

112
GOSPODARKA MORSKA
POLSKI LUDOWEJ
w PLANIE 6-LETNIM

197757
1027094

799

GOSPODARKA MORSKA POLSKI LUDOWEJ W PLANIE 6-LETNIM



Biblioteka Główna
Uniwersytetu Gdańskiego



1100186850

WYDAWNICTWO
MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ



0378714

~~BIBLIOTEKA
Państwowej Wyższej Szkoły Pedagogicznej
w GDAŃSKU~~

R/1954

Nr inw 24639

0,50

Redaktor J. WÓJCICKI

1924-

Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej
Warszawa 1950. Printed in Poland

Drukowano w nakładzie 5.000 egz. na papierze
druk. sat. V kl. 70 gr w druk. Wydawn. MON
w Warszawie
Zam. Nr 2045 B-1-122378

789

PLAN 6-LETNI W GOSPODARCE MORSKIEJ

Wykonanie podstawowych zadań polityczno-gospodarczych Planu 6-letniego, jako planu budowy fundamentów socjalizmu, stawia przed gospodarką morską poważne zadanie rozbudowy sił wytwórczych zgodnie z linią rozwojową całego gospodarstwa narodowego Polski Ludowej.

Polska gospodarka morska jest organiczną częścią gospodarki narodowej, dziełem naszej klasy robotniczej i mas pracujących i jako taka służy interesom naszego ludu pracującego.

Omawiając zadania, które stawia poszczególnym dziedzinom gospodarki morskiej uchwalony dnia 21 lipca 1950 r. przez Sejm Plan 6-letni Rozwoju Gospodarczego i Budowy Podstaw Socjalizmu, należy scharakteryzować bazę wyjściową Planu 6-letniego, a nawet cofnąć się jeszcze bardziej i omówić drogę rozwojową naszej gospodarki morskiej, poczynając od historycznego momentu ogłoszenia Lipcowego Manifestu PKWN.

Odzyskanie wysoce uprzemysłowionych Ziemi Zachodnich i Nadmorskich, wyzwolonych przez bohaterską Armię Radziecką i walczące u jej boku Ludowe Wojsko Polskie, oraz uzyskanie szerokiego ponad 500 km pasa wybrzeża morskiego — zadecydowało o tym, że Polska otrzymała wszystkie warunki naturalne, by przekształcić się z kraju o charakterze rolniczym w kraj przemysłowo-rolniczo-morski.

W całości gospodarki morskiej wyodrębnić można cztery zasadnicze dziedziny: porty, żeglugę, stocznie i rybołówstwo.

Jakie zadania stawia Plan 6-letni każdej z tych dziedzin gospodarki morskiej?

NASZE PORTY W LATACH 1945 — 1949

Po zakończeniu działań wojennych wszystkie nasze wielkie porty: — Gdańsk, Gdynia, Szczecin — stanowiły niemal zupełną ruinę. Powysadzane przez hitlerowców nabrzeża i falochrony, wywiezione bądź zdekompletowane urządzenia przeladunkowe, spalone magazyny, baseny portowe pełne wraków — oto obraz portów w r. 1945. Ogółem zniszczenia, powstałe wskutek drugiej wojny światowej we wszystkich, zarówno wielkich, jak i małych portach, szacowane są na przeszło 320 milionów złotych przedwojennych (33% ogólnej wartości przedwojennego wyposażenia). W trzech wielkich portach suma zniszczeń wyniosła 290 milionów złotych przedwojennych, co stanowi 42% ogólnej wartości przedwojennego wyposażenia.

Port w Gdyni uległ zniszczeniu w 46%, a oprócz tego hitlerowski okupant, zmieniając port handlowy na wojenny, przebudował wszystkie magazyny. Gdańsk został zniszczony w 45%. Poważną szkodą pośrednią dla portu w Gdańsku było zniszczenie miasta w 90%. Szczecin ucierpiał stosunkowo najmniej — zniszczenia w tym porcie wyniosły około 30% wartości przedwojennego wyposażenia.

Mając przed oczyma ten ogrom zniszczeń, pamiętając równocześnie o konieczności jak najszybszego uruchomienia naszych „okien na świat“ (wywóz węgla, przywóz rudy itp.), zdając sobie sprawę ze znacznych trudności w powojennej zdewastowanej gospodarce (brak fachowców, brak materiałów) — spójrzmy na cyfry przeladunku w naszych portach:

OBRÓT TOWAROWY PORTÓW POLSKICH W LATACH 1945 — 1949
w tys. ton

R o k	Gdynia_ Gdańsk	Szczecin	M. Porty	Razem
1945	917,4	—	—	917,4
1946	7737,0	44,7	—	7781,7
1947	9689,4	723,3	161,0	10573,7
1948	12730,5	3111,3	754,6	16596,4
1949	12046,8	4470,0	390,3	16907,1

Cyfry te można było osiągnąć dzięki przyjacielskiej pomocy Związku Radzieckiego, którego Marynarka Wojenna rozmiño-

wała nasze porty, którego kadry najlepszych specjalistów robót podmorskich („Epronowców“) oczyściły nasze baseny i podniosły zatopione wraki, dźwigi i barki, holowniki, statki i olbrzymie doki, którego Marynarka Handlowa przekazała szereg wartościowych statków uzyskanych w ramach reperacji wojennych. Cyfry te można było osiągnąć dzięki wysiłkom naszej klasy robotniczej, która pod przewodnictwem PZPR, stosując nowe, socjalistyczne metody pracy, zdołała w ciągu krótkiego okresu czasu ożywić nasze porty i podnieść ich zdolność przeładunkową.

Jeszcze w roku 1947 musieliśmy wydawać znaczne sumy w dewizach za przestoje statków, co jednocześnie wpływało na podwyższenie stawek frachtowych do polskich portów. Dzięki podwojeniu wydajności prac przeładunkowych przez robotników portowych już w r. 1948 zniknęły prawie zupełnie przestoje statków: norma przeładunkowa została znacznie podniesiona. Wszystko to wpłynęło na obniżenie stawek frachtowych. Dzięki wielkiemu wysiłkowi robotników i dzięki coraz to lepszej organizacji pracy w portach w r. 1949 obserwujemy rekordowe szybkości przeładunków statków.

REORGANIZACJA APARATU USŁUGOWEGO PORTÓW

Równocześnie ze wzrostem przeładowywanej masy towarowej następowała systematycznie reorganizacja całego aparatu usługowego, zgodnie z zachodzącymi przeobrażeniami w całej ekonomice kraju.

Do chwili powzięcia przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w końcu roku 1949 uchwały o centralizacji dyspozycji w portach i komercjalizacji zespołu portowego Gdańsk — Gdynia i portu w Szczecinie istniały w każdym porcie odrębności dyspozycyjne. GUM bądź SUM* dysponował urządzeniami przeładunkowymi, „Portorob“ — robotnikami przeładunkowymi itp. Taki stan nie pozwalał na prowadzenie przejrzystego rozrachunku gospodarczego (GUM bądź SUM były urzędami, „Portorob“ przedsiębiorstwem), stanowiło to również przeszkodę w pogłębianiu i rozwijaniu współzawodnictwa pracy, w rozszerzaniu ruchu racjonalizatorstwa, w ujęciu w jednolity, skoordynowany plan szkolenia nowych kadr itp.

* GUM — Gdański Urząd Morski, SUM — Szczeciński Urząd Morski.

Począwszy od pierwszego stycznia 1950 r. funkcjonują wyodrębnione z administracji państwowej i obejmujące swym zasięgiem działania wszystkie usługi portowe następujące przedsiębiorstwa: Zarząd Portu Gdańsk — Gdynia, Zarząd Portu Szczecin i Przedsiębiorstwo Robót Przeładunkowych dla Małych Portów w Słupsku.

ZMIANY STRUKTURALNE W POLSKIM HANDLU ZAGRANICZNYM

Zanim przejdziemy do szczegółowego omawiania zadań stojących przed portami, scharakteryzujemy ogólnie zmiany strukturalne w polskim handlu zagranicznym, zmiany, które wywierać będą decydujący wpływ na wielkość obrotów portowych.

W okresie Planu 6-letniego, to jest w okresie szybkiego uprzemysłowienia kraju, nasz obrót towarowy ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej będzie stale wzrastać. Ustawa o Planie 6-letnim wyraźnie stwierdza, że zbudowanie podstaw socjalizmu oznacza między innymi „oparte na zasadach socjalistycznej solidarności i wzajemnej pomocy pogłębienie i zacieśnienie wzajemnych stosunków ekonomicznych i współpracy gospodarczej prowadzące do jak najszerszego rozwoju sił wytwórczych na bazie planów gospodarczych Polski, ZSRR i krajów demokracji ludowej“*.

Analizując zaszłe już i zachodzące obecnie zmiany w strukturze naszego handlu zagranicznego, widzimy, że ilość masy towarowej, stawianej do przeładunku portom w okresie Planu 6-letniego będzie tylko nieznacznie wzrastać. Równolegle jednak z przesunięciem się handlu zagranicznego na kierunki lądowe obserwujemy duży wzrost tranzytu do i z krajów demokracji ludowej i NRD, który to tranzyt rekompensuje nieznaczny tylko wzrost naszego handlu zagranicznego w obrocie portowym.

ZADANIA PORTÓW POLSKICH W PLANIE 6-LETNIM

Zadania stojące w okresie Planu 6-letniego przed portami polskimi są następujące:

* H. Minc, „Sześcioletni Plan Rozwoju Gospodarczego i Budowy Podstaw Socjalizmu w Polsce“ — „Nowe Drogi“, nr 4, r. 1950, str. 37.

1. podnieść zdolność przeładunkową portów do 32 mln. ton,
 2. przebudować strukturę gospodarczą portów zgodnie z wymogami socjalistycznej ekonomiki,
 3. skrócić jak najbardziej czas postojów statków w porcie.
- A oto kilka wskaźników porównawczych:

Osiągając w końcu Planu 6-letniego zdolność przeładunkową w wysokości 32 mln. ton, w porównaniu z rokiem 1949 podwyższamy ją o 63%. Zdolność przeładunkowa zespołu portowego Gdyni-Gdańska w porównaniu z rokiem 1949 wzrosła o 43%, Szczecina o 128%, a małych portów (Kołobrzegu, Darłowa, Ustki) o 13%.

We wszystkich portach zdolność przeładunkowa w grupach towarowych w r. 1955 w porównaniu z rokiem 1949 wzrosła następująco:

- w węglu o 62%,
- w rudzie i innych towarów masowych o 83%,
- w drobnicy o 106%.

Największy nacisk położono na podniesienie zdolności przeładunkowej węgla w porcie szczecińskim, bo o 108%, w Gdańsku - Gdyni zaś tylko o 50%. Kierowano się w tym wypadku tym że przy wykorzystaniu drogi wodnej jako najtańszej, przewoży węgla Odrą znacznie wzrosną.

Również i przeładunek drobnicy w Szczecinie ulegnie poważniejszemu zwiększeniu niż w Gdyni (Szczecin wzrost o 133%, Zespół Portowy Gdańsk-Gdynia o 92%). Przyczyną tego jest wygodniejszy szlak tranzytowy drobnicy do ujścia Odry niż do ujścia Wisły. Niezależnie od powiększenia ilości dźwigów drobnicowych zostanie położony specjalny nacisk na mechanizację pracy przy przeładowywaniu drobnicy (zmniejszenie do minimum ręcznej pracy robotnika).

