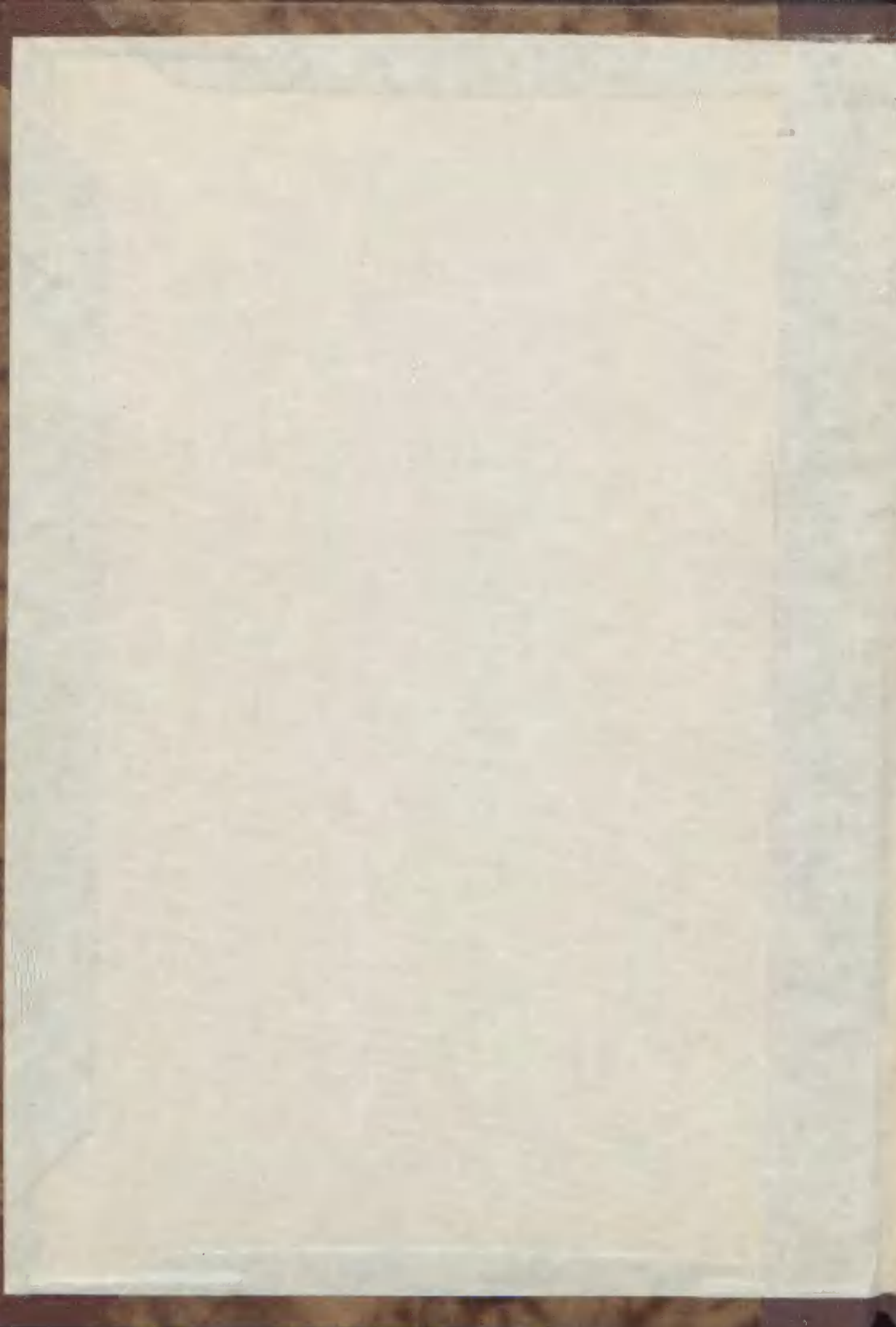




Gdynia

Ocioszyński Tadeusz

Gdynia - Gdańsk



Gdynia
Gdańsk 1947 Instytut Bałtycki
Nadbitka z „Jantara“ 1947, zesz. 4



52.306

801/Mz
X

TADEUSZ OCIOŚZYŃSKI

GDYNIA — GDAŃSK NADMORSKIE MIASTA RZECZYPOSPOLITEJ

Wstęp

Organiczna łączność narodów z morzem przejawiała się na przestrzeni dziejów głównie w trzech elementach:

