

Polska Zachodnia

TYGODNIK ILUSTROWANY

ROK V
NR 25 (201)

CENA:
15,-zł

POZNAŃ
26 czerwca 1949

DZIŚ W NUMERZE:

J. Koczorowski: Zespół portowy Gdynia—Gdańsk.
M. Janke: Coraz większy ruch w porcie szczecińskim.
Cz. Piskorski: Problem nowych ładunków dla Ustki.
J. Ostrowski: Rozwój Państw. Gospodarstw Rolnych na Pomorzu Zachodnim.
J. Kowalski: „Błyskawica” — fragment opowieści marynarskiej.
Wywiad z starostą szczecińskim, ob. Józefem Mozolewskim.

ZESPÓŁ PORTOWY Gdynia — Gdańsk

Dane statystyczne za okres powojenny, obrazujące stały rozrost portów Gdyni i Gdańska, do których całkowitego zespolenia dąży polityka morska Polski Ludowej, muszą wywołać imponujące wrażenie.

Odzyskaliśmy porty w stanie, który nawet trudno opisać. Nie było nic, lub prawie nic, bo czyż można nazwać czymś 1 magazyn portowy o powierzchni 3 tys. m² w Gdańsku, porcie, który w dniu 31 grudnia 1938 r. eksploatował 226 magazynów o 286,9 tys. m² powierzchni, lub 7 dźwigów o nośności 24 ton w Gdyni, które we wspomnianym okresie przedwojennym posiadała w ruchu 87 urządzeń przeładunkowych o nośności 351 ton. Nie należy przy tym zapominać, że te cyfry wykazują stan z 30 czerwca 1945, a więc w nich mieści się już dorobek kilkumiesięcznej, wyteźonej pracy.

Nie od razu można było cały nakład sił skierować na odbudowę portów. Należało najpierw uzyskać maksymalny przeładunek węgla i to najmniejszym nakładem środków finansowych, należało zorganizować dźwigi, niezbędne do przejęcia nadchodzących towarów. Rozbudowa portów, dostosowanie ich do nowoczesnych potrzeb, lub tylko doprowadzenie ich do stanu przedwojennego musiało być odłożone na później.

Do wykonania tych niezbędnych zamierzeń potrzeba było nie tylko jak najszybszej naprawy urządzeń mechanicznych, lecz także remontu taboru kolejowego, który miał dostarczyć węgiel do nabrzeży. Czyż możemy sobie dzisiaj wyobrazić, że były chwile, kiedy liczne dźwigi oczekiwały na węgiel, którego koleje nie były w stanie dostarczyć?

Tok pracy zaczyna się normalizować w r. 1947. W przywozie zasadnicze znaczenie ma ruda żelazna (1718,6 ton na 2794,1 tys. ton całości przywozu przez zespół portowy Gdynia—Gdańsk), w wywozie dominuje węgiel, koks i bunker w ilości 6404,8 tys. ton na 6895,3 całości wywozu przez oba porty (89,7%). Poza tym w r. 1947 eksportowano przez nie: cement, metale i wyroby, cukier, żelazo i inne towary.

W r. 1948 sytuacja ulega jeszcze większej poprawie. Zespół portowy rozrasta się. Z obu portów do portów Europy, Ameryki i Afryki prowadzi 9 linii regularnych, obsługiwanych przez statki stanowiące własność polskich przedsiębiorstw żeglugowych, lub przez nie czarterowane.

Na terenie portów widzimy dążenie do zwiększenia sprawności przeładunku, do obniżenia kosztów postoju statków. Obroty towarowe znacznie wzrastają. Całość ich w zespole portowym Gdynia—Gdańsk obejmuje imponującą cyfrę 12.730,5 tys. ton. Zawdzięczać ją należy głównie zwiększonemu wywozowi towarów pochodzenia mineralnego (węgiel!), który ilością przewyższył całość obrotów towarowych przez Gdynię i Gdańsk w r. 1947. Przywóz towarów natomiast, osiągając 2524,5 tys. ton, w stosunku do roku 1947 zmalał o 269,6 tys. ton.

Znaczny wzrost obrotów towarowych spowodował, że zespół portowy Gdynia—Gdańsk jeszcze w r. 1947 wysunął się na trzecie miejsce wśród portów Europy po Antwerpii i Rotterdamie. W roku 1948, osiągając przeszło 12 milionów ton obrotów towarowych, przewyższył obroty wykazywane przez Rotterdam w r. 1947 (11,9 milionów ton).

Jeżeli podsumujemy osiągnięcia portów: Gdyni i Gdańska w okresie powojennym (do 1. 1. 1949), to otrzymamy: 31.074,3 tys. ton obrotów towarowych oraz 15.357 statków o tonażu 15.827,7 tys. NRT na wejściu. Oczywiście osiągnięcia te były możliwe tylko dzięki intensywnej budowie urządzeń portowych. Ile w tym zakresie dokonano pracy, najlepiej zobrazują poniższe porównania.