By osiągnąć w końcu Planu 6-letniego zdolność przeładunkową w wysokości 32 mln. ton, trzeba będzie w portach poczynić znaczne inwestycje. Rozwój inwestycji idzie przede wszystkim w kierunku dozbrojenia urządzeń przeładunkowych dla drobnicy i rudy, gdzie obecna zdolność przeładunkowa jest niewystarczająca; natomiast zdolność w innych grupach, jak węgiel oraz towary masowe, wzrasta przede wszystkim dzięki wzrostowi wydajności pracy i norm zwiększonych na poszczególne urządzenia.

Podniesienie zdolności przeładunkowej rudy i innych grup o 83% stawia zadanie wyprodukowania i zamontowania kilku mostów. *

By podwoić zdolność przeładunkową drobnicy, trzeba będzie zamontować nie tylko wiele dźwigów drobnicowych, ale również wybudować wiele tysięcy m³ nowych magazynów do składowania towarów drobnicowych.

W okresie Planu 6-letniego będzie położony duży nacisk na unowocześnienie pracy w naszych portach. Uruchomiony zostanie w pierwszej połowie Planu 6-letniego największy w Europie taśmowiec do przeładunku węgla, oddane zostaną do eksploatacji nowe wyrotńnice wagonowe. Trzeba będzie przebudować wiele mb **nabrzeży—w celu sprawniejszego funkcjonowania zespołów portowych.

Na podniesienie zdolności przeładunkowej wszystkich portów o 63% duży wpływ będzie miała przede wszystkim wrażliwa wydajność pracy, dzięki rozwijającemu się w coraz szerszej skali współzawodnictwu i racjonalizatorstwu.

Wskaźnik wydajności pracy — ilość ton przeładowanych przez 1 pracownika zatrudnionego w porcie — wzrośnie w ciągu 6-letnia o przeszło 40%.

Nieodłącznie związane z nim zadanie, które czeka na pełną realizację w Planie 6-letnim, to stworzenie Zarządów Portów jako przedsiębiorstw opartych na zasadach socjalistycznych.

FLOTA HANDLOWA POLSKI PRZEDWRZEŚNIOWEJ

Gospodarka morska Polski przedwrześniowej była opanowana przez kapitalistów zagranicznych, którzy umacniali swe wpływy korzystając w pełni z dogodnych warunków, jakie im stwarzał rząd sanacyjny.

Nasza przedwojenna marynarka handlowa była rozczłonkowana na wiele prywatnych przedsiębiorstw. W roku 1927 powstało Towarzystwo Okrętowe „Polskarob“ przy udziale kapitału skandynawskiego, w roku 1924 przy udziale kapitału anglosaskiego — Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, wreszcie przy udziale kapitału duńskiego — Polsko-Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe przemianowane później na „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe“.

* Most-dźwig do przeładunku rudy — przeciętna jego zdolność przeładunkowa praktyczna 50 — 60 ton na godzinę.

** Mb — metry bieżące.

Przy takim rozdrobieniu przedsiębiorstw żeglugowych jakakolwiek racjonalna i planowa eksploatacja jednostek floty była nie do pomyslenia. Każdy z prywatnych przedsiębiorców i armatorów miał na celu jedynie własny zysk i prowadził swą odrębną, dogodną tylko dla siebie gospodarkę. W rezultacie, wiele nieracjonalnie i nieoszczędnie eksploatowanych jednostek przedwcześnie kończyło okres swej bezpożytecznej dla kraju służby.

Naszą gospodarkę morską w okresie przedwojennym charakteryzował niewspółmiernie niski stan tonażu towarowego w porównaniu z pasażerskim, który wynosił 56% całego posiadane go wówczas tonażu. Ten stosunek jaskrawo sprzeczny z interesami narodu był właśnie wynikiem gospodarki kapitału zagranicznego nie liczącego się zupełnie z potrzebami naszego kraju.

W tej sytuacji polska bandera na statku obcego kapitalisty była jedynym wyrazem przynależności danej jednostki do Polski.

STAN FLOTY HANDLOWEJ W LATACH 1945 — 1949

Po wyzwoleniu ziemi i bogactw kraju nie tylko z rąk okupanta hitlerowskiego, ale również z macek zachłannego kapitału prywatnego, przed Marynarką Handlową Polski Ludowej utworzyły się wielkie perspektywy rozwojowe.

Pierwsze lata powojenne postawiły naszą Marynarkę Handlową przed wieloma trudnościami technicznymi i organizacyjnymi. Wartość przedwojenna polskiej floty handlowej wynosiła około 270 mln. zł przedwojennych, stopień zniszczeń zaś wyrażał się cyfrą 45%. Przed rokiem 1939 Polska miała 43 jednostki pływające o tonażu 120 tys. BRT*. Po zakończeniu działań wojennych zostało 15 jednostek o tonażu około 60 tys. BRT.

Wielu marynarzy polskich zginęło na wszystkich morzach świata w czasie działań wojennych. Brak było wykwalifikowanego personelu, który należało dopiero wyszkolić. Oprócz tego zniszczone porty utrudniały sprawną eksploatację marynarki handlowej.

Wszelkie te trudności zostały jednak pokonane przede wszystkim dzięki wydatnej pomocy ZSRR, który przekazał nam szereg wartościowych jednostek i którego kadry wysokokwali-

* BRT — Tonaż rejestrowy brutto — całkowita pojemność statku.

fikowanych specjalistów robót podmorskich wydobyły dziesiątki wraków. Wraki te po dokonaniu remontu weszły w skład naszej floty handlowej, poważnie zasilanej również dzięki rewindykacjom naszych statków z zagranicy. Już w 1947 roku flota nasza miała 35 statków o tonażu 160 tys. BRT, a jej przewozy kształtowały się, jak następuje:

Rok	przewiezionych towarów w tys. ton	wskaźnik 1946=100
1946		100
1947	506	171
1948	1769	349
1949	1785	350

Równocześnie przestawiano powoli, ale systematycznie żeglugę polską na tory gospodarki planowej.