a) efektywnym i trwałym politycznym posiadaniu dogodnego wybrzeża morskiego,

b) świadomym i intensywnym wykorzystawaniu morza jako terenu ekspansji gospodarczej (wymiana zamorska, porty i żegluga, rybołówstwo),

c) rozmiarach osiadłości narodów nad morzem a więc ścisłym i długotrwałym współzyciu masy ludnościowej z żywiołem morskim.

Elementy powyższe nie zawsze były i są ścisłymi korelatami. W dziejach Holandii, można przytoczyć dla przykładu, na przestrzeni całych stuleci polityczny dostęp do morza, handel morski w różnych skalach jego natężenia i osiadłość masy ludnościowej w bezpośrednim sąsiedztwie morza były i są nierozdzielalnymi ogniskami organicznej całości. Można powołać także przykład starożytnej Grecji. Jej kultura zrodziła się z bezpośredniego obcowania masy ludności z morzem: jest ona „kulturą nawskroś morską — pisze Fr. Bujak¹ — tworzyła się i żyła w tysiącu miast portowych... powstała dzięki pobudzeniu twórczości Greków przez morze“. Natomiast np. w Polsce tej jedności wymienionych powyżej elementów nie było i to od najdawniejszych aż do ostatnich czasów. Polityczne władanie obszarami nadmorskimi nad Bałtykiem ulegało w naszych dziejach wielokrotnym zaburzeniom; masa ludnościowa narodu polskiego

¹ Fr. Bujak — „Kultury morskie i lądowe“ (Instytut Bałtycki, Toruń, 1934), str. 13 i nast.

tkwiła w głębokim zapleczu, w zajęciach rolniczych a więc w atmosferze psychiki lądowej; znaczne w poszczególnych okresach czasu (zwłaszcza w stuleciach XVI—XVII) obroty handlu zamorskiego Rzplitej podlegały kontroli obcych pod względem narodowym sił mieszczaństwa gdańskiego. „Byliśmy obsługiwani na polu handlu i żeglugi — pisze cytowany powyżej Fr. Bujak¹ — ale nie my byliśmy panami, przeciwnie panami byli ci, co nas obsługiwali...“.

Główne zainteresowanie morzem w Polsce, jeśli się nawet ująwnia, jak np. w okresie od końca XVI st. do końca XVII st., dotyczy głównie raczej aspektu polityczno-militarnego. O sprawach gospodarczych, o handlu własnym na morzu było dość głucho. „Państwo — mówi St. Bodniak² — nie miało programu polityki morskiej i w ogóle nie mogło jej prowadzić, odkąd uznało stan faktyczny, wynikający z uprzywilejowania Gdańska. Jeśli więc jednostki uświadamiały sobie znaczenie gospodarcze morza, to z tym ograniczeniem, że handel zamorski jest w rękach pośrednika a rola kupca z Polski kończy się w Gdańsku“, a nawet, można dodać do tej oceny, nieraz nawet do Gdańska nie dociera. Nic też nie słychać w opracowaniach naszych dziejów o silniejszym parciu ludności polskiej w stronę wybrzeża morskiego: ta ziemia nie ciągnęła w przeszłości Polaków ku sobie. W czasach, gdy po przekwitnięciu Hanzy Lubeka, Brema, Hamburg były już dużymi skupieniami ludności, związanej z morzem, gdy Holandia w swoich miastach nadmorskich koncentrowała główne swoje siły gospodarcze, gdy Kopenhaga rozwijała się już na tym torze, który miał doprowadzić do tego, że w 1930 r. prawie 25% ogółu ludności kraju żyło w tym mieście portowym, to w Polsce ludność Gdańska³ była w przeważającej większości obca. Gdańczycanie w ogólności niechętnie dopuszczali do obywatelstwa i osiadłości w swoim mieście obce elementy i stanowisko to w pewnej mierze dotyczyło także Polaków.