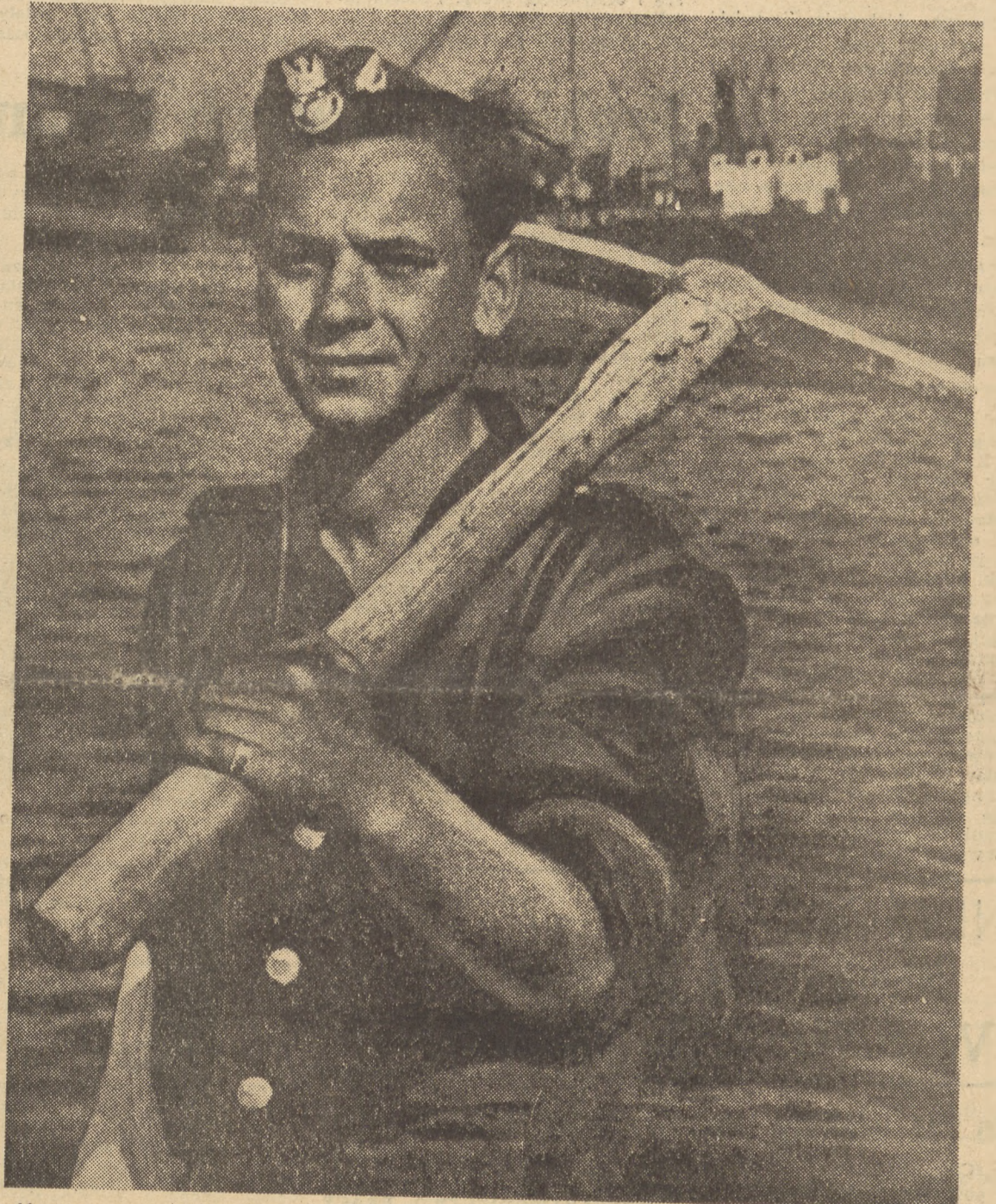
Podczas gdy 30 czerwca 1945 „Mały Rocznik Statystyczny 1947” nie wykazuje w ogóle nabrzeży eksploatowanych, a 31 grudnia 1945 długość ich określa na 9,4 km, na koniec 1948 eksploatujemy już 11.500 mb. Liczba dźwigów z 11 wzrasta do 114, a powierzchnia magazynów z 24 tys. m² w r. 1945, obejmuje w r. 1948 — 182 tys. m².

Wraz ze wzrostem obrotów towarowych wzrasta liczba mieszkańców obu miast portowych. Podczas gdy w r. 1945 Gdynia liczyła 74,4 tys. mieszkańców, już w końcu r. 1947 wykazuje 108 tys., podobnie Gdańsk w dniu 31 grudnia 1947 osiągnął cyfrę 182 tys. mieszkańców. A miasta te znajdują się w ciągłym rozwoju.

Wszelkie te osiągnięcia nie powinny nam przesłaniać faktu, że jakkolwiek porty dokonują rekordów przeładunku, w swoich możliwościach, to jednak brak im jeszcze wyposażenia, które by podołało stale wzrastającym obrotom, zwłaszcza, że w planach gospodarki socjalistycznej rola naszych portów wielokrotnie przewyższa ich znaczenie przed wojną. Planowane na rok 1949 roboty inżyniersko-techniczne (budowa dźwigów) i roboty budowlane (odbudowa magazynów) wskazują na właściwe drogi naszej polityki morskiej, która dopiero w Polsce Ludowej otrzymała należyte ramy i szerokie perspektywy rozwojowe.

mgr Jarosław Koczorowski

JUNACY NAD MORZEM



Na trasie łączącej Gdynię i Gdańsk pracują junacy „18 Brygady Służby Polsce”. Kilotami, łopatkami i oskardami równają teren wzdłuż wybrzeża pod przyszłą autostradę łączącą te dwa miasta.

Co raz większy ruch W PORCIE SZCZECIŃSKIM

Na Starówce rośnie nowy magazyn. Starówką nazywa się jedno z nabrzeży, na którym prowadzone są szerokie prace inwestycyjne. Nazywa oddaje przeszłość tego odcinka portu, jest to jedno z najstarszych nabrzeży nowoczesnego portu w Szczecinie.

Dotychczas Starówka przeładowywała węgiel. Ale dla węgla buduje się nowy, doskonale wyposażony Basen Górniczy. Wobec tego nabrzeże to postanowiono przeznaczyć dla drobnicy. Trzeba naturalnie postawić magazyny; bez dobrych magazynów nie można przeładować towarów, wymagających opieki. Cukier, cement, inne towary, niekiedy niebezpieczne, nie mogą leżeć pod gołym niebem.

NOWE MAGAZYNY

Stawia się przeto magazyn. Zdawałoby się, że jest to rzecz prosta. Inaczej jest w Szczecinie. Opowiada o tym właśnie ob. Biczkowski, który pracuje przy budowie i jest przewodnikiem pracy. Robota — jak to powiada jego towarzysze — pali mu się rękach.

Wybudowanie nowoczesnego magazynu w porcie szczecińskim nie jest łatwą robotą — mówi ob. Biczkowski — a to z tej przyczyny, że grunt nośny znajduje się tutaj dopiero na głębokości kilku lub kilkunastu metrów. Szczecin leży w dolinie odrzańskiej, pokrytej grubą warstwą torfu, na której nie można wznosić ciężkich budowli. Obiekt zbudowany na torfie wkrótce się zapadnie.

— Trzeba więc biec pale. Sprawdzono kafary i rozpoczęto zabijanie co kawałek drewnianego pala. W ziemię zabito setki pali, z których każdy miał po kilkanaście metrów długości. I dopiero na tym podkładzie położona została betonowa płyta, a na niej wznosi się ściany budynku.

Patrzmy na wielki obiekt o powierzchni kilku tysięcy m². Właśnie przeprowadza się montowanie dachu. Ob. Biczkowski jest z zawodu ślusarzem i zajęty jest wianiem konstrukcji dachowej. Dowiadujemy się od niego, że poszczególne elementy dachu pochodzą z części me-

talowych, przeznaczonych pierwotnie na złom. Robotnicy postanowili jednakże: na tym odcinku wprowadzić w czyn system „O”. Przebrano rumowisko żelaza i wybrano co było potrzebne; znowu zaoszczędzone zostały miliony złotych, a czas produkcji, jaki musiałoby na ten cel przeznaczyć huty, może być wykorzystany do produkcji innych tak potrzebnych konstrukcji.

Bezpośrednio przy magazynie inni robotnicy kładą tory kolejowe. Za kilka tygodni torami, tymi kierowane będą towary do magazynu. Na nabrzeżu stoją dźwigi, które się obecnie przystosowuje do przeładunku drobnicy. Jeszcze dobijają tu statki po węgiel, ale to już ostatnie jednostki. Wkrótce stąd pójdą w świat ładunki cenniejszych towarów.

Magazyny stawiane są nie tylko na Starówce. Rozwój portu jest ogromny. Obecnie miesięcznie przeładuje się już 400 tysięcy ton. Coraz liczniejsze statki zawijają do Szczecina z towarami i po towary. Trzeba dla nich znaleźć pomieszczenia. (Dokończenie na str. 2)

Dm 57/052

