

Dr KAZIMIERZ PETRUSEWICZ
wiceminister Żeglugi

Podstawowe zamierzenia na najbliższą przyszłość w dziedzinie gospodarki morskiej

O osiągnięciach naszych na morzu dużo się ostatnio pisało. Zreassumujmy najważniejsze: W stosunku do stanu przedwojennego mamy w roku 1946 w przeladunkach około 50 proc., zaś połów ryb osiągnął około 115 proc. Jeśli chodzi o tonaż floty handlowej, to w chwili obecnej wynosi on około 125 proc. w stosunku do stanu przed wojennego.

Nieistniejąca w Polsce przed 1939 r. gałąź budownictwa okrętowego, dziś rozwija się coraz pomyślniej i ma wszelkie perspektywy zaspokojenia w przyszłości nie tylko potrzeb krajowych, ale też i odegrania pewnej roli w obsłudze międzynarodowej żeglugi morskiej. Również w szkolnictwie zawodowym morskim położyliśmy zręby pod wykształcenie przyszłych kadr polskich pracowników morza. Pomysłowy rozwój wykazują również polskie przedsiębiorstwa maklerskie.

To są nasze zasadnicze sukcesy. Obecnie stojmy przed szeregiem zadań, jakie nakłada na nas ogólny plan gospodarczy na najbliższe 3 lata.

W Szczecinie mamy osiągnąć w roku 1949 przeladunek 5 milionów ton węgla, 1,5 miliona ton innych towarów masowych i ok. 1 miliona ton drobnicy.

Port szczeciński przed wojną był dostępny dla statków do 26 i pół stopy zagłębienia, obecnie najwyższe dopuszczalne zanurzenie wynosi ok. 23 stóp. Celem naszym jest doprowadzenie do poprzedniego stanu, co wymaga olbrzymich robót czerpalniczych.

W dziedzinie urządzeń kolejowych port szczeciński wymagać będzie dużej zmiany. Trzeba uruchomić prom kolejowy, obecnie zatopiony. D.O.K.P. — Szczecin przewiduje rozbudowanie stacji Szczecin, Dąb Rozrządowa, Podjuchy. Niezbędne jest wykonanie mostów na wschodniej i zachodniej Odrze i pod Podjuchami. Wewnątrz portu trzeba odbudować trzy mosty kołowe.

W Gdyni—Gdańsku mamy przeladować w 1949 roku około 11 milionów ton węgla, około 3 i pół miliona ton innych masowych towarów oraz około 2 i pół miliona ton drobnicy.

Z ogólnej liczby 105 dźwigów potrzebnych dla Szczecina oraz Gdyni—Gdańska, 45 jest już zamontowanych w kraju. Poza tym szukamy zagranicą (Czechosłowacja, Anglia, Włochy, Holandia) oferentów, dających jak najkrótszy czas wykonania, co w wojennym okresie bynajmniej nie jest łatwe.

Magazynów mamy w Gdańsku—Gdyni ponad 150 tys. m kw. Potrzebujemy jeszcze ca 100 tys. m kw. Cały szereg nabrzeży wymaga dużego remontu. Potrzebne będą też duże inwestycje dla odbudowy i przebudowy falochronów bardzo zniszczonych na skutek działań wojennych.

Pogłębianie portu w Gdyni będzie aktualne po otworzeniu głównego wyjścia zablokowanego wrakiem „Gneisenau”. W roku bieżącym pogłębiamy jedynie miejsca przy nabrzeżach do 9 metrów. Projektujemy natomiast w późniejszym okresie pogłębianie do 10—11 metrów. Również dojście do portu zostanie pogłębione do 12 metrów.

Uruchamia się obecnie wolna strefa w Gdyni—Gdańsku, roboty techniczne są na ukończeniu. Pragniemy kontynuować i rozbudowywać rolę portów polskich, jako ośrodków ruchu tranzytu dla krajów centralnej i środkowej Europy. Obecnie prowadzone rokowania nasze z Czechosłowacją o traktat handlowy i nawigacyjny, właśnie m. in. do tego celu zmierzają.

Gdyby jednak nadal spełniała przedwojenną rolę portu

przeladunkowego dla bawelny, zarówno dla Polski, jak i krajów centralnej Europy. Intencją naszą jest wykorzystać maksymalnie jedyną istniejącą na Bałtyku nowoczesną Łuszczarnię Ryżu w celach, dla których była ona zbudowana, a więc — dla obrotu uszlachetnionym ryżem, nie tylko na potrzeby kraju, ale również państw centralnej Europy oraz krajów nadbałtyckich.

W dziedzinie rozbudowy floty handlowej i żeglugi morskiej pod własną banderą, nasze zamierzenia przekraczają niestety możliwości finansowe kraju i nie będą mogły być zrealizowane w ramach planu trzyletniego. Możemy określić obecnie jedynie kierunki rozwojowe na przyszłość.

Żegluga może spełnić w gospodarce narodowej z grubsza biorąc dwa zadania: Jedno — to pośrednictwo w handlu międzynarodowym. Drugie — to pomoc przy narodowej wymianie zamorskiej. W tym wypadku flota handlowa jest instrumentem pomocniczym w ekspansji handlowej własnej gospodarki i szuka oparcia o ładunki krajowe, przede wszystkim w obrotach

handlowych własnego kraju.

Nie ulega wątpliwości, iż Polska w szybkim czasie nie będzie mogła być krajem na tyle morskim, by móc stać się eksporterem tonażu dla krajów trzecich. Polska, jako kraj kontynentalny, kraj bez większych tradycji morskich, może dążyć jedynie do tego, by flota jej była pomocą w polskim obrocie międzynarodowym.

Przy takim postawieniu zagadnienia rozwój floty będzie

funkcją polskiego handlu zagranicznego, idącego drogą morską, z korekturą na ładunki tranzytowe.

Planowane inwestycje w odbudowie tonażu okrętowego nie dotrzymują kroku rozwojowi ogólnonarodowej gospodarki i wynikającemu z tego obrotowi zagranicznemu drogą morską. Udział bandery polskiej w przewozie naszego importu i eksportu, który przed wojną wynosił około 12 proc., ma raczej

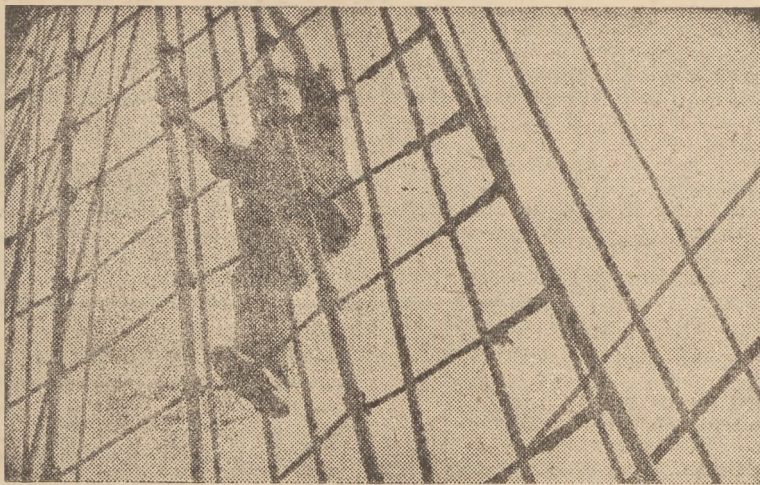
tendencję malejącą. Ażeby utrzymać procent przynajmniej na przedwojennym poziomie, musimy się starać w miarę możliwości powiększyć nasze inwestycje w żeglugę morską, przede wszystkim drogą udzielania przemysłowi krajowemu zamówień na budowę nowych statków.

Pragniemy stworzyć w Gdańsku główny ośrodek budownictwa okrętowego pozostawiając stoczniom w Gdyni i Szczecinie rolę ośrodków remontowych.

W zakresie rybołówstwa morskiego dążymy do stworzenia 2 podstawowych baz rybołówstwa dalekomorskiego w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku. Prócz tego staramy się zasiedlić całe wybrzeże rybakami przybrzeżnymi. Dla dalszego podniesienia i usprawnienia rybołówstwa morskiego, niezbędny jest rozbudowa chłodni rybnych w Szczecinie i Gdyni, jak również usprawnienie sieci dystrybucyjnej wewnątrz kraju.

Takie są, ujęte w najogólniejszym skrócie, nasze podstawowe zamierzenia na najbliższą przyszłość w dziedzinie gospodarki morskiej.

Dr Kazimierz Petrusiewicz



Na „Darze Pomorza”

Polska a plan Marshalla Jesteśmy dla USA korzystnym partnerem

W związku z rozpoczętymi w Paryżu obradami 3 ministrów nad planem Marshalla należałoby nasłuchiwać rolę naszego kraju zarówno w dziele własnej odbudowy jak i odbudowy Europy.

Plan Marshalla i przyjazd do Polski delegacji Międzynarodowego Banku Odbudowy w Waszyngtonie aktualizuje sprawę pomocy i kredytu amerykańskiego dla Polski. W kwestii tej należy ściśle odróżnić momenty ekonomiczne i momenty polityczne.