Za drugiej Rzeczypospolitej (1919—1939) sytuacja w zakresie związków narodu polskiego z morzem uległa pewnej korzystnej zmianie, choć i wówczas pełnej harmonii trzech powyższych elementów nie było. Ca 78% masy i ca 65% wartości naszej wymia-

¹ op. cit. — str. 25.

² St. Bodniak — „Morze w głosach opinii w dawnej Rzeczypospolitej“ — (odb. z „Rocznika Gdańskiego“, t. IV/30, Gdańsk, 1931) — str. 33. To samo K. Piwarski („Dzieje Gdańska w zarysie“ — Inst. Bałt., Gdańsk, 1946 — str. 64): „Gdańsk chwycił w swe ręce rolę pośrednika w handlu polskim i rychło zapewnił sobie monopol w tej dziedzinie“.

³ K. Piwarski — „Dzieje Gdańska w zarysie“ (Inst. Bałt., Gdańsk, 1946), powiada na str. 117, że „co najmniej 20% ludności miasta stanowił żywioł polski“. Ale w handlu i żegludze rola tego elementu była znikoma.

ny zewnętrznej szło wprowadzić przez granicę morską (via Gdynię i Gdańsk), kontrola obcego elementu w Gdańsku została w znacznej mierze unicestwiona, ale równocześnie tylko ca 1% masy ludnościowej kraju żyło, pracowało i kształtowało swoją świadomość w bezpośrednim oparciu o ciasne przymorze polskie¹. Typ osiadłości lądowej, a więc i typ psychiki lądowej, nadal wybitnie dominowały w naszym życiu.

Szerszy front morski

Dziś sytuacja ta uległa zasadniczej zmianie, o ile chodzi o rozmiar naszej granicy morskiej. Linia wybrzeża o długości około 500 km stwarza zupełnie inny układ przestrzenny problemu morza w życiu naszego narodu.

Poniższa tabelka, oparta na danych „Małego Rocznika Statystycznego 1938”² i uzupełniona danymi ludnościowymi, pozwala zorientować się w skali porównawczej w znaczeniu zaszelej przemiany:

Polska granica morska w skali porównawczej

Nazwa kraju	Długość granicy morskiej (w kilometrach)	Na 1 km granicy morskiej przypada:	
		powierzchni kraju (w km ²)	mieszkańców
Polska (1939)	140	2 776	250 000 ³
Polska (1947)	ca 500	ca 624,6	ca 50.000 ⁴
Szwecja	7.624	59	826
Norwegia	3.400	93	853
Francja	3.120	77	13.450
Belgia	65	169	127.700
Włochy	7.945	439	5.524

Liczby powyższe, jakkolwiek nie dają łatwej drogi do rozszyfrowania ich treści, wykazują w każdym razie wyraźne uposłedzenie Polski okresu międzywojennego, a nawet i doby obecnej. Liczba 2776 km² powierzchni kraju, przypadających na 1 km granicy morskiej, a więc liczba, charakteryzująca *sui generis* głębokość zaplecza (czyli tym samym dysproporcję jego w stosunku do granicy morskiej), była w Polsce w okresie międzywo-

¹ Przyjęto dla tego twierdzenia zaludnienie Gdyni oraz powiatów kościerskiego, morskiego i tezewskiego jako też (w przybliżeniu) polską ludność W. M. Gdańska.

² Str. 11.

³ Liczbę ludności Polski w 1939 r. przyjęto okragło na 35.000.000.

⁴ Liczbę ludności Polski w 1947 r. przyjęto w zaokrągleniu na 25.000.000.

jennym jedną z najwyższych w świecie. Jeśli liczbę tę traktować jako rodzaj wskaźnika, charakteryzującego ładowość struktury kraju, to Polska, jak widać z powyższej tabeli, była wręcz „antypodem” sąsiedzkiej Szwecji, mającej, jak wiadomo, wyraźnie zarysowane oblicze kraju morskiego. Sytuacja w Polsce po ostatniej wojnie jest niewątpliwie znacznie lepsza, choć ciągle jeszcze pozostaje znacznie w tyle za krajami typowo morskimi, jak Anglia, Holandia, Dania, Grecja i in.