NASZA FLOTA W PLANIE 6-LETNIM

Podobnie jak w innych dziedzinach naszej gospodarki tak i w żegludze morskiej Plan 6-letni jest planem wielkiego rozwoju. Ilość jednostek polskiej floty handlowej zostanie powiększona o 186%, a ich nośność o 208% w stosunku do roku 1949.

Na liniach regularnych ilość statków wzrośnie o 178%, a ich nośność o 204%. Największy akcent położono na rozwój linii oceanicznych, gdzie analogiczne wskaźniki wynoszą 225% i 222%.

Ilość trampów, tzn. statków nie kursujących na liniach regularnych, wzrośnie o 20%, a ich nośność o 213%.

Omawiając Plan 6-letni żeglugi warto porównać dwa zasadnicze wskaźniki:

- nośność floty wzrasta o 208% a
- plan przewozów towarów o 222%.

Wskaźniki te świadczą o tym, że w ciągu 6 lat przeprowadzi się szereg usprawnień eksploatacyjnych na każdym odcinku pracy. Marynarze polscy świadomi tego, że nie pracują dla kapitalisty, lecz dla własnego ludowego państwa, dla podniesienia dobrobytu mas ludu polskiego, będą coraz skracać coraz bardziej czas trwania rejsów, będą coraz troskliwiej obchodzić się z maszynami.

nami i urządzeniami, będą dążyć do maksymalnego skrócenia postojów statków w porcie. Pomogą im solidarnie robotnicy portowi, rozszerzając coraz bardziej szybkościowy sposób przeładunku. Robotnik stoczniowy będzie starał się pracować lepiej i szybciej, aby jak największa ilość polskich towarów była przewożona na polskich statkach.

Flota handlowa w ciągu 6-letnia będzie stawać się coraz bardziej precyzyjnym narzędziem gospodarki narodowej. Dzięki potrojeniu tonażu naszej marynarki handlowej zwiększony zostanie w poważnym stopniu udział naszej floty w przewozach masy towarowej przechodzącej przez nasze porty.

Z każdym rokiem ilość towarów przewożonych własnymi statkami będzie wzrastać. Oto cyfry:

R o k	Własna flota będzie party-cypować w przewozie ogółem masy towarowej przechodzącej przez porty polskie w %	Własna flota będzie party-cypować w przewozie drob-nicy przechodzącej przez porty polskie w %
1949	7,0	30,0
1950	11,0	30,0
1951	12,5	35,0
1952	15,0	39,7
1953	19,0 17,5	43,0
1954	24,5 15,5	44,1
1955	31,5 16,0	50,0

Z powyższych liczb wynika, że w końcu Planu 6-letniego drobica (cukier, cement, bawelna itp.), za którą przewóz jest najdroższy, będzie przewożona w olbrzymiej części na własnych statkach. W przewozach pozostałych towarów (węgla, rudy, zboża) udział własnej floty też znacznie wzrośnie, co pozwoli naszym przedsiębiorstwom maklerskim na zawieranie dogodniejszych kontraktów.

Wraz ze wzrostem ilościowym naszej floty nastąpi poważna jej modernizacja. Udział statków motorowych zwiększy się w Planie 6-letnim do 56% całości floty, przy jednoczesnym spadku tonażu turbinowego i parowego do 44% całości. Wzrośnie również znacznie przeciętna szybkość statków: dla liniowców o 11%, dla trampów o 27%.

W wyniku modernizacji floty oraz położenia wielkiego nacisku na doszkalanie kadr jak również dzięki rozwijającemu się współzawodnictwu, przy 3-krotnym zwiększeniu stanu floty przewozy jej wzrastają 3,5-krotnie, a stan zatrudnienia ponad dwukrotnie.

REORGANIZACJA PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH I MAKLERSKICH W OKRESIE PLANU 6-LETNIEGO

Realizacja Planu 6-letniego w żegludze morskiej pociągnie za sobą konieczność dostosowania organizacji żeglugi do potrzeb gospodarki Państwa Ludowego i przeprowadzenia zmian organizacyjnych w przedsiębiorstwie „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe“ jako instytucji administrującej bezpośrednio jednostkami naszej marynarki handlowej.

Przygotowania do tych zmian zostały już poczynione. W najbliższym czasie zostanie utworzony Centralny Zarząd Marynarki Handlowej, który będzie kierował przedsiębiorstwami żeglugowymi, zarówno żeglugi pełnomorskiej jak i przybrzeżnej, przedsiębiorstwami maklerskimi oraz przedsiębiorstwami ratownictwa morskiego.

Aby nasza marynarka handlowa mogła się włączyć w pełni w ramy gospodarki uspołecznionej i oderwać się od szkodliwego wpływu przedsiębiorstw kapitalistycznych, musi również nastąpić zlikwidowanie starego systemu opłat i frachtów, których kształtowanie uzależnione jest od kryzysów, dewaluacji i innych zaburzeń na rynkach kapitalistycznych.

Omawiając zadania stojące przed żeglugą, należy wspomnieć chociażby w kilku słowach o zadaniach stojących przed przedsiębiorstwami maklerskimi. Już obecnie wszystkie przedsiębiorstwa maklerskie znajdują się pod zarządem państwowym. W najbliższym czasie będą one objęte w pełni planem gospodarczym, co zapewni jednolitość działania we frachtowaniu i klarowaniu statków. Skupienie w ręku państwa całej polityki maklerskiej ułatwi przedsiębiorstwom żeglugowym prowadzenie dokładniejszej kalkulacji kosztów.

Rozwijająca się z każdym rokiem nasza marynarka handlowa będzie przynosiła wielkie korzyści ekonomiczne krajowi, budującemu socjalizm.

Rozbudowana w Planie 6-letnim flota handlowa pracować będzie nie tylko dla gospodarstwa narodowego Polski, ale także

dla krajów demokracji ludowej, przyczyniając się do zacieśnienia współpracy z tymi państwami i do przeciwdziałania dyskryminacji stosowanej przez imperializm w stosunku do Polski i krajów demokracji ludowej.

STAN I ROZWÓJ STOCZNI W LATACH 1945 — 1949

W Polsce przedwrześniowej przemysł okrętowy w ogóle nie istniał, z tego też względu mówiąc o początkach naszego budownictwa okrętowego musimy od razu sięgnąć do okresu powojennego.

Uzyskane po zakończeniu działań wojennych stocznie w Gdańsku, w Szczecinie oraz mniejsze stocznie rybackie w Ustce i Świnoujściu otworzyły przed naszym przemysłem okrętowym szerokie perspektywy rozwojowe.

Wielkie zniszczenia, brak wyposażenia technicznego stoczni oraz brak wysokokwalifikowanych inżynierów i robotników stoczniowych nie pozwoliły na natychmiastowe uruchomienie całkowitej produkcji. Czynnikiem hamującym rozwój tego przemysłu były m. in. wrogie teorie szerzone przez pseudo-fachowców, że Polsce nie potrzeba floty, że wystarczy mieć dobrze wyposażone porty, i to przede wszystkim wpływało na wolniejsze tempo odbudowy stoczni w pierwszych latach Planu 3-letniego.

Po wojnie uzyskano zaledwie 30% tych obrabiarek, które stanowią normalne wyposażenie stoczni, niedużą część urządzeń dźwigowych oraz doków pływających.

Specjalnie skomplikowane maszyny stoczniowe były bądź wywiezione przez hitlerowców, bądź też kompletnie przez nich zniszczone.

Uzupełnienia tych braków i odbudowa zakładów postępowały w pierwszych latach powojennych stosunkowo wolno na skutek licznych trudności technicznych i materiałowych, związanych ze specjalnym charakterem tej dziedziny przemysłowej. Mimo olbrzymich trudności w pierwszych latach powojennych cała flota wojenna i hadowa Polski przeszła na stoczniach przez kapitalne i średnie remonty, wiele zatopionych wraków odbudowano i oddano do użytku. W celu pełnego wykorzystania parku maszynowego rozwinięto na stoczniach produkcję uboczną, budując wiele wagonów tramwajowych i kolejowych.

Nie ograniczono się jednak tylko do prac remontowych i ubocznych. Już 21 października 1949 roku został załadowany polskim węglem rudowęgłowiec „Sołdek“, nosząc imię przewodnika pracy Stoczni Gdańskiej — pierwszy statek całkowicie wyprodukowany rękami polskiego robotnika, zaprojektowany przez polskiego inżyniera, wyposażony po większej części w urządzenia wyprodukowane w kraju. W kilka miesięcy później weszła do eksploatacji „Jedność Robotnicza“, „Brygada Makowskiego“ i in. W najbliższym czasie wejdą do eksploatacji dalsze rudowęgłowce, później drobnicowce typu „Lewant“ „Gdańsk“ i „Łódź“ i tak zaczną pełnić swą służbę coraz to lepsze, coraz to sprawniejsze statki, budowane na stocznich krajowych.

Do roku 1950 została przeprowadzona ostateczna organizacja naszego przemysłu okrętowego. Powołano do życia Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego, któremu podlegają wszystkie, zarówno większe jak i mniejsze, stocznie.

PRZEMYSŁ STOCZNIOWY W PLANIE 6-LETNIM

Pokonanie w pierwszych latach powojennych najważniejszych trudności technicznych i organizacyjnych stworzyło podstawę do naszego rozwoju. „Poziom produkcji okrętowej będzie w r. 1955 9-krotnie wyższy niż w r. 1949, przy czym w okresie 6-lecia zostaną wybudowane statki morskie różnego typu o łącznym tonażu 575 tys. TDW“*.

Przemysł stoczniowy w okresie 6-lecia ulegnie znacznej modernizacji i mechanizacji. Poważny nacisk zostanie położony na seryjną budowę statków. Stosowane obecnie nitowanie przy budowie kadłubów okrętów będzie wypierane znacznie ekonomiczniejszym i szybszym w wykonaniu spawaniem. W ostatnim roku Planu 6-letniego 70% prac przy budowie kadłubów będzie wykonywanych metodą spawania. Zostanie zapoczątkowany i znajdzie coraz szersze zastosowanie montaż kadłuba sekcjami. W rezultacie, modernizacja i zamontowanie w stocznich wielu nowoczesnych maszyn, otrzymanych od Związku Radzieckiego, w połączeniu z rozwijającym się na coraz szerszą skalę

* Referat H. Minca na V Plenum KC FZPR — „Nowe Drogi“, Nr 4, 1950 r., str. 13. (DTW — określa nośność statku w tonach).

współzawodnictwem i racjonalizatorstwem — dadzą przeszło 2-krotny wzrost wydajności pracy. Dzięki poprawie tych wskaźników możliwe będzie już w pierwszej połowie Planu 6-letniego obniżenie kosztów produkcji okrętowej poniżej ich poziomu w kapitalistycznych państwach morskich.

Przemysł stoczniowy będzie budował wiele typów statków przystosowanych do rozmaitych warunków eksploatacji. Należy tu podkreślić, że aczkolwiek budowa statków odbywać się będzie przeważnie seryjnie, jednak nie przekreślono specyficznych potrzeb zgłaszanych ze strony przedsiębiorstw żeglugowych i rybackich. Seryjna budowa statków pozwoli na zlikwidowanie nawału pracy w biurach konstrukcyjnych, co wpłynie też na przyspieszenie produkcji. I tutaj przyszli nam z pomocą wybitni specjaliści radzieccy, którzy instruowali naszych inżynierów, którzy służyli głosem doradczym przy organizowaniu pracy w biurach konstrukcyjnych.

Plan przemysłu okrętowego jest najbardziej dynamicznym planem w resorcie gospodarki morskiej, tylko bowiem budowa statków na własnych stocznich gwarantuje realność planów ustalonych dla przedsiębiorstw żeglugowych i rybackich.

Wykonanie Planu 6-letniego w stocznich jest zadaniem trudnym, ale wykonalnym.

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W POLSCE PRZEDWRZEŚNIOWEJ

Przed wojną wydawaliśmy rok rocznie na import śledzi przeciętnie 20 mln. zł., a w roku 1929 nawet 34,5 mln. zł. Rządy burżuazyjne Polskie przedwrześniowej nie chciały i nie umiały dostrzec, że za pieniądze te można byłoby wybudować własną, liczącą kilkadziesiąt jednostek, flotyllę trawlerów.

W roku 1930 kapitał zagraniczny (ściślej: holenderski) zorganizował pierwsze przedsiębiorstwa rybołówstwa dalekomorskiego. Załogi na statkach dalekomorskich składały się w tym czasie prawie wyłącznie z Holendrów. Ilość wysokokwalifikowanych rybaków Polaków nie wzrastała prawie zupełnie. Ponadto właściciele przedsiębiorstw — kapitaliści, dążąc do maksimum zysków, nie zwracali żadnej uwagi na harmonijny rozwój przemysłów pomocniczych w kraju.

Połowy nie dawały takich wyników, które by mogły nasycić rynek, co więcej rozpiętość między zapotrzebowaniem rynku, a podażą ryb stale się zwiększała.

RYBOLÓWSTWO MORSKIE W LATACH 1945 — 1949

Po odzyskaniu szerokiego pasa Wybrzeża, od Braniewa do Swinoujścia, otworzyły się przed rybołówstwem morskim olbrzymie perspektywy rozwojowe.

W czerwcu 1945 roku na całym 500 km pasie Wybrzeża można było eksploatować tylko 3 kutry i 60 łodzi. Te dwie cyfry świadczą dostatecznie o ogromie zniszczeń, jakie spowodowała druga wojna światowa w rybackim taborze pływającym. Niewiele lepiej przedstawiał się stan portów rybackich i chłodni.

Odbudowa rybołówstwa szybko postępowała naprzód. Już w lipcu 1945 roku rozpoczęto połowy na terenie Zatoki Gdańskiej — we wrześniu tegoż roku w okręgu darłowskim, a w listopadzie w okręgu szczecińskim.

Rok 1946 stał się przełomowym w rybołówstwie morskim. Jednym z najważniejszych osiągnięć tego okresu było zapoczątkowanie akcji osadnictwa rybaków na terenie Ziemi Odzyskanych. Państwo przyszło rybakom z wielką pomocą, przeznaczając na osadnictwo od roku 1947 do 1949 przeszło 120 mln. zł. W tym samym roku „Dalmor“ zapoczątkował połowy dalekomorskie.

Lata od 1947 do 1949 cechuje nieznaną w latach przedwojennych dynamika wzrostu połowów. Oto szczegółowe cyfry*:

R o k	Połowy tys. ton	Wskaźnik 1938—100	Wskaźnik 1946—100
1938	12,5	100	—
1945	2,6	20,9	—
1946	23,3	186	100
1947	39,5	315	169
1948	48,2	385	207
1949	59,3	474	254

* Źródło — „Małe Roczniki Statystyczne“.

Równocześnie ze wzrostem połowów następowała odbudowa przemysłów związanych z rybołówstwem. Odbudowano chłodnie w Gdyni, Szczecinie oraz Łebie. Zbudowano nową chłodnię we Władysławowie. Odbudowano fabryki mączki rybnej w Gdyni i Darłowie. Na własnych stocznicach rozpoczęto budowę pierwszych lugrotrawlerów*, jednostek dotychczas w kraju nie budowanych.

Jeszcze do roku 1949 w rybołówstwie morskim więcej niż 50% połowów stanowiły połowy rybaków prywatnych. Obecnie istnieją już cztery zorganizowane przedsiębiorstwa państwowe oraz kilkanaście spółdzielni.

Połowami dalekomorskimi zajmują się:

— Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor“ w Gdyni, które łąwi tylko na trawlerach;

— Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Lugrowych „Delfin“ w Świnoujściu, które łąwić będzie na lugrotrawlerach, a obecnie łąwi na lugrach.

W zasięgu bałtyckim oraz na cieśninach bałtyckich na kurtach pracują:

— Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka“ w Gdyni oraz

— Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Baraka“ w Świnoujściu.

Zarząd państwowy objął w roku 1949 dwa prywatne przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich „Bałtycka Spółka Okrętowa“ i „Ławica“. W końcu Planu 3-letniego w połowach dalekomorskich brały udział tylko przedsiębiorstwa państwowe, a także w zasięgu bałtyckim znaczna część elementów kapitalistycznych została wyparta.

POŁOWY MORSKIE W PLANIE 6-LETNIM

W roku 1937 spożycie ryb na 1 mieszkańca w Polsce wynosiło 3 kg, daleko odbiegając od poziomu spożycia ryby w innych krajach. Było ono 9 razy mniejsze niż w Japonii i Norwegii, a 8 razy mniejsze niż w ZSRR. Już w roku 1949 spo-

* Lugrotrawler, inaczej zwany mototrawlerem, jest jednostką, która może łąwić za pomocą sieci trałowych, tzn. sieci ciągnionych po dnie morza, i która równocześnie może stosować połów bierny, tzn. zastawiać sieci (długości do 4 km), w które wpadają ławice śledzi.

życie ryb w Polsce było większe niż przed wojną — jednak w dalszym ciągu w bilansie żywnościowym kraju ryba odgrywa stosunkowo nieznaczną rolę. Pomimo wielkiego wzrostu połowów Polska przywoziła jeszcze w roku 1947 38,7 tys. ton śledzi. W następnych latach import śledzi ma również miejsce, w znacznie mniejszych jednak ilościach.

Plan 6-letni zakreśla zupełne zlikwidowanie importu śledzi i znaczne powiększenie eksportu ryb, szczególnie łososia. Import śledzi będzie mógł być już zlikwidowany w roku 1951.

W porównaniu z rokiem 1949 połowy rybołówstwa morskiego w końcu Planu 6-letniego wzrosną o 211%. Ilości poszczególnych asortymentów ryb powiększą się, jak następuje:

- śledź świeży o 692%,
- śledź zasolony o 589%,
- dorszowate o 91%,
- łososiowate o 809%,
- inne o 224%.

W 6-leciu połowy dalekomorskie, które dostarczają szlachetniejszej ryby, przy niższych kosztach, będą wzrastały znacznie szybciej niż bałtyckie. Połowy dalekomorskie w roku 1955 stanowić będą przeszło 50% całej produkcji, w porównaniu z rokiem 1949 wzrosną one o 520%, a połowy bałtyckie tylko o 110%. Intensywny rozwój połowów pozabałtyckich uniezależnia w znacznym stopniu nasze rybołówstwo od wahań wydajności łowisk bałtyckich.

W oparciu o wzory ZSRR wprowadzone będą na coraz większą skalę nowe metody połowów, tzw. przemysłowo-zespołowych. Nowe te metody polegają na tym, że kilkadziesiąt kutrów pracuje wspólnie z jednym lub kilkoma większymi statkami, transportowcami. Te większe jednostki zaopatrują na pełnym morzu kutry w paliwo, lód itp. — z drugiej zaś strony zabierają do swych ładowni ryby złowione przez kilka lub kilkanaście mniejszych jednostek. Taka organizacja pracy pozwala w bardzo znacznym stopniu zwiększyć wydajność jednego dnia pracy kutra, ponieważ odpada czas potrzebny na dojeżdżenie do łowiska, pozwala dalej znacznie zmniejszyć zużycie paliwa, ułatwia wyładunek w porcie rybackim itp.

Dzięki wzrostowi wydajności pracy, dzięki stosowaniu nowych metod połowów — cyfra ich wzrasta w większym stopniu niż ilość jednostek rybackich.

Wzrost połowów będzie miał miejsce nie tylko dzięki wchodzeniu do eksploatacji nowego taboru, ale również dzięki

znacznemu wzrostowi wydajności pracy, stosowaniu nowych metod połowów, stosowaniu nowego sprzętu połowowego oraz dzięki rozwijającemu się racjonalizatorstwu i współzawodnictwu.

Ilość połowów na 1 pracownika, zatrudnionego na morzu (rybaka), wzrośnie o ok. 65%, a wysokość ich na 1 pracownika zatrudnionego w rybołówstwie w ogóle, łącznie z pracownikami na lądzie, wzrośnie o bez mała 100%.

Wzrost wydajności pracy w 100% na 1 pracownika zatrudnionego w rybołówstwie będzie możliwy dzięki daleko posuniętym usprawnieniom pracy w sieciarniach, warsztatach oraz dzięki stałemu ulepszaniu organizacji pracy.

Realizacja tak śmiałego planu umożliwi wzrost rocznego spożycia ryb na jednego mieszkańca do około 6 kg, czyli w porównaniu z rokiem 1937 przeszło 2-krotnie.

Wydajna praca polskich rybaków, którzy będą wydobywać coraz to więcej dziesiątków tysięcy ton ryb z Morza Północnego i Bałtyku — przyczyni się do zwiększenia konsumpcji tłustego śledzia, lepszych filetów z dorsza oraz łososia przez szerokie masy pracujące.

BUDOWA PORTÓW I JEDNOSTEK RYBACKICH

Dla obsługi wzrastającej flotyli dalekomorskiej w okresie 6-lecia zostanie oddana do użytku nowoczesna baza rybacka w Świnoujściu. Zostanie tam wybudowana olbrzymia chłodnia, wielki nowoczesny przetwórczy kombinat rybny, warsztaty naprawcze, sieciarnie oraz budynki administracyjne dla przedsiębiorstw rybackich. Uruchomienie bazy rybackiej w Świnoujściu skróci drogę trawlerom i lugotrawlerom do łowisk Morza Północnego o 600 mil na każdym rejsie, co wpłynie na obniżkę kosztów paliwa, lodu itp. W szczytowym okresie połowów śledziowych dzięki uruchomieniu nowej bazy w Świnoujściu każdy supertrawler będzie mógł odbyć w ciągu roku o jeden rejs więcej.

Dzięki faktowi, iż port rybacki w Świnoujściu budowany jest od podstaw, istnieją realne możliwości przestrzennego, technicznego i usługowego rozwiązania tego portu w taki sposób, by koszt produkcji jednej tony ryby znacznie zmalały.

Oddanie w końcu Planu 6-letniego całej bazy w Świnoujściu ugruntuje linię rozwojową rybołówstwa dalekomorskie-

go w Polsce — a w dalszej przyszłości Świnoujście będzie wielką bazą rybacką z rozwiniętym na olbrzymią skalę przemysłem przetwórczym, zaopatrującą w rybę nie tylko Polskę, ale Czechosłowację, Węgry i inne państwa Europy południowo-środkowej.

Ponadto zbudowane zostaną chłodnie i urządzenia portowe (hale manipulacyjne, hale wyładunkowe, urządzenia przeładunkowe) w innych mniejszych portach rybackich, a mianowicie we Władysławowie, Kołobrzegu, na Helu itd.

Znaczną część jednostek rybackich, budowanych w 6-leciu, będą stanowiły jednostki nadające się do połowów w ciągu całego roku. Taką typowo uniwersalną jednostką jest lugrotrawler, który będzie łowił zarówno śledzia na Morzu Północnym jak i dorsza na Bałtyku i w cieśninach. Rybacy na lugrotrawlerach znajdą zatrudnienie przez cały rok.

W roku 1951 około 70% ogólnej sumy połowów stanowić będą połowy przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych.

WARUNKI WYKONANIA PLANU 6-LETNIEGO W GOSPODARCE MORSKIEJ

Omówione wyżej zadania, które zrealizowane zostaną w gospodarce morskiej w Planie 6-letnim, zestawienie ich z osiągnięciami pierwszych lat powojennych oraz porównanie z okresem międzywojennym — wszystko to pozwala nam ocenić przełomowe znaczenie Planu dla aktywizacji polskiej gospodarki na morzu, dla pełnego zespolenia jej z nowym, tętniącym życiem organizmem gospodarczym Polski Ludowej.

Plan 6-letni Polski Ludowej na morzu, powiązany jest z długofalowymi planami gospodarczymi bratnich narodów. Porty przeładowywać będą coraz więcej towarów tranzytowych dla naszych sąsiadów. Węgry, wyspecjalizowane w budowie małych jednostek, produkować będą statki dla naszej żeglugi przybrzeżnej. Przemysł okrętowy będzie otrzymywał urządzenia i maszyny ze Związku Radzieckiego, Niemieckiej Republiki Demokratycznej oraz Węgier. Ryby eksportowane będą do Czechosłowacji i NRD.

Plan rozwoju gospodarki morskiej będzie realizowany w oparciu o rozwój ruchu racjonalizatorskiego i wzrost wydajności pracy całej klasy robotniczej.

Polski marynarz i stoczniowiec, rybak i robotnik portowy na każdym kroku coraz częściej i lepiej będzie korzystać z doświadczenia ZSRR, wzorując się na jego przodującej nauce i technice.

W ciągu 6 lat powiększymy 9-krotnie produkcję okrętową, potroimy ilość naszych statków handlowych, potroimy liczbę połowów ryb morskich, a porty dzięki modernizowaniu i zamontowaniu nowych dźwigów będą zdolne przeładowywać 32 miliony ton towarów. Będą one przeładowywać towary znacznie szybciej i lepiej niż obecnie.

„Trzeba będzie powiedzieć z całą jasnością i twardością, że wykonanie planu 6-letniego stawiać nas będzie wobec konieczności przełamania szeregu poważnych trudności, większych, bardziej skomplikowanych niż te, z którymi mieliśmy do czynienia w okresie wykonania Planu 3-letniego“.*

Trzeba jasno zdawać sobie sprawę z tych trudności, trzeba widzieć sposoby i środki ich przezwyciężania.

Nasze stocznie i porty, nasza marynarka handlowa i rybołówstwo w swej pracy muszą pamiętać, że ciągły postęp techniczny, że udzielanie jak najdalej idącej pomocy racjonalizatorom — to wielka pomoc w wykonaniu nakreślonych zadań.

Musi nastąpić bardzo poważny wzrost wydajności pracy, co z kolei, w połączeniu z oszczędniejszą gospodarką materiałem, przyczyni się do obniżenia kosztów własnych.

Zarówno przedsiębiorstwa jak i centralne zarządy muszą podnieść znacznie wyżej swój poziom organizacyjny; trzeba doprowadzić do tego, by nie było „w naszych organizacjach gospodarczych obcych elementów, biurokratów..“ trzeba poziom naszej pracy organizacyjnej dociągnąć do poziomu naszej linii politycznej, odzwierciedlonej między innymi w Planie 6-letnim...“*

Ze szczególną wyrazistością występuje w gospodarce morskiej zagadnienie walki klasowej. Zakusy wroga klasowego w tak czułym punkcie jak granica morska będą z pewnością szczególnie uporczywe. Dlatego też zaostrenie czujności i walka z tym wrogiem staje się jednym z podstawowych warunków realizacji Planu 6-letniego w gospodarce morskiej.

Osiągnięcie wysokich wskaźników produkcji i usług będzie możliwe dzięki ofiarnej pracy klasy robotniczej Wybrzeża oraz

* H. Minc. Referat na V Plenum KC PZPR. „Nowe Drogi“ Nr 4(22) 1950 r.

całej polskiej klasy robotniczej. Ten imponujący rozwój naszych sił na morzu będzie mógł być zrealizowany tylko dlatego że polski stoczniowiec spawający coraz lepiej i szybciej stalowe płyty nowych statków, że rybak łowiący śledzie na dalekich morzach, że marynarze pływający na oceanach i zawijający na pokładach polskich statków do dalekich portów, że wszyscy pracownicy morza zdawać sobie będą w pełni sprawę — że pracują dla budowy socjalistycznej Polski, że ustrój ten zapewni im i ich dzieciom lepsze, jaśniejsze jutro.

Nakreślone przez Plan 6-letni zadania są zadaniami trudnymi, wymagającymi dużego wysiłku każdego robotnika, każdego inżyniera, każdego ekonomisty. Plan 6-letni będzie wykonany z całą pewnością, gdy wszyscy pracujący w gospodarce morskiej i wszyscy pośrednio z nią związani pamiętać będą na każdym kroku o słowach Prezydenta Bieruta, powiedzianych na V Plenum KC PZPR: „Wcielając w życie nasz Plan 6-letni, budując podwaliny Polski Socjalistycznej, wykonujemy testament i urzeczywistnimy marzenia całych pokoleń Polaków — rewolucjonistów, Polaków — bojowników o wolność i sprawiedliwość społeczną — najlepszych synów narodu polskiego...“.

Klasa robotnicza, szerokie masy ludu polskiego realizując zadania Planu 6-letniego wykuwają fundamenty socjalizmu w naszym kraju, dają cenny wkład w dzieło wzmocnienia światowego obozu pokoju, kroczącego pod przewodnictwem Związku Radzieckiego ku lepszej przyszłości.

~~BIBLIOTEKA
Państwowej Wyższej Szkoły Pedagogicznej
w GDAŃSKU~~



