

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, listopad 1947

Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Rok III Nr 17 (50)

Narodowy plan gospodarczy a możliwości przeładunkowe Gdyni

Ogólne założenia Narodowego Planu Gospodarczego w zakresie portów

Na str. 71 Narodowego Planu Gospodarczego (nakł. CUP, W-wa 1946) tablica 41 określa normy zdolności przeładunkowej trzech naszych portów, jakie winny one osiągnąć w latach 1947, 1948 i 1949 dla wykonania zadań, jakie na te porty przypadają w zakresie czterech podstawowych grup towarów. Na str. 130/31 umieszczono uwagę uzupełniająca, że normy te „nie są równoznaczne z istotnym planem przeładunku”, a tylko służyć mają za „podstawę dla planowania inwestycji portowych”.

Ogłoszone w następstwie „Materiały do przedłożenia rządowego — liczby podstawowe” (CUP, W-wa 1947) na str. 79 podają preliminowane cyfry przeładunku dla portu gdyńskiego (zestawienie I D/7) jak następuje:*

Zestawienie I D/7

Przeładunek portu w Gdyni	jednostka miary milion ton		
	L a t a		
Wyszczególnienie	1947	1948	1949
	II	III	IV
I			
Ogółem	5,1	7,5	9,1
Węgiel, koks, bunkier	3,2	4,8	5,9
Ruda (z tranzytem)	0,3	0,4	0,6
Inne masowe	0,6	0,9	1,1
Drobnica i inne magazynowe	1,0	1,4	1,5

Z chwilą gdy plan został opublikowany, powstał dla władz portowych obowiązek przeanalizowania własnych możliwości przeładunkowych i zgłoszenia właściwym instancjom wniosków inwestycyjnych, których realizacja umożliwi wykonanie włożonego na porty zadania. Nie-skoordynowanie bowiem planu zamierzeń ze środkami ich wykonania mogłoby powodować nierealność ustaleń planu gospodarczego w zakresie funkcji portowych. Podjęcie przez lokalne czynniki portowe próby analizy własnych możliwości i przyrównania ich do zakreślonego planem zadania, celem określenia niezbędnych potrzeb inwestycyjnych, wydaje się rzeczą konieczną i nasuwającą się logicznie jako obowiązek w związku z ogłoszonym planem. Zgłoszone inwestycje będą służyły za podstawę czynnikom decydującym dla uruchomienia odpowiednich na ten cel kredytów, o ile reali-

zacja planu w tym zakresie uznana zostanie za możliwą i konieczną.

Nakazane planem gospodarczym zaprojektowanie inwestycji portowych winno przyjąć jako podstawę rozważań pulę 26.000.000 ton przeładunku w 3 portach (Gdynia, Gdańsk i Szczecin) na rok 1949, jako końcowy etap 3-letniego planu. (Zestawienie I D/6 — str. 79 — „Materiały do przedłożenia rządowego”, W-wa 1947). Na port Gdynię, jak już podano w zestawieniu, nałożono zadanie przygotowania możliwości przepustowych w 1949 r. — 9.100.000 t. Podejmując próbę analizy możliwości gdyńskich, bez wchodzenia w ocenę słuszności podanych cyfr, uważam za jedynie właściwą metodę zbadanie maksymalnych możliwości przepustowych portu według dzisiejszego stanu inwestycyjnego Gdyni z doliczeniem już dokonanych zamówień i, po ustaleniu potrzeb przeładunkowych dla całkowitego wykonania zadania na rok 1949, określenie ewentualnie brakujących inwestycji. Kwestię właściwego ulokowania ich w Gdyni lub Gdańsku zostawiam czynnikom koordynacyjnym, ograniczając się jedynie do nie obowiązujących sugestii, jakie, z mojego punktu widzenia, są możliwe i właściwe. Nie chciałbym tu również roztrząsać słuszności i prawidłowości przyjętego przez plan podziału zadań przeładunkowych, ujętych generalnie zestawieniem I D/6, na poszczególne 3 porty*, jakkolwiek w niektórych pozycjach podział ten mógłby nasuwać pewne zastrzeżenia.

Jako szczegółowe podstawy do planowania inwestycji wysuwa plan następujące cztery grupy przeładunku:

1. węgiel i koks,
2. ruda (łącznie z tranzytem),
3. inne masowe ładunki,
4. drobnica i inne towary magazynowe.