Rola gospodarcza morza a życie Polski

Jakże z kolei przedstawia się problem ciśnień gospodarczych zaplecza polskiego na granicę morską?

Przed ostatnią wojną ciśnienia te wyrażały się w globalnej liczbie 16,2 mil. ton ładunków eksportowo-importowych (łącznie z tranzytem), przy następującym podziale¹:

1937 r.	Eksport	Import	Razem
	w tysiącach ton masy		
Gdynia	7.258	1.718	9.006
Gdańsk	5.685	1.516	7.201
Razem:	12.975	3.234	16.207

Ocena sytuacji przyszłościowej prowadzi w tym względzie do liczb wyższych.

Narodowy Plan Gospodarczy, oparty na koncepcji industrializacji kraju i spotęgowania procesów wymiany zewnętrznej, przewiduje potrzebę przygotowania naszej granicy morskiej (portów) już w 1949 r. do zadania przepuszczenia 24,5 a nawet 26 mil. ton różnych ładunków w eksporcie i imporcie, a więc o ca 60% więcej niż w ostatnich latach okresu międzywojennego². Wydaje się, że przy prawidłowym i pomyślnym rozwoju założeń planowej gospodarki industrializacyjnej oraz zwłaszcza przy pomyślnym uchwyceniu funkcji tranzytowo-usługowych w stosunku do obszarów regionu naddunajskiego, a szczególnie Czechosłowacji — zwiększanie się wolumenu ładunków w portach polskich, zwłaszcza rozpatrywane na dłuższej fali czasu

¹ Na podstawie „Rocznika Morskiego i Kolonialnego — 1938” (Wyd. Ligi Mor. i Kol. — Warszawa).

² „Narodowy Plan Gospodarczy” (CUP. Warszawa, 1946) — str. 71.

(dziesięć — piętnaście lat po 1950 r.), może zarysować się bardzo wyraźnie.

Trudno w toku niniejszych rozważań wchodzić w szczegóły tego zagadnienia. Jeśli się jednak przyjmie zasadę stopniowego narastania problemu, ewolucyjnych zmian w jakościowej strukturze masy ładunkowej i konieczności uwzględnienia właściwych rezerw technicznej zdolności przepustowej portów (zwyczajowo ocenianych na ca 20% efektywnie wykonywanych przeładunków), to można, jak sądzę, uważać za uzasadnione przewidywanie, że porty polskie w ciągu kilkunastu najbliższych lat powinny zostać przygotowane do podołania zadaniom przeładunkowym (włącznie z rezerwą przepustowości) w globalnych rozmiarach ca 35.000.000 ton rocznie, już wraz z ładunkami tranzytowymi, wg następującego przypuszczalnego układu strukturalnego¹.

A. Ładunki wyjściowe:

1. węgiel, koks, łącznie z bunkrem	21.000.000 t
2. drobnica różna	3.000.000 t
razem	24.000.000 t

B. Ładunki wejściowe:

1. ruda żel., złom itp.	4.000.000 t
2. ropa naftowa, oleje, smary	1.000.000 t
3. drzewo (kopalniaki, budulce itp.)	1.000.000 t
4. inne masowe (tomasyna, piryty i in.	3.000.000 t
5. drobnica różna	2.000.000 t
razem	11.000.000 t

Problem zasad podziału i lokalizacji tych globalnych rozmiarów pogotowia techniczno-przeładunkowego pomiędzy poszczególne większe polskie porty morskie jest kwestią, wywołującą ożywioną dyskusję. M. in. problem ten, choć w nieco innych ramach liczbowych, leżał u podstaw konferencji Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego, odbytej w czerwcu 1946 r. w Bydgoszczy², oraz stanowi temat dalszych dociekań.

Sprawa ta ma podstawowe znaczenie dla zdefiniowania przyszłej roli każdego z naszych głównych ośrodków miejsko-portowych: Gdyni i Gdańