczoną zarówno dla dystrybucji, jak i dla tranzytu do środkowej Europy, a w pierwszym rzędzie do Czechosłowacji. Bazy szczecińskie, stosunkowo mało zniszczone, zostały przejęte przez C. P. N. i znajdują się w traktacie odremontowywania; w ciągu najbliższych miesięcy będą uruchomione.

Stan posiadania baz składowych w trzech portach

Obecna sytuacja w portach Gdańska, Gdyni i Szczecina, biorąc pod uwagę bazy morskie już uruchomione i eksploatowane oraz znajdujące się w odbudowie i remoncie — w odniesieniu do globalnych pojemności zbiornikowych jest następująca:

Pojemność zbiorników produktów płynnych w portach

Wyszczególnienie	W eksploatacji m ³	W odbudowie m ³	Razem m ³	%
Łącznie w 3-ch portach . . .	83.040	71.220	154.260	100
Gdańsk:				
CPN. Nr 1 Polmin	18.600	6.400	24.500	—
" " 2 P. O. C.	3.000	—	3.000	—
" " 3 Bapico	13.000	3.000	16.000	—
" " 4 Olex	4.440	7.470	11.910	—
" " 6 Mazut	6.400	6.950	13.350	—
" " 8 Raaber-spir.	—	10.000	10.000	—
Łącznie:	45.440	33.820	79.260	52
Gdynia:				
CPN. Nr 5 Polski Melas . . .	10.600	—	10.600	—
" " 7 Oksywie	27.000	—	27.000	—
Łącznie:	37.600	—	37.600	24
Szczecin:				
Shell	—	4.200	4.200	—
H. Stinnes	—	3.200	3.200	—
Standard	—	30.000	30.000	—
Łącznie:	—	37.400	37.400	24

Jak wynika z powyższego zestawienia, już w obecnej chwili dysponujemy poważną ilością i pojemnością czynnych baz morskich w Gdańsku i Gdyni, o łącznej pojemności jednorazowej 82.000 m³, tj. — licząc na wodę — 82.000 ton. Zaś jeszcze przed końcem bieżącego roku, po zakończeniu będących w toku prac odbudowy i remontów, pojemność wzrośnie do 153.000 ton.

Analizując zagadnienie specjalizacji naszych 3-ch portów i ich naturalnych predyspozycji w odniesieniu do przeładunku paliw płynnych oraz innych produktów płynnych, należy wziąć pod uwagę następujące okoliczności:

Jak wynika z przytoczonej powyżej tabeli, największe skupisko przydatnych baz składowych posiada port gdański, bo łącznie 53%. Fakt ten, siłą swojego praktycznego znaczenia, jest na najbliższy okres czasu decydujący, predysponując port gdański przed innymi do objęcia przewodniej roli w przeładunku tych produktów. Również głębokość wody w porcie oraz warunki nawigacyjne są wystarczające do przyjmowania wielkich tankowców o zanurzeniu do 10 m. Wreszcie położenie baz gdańskich nie naraża obiekty w odniesieniu do niebezpieczeństwa pożarowego i zagrożenia sąsiednich instalacji portowych.

W przeciwieństwie do Gdańska, bazy gdyńskie i szczecińskie posiadają mankamenty, poważnie limitujące ich przydatność praktyczną.

Bazy w Gdyni nadają się tylko w nieznacznym rozmiarze do przeładunku najważniejszych paliw płynnych, jak benzyna i nafta, a to w odniesieniu do składu „Polski Melas” ze względu na położenie w porcie i bezpośrednie sąsiedztwo z tak ważnymi obiektami, jak olejarnia „Union” i elewator zbożowy; zaś w odniesieniu do bazy na Oksywiu z racji konstrukcji: zbiorniki są przeważnie żelbetonowe, a nie żelazne. Nadają się z tego powodu do składowania ciężkich paliw, jak olej gazowy i opałowy, zaś nieprzydatne są do składowania benzyny i nafty. Bazy szczecińskie, nie wykazujące tych wad co gdyńskie, są natomiast limitowane głębokością wody. Głębokość ta w tej części portu wykazuje zaledwie 23 stopy słodkiej wody (ok. 7 m), co powoduje, że do tych składów nie mogą przybijać wielkie tankowce oceaniczne, potrzebujące co najmniej 26 stóp słonej wody. Zatem bazy te będą mogły przyjmować wielkie tankowce po częściowym ich rozładunku w Świnoujściu albo w Gdańsku.

Bazy portu szczecińskiego posiadać będą niemniej szczególne znaczenie ze względu na połączenie z głębokim zapleczem, sięgającym aż do Śląska uregulowaną Odrą, umożliwiającą masowy transport barkami cysternewymi zarówno importowanych paliw płynnych dla znacznej części zachodnich połaci kraju, jak również produktów płynnych, pochodnych z destylacji węgla, ze Śląska na eksport. Wykorzystanie w należyłym stopniu szlaku Odry dla żeglugi umożliwi poza tym wydatne od-

ciążenie transportu kolejowego i zwolni pokażą ilość cystern kolejowych dla transportu śródlądowego

Mając do dyspozycji powyżej wykazaną w 3-ch portach pojemność zbiorników wraz z niezbędnym wyposażeniem technicznym, można preliminować, iż zdolność przepustowa w obydwu kierunkach, tj. w imporcie i eksporcie, przy względnie sprawnym transporcie do i odwozowym, będzie wynosić w skali rocznej od 700.000 do 1.000.000 ton.

Przewidywany wolumen obrotów morskich w zakresie produktów płynnych

Jest zadaniem niezmiernie trudnym określić w obecnych warunkach wolumen produktów płynnych do przeładunku w portach polskich w najbliższych latach. Nie rozporządzamy bowiem obecnie ani danymi odnośnie do zapotrzebowania poszczególnych gałęzi gospodarstwa narodowego na produkty płynne z importu, ani nie są jeszcze znane długofalowe programy produkcyjne na cele eksportowe. Z niejaką dokładnością można jedynie obliczyć grupę bodaj najważniejszych z produktów płynnych, a mianowicie paliwa płynne. Przeprowadzone badania przez C. P. N. odnośnie do rozmiaru obecnej konsumpcji produktów naftowych wykazują, iż nasze realne globalne zapotrzebowanie w obecnym okresie oceniać należy na 500.000 do 600.000 ton w skali rocznej. Nasza rodzima produkcja końcowych produktów naftowych oraz benzolu wynosi około 125.000 ton. Nie należy oczekiwać poważniejszego wzrostu produkcji ropy w najbliższym okresie, zaś produkcja syntetycznej benzyny może dać praktyczne wyniki dopiero najwcześniej za 2 lata, i to w skali niedostatecznej. Pozostaje zatem niedobór w produktach naftowych wynoszący od 375.000 do 475.000 ton. Niedobór ten przy dalszym rozwoju motoryzacji i procesów produkcyjnych może łatwo w latach następnych ulec znacznemu zwiększeniu. Część pokrycia tego niedoboru będzie nadchodzić z Rosji, Rumunii i Węgier drogą lądową. Wobec jednak znanej szczupłości naszego parku cystern kolejowych, przeważające ilości będą musiały być dowieziane drogą morską. Ostrożny szacunek produktów

naftowych do przeładunku w portach już w okresie najbliższym wynosić będzie około 500.000 ton.

Obecny stan posiadania baz składowych w portach, wykazany powyżej, daje dostateczną podstawę do przyjmowania, że aparat ten nie tylko podoła zadaniom przy realizacji koniecznego importu oraz możliwego eksportu nadwyżek z własnej produkcji, lecz również można przyjmować, iż już w najbliższej przyszłości zaistnieją realne możliwości przeładunku produktów płynnych tranzytowych dla krajów ościennych, a w pierwszym rzędzie dla Czechosłowacji.

W okresie przedwojennym tranzyt ropy naftowej przez Gdańsk przynosił poważne zyski dewizowe dla gospodarstwa polskiego. W r. 1938 przeszło tranzytem przez Gdańsk ok. 60.000 ton różnych produktów płynnych. Możliwości te winny być przez powołane czynniki w pełni wykorzystane, jak tylko transport kolejowy będzie do tego stopnia odbudowany i usprawniony, że będzie zapewniał obsługę w pełni rynku wewnętrznego oraz będzie w stanie obsługiwać w tranzycie kraje ościenne.

Jak wspomnieliśmy na wstępie, różnorodne instytucje, czy gałęzie gospodarstwa narodowego są żywo zainteresowane, jako bezpośredni gestatorzy ładunków płynnych w imporcie i eksporcie, w posiadaniu, bądź też istnieniu w naszych portach instalacyj do przeładunku i składowania tych produktów. Wymogi zasadniczej natury zmuszają nas do stosowania w skali państwowej gospodarki planowej na dłuższą metę. Dotyczy to w całej rozciągłości i tego odcinka pracy portów. Z tego też względu wydaje nam się postulatem nie budzącym wątpliwości, aby cały aparat specyficzny baz składowo — przeładunkowych w portach naszych, stanowiący własność państwową, był ujęty organizacyjnie w jedną całość. Umożliwi to racjonalne gospodarowanie tym aparatem i równomierną obsługę wszystkich zainteresowanych kontrahentów według hierarchii ważności.

Mgr. CZESŁAW AUGUSIAK

PERSPEKTYWY ZWIĄZKU GOSPODARCZEGO
LEŚNICTWA I ROLNICTWA ORAZ OPARTYCH O NIE
PRZEMYSŁÓW Z POLSKIMI PORTAMI MORSKIMI. *

U w a g i o g ó l n e

Zmiany terytorialne, ludnościowe, gospodarcze, społeczne i polityczne, jakie zaszły na skutek wojny zarówno w zapleczu jak i na przedpolu polskich portów, zmiany, których konsekwencje szczególnie dla rolnictwa trudno jeszcze sprecyzować, powodują, że ustalenie perspektyw związku gospodarczego leśnictwa i rolnictwa z polskimi portami jest zagadnieniem niezmiernie niewdzięcznym i właściwie może być na razie mowa tylko o pewnym szkicu, który dopiero w miarę ustalania się stosunków można będzie uzupełnić i sprecyzować.

Podkreślić przy tym trzeba, że wszelkie planowanie w dziedzinie rolnictwa jest trudniejsze niż w innych działach produkcji, ponieważ: 1. na rozwój produkcji rolnej wpływają w znacznym stopniu czynniki niezależne od woli ludzkiej; 2. odczuwa się tu specjalny brak danych statystycznych, a istniejące są ogromnie niedokładne, często wręcz mylne.

Dla zdania sobie sprawy z ram, w jakich obecnie nasze leśnictwo i rolnictwo się obracają i wynikających stąd możliwości produkcyjnych, przedstawić należy w najogólniejszych zarysach, jakie zmiany zaszły w powierzchni ogólnej naszego państwa i udziale w niej poszczególnych użytków.

* Streszczenie referatu, wygłoszonego na plenum Naukowej Komisji Morskiej Inst. Bałtyckiego w dniach 14 i 15 czerwca 1946.

Powierzchnia Polski w latach 1939 — 1946 wg. użytków

	Powierzchnia ogólna *	użytki rolne		lasy		inne	
	w tys. ha **	w tys. ha	%	w tys. ha	%	w tys. ha	%
Dawne obszary . . .	37.897	25.589	67,5	8.322	22	3.986	10,5
Ziemie odstąpione	17.219	10.976	64	4.110	24	2.133	12
Ziemie odzyskane .	10.516	6.539	62	2.805	27	1.172	11
Polska dzisiejsza	31.215	21.174	67,9	7.017	22,4	3.024	9,7
Pow. Polski dzis. w % pow. przedwojennej	82		83		84		76

Widzimy, że zmiany w poszczególnych użytkach są mniej więcej proporcjonalne do zmniejszenia się przestrzeni ogólnej i wzajemny stosunek niewiele tylko różni się od przedwojennego.

Zmniejszenie się liczby ludności z przeszło 35 milionów na niepełne 24 mil., a więc o ok. 32%, powoduje, że na jednego człowieka uległa zwiększeniu zarówno ilość lasu (z 0,24 ha na 0,29 ha, a więc o 20%) jak użytków rolnych (z 0,73 ha na 0,88 ha, również o 20%).

Leśnictwo i przemysł drzewny

Całkowita powierzchnia lasów na kuli ziemskiej wynosi ok. 3.045 mil. ha, t. j. 22% powierzchni lądowej, a więc stosunek jest taki sam jak w Polsce. Przyrost roczny z tej powierzchni ocenia się na ok. 900 mil. m³, podczas gdy spożycie światowe drewna wynosi ok. 1500 mil. m³. Ta przewyżka zużycia nad przyrostem świadczy, że — pomijając przejściowe wahania — koniunktura dla drzewa na rynkach światowych powinna się polepszać, tym bardziej, że w miarę postępującego przemysłowienia, nawet przy wynajdywaniu środków zastępczych, zużycie drzewa będzie rosło.

Polska posiadała w r. 1918 ok. 10 mil. ha lasów, t. zn. powyżej 25% powierzchni, jednak w okresie lat 1919—1930 straciliśmy ponad 1 mil. ha powierzchni leś-

* Dane dotyczące podziału użytków różnią się od danych dla całej przestrzeni państwa. Patrz artykuł M. Czerniewskiej w Wiadomościach Korespondenta Rolnego. Nr 5 z maja 1946 r.

** Wg Małego Rocznika Statystycznego na r. 1937 str. 62 (a więc bez Zaozlia wód terytorialnych i wód wewnętrznych)

nej, głównie wskutek przebudowy ustroju rolnego, nielegalnego karczunku i nadmiernych wyrębów.

Lesistość Polski na tle innych krajów* przedstawiała się następująco:

Lesistość niektórych krajów Europy

K r a j	O b s z a r l a s ó w		Ilość ha lasu na 1 mieszkańca
	w mil. ha	w proc. powierz.	
Finlandia	25,0	73,0	6
Austria	3,1	38,0	0,5
Czechosłowacja	4,6	33,0	0,3
Niemcy	13,0	27,5	0,2
Rumunia	7,1	24,0	0,4
Polska	8,6	22,0	0,28
Francja	10,5	19,0	0,25
Węgry	1,2	13,0	0,01

Sama lesistość nie jest jeszcze wskaźnikiem bogactwa leśnego: ważna jest tu ilość i jakość produkowanego surowca użytkowego. Oświetla to tabela przyrostu rocznego oraz grubizny w r. 1931.

Przyrost roczny oraz grubizna w niektórych krajach Europy w r. 1931

K r a j	Przyrost m 3 na ha	Wyrab w mil. m 3
Czechosłowacja	4,0	18,2
Niemcy	3,6	49,4
Szwajcaria	3,0	3,0
Rumunia	2,3	16,5
Jugosławia	2,1	16,0
Polska	2,0	16,4

Obecnie przyrost roczny w Polsce nie uległ zapewne zwiększeniu, ponieważ lepszy stan lasów na Ziemiach Odzyskanych (z przeciętnym przyrostem odpowiadającym niemieckiemu) wyrównuje tylko ogromne zniszczenie i przedwczesne wyręby dokonane przez Niemców na terenach dawnych. W tych warunkach liczyć się należy z tym, że wobec ogromnych potrzeb na odbudowę kraju i dla zwiększonego przemysłu i górnictwa zasadniczo drzewa na wywóz nie będziemy mieli. Eksportować powinniśmy tylko wysoko przerobione artykuły przemysłu drzewnego.

* Wg. Małego Rocznika Statystycznego r. 1939 str. 90

Jaką rolę odgrywało drzewo w naszym wywozie przedwojennym ilustruje tablica ilości i wartości wyprodukowanego i wywiezionego drzewa lasów państwowych:

Produkcja i wywóz drzewa w lasach państwowych w latach 1935—1938

Rok	P r o d u k c j a		W y w ó z					
	Grubizna w mil. m'	Dochód w mil. zł	w milionach		w tym	m o r z e m		węgla w mil. zł
			ton	zł		mil. t	mil. zł	
1935	9,2	181,3	1,7	155	a— 28 b—114 c— 13	0,9	114	131
1936	9,7	210,0	1,7	163	a— 26 b—123 c— 14	1,2	125	130
1937	9,8	287,6	1,7	199	a— 32 b—152 c— 15	1,2	141	185
1938	10,4	374,1	1,7	201	a— 46 b—139 c— 16	1,1	140	207

- a — drewno w stanie surowym
 b — „ „ „ obróbki prostej
 c — „ „ „ „ daleko posuniętej

Jak widać, przy względnie ustabilizowanej produkcji i wywozie rosła wartość wywozu dzięki podnoszeniu się cen zarówno na rynku krajowym jak i światowym. Wywóz drzewa, ustępując znacznie wywozowi węgla pod względem wagowym, wartościowo jednak prawie mu dorównał.

Przemysł drzewny odgrywał dość dużą rolę w całości kształcie polskiej produkcji przemysłowej i np. w r. 1937 dał wytwory wartości 410 mil. zł., co w grupie czołowych 10 przemysłów stawiało go na 4-y miejscu po włókienniczym, metalowym i chemicznym. Był on jednak niewielki w porównaniu z przemysłem innych krajów eksportujących drzewo. Zmuszało nas to do wywozu znacznych ilości taniego surowca, co jest marnotrawstwem narodowym. O ile bowiem za metr³ „papierówki” uzyskiwano u nas cenę 20,— zł loco fabryka, to po przeróbce przemysłowej do najwyższych granic wyprodu-

kować można z 1 m³ — 130 kg sztucznego jedwabiu, uzyskując za niego 1.300 zł.

Roźmiary polskiego przemysłu drzewnego na tle innych krajów w 1937 r. (w tys. ton)

K r a j	Miazga drzewna	Tektura	Papier	Celuloza	Jedwab sztuczny
Polska	60	40	204	93	6,5
Finlandia	716	151	606	1475	—
Szwecja	734	135	779	2790	—

Jeśli chodzi o Szczecin, to był on głównie portem importowym drzewa i jego przetworów. Na tle ogólnych obrotów Szczecina jego obrót drzewem w r. 1938 przedstawiał się następująco:

Obrót Szczecina drzewem w r. 1938 (w tys. ton)

A r t y k u ł	W przywozie	W wywozie
Ogółem	5.118	3.128
Węgiel i koks	1.522	1.820
Budulec, drewno stolarskie i masa drzewna	339	77
Papier i papa	112	106

Charakter i siłę związków leśnictwa ze Szczecinem i Odrą wykazuje jeszcze zestawienie następująco:

Obroty Szczecina drzewem w latach 1913—1938 (w tys. ton)

Rok	Przywóz zamorski	Przywóz od strony łądu		Wywóz zamorski
		z ziem prawobrzeżnych Odry	Odrą	
1913	160,2	27,5	24,0	31,1
1925	346,7	33,9	26,5	89,5
1929	254,0	23,6	21,3	13,6
1938	339,0	—	—	76,9

Przywóz z ziem prawobrzeżnych Odry, w porównaniu z ogólnym przywozem drzewa w Szczecinie nieznaczny, jednak w olbrzymiej części dokonany drogą wodną, podkreśla dostatecznie znaczenie Odry.

Jaki był na ogólnym tle wywozu nasz wywóz drewna i wyrobów z niego, z uwzględnieniem portów, ilustruje zestawienie na następnej stronie.

Tradycja i przewaga handlowa Gdańska w dziedzinie drzewa jest widoczna, a dużą rolę odgrywa przy tym Wisła, jako szlak drzewny i jej pobrzeża w Gdańsku jako wygodne i rozległe składnice drzewa.

Wywóz drewna i wyrobów z niego w latach 1935—1938

	1935	1936	1937	1938	1935	1936	1937	1938
	w tysiącach ton				w milionach złotych			
1. Ogółem wywóz z Polski	13.442	12.964	14.997	15.597	925	1.026	1.195	1.185
2. Drewno i wyroby drzewne ogółem . . .	1.733	1.679	1.696	1.689 (11%)	158	165	202	203 (17%)
3. W tym drogą morską . . .	947	1.153	1.207	1.132	114	125	141	140
przez Gdańsk	719	850	972	762	82	87	116	97
przez Gdynię	228	303	235	370	32	38	35	43

Jak już było wyżej zaznaczone, ze względu na zniszczenia wojenne w lasach na ziemiach dawnych, a przede wszystkim ze względu na zwiększone potrzeby w związku z odbudową i znacznie zwiększonym uprzemysłowieniem kraju, nie można spodziewać się wznowienia masowego eksportu drewna i rola jego w ilościowych obrotach portów będzie znacznie mniejsza.

Liczyć natomiast można, że spadek ilościowy będzie przynajmniej częściowo wyrównany dużym wzrostem wartości jednostkowej naszego wywozu. Stan naszego przemysłu drzewnego uległ znacznemu powiększeniu i w stosunku do Polski przedwojennej liczba zakładów wzrosła o 51,8%, a normalny stan zatrudnienia o 21,3%. Szczególnie silny wzrost nastąpił w zakładach przeróbki bardziej uszlachetnionej — a przede wszystkim w fabrykach dykt i fornierów oraz mebli.

Jeszcze poważniejszemu zwiększeniu uległ stan przemysłu papierniczego, opartego w znacznym stopniu na surowcu drzewnym: liczba zakładów wzrosła tu o 51,4%, a zatrudnionych o 77%. Stawia to Polskę w rzędzie dużych producentów papieru w Europie i daje duże możliwości eksportowe na tym odcinku.

Rolnictwo

Rolnictwo polskie przed wojną rozporządzało dość dużymi nadwyżkami wywozowymi, które w przeważającej mierze przechodziły przez nasze porty, stanowiąc poważny odsetek ich obrotu. Jednak i po stronie przywozu artykułów pochodzenia rolniczego obroty były znaczne.

*Przywóz do Polski w latach 1935—1938 **

	1935	1936	1937	1938	1935	1936	1937	1938
	Waga w tys. ton				Wart. w mil. zł			
Ogółem	2573	3066	3685	3310	861	1003	1254	1300
z tego przez:								
Gdynię	866	1161	1475	1299	451	578	721	698
Gdańsk	396	526	800	832	77	71	100	98
Produkty rolne pochodzenia roślinnego i zwierzęcego	309	296	338	352	166	169	206	220
z tego przez:								
Gdynię	201	197	203	222	92	95	114	119
Gdańsk	68	63	86	73	36	33	41	35
Przywóz rolny przez porty w % ogólnego przywozu rolnego . . .	90	89	85	85	75	75	75	70
Udział produktów rolnych w przywozie:	w stosunku do wagi w %				w stos. do wartości w %			
Gdyni	23,2	17	13,8	17	20,4	16,4	15,8	17
Gdańska	17,2	12	10,8	9	46,8	46,5	41	36

*Wywóz z Polski w latach 1935—1938 **

	1935	1936	1937	1938	1935	1936	1937	1938
	Waga w tysiącach ton				Wartość w mil. zł			
Ogółem	13.442	12.964	14.997	15.597	925	1026	1195	1185
z tego przez:								
Gdynię	6.253	6.259	7.151	7.414	311	370	476	485
Gdańsk	4.226	4.423	5.123	5.150	278	306	316	278
Produkty rolne pochodzenia roślin. i zwierzęcego	1.556	1.632	859	955	322	404	387	404
z tego przez:								
Gdynię	252	221	200	284	112	153	182	201
Gdańsk	978	1.081	399	427	129	151	92	86
Wywóz rolny przez porty w % og. wywozu rolnego	78	81	70	75	75	75	70	74
Udział produktów rolnych w wywozie:	w stosunku do wagi w %				w stos. do wartości w %			
Gdyni	4	3,5	2,8	4	36,0	41,4	38,2	41
Gdańska	23,1	24,4	7,8	8	46,4	49,3	29,1	33

**) Wg. Rocznika Morskiego i Kolonialnego z r. 1938 str. 84—91 oraz Małego Rocznika Statystycznego z r. 1939 str. 170—171.*

Z tablic tych wynikają następujące wnioski:

1. Przeważająca część (70—90%) naszego zagranicznego obrotu produktami rolnymi odbywała się drogą morską.
2. W przywozie produktów rolnych decydującą rolę odgrywała Gdynia, przewyższająca Gdańsk mniej więcej 3-krotnie zarówno pod względem wagowym jak i wartości.
3. W wywozie Gdańsk przewyższał znacznie Gdynię pod względem wagowym (zresztą ostatnio przewaga ta malała), ale ustępował pod względem wartości. Wywołane to było tym, że przez Gdańsk wywożone było przede wszystkim tanie zboże, a przez Gdynię droższe produkty zwierzęce.
4. Przywóz płodów rolniczych stanowił kilkanaście % pod względem wagowym, a przeciętnie dla obu portów ok. 20% pod względem wartości całego naszego przywozu morzem.
5. Wywóz płodów rolniczych, stanowiąc stosunkowo niewielki odsetek wywozu ogólnego wagowo (szczególnie w Gdyni, gdzie dominował masowy wywóz węgla) — wynosił poważny odsetek wartości (dochodzący do 50%).

Ze względu na całkowicie zmienioną rolę Szczecina, niecelowe byłoby bliższe analizowanie jego przedwojennej roli w handlu produktami rolnymi. Dla ogólnej charakterystyki podać tylko można, że w r. 1938 przywieziono przez Szczecin ok. 25 tys. ton pszenicy i 40 tys. ton żyta, 50 tys. ton ziemniaków i krochmalu i 113 tys. ton nasion oleistych — wywieziono zaś 127 tys. ton cukru, 77 tys. ton pszenicy, 77 tys. ton żyta i 68 tys. ton mąki. Podać tu jeszcze można zestawienie ilustrujące obroty Szczecina cukrem:

Obroty Szczecina cukrem w latach 1913—1938 (w tys. ton)

Rok	Przywieziono do Szczecina	W t y m		Eksport za morze
		z prawego dorzecza Odry	Odra	
1913	372	280,7	226,2	311,8
1925	244,6	204,5	138,4	201,9
1929	276	301,8	216,3	216,3
1938	—	—	—	127,3

Cyfrы, jak widzimy, poważne, świadczące o silnych związkach przemysłu rolnego naszych ziem zachodnich i drogi wodnej systemu rzecznoego Odry z portem szczecińskim. Dużą rolę w obrocie produktami rolnymi Szczecina odgrywały jego silnie rozbudowane zakłady przemysłu olejarskiego, przerabiające surowiec zarówno miejscowy jak i importowany.

Dla zdania sobie sprawy z tego, jaką rolę odgrywać będą w przyszłości produkty rolne w obrotach naszych portów, zanalizować trzeba możliwości produkcyjne rolnictwa w obecnych warunkach i wynikające stąd nadwyżki lub niedobory.

Zagadnienie to oświetla tabelka porównująca powierzchnię uprawną oraz obsiewu głównymi ziemioplodami przed wojną na terenach Polski dawnej i obecnej.

Powierzchnia uprawna i obsiewu na terenach Polski z r. 1939 i 1945

	Uprawy ogółem	Pszenica	Żyto	Jęczmień	Owies	Ziemniaki	Buraki cukr.
	w t y s i ą c a c h h e k t a r ó w						
Polska przedwojenna .	18557	1738	5774	1199	2250	2899	130
Polska dzisiejsza .	16664	1346	5418	1042	1944	2737	220
Polska dzisiejsza w % przedwojennej . . .	90	77	94	87	86	94	170

Już zestawienie spadku powierzchni gruntów ornych (o 10%) ze zmniejszeniem się ludności Polski (o 32%) wskazuje, że posiadamy obecnie na osobę o blisko 30% (0,69 ha zamiast 0,53 ha) ziemi uprawnej więcej niż przed wojną.

Widzimy również, że spadek powierzchni uprawy poszczególnych ziemioplodów jest znacznie mniejszy niż spadek ludności i że po osiągnięciu stanu przedwojennego mielibyśmy na osobę więcej obsiewu pszenicy o 12%, żyta o 37%, jęczmienia o 27%, owsa o 26%, ziemniaków o 37%, a buraków o 15,1%.

Ze względu na znacznie wyższe plony z 1 ha osiągnięte przed wojną na Ziemiach Odzyskanych niż na odstąpionych, powrót do poprzedniej intensywności dałby nadwyżki jeszcze znacznie większe; jednak wskutek ogromnych zniszczeń wojennych na Ziemiach Odzyskanych i wielkich zmian strukturalnych, jakie tam zachodzą, w najbliższym czasie myśleć można jedynie o osiągnięciu

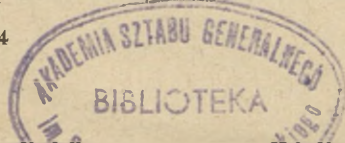
intensywności przeciętnej dla Polski przedwojennej. Ponieważ jednak uzyskanie tego poziomu jest zupełnie możliwe już w ciągu 2—3 lat, liczyć się trzeba już w najbliższych latach z zaistnieniem poważnych, przewyższających przedwojenne, nadwyżek wywozowych w zakresie zboża, przetworów ziemniaczanych i cukru, jak zresztą i innych przetworów roślinnych.

Czy wywóz w tak dużych rozmiarach będzie możliwy i celowy, zależeć będzie od pojemności rynków światowych i polityki gospodarczej państwa, jest jednak niewątpliwe, że szczególnie do czasu powiększenia się stanu inwentarza dochodowego eksport produktów roślinnych będzie znaczny. Ponieważ głównymi rynkami zbytu pozostają: Anglia, Belgia, Holandia i kraje skandynawskie, rola naszych portów w tym wywozie będzie dominująca.

Jeśli chodzi o produkty zwierzęce, to i tu nasze możliwości produkcyjne będą z czasem b. duże. Konieczność ograniczenia uprawy zbóż dla uniknięcia nadmiernych nadwyżek i przestawienia się na rośliny pastewne, stwarzać będzie warunki, w których nasza produkcja hodowlana osiągnąć będzie mogła duże wyniki ilościowe, na pewno znacznie przekraczające zapotrzebowanie krajowe.

Decydujące znaczenie będzie tu miała rekonstrukcja zniszczonego przez wojnę pogłowia. Straty te wyniosły na ziemiach dawnych dla koni 42%, bydła 52%, trzody chlewnej 69% i owiec 33%. Dla Ziemi Odzyskanych były one jeszcze znacznie większe i wynosiły dla koni 90%, bydła 92%, trzody 96% i owiec 97%. Powrót do stanu przedwojennego wymagać będzie dla koni okresu ok. 15 lat, dla krów — 10 lat, jedynie przy trzodzie chlewnej i drobiu może to nastąpić już w ciągu 2—3 lat.

Ze względu na konieczność zabezpieczenia sobie rynków zbytu, wydaje się niezbędne rozpoczęcie tego eksportu możliwie wcześniej, nawet przed zupełnym nasyceciem rynku krajowego, gdzie można by ew. zastosować produkty zastępcze (np. zamiast masła — margarynę). Przewidywać więc trzeba, że już w r. 1947 rozpocznie się eksport jaj oraz niewielkich ilości przetworów mięsnych i masła, a w latach 1948 i 1949 osiągnąć już będzie



BIBLIOTEKA

ASG

NAUKOWA

13614