W tej kolejności rozpatrywać będziemy możliwości: a) istniejące, b) już realizowane na podstawie dokonanych zleceń i c) konieczne doinwestowania, stosownie do wytyczonych planem gospodarczym założeń. Jako orientacyjny punkt wyjściowy przyjmiemy dla każdej grupy towarów stan inwestycyjny z r. 1938 i faktycznie dokonane wówczas ilości przeładunku, co ułatwi nam orientację w zakresie przyjętych norm przeładunkowych i porównanie z aktualnymi możliwościami przeładunkowymi.

Węgiel

Port gdyński przeładował w r. 1938 — 6.526.000 ton węgla następującymi środkami przeładunkowymi:

2 urządzenia taśmowe o wydajności praktycznej 250 ton/godz. każde, czyli razem 500 ton/godz.,

* Dalsze zestawienia zawierają preliminowane cyfry przeładunku odrębnie dla Gdańska, odrębnie dla Szczecina, poza zestawieniem generalnym dla wszystkich trzech portów. Tych, jako wykraczających poza granice tematu, nie podajemy.

* Zestawienia I D/7 — dla Gdyni, I D/8 — dla Gdańska i I D/9 — dla Szczecina.

1 wywrotnica wagonowa o wydajności praktycznej 200 ton/godz., czyli razem 200 ton/godz.,

9 kranów chwytaowych (7 ton) o wydajności praktycznej 45 ton/godz. każdy, czyli razem 405 ton/godz.

Ogólna wydajność stojących do dyspozycji urządzeń wynosiła 1.105 ton/godz.

Ponadto posługiwano się pomocniczo pracą dźwigów mostowych, których przeciętna wydajność na jeden dźwig wynosi ponad 1.000 ton na dobę.

Przyjmując, na podstawie doświadczeń i średnich rocznych obliczeń, praktyczną efektywną pracę dźwigu na dobę na 20 godzin i stratę 6 dni w miesiącu na przerwy pracy dźwigów (remonty, brak prądu, brak węgla, brak statku, lub inne przyczyny powodujące niesharmonizowanie wszystkich czynników ciągłości przeładunku), otrzymamy miesięcznie średnio 480 godzin efektywnej pracy dźwigu (teoretycznie maksymalna ilość 600 godzin miesięcznie jest w praktyce mało osiągalna). Przy wydajności urządzeń 1.105 ton/godz. i 480 godzinach efektywnej pracy miesięcznie otrzymamy miesięczną wydajność 530.400 ton, czyli roczną 6.364.800 ton. Brakujące 162.200 ton do pełnej sumy dokonanego w r. 1938 przeładunku, tj. 6.526.000 ton, wyrównano z nadwyżką stojącymi do dyspozycji dźwigami mostowymi, których pełna wydajność nie została wykorzystana dla rudy.

W r. 1947 do dyspozycji węgla stoją następujące urządzenia:

2 urządzenia taśmowe o wydajności praktycznej obecnie 200 ton/godz., czyli razem 400 ton/godz.,

2 dźwigi chwytaowe C. W. o wydajności praktycznej obecnie 40 ton/godz., czyli razem 80 ton/godz.

Wydajność urządzeń Centrali Węglowej wynosi tedy łącznie 480 ton/godz.

Przyjmując nawet, tak samo jak przed wojną, 480 godzin efektywnej pracy dźwigu miesięcznie, otrzymamy miesięczną wydajność 230.400 ton i rocznie 2.764.800 ton. W obecnej chwili nadwyżkę przeładunków pokrywa pomoc 2 dźwigów mostowych i Nabrzeże Holenderskie.

W r. 1949 Centrala Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego posiadać będzie w Gdyni ponadto:

4 dźwigi 7-tonowe na Nabrzeżu Szwedzkim (2 z remontu i 2 nowe),

6 dźwigów 7-tonowych na Nabrzeżu Śląskim,

10 dźwigów o rocznej wydajności $(10 \times 40 \times 480 \times 12) = 2.304.000$ ton. Ponadto na potrzeby węgla da się wykorzystać pomoc 2 „mostów” w przeciągu 3 miesięcy wolnych od przeładunków rudy $(2 \times 46 \times 480 \times 3) = 132.480$ ton oraz 4, maksymalnie 5 dźwigów na Nabrzeżu Holenderskim, o ile inne ładunki, jak żelazo i wyroby żelazne, na to pozwolą $(4 \times 40 \times 480 \times 12) = 921.600$ ton lub też $5 \times 40 \times 480 \times 12 = 1.152.000$ ton). W ten sposób maksymalna wydajność portu gdyńskiego dla przeładunku węgla w r. 1949, już po dokonaniu zamierzonych inwestycji na nabrzeżach Śląskim, Szwedzkim i Holenderskim, przedstawiać się będzie następująco:

