

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, listopad 1945

Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Nr 11

W Gdyni, Gdańsku i Szczecinie w pracy na rzecz naszego obszaru gospodarczego

Nowe oblicze gospodarcze Polski

Przesunięta całością swego obszaru na zachód stała się Polska w obliczu powojennej Europy jako nieco odmieniony składnikowo kompleks gospodarczy. W miejsce odstąpionych na rzecz Rosji obszarów wschodnich włączony został ekwiwalent na zachodzie (w postaci powrotu dawno utraconych na rzecz Niemiec ziem polskich), różny zupełnie pod względem waloru gospodarczego. Zważyć to musi na wyrazie naszego oblicza gospodarczego tak dalece, że, zastanawiając się nad możliwościami naszego udziału w obrocie międzynarodowym, nie możemy już opierać danych przedwojennymi. Brak źródeł i danych cyfrowych uniemożliwia uzasadnienie szczegółowe tego twierdzenia i stworzenie obrazu opartego na nowych danych. Ogólnie jednak rzecz biorąc, przesunięcie potencjału gospodarczego, jakie nastąpiło równoległe z przesunięciem kompleksu naszych granic, scharakteryzować by można jako przesunięcie z kierunku surowcowo-rolniczego ku surowcowo-przemysłowemu i przemysłowemu. Abstrahując od kwestii zniszczeń wojennych oraz konieczności, możliwości i czasu ich naprawy, wzmożenie naszego potencjału przemysłowego bezsprzecznie nastąpiło, co w konsekwencji wpłynąć musi i wpłynie na podniesienie naszego udziału w obrocie międzynarodowym, nie mówiąc o zmianie charakteru naszego w nim udziału. I jedna i druga okoliczność wpłynie na fakt, że, wobec przesunięcia naszego położenia geograficznego ku zachodowi, jako jeden ze skutków powstanie konieczność zapewnienia sobie nowej naturalnej drogi wylotowej, zwłaszcza dla tych nowowcielonych obszarów i ich potrzeb gospodarczych. Tą drogą wylotową jest właśnie Szczecin. Konieczność związania go z naszym obszarem gospodarczym jest logicznym następstwem zmiany naszego położenia geograficznego i konsekwencji gospodarczych stąd wynikających.

Zadanie portu szczecińskiego

Jak dalece potrzebujemy Szczecina już obecnie, wobec zniszczeń wojennych w Gdyni i Gdańsku, nawet w tak mało jeszcze rozwiniętych stosunkach handlowych, wskazuje poniższe drobne obliczenie. Według zawartych umów, mamy wywieźć drogą morską do Rosji ok. 5 mil. t. węgla, 1.000.000 ton do Szwecji, 300.000 ton do Norwegii oraz tyleż ton do Danii, t. j. razem nieco ponad 6½ mil. ton w ciągu mniej więcej 12 miesięcy. Przy dzisiejszych trudnościach zsynchronizowania wszystkich czynników przeładunku, a więc przede wszystkim przy braku taboru wagonowego i ogólnych niedomaganiach powojennych transportu kolejowego, przerwach w dostarczaniu prądu, niedomaganiach technicznych sprzętu przeładunkowego, braku i niewyszkoleniu robotników przeładunkowych itp., praktyczne możliwości przeładunkowe obu portów dla węgla na długie miesiące nie będą przekraczać, optymistycznie licząc, 10.000 ton na dobę. (Obecnie przeciętna wydajność wynosi zaledwie 3.800 ton, 2.000 — 9.000 ton dziennie dla obu portów). Przeładowanie zatem tej ilości węgla, o ile sytuacja

się nie zmieni, wymagałoby w najlepszym wypadku około 22 miesięcy, tj. prawie 2 lat. Zatem, chcąc sprostać temu zadaniu, znaczną część przeładunku samego tylko węgla musielibyśmy już dziś przerzucić na Szczecin, abstrahując oczywiście od możliwości przeładunkowych Szczecina i realności samej koncepcji jako takiej. Brak lub, co na jedno wynosi, istniejące dziś trudności nie do pokonania w uzyskaniu ścisłych danych cyfrowych uniemożliwiają obliczenie, w jakim stopniu partycypować powinien Szczecin w naszych obrotach przeładunkowych w okresie, gdy będziemy mogli mówić o względnej stabilizacji tego rodzaju potrzeb. Wobec niemożności oparcia się o ścisłe i obiektywne dane obawiałbym się wysunąć jakieś założenia, które mogą być podyktowane podświadomą sugestią, nie chciałbym też spotkać się z zarzutem tendencji lub dowolności.

Wydaje mi się, że Szczecin powinienby przejąć te wszystkie ładunki, które dotychczas były jego domeną, to znaczy pochodzące z terenów zachodnich, przyłączonych obecnie do Polski. Tereny te stanowią i stanowiły przed wojną naturalne zaplecze Szczecina i, uzupełnione tranzytem czeskim, słowackim, austriackim i węgierskim, ciążyą ku niemu jako ku swej naturalnej bramie wylotowej. W orbitę polskiego organizmu gospodarczego wchodzi zatem Szczecin wyposażony we własne zaplecze, własne szlaki dojazdowe, stanowiąc doskonałe uzupełnienie zarówno Gdyni jak i Gdańska. Uwzględniając fakt, że przed wojną towary czeskie chętnie wykorzystywały Hamburg jako bazę przeładunkową, należy liczyć, iż przy zapewnieniu tranzytowi czeskiemu odpowiednich ulg i korzyści lub przy ściślejszym umownym związaniu go ze Szczecinem zdołamy zapewnić temu portowi aliment przeładunkowy przewyższający nawet znacznie normalne jego możliwości obrotowe, a w każdym razie wyrównujący ewentualny ubytek ładunków z zaplecza niemieckiego. W tych warunkach dla sprostania swemu zadaniu port szczeciński wymagałby prawdopodobnie nawet pewnej rozbudowy i doinwestowania, o ile z tych lub innych względów scedowanie tych ładunków na Gdynię lub Gdańsk okazałoby się niemożliwe lub niewskazane. Zresztą, zarówno Gdynia jak i Gdańsk przed wojną dochodziły do szczytu swych możliwości przeładunkowych i bez dalszej rozbudowy i inwestycji żadne poważniejsze zwiększenie przeładunków nie było możliwe.

Specjalizacja portów w Gdyni i w Gdańsku

Zatrzymując się z kolei na zagadnieniu Gdyni i Gdańska, należy zanotować dwie opinie, z których jedna, tracąca, zdaje się, coraz bardziej grunt pod nogami, przewiduje umniejszenie roli Gdyni na rzecz Gdańska, a druga łączy oba porty w jedno zagadnienie.

Gdy chodzi o kwestię pierwszą, to, na szczęście, życie zadało klam tym pesymistycznym, a w istocie swej opartym na nieznanomości rzeczy przewidywaniom i obawom. Już pierwsze miesiące wznowienia pracy przeładunkowej portów wskazują, że nie tylko Gdyni nic nie grozi, lecz najprawdopodobniej zajmie ona i nadal w odrodzonym życiu naszego Wybrzeża czołowe

miejsce. Z czasem prawdopodobnie odgrywać będzie ponownie rolę pierwszego portu na Bałtyku.

Jak wskazuje poniższa tabelka, większą prężność w budzeniu się do życia wykazuje na razie Gdynia, mimo straszliwych ran zadanych jej aparatuwi przeładunkowemu przez wojnę.

*Przeładunek we wrześniu r. 1945
(w tonach)*

Obrót towarowy	Gdynia	Gdańsk
Wywóz	28.018,7	11.777,4
Przywóz	77.306,0	42.071,5
Razem obrót	105.324,7	53.848,9

W sierpniu 1945 r. przeładowano razem 74.445,0 t w porcie gdyńskim i 27.391,7 t w Gdańsku.

Oczywiście, są to wszystko zaledwie początki pracy obu portów, doświadczenie jednak uczy, że życie niechętnie zbacza z raz utartych szlaków lub ścieżek i pierwsze fazy rozwojowe powojennej pracy portów mogą zaważyć na dalszych drogach ich rozwoju.

Wysuwając pewne twierdzenia, zwłaszcza dotyczące zagadnień gospodarczych, należy opierać je o realne dane cyfrowe lub istotną charakterystykę omawianego zjawiska czy przedmiotu, inaczej bowiem ryzykujemy zawsze, że dojdziemy do błędnych i bezpodstawnych wniosków. Przy rozważaniu zagadnienia Gdynia — Gdańsk momentem istotnym jest charakterystyka wszechstronna obu portów, wykazująca istotne różnice, mimo przypadkowej bliskości położenia. Gdynia, Gdańsk i Szczecin mają wspólne wszystkim portom cechy charakterystyczne, nadające im charakter uniwersalny. W tej części swego przeznaczenia i możliwości przeładunkowej mogą one, uzupełniając się nawzajem, spełniać wspólne zadanie ośrodków przeładunkowych na rzecz całego szerokiego zaplecza, zarówno objętego własnym obszarem celnym, jak i naturalnego zaplecza gospodarczego, ciągnącego ku tym ośrodkom przeładunku. Poza uniwersalnymi cechami każdy z portów ma swój charakter specjalny, wypływający bądź z położenia geograficznego i jego charakteru, bądź z urządzeń specjalnych, bądź z konstrukcji technicznej, które to cechy predestynują go szczególnie do tych lub innych celów. Podobnie jest z Gdynią i z Gdańskiem, które to porty pod tym względem różnią się od siebie, stanowiąc każdy zagadnienie dla siebie.

Cechami charakterystycznymi Gdyni są: a) oparcie o połączenie śródlądowe zasadniczo kołowo-drogowe (port kolejowy w przeciwieństwie do rzeczno), a zatem predestynowanie do ładunków wymagających z tych lub innych względów szybkiego transportu (towary szybko psujące się, drobnica, ruch pasażerski); b) port

nowoczesny o basenach szerokich i wygodnych i nabrzeżach głębokich, a zatem predestynowanie do połączeń dalekomorskich, transoceanicznych statkami o dużym zanurzeniu (węgiel do Włoch, bawełna, złom, skóry, ryż, nasiona oleiste, port rozdzielczy na Bałtyku itp.); c) port wysunięty z łatwym wejściem i wyjściem, a zatem stacja bunkrowa. Cech takich można by, oczywiście, naliczyć więcej, wyliczone tu jednak wystarczą dla wyjaśnienia istoty rzeczy.

Przechodząc z kolei do Gdańska, scharakteryzować by go wypadło jako port przede wszystkim rzeczny, a zatem predestynowany dla towarów masowych znośzących długi transport drogą wodną; port stary, rozrzucony, o nabrzeżach płytkich, a zatem przeznaczony dla żeglugi małej (Bałtyk, Skandynawia, Anglia, Rosja) i wymiany (ruda — węgiel, piryty, fosfaty itp.); długie nabrzeża wzdłuż rzeki z dużym zapasem miejsca na składowanie niewybrednych towarów masowych i rozlokowanie przemysłu portowego, itd., itd.

O ile zatem naturalną siedzibą dla Linii Żeglugowych Gdynia—Ameryka (G.A.L.) byłaby Gdynia, to Gdańsk nadaje się raczej na siedzibę Żeglugi i Polbrytu; o ile Gdynia predestynowana jest na centralę przeładunkową złomu (amerykańskiego), to Gdańsk dla rudy; o ile Gdynia winna się stać rynkiem frachtowym dla dalekomorskich ładunków, to Gdańsk dla żeglugi małej i na Bałtyku; o ile Gdynia predestynowana jest na siedzibę arbitrażu i aukcji bawełnianej, dla skór i owoców południowych, to Gdańsk raczej jako rynek dla zbóż, strączkowych itp. Wszystko to składa się na odmienne oblicze handlowe obu portów, grupujących odmienny skład interesentów portu o różnych zupełnie zainteresowaniach. Powinno to, z natury rzeczy, nadawać inne piętno charakterystyczne obu miastom portowym, prowadząc z drugiej strony do specjalizacji portów w różnych kierunkach, w oparciu o różne ładunki.

Niezależnie od specjalizacji obu portów, mogą one uzupełniać się nawzajem. W tej dziedzinie jednak, jak zresztą i w wielu innych, dalecy jeszcze jesteśmy od możliwości schematyzacji i dlatego wydaje się bardziej wskazane pozostawienie pewnych luzów i swobody w specjalizacji na węższych odcinkach pracy, zwłaszcza gdy warunki życiowe same to dyktują. I Gdynia, i Gdańsk i Szczecin wyłobią sobie niezależne, własne łożyska i nie zachodzi obawa, by nie starczyło wód do ich wypełnienia: wspólne źródło gospodarczych zasobów narodowych wypełni je równomiernie spokojnym, lecz silnym nurtem. W oparciu o wspólną politykę gospodarczej racji stanu wspólnego zaplecza specjalizować się one będą na pewnych z natury im przypadających odcinkach pracy, natomiast szlachetnie rywalizować mogą w organizacji i jakości pracy na nadającym się do tego uniwersalnym terenie działalności portowej.

Opracował: mgr St. Walewski

Gdańsk, w listopadzie 1945 r.