Jest rzeczą jasną, że plan Marshalla nie wypływa z altruizmu ani z natchnień o charakterze filantropijnym. Stworzenie nowych form dla odpływu towarów ze Stanów Zjednoczonych zamiast wojennego „Lend-lease’u” i powojennej UNRRA jest palącą koniecznością, wobec której stanął rząd amerykański.

Gdyby sprawę potraktować z punktu widzenia czysto ekonomicznego, to Polska stanowiłaby idealnego kontrahenta dla Stanów Zjednoczonych. Dotychczasowa pomoc i pożyczki dla Grecji, Turcji i Włoch są bowiem pieniędzem utopionym w błocie wojny domowej, deficytów budżetowych i marnotrawstwa klas posiadających. Natomiast skromna pomoc, którą Polska otrzymała od UNRRA nie została roztworzona, ale przyczyniła się do poważnych osiągnięć gospodarczych.

Odbudowa gospodarcza Polski posiada zasadnicze znaczenie dla odbudowy gospodarczej całej Europy. Kluczami do odbudowy zniszczonych krajów europejskich są przede wszystkim węgiel, żywność i transport a w tych dziedzinach rola Polski jest, względnie może być, szczególnie doniosła.

Głód węgla hamuje odbudowę przemysłu i komunikacji. Polska jest już najważniejszym w Europie eksporterem węgla i przyszły historyk opisując odbudowę gospodarczą krajów europejskich nie będzie mógł pominąć roli, jaką odegrał w tej odbudowie polski węgiel.

Co jednak najważniejsze Polska może w sposób wydatny i szeroki powiększyć wydobycie i rzucić nowe miliony ton węgla

na rynki zniszczonych krajów europejskich. Polski przemysł węglowy wymaga jednak różnego typu maszyn i narzędzi górniczych, których mogą nam dostarczyć szybko przede wszystkim Stany Zjednoczone.

Nie wszyscy wiedzą, iż dotychczas zniszczona Polska udziela kredytu krajom europejskim. Odbywa się to w ten sposób, że polski węgiel idzie natychmiast zagranicę, ale jest uważany jako zaliczka na zamówienie maszyn, które przyjdą do Polski po upływie długiego czasu, niekiedy lat. W wymianie handlowej ze Związkiem Radzieckim import do Polski przewyższa eksport ale w wymianie polskiej z większością krajów europejskich sprawa ma się odwrotnie.

Poważny kredyt dla Polski dałby nam możliwość szybkiego wprowadzenia maszyn i urządzeń ze Stanów Zjednoczonych, co spowodowałoby szybkie i poważne skutki w dziedzinie dopływu węgla polskiego na rynki europejskie.

Przed wojną Polska posiadała nadwyżki żywnościowe, które eksportowała do krajów europejskich i zamorskich. Obecnie Polska posiada deficyt żywnościowy, ale polskie jaja już są eksportowane do Anglii i innych krajów i bliski jest zapewne okres, gdy polskie bekony i szynki znów się pojawią na rynkach światowych.

Polskie rolnictwo cierpi przede wszystkim na brak siły pociągowej.

Chłopom polskim trzeba byłaby i maszyn rolniczych. Kredyty amerykańskie stworzyłyby możliwość szerokiego importu byłaby i maszyn z zagranicy a poza tym przyczyniłoby się do rozwoju produkcji maszyn rolniczych w kraju.

W pomyślnych warunkach Polska stosunkowo szybko osiągnęłaby nie tylko samowystarczalność żywnościową, ale i pewne nadwyżki żywności, które mogłyby być kierowane do krajów zniszczonych.

Niedomagania transportu hamują odbudowę gospodarczą całej Europy jak i poszczególnych krajów europejskich. Polska leży na wielkiej osi tranzytowej, biegnącej z zachodu na wschód i z pomocy na południe. Biegną

odbudowa transportu polskiego jest koniecznością dla całej Europy, oczywiście o ile ta Europa nie ma zostać rozbita na wrogie sobie bloki.

Polska osiągnęła już znaczne sukcesy w dziedzinie odbudowy transportu, ale dalszy rozwój gospodarczy, a w szczególności wzrost produkcji takich masowych towarów, jak węgiel, cement itp. wymaga dalszej rozbudowy transportu kolejowego, rzeczniczego (Odra) i morskiego.

Najlepszym dowodem, iż Polska pragnie ożywionej wymiany handlowej także z Zachodem, jest odbudowa Szczecina — portu polskiego, położonego najbardziej na zachód i będącego najwygodniejszym portem dla wymiany handlowej z Zachodem.

Kto więc naprawdę dąży do odbudowy gospodarczej Europy — ten nie może pominąć obecnej i przyszłej roli Polski w tej dziedzinie.

W świecie kapitalistycznym wierzytel dba i musi dbać o gwarancje przyszłej wypłacalności klienta, o jego pewność fi-

nansową. I pod tym względem Polska jest doskonałym kontrahentem dla Stanów Zjednoczonych. O ile Grecję, Francję, Włochy i inne kraje oceniają ciągle zaostrenie walk wewnętrznych, Polskę oceniają wzrastające bezpieczeństwo wewnętrzne i stabilizacja stosunków politycznych.

Polska wykazuje postęp gospodarczy we wszystkich dziedzinach, nie wyłączając finansowej. Należymy do nielicznych wyjątkowych krajów w Europie, które nie tylko mają budżet bez deficytu, ale wykazują znaczną nadwyżkę budżetową.

Polska dąży do wszechstronnego zacieśnienia stosunków gospodarczych z Zachodem. Polska ma pełne prawo oczekiwać pomocy od Stanów Zjednoczonych. Polska ma jednocześnie prawo żądać, by w akcji pomocy uwzględnione były momenty ekonomiczne a nie momenty polityczne, odzwierciedlające życzenia i marzenia o zamienieniu Europy w wasalną Ameryki.

Art.



Gwiazdka Marynarki Wojennej. Wyładowanie „rozbitka”

Foto-Film

NA TEMATY DNIA

O rodakach z Westfalii

Wojna miłona zrodziła wiele nowych problemów ludnościowych. Największy był problem powrotu do swych krajów milionów ludzi wywiezionych przez Niemcy hitlerowskie do rozslanych po całym prawie obszarze Europy obozów. Drugi był proces wysiedlenia niemieckich piątych kolumn z sąsiadujących z nimi krajów. Wśród „pomniejszych” problemów ludnościowych — zwłaszcza u nas — był problem powrotu do kraju ludzi, którzy wyemigrowali za chlebem w okresie przedwojennym, w okresie bezrobocia i głodu ziemi, a obecnie pragną uzyskać z powrotem utraconą Ojczyznę.

Problem ten stanął przed naszymi rodakami we wszystkich krajach, nie wyłączając krajów zamorskich. Nigdzie jednak nie nabrał on takiej — zrozumiałej zresztą — ostrości, jak wśród przedwojennej emigracji polskiej w Niemczech. Tutaj czynnik uczuciowy odegrał szczególnie wielką rolę, tym większą, że jak się okazuje, WŁADZE OKUPACYJNE ANGIELSKIE UZNAŁY CAŁE WIELKIE GRUPY EMIGRACJI POLSKIEJ W NIEMCZACH ZA RODOWITYCH NIEMCÓW.

Dotyczy to przede wszystkim emigracji polskiej w Westfalii, — gdzie zgromadzona jest masa 60 tysięcy Polaków. Ludzie ci to w absolutnej swej większości robotnicy kopalń, synowie chłopów polskich z Poznańskiego i Śląska, ludzie wygnani z ojczyzny jeszcze za czasów Habsburgów i później, w okresie drugiej niepodległości — ludzie, którzy nie utracili nigdy łączności z krajem, którzy uważali się zawsze za Polaków i faktu tego przed nikim nie tąp.

Przybycie wojsk alianckich emigrantów polscy w Westfalii powitali jako wyzwolenie spod jarzma niemieckiego, Odrodzenie Polski Ludowej, Polski reform społecznych i demokracji przyjęli jako zarysowującą się nadzieję bliskiego powrotu do kraju ojczystego. Wkrótce też rozpoczęli starania i przygotowania do powrotu. W maju miał odejść do Polski pierwszy transport westfalskich repatriantów.

Wówczas to dowiedzieli się, że są... Niemcami. Dowiedzieli się o tym z „mów rodzimych” ust angielskich władz okupacyjnych.

Sprawa emigrantów polskich w Westfalii jest sprawą jasną, niezagmatwaną żadnymi wątpliwościami. Ludzie ci byli przez lata całe traktowani przez Niemców i przez ich władze jako „Polacken”. Pogardliwy stosunek miejscowej ludności niemieckiej do naszych rodaków w Westfalii istnieje także dzisiaj. Ludzie ci mówią językiem swych ojców. Wiele z nich zachowało jeszcze nawet rodzinną łączność z krajem.

Traktowanie ich jako Niemców jest, w najlepszym wypadku — poniżającym nieporozumieniem. Nieporozumieniem, które należy jak najszybciej wyjaśnić. Nieporozumieniem, które najżywiej obchodzi cały naród polski. Toteż wierzymy, że władze angielskie zrewidują do tymczasowy stosunek do naszych rodaków w Westfalii i że otrzymają oni jak najszybciej prawo do powrotu z kraju i do przyłączenia do kraju ojczystego.



Stocznia rybacka w Gdyni. Remont łodzi