2 urządzenia taśmowe (Nabrzeże Duńskie)	
rocznie	2.304.000 ton
2 chwytaowe CZPPW (Nabrzeże Szwedzkie) rocznie	460.800 „
10 chwytaowych CZPPW nowe (Nabrzeże Szwedzkie i Śląskie) rocznie	2.304.000 „
2 mosty przez 3 miesiące	132.480 „
4 chwytaowe dźwigi (Nabrzeże Holenderskie) rocznie z zastrzeżeniem jw.	921.600 „

6.122.880 ton

Ponieważ plan gospodarczy przewiduje w r. 1949 przeładunek 5.100.000 ton węgla, możemy stwierdzić, że przy wykonaniu przewidzianych inwestycji port gdyński będzie w stanie przeładować preliminowaną na rok 1949 ilość węgla.

Ruda

Według Małego Rocznika Statystycznego za rok 1939, port gdyński przeładował w r. 1938 — 200.000 ton rudy (ściśle 207.000 ton). Do dyspozycji rudy istniały w Gdyni następujące urządzenia: 3 dźwigi mostowe o wydajności praktycznej średniej 50 ton/godz., czyli razem 150 ton/godz. Przyjawszy, zgodnie z zasadami wydajności uznanyj powyżej dla węgla, 480 godzin pracy w miesiącu i 12 miesięcy w roku, otrzymamy teoretycznie możliwości roczne $(150 \times 480 \times 12) = 864.000$ ton, czyli znacznie przewyższające wówczas istniejące zapotrzebowanie (nadwyżka była wykorzystana na inne towary).

Zalecenia planu gospodarczego nakazują przygotowanie inwestycyjne pod kątem stworzenia możliwości przeładowania w r. 1949 — 600.000 ton. Do wykonania tego zadania będziemy posiadali następujące urządzenia: 2 „mosty” o wydajności 45 ton/godz. każdy, czyli razem 92 ton/godz., 3 dźwigi chwytaowe o wydajności 40 ton/godz. każdy, czyli razem 120 ton/godz. (Nabrzeże Holenderskie). Razem 212 ton/godz., czyli w ciągu 9 miesięcy sezonu rudowego $(212 \times 48 \times 9) = 915.840$ ton. A zatem możemy stwierdzić, że istniejące w Gdyni możliwości przekroczyć nawet preliminowane na r. 1949 zapotrzebowanie.

Inne masowe ładunki

Na tego rodzaju towary, wymagające chwytaowego dźwigu oraz placu składowego, albo też tylko placu lub tylko dźwigu, składają się: złom, fosforyty, tomasyna (o ile przychodzi luzem) itp.

W r. 1938 port gdański przeładował złomu 447.000 ton, fosforytów i tomasyny 211.000 ton, razem 658.000 ton. Nie wykorzystane dla rudy możliwości przeładunkowe „mostów” oraz 9 chwytaowych dźwigów na Nabrzeżu Holenderskim i 5 na Czechosłowackim prawie 4-krotnie przewyższają te potrzeby, tworząc rezerwę dla szczytowych okresowych napięć przeładunku, jak i rezerwę dla uzupełnienia potrzeb innych towarów (węgiel do krajów południowych, wobec większej głębokości Nabrzeża Holenderskiego dla statków o większym zanurzeniu, jak np. węglowce włoskie).

Inna sytuacja jest obecnie i będzie w r. 1949. Wobec pełnego wykorzystania całego Nabrzeża Holenderskiego na potrzeby rudy (teoretycznie 3 dźwigi) i węgla (4), jak również obu „mostów” na Nabrzeżu Szwedzkim do dyspozycji innych towarów masowych, pozostaje Nabrzeże Czechosłowackie o wyposażeniu 5 dźwigów chwytaowych 5-tonowych, o łącznej rocznej wydajności $(5 \times 30 \times 480 \times 12) = 864.000$ ton. (5-tonowe dźwigi znajdujące się obecnie na Nabrzeżu Holenderskim, po wyposażeniu go w r. 1947 w dźwigi 7-tonowe, zostaną przeniesione na Nabrzeże Czechosłowackie).

Plan gospodarczy przewiduje zapotrzebowanie na przeładunek tej grupy towarów w ilości 1.110.000 ton. Wynika z tego, że zapotrzebowanie przekracza możliwości Nabrzeża Czechosłowackiego o 286.000 ton, tj. nieco wyżej niż roczna wydajność jednego 7-tonowego dźwigu. Trzeba będzie niewątpliwie korzystać z pomocy co najmniej 1—2 dźwigów Nabrzeża Holenderskiego. Niestety, dochodzą tu jeszcze inne towary, jak żelazo surowe i wyroby żelazne (rury, drut), zarówno własne jak i w tranzycie, przede wszystkim czeskim. Do r. 1938 ładunki te przekraczały nieco 150.000 ton rocznie i (z uwagi na inne warunki na odcinku wagonowym) nie absorbowwały placów składowych, a tym samym nie wymagały podwójnego przeładunku wagon — plac, plac — statek. Obecnie, wobec braku wagonów, ograniczonego czasu wolnego od osiowego, trudniejszych warunków

synchronizowania terminów przybycia pociągu i statku, towar przeważnie musi być wyladowywany na plac, co pociąga za sobą dwukrotne absorbowanie pracy dźwigów. Pewną pomocą będą tu 4 dźwigi dieslowskie, przewidziane do przejściowego umieszczenia na Nabrzeżu Rumuńskim. Praktyczna ich wydajność nie jest na razie znana. Pewną pomoc dadzą również normalne dźwigi drobnicowe na Nabrzeżu Polskim i Pilotowym, gdzie częściowo może się odbywać przeładunek tego rodzaju towarów. Niemniej jednak należy się liczyć z ewentualnym brakiem możliwości załadowania około 150.000 — 200.000 ton tej grupy towarów. Nie jest to tak wielka ilość, aby nie udało się jej w ogólnej masie zmieścić, zwłaszcza wobec stwierdzonych rezerw na Nabrzeżu Holenderskim.

Rezerwy przeładunkowe

Należy jednak uczynić jedno istotne zastrzeżenie na tle obliczeń wszystkich trzech powyższych grup towarów. Obliczenia zostały dokonane na podstawie średnich rocznych lub też przeciętnych miesięcznych wydań, bez uwzględnienia okresowych nasileni szczytowych, które dochodzą niejednokrotnie do 30, na nawet 50 proc. Nasilenia szczytowe odgrywają w warunkach portowych tak poważną rolę, że we wszystkich portach na świecie stworzona jest zawsze odpowiednia na ten cel techniczna rezerwa — przepustowości. Ta rezerwa w naszych warunkach nie istnieje, co zresztą wynika dokładnie z przytoczonych obliczeń, i bez dalszej rozbudowy portu przez stworzenie nowych nabrzeży i odpowiednie uzbrojenia stworzona być nie może. Niestety, usytuowanie Stoczni nr 13 na niewłaściwym miejscu oraz nadmierne obciążenie Gdyni potrzebami rybactwa przekreślają wszelkie możliwości stworzenia takiej rezerwy. Koszt przeniesienia stoczni na jej właściwe miejsce, zgodnie z istniejącym planem, będzie wielokrotnie mniejszy niż koszt przysposobienia nabrzeży dla towarów masowych i drobnicowych, stosownie do ustalonych jeszcze przed wojną planów. Nie przesądzając celowości gospodarczej istnienia w Gdyni trzech dużych stoczni obok stoczni gdańskich, uważam, że efekt gospodarczy stworzenia nabrzeża dla towarów masowych i dokończenia pirsu przy Nabrzeżu Rumuńskim będzie wielokrotnie większy niż utrzymanie na narzuconym przez okupanta miejscu stoczni nr 13, nawet gdyby nie blokowała ona możliwości rozwojowych portu. To samo dotyczy rybactwa, w oparciu o szereg mniejszych portów na wybrzeżu zachodnim.

Skutki braku rezerw przeładunkowych w Gdyni (zresztą i w Gdańsku) były możliwe do tolerowania w r. 1946 i ewentualnie w roku bieżącym. Powodowały one częściowe „zakorkowanie” portu na odcinkach poszczególnych rodzajów ładunków, co wywołało przestoje wagonów, przestoje statków, wzmózione opłaty przestojowe, tak dotkliwe w skutkach dla bilansu płatniczego, i zwiększenie kosztów przeładunku. Im dalej wkraczamy w uporządkowany okres stosunków handlowych i transportowych, tym bardziej objawy takie są niedopuszczalne i grożą najpoważniejszymi konsekwencjami dla portu i jego opinii (utrata tranzytu, zniechęcenie ładunku, który szukać będzie dogodniejszych dróg przepustowych, i zniechęcenie statku, który unikać będzie niedo-
godnego i kosztownego portu), z czym Polska jako kraj tranzytowy z uwagi na nasze położenie geograficzne, liczyć się musi. Brak poważniejszego własnego tonażu morskiego nie pozwala nam również na zniechęcanie obcych bander, nie mówiąc już o względach zasadniczych. Parę uwag na ten temat wypadnie powiedzieć przy omawianiu zagadnienia drobnicowego.

Ogólnie biorąc, gdy na szali porównania umieścimy z jednej strony koszt przeniesienia paru hal montażowych stoczni na właściwe miejsce i sumaryczny efekt gospodarczy istnienia stoczni nr 13 (nawet abstrahując

od faktu istnienia 3 stoczni w Gdyni), a z drugiej strony koszty budowy koniecznych nabrzeży i ich uzbrojenia oraz efekt gospodarczy pracy dla kraju tych nabrzeży — to różnica będzie tak oczywista, że rozstrzygnięcie nie powinno nastęrczać wątpliwości. Nadmienić należy dodatkowo, że niejedną budowlą, wyposażoną przez okupanta dla stoczni, da się wykorzystać dla potrzeb przeładunku portowego, a zatem niszczenie stworzonych przez okupanta budowli na ogół nie będzie potrzebne.

Drobnica i towary magazynowe

W r. 1937 port gdyński przeładował 1.263.000 ton towarów drobnicowych i innych przechodzących przez magazyny. Jako miernik przepustowości towarów magazynowych bierzemy jedynie magazyny manipulacyjne (I linii), które przyjmują towar wprost ze statku. Magazyny długoterminowe (II linii) przyjmują towar z magazynów manipulacyjnych i ich powierzchnia nie wpływa zasadniczo na przepustowość portu; wpływa ona jedynie na częściowe skrócenie okresu składowania towaru w I linii i w tym sensie ma tylko wtórny wpływ na przepustowość portu. Nie uwzględniamy tu również dźwigów jako miernika przepustowości; przyspieszają one wprawdzie proces przeładunku (o ile magazyn oddzielony jest od nabrzeża torami kolejowymi, dla wyladunku wprost ze statku na wagon), jednak i bez dźwigów przeładunek może się odbywać za pomocą wincz okrętowych. Jest to wprawdzie połączone z pewnymi trudnościami w naszych warunkach, ponieważ magazyn jest oddzielony od nabrzeża 3 liniami torów i wyposażony w rampę, co zmusza do ustawiania odpowiednich do wysokości rampy pomostów przez tory i uniemożliwia tym samym jednoczesny przeładunek do wagonów i do magazynu, niemniej wincze okrętowe pozwalają na zaspokojenie potrzeb zarówno statku jak i ładunku. (Porty, które w ogóle nie stosują dźwigów, jak np. amerykańskie, mają umieszczone magazyny manipulacyjne wprost przy nabrzeżu, a tory kolejowe tylko w II linii).

Dla ustalenia elementów wydajności przepustowej magazynów portowych istnieje formuła prof. Lachnickiego*, według której roczna wydajność powierzchni magazynowej:

$$Pmg = \frac{\gamma \cdot W}{t} \cdot Tmg$$

przy γ = obciążenie praktyczne na m² użytkowej powierzchni magazynowej,

W = użytkowa powierzchnia magazynów w m²,

Tmg = okres pracy magazynów w ciągu roku (w dniach),

t = przeciętny okres magazynowania (w dniach).

Roczna wydajność powierzchni magazynowej równa się zatem przeciętnemu obciążeniu na 1 m² powierzchni pomnożonemu przez powierzchnię w m² i przez ilość dni pracy magazynu w ciągu roku, a podzielonemu przez przeciętny okres magazynowania (ilość ton—dni podzielona przez przeciętny okres składowania). Aby nie komplikować zagadnienia, nie będziemy pogłębiali obliczeń badaniem wydajności według załadowczo-wyladowczych możliwości magazynów.

Z elementów formuły wydajności powierzchni magazynowej nieznane nam jest tylko „t”, czyli przeciętny okres składowania. Całe zagadnienie sprowadza się do ustalenia cyfry ton towarów drobnicowych, które będzie można przeładować przez magazyny, dysponując

* W. E. Lachnickij, profesor Leningradzkiego Instytutu Inżynierów Wodnego Transportu, „Morskie Porty” (Porty Morskie). Wydawnictwa, ani roku wydania, niestety, zacytować nie mogę, ponieważ notatki i wyciągi w przekładzie polskim z oryginału rosyjskiego robiłem w obozie jenieckim, gdzie posiadanie książek rosyjskich było zakazane, i danych tych nie zanotowałem. Chodzi tu niewątpliwie o wydawnictwo z r. 1932, Leningrad.

pewną określoną powierzchnią magazynową taką mianowicie, jaką będziemy dysponowali w r. 1949.

W r. 1937 magazyny portowe przeładowały 1.263.000 ton (przyjmując dane za r. 1937, ponieważ nie udało mi się uzyskać danych za r. 1938, co zresztą nie odgrywa większej roli, różnice bowiem są stosunkowo nieznaczne). Stanowi to roczną wydajność stojącej wówczas do dyspozycji powierzchni magazynowej I linii, tj. 171.830 m². Przyjmując zgodnie z przyjętymi zasadami użytkową powierzchnię stale pracującą w wysokości 60 proc. powierzchni brutto (niektórzy przyjmują nawet 50 proc., odliczając 15—20 proc. dla przejść i nieużytków oraz 25—30 proc. jako rezerwę dla zachowania przepustowości magazynu), ustalamy „W” = 103.000 m². Przyjmując praktycznie średnie obciążenie użytecznej powierzchni na m² na 1 tonę (od 0,25—2—2,5, w zależności od przestrzenności towaru) i 360 dni na okres pracy magazynu w roku, będziemy się starali ustalić ilość dni przeciętnego okresu składowania jako jedynej niewiadomej w równaniu:

$$P_{mg} = \frac{1 \times 103.000 \times 360}{t} = 1.263.000$$

$$t = \frac{103.000 \times 360}{1.263.000} = 29$$

Możemy zatem stwierdzić, że w r. 1937 przy 172.830 m² powierzchni magazynowej I linii brutto, względnie 60% powierzchni użytecznej, tj. 103.000 m², przy składowaniu średnim 1 tona na 1 m² i przy 29-dniowym przeciętnym okresie składowania oraz 360 dniach pracy magazynów w ciągu roku, osiągnięto wydajność roczną 1.263.000 ton.

Ponieważ, w myśl założenia planu gospodarczego, w r. 1949 należy przygotować możliwości przepustowe w wysokości 1.500.000 ton, trzeba zatem ustalić, jaką wydajność osiągną istniejące urządzenia magazynowe przy uwzględnieniu zamierzonych w tym okresie inwestycji, względnie — jakie urządzenia i inwestycje należy posiadać w tym okresie dla dokonania zamierzonego przeładunku 1.500.000 ton. W obu alternatywach różnice w stosunku do stanu istniejącego wskażą nam ilość inwestycji, jakie dla zrealizowania zamierzonego planu muszą być dokonane.

Stosownie do dokonanych zleceń budowlanych, do istniejącej obecnie powierzchni 88.000 m² magazynów I linii należy dodać

8.700 m ²	będącego w odb. mag. Cukroport 3/4
7.700 m ²	„ „ „ „ Nr. II
12.000 m ²	„ „ „ „ Nr. X

Razem: 28.400 m²

Otrzymamy w ten sposób łącznie 116.400 m² powierzchni magazynowej, jaką niewątpliwie będziemy dysponowali, nawet nie dokonując w r. 1948 i r. 1949 żadnych in. inwestycji magazynowych. Stosując, tak jak przed wojną, okres przeciętnego składowania 29 dni, otrzymamy dla obliczenia wydajności na r. 1949 następujące dane dla przyjętej formuły Lachnickiego: 116.400 m² brutto w I linii, tj. 70.000 m² użytecznej powierzchni (netto) przy 29 dniach magazynowania i 1 tonie obciążenia na 1 m² powierzchni; po przeliczeniu okaże się, że możliwości do osiągnięcia w zakresie wydajności przeładunkowej wynoszą 868.965 ton rocznie. W ten sposób zabraknie nam możliwości do przeładowania różnicy, tj. okragło 631.000 ton, czyli zabraknie 50.828 m² użytecznej powierzchni netto, a po dodaniu rezerwy — 84.713 m² powierzchni brutto. Łącznie z istniejącą powierzchnią (po uwzględnieniu będących w toku inwestycji) 116.400 m² otrzymamy 201.113 m² powierzchni magazynowej brutto, którą musimy posiadać w r. 1949, aby wykonać zamierzony plan gospodarczy. Gdybyśmy

nawet odbudowali wszystkie zniszczone przez wojnę magazyny i doszli do przedwojennego stanu 171.800 m² powierzchni magazynowej I linii, musielibyśmy, niezależnie od odbudowy Nabrzeża Francuskiego, na którym mieścił się magazyn Warty i Aukcyj Owocowych, znaleźć miejsce na budowę około 30.000 m² powierzchni magazynowej. W obecnej chwili dysponujemy jedynie drobnicowym Nabrzeżem Rumuńskim (założywszy, że jego odbudowa została ukończona), które może dać możliwości do budowy połowy brakującej powierzchni magazynów I linii. Brak jednak nabrzeży do budowy magazynów II linii i niezbędnej rezerwy dla pokonania szczytów nasilenia przeładunkowego. Jedyne usunięcie stoczni nr 13 na inne, odpowiednie miejsce, oraz równoczesne dokończenie budowy pirsu przy Nabrzeżu Rumuńskim, po odpowiednim poszerzeniu go do planowanych przed wojną wymiarów, i przy nabrzeżu poprzecznym do niego, stworzą możliwości usytuowania magazynów II linii. Oczywiście, nabrzeża musiałyby być uzbrojone odpowiednią ilością dźwigów drobnicowych.

Nadmienić należy, że w obliczeniach koniecznej powierzchni magazynowej nie uwzględniamy faktu, iż oszczędna gospodarka wagonowa, spowodowana brakiem taboru kolejowego, ograniczyła znacznie możliwość wykorzystania wagonu dla bezpośredniego przeładunku wagon-statek takich towarów, jak cement i in., które przed wojną nigdy z magazynów nie korzystały. Przyczyniają się do tego również inne okoliczności okresu powojennego, utrudniające synchronizowanie transportu kolejowego z morskim, o których tu mówić nie będziemy. Wszystko to powoduje zwiększone zapotrzebowanie powierzchni magazynowej. Nie uwzględniono tu również w całej pełni zagadnienia odpowiedniej rozbudowy magazynów, długoterminowych na potrzeby konsygnacji i długoterminowego składowania w ogólności, co, jak już wspomniiano, w pewnym stopniu wpływa również na zwiększenie przepustowości portu, stwarzając możliwości przerzucania towarów z pierwszej linii do drugiej, a tym samym skracając okres magazynowania w I linii.

Wnioski

Reasumując powyższe wyniki analizy możliwości przeładunkowych portu gdyńskiego pod kątem przystosowania jego urządzeń do wykonania przeładunków zakreślonych 3-letnim planem gospodarczym, należy stwierdzić realność planu w stosunku do węgla i rudy oraz w dużym stopniu dla grupy innych towarów masowych. O ile natomiast chodzi o drobnicę, to realność planu zależy od możliwości stworzenia dodatkowej powierzchni magazynowej ok. 84.713 m² w I linii w stosunku do stanu dzisiejszego (88.000 m²), względnie — po odbudowie wszystkich przedwojennych magazynów do łącznych rozmiarów 171.800 m² (łącznie ze stanem dzisiejszym) — stworzenia możliwości budowy nowych magazynów o powierzchni około 30.000 m² oraz odpowiedniej ilości magazynów długoterminowych II linii. Zwłaszcza ten ostatni problem nie da się rozwiązać w Gdyni bez uprzedniego przystosowania terenów budowlanych w sensie już wyżej zaznaczonym.

Przed wszystkim jednak realność całego planu zależy, jak to już na wstępie zaznaczono, od uruchomienia na ten cel odpowiednich kredytów, umożliwiających podjęcie niezbędnych inwestycji, i zaplanowania ich w czasie. Wyda się to naturalną konsekwencją całego planu.

Opracował: mgr Stanisław Wałęwski

Gdynia, październik 1947 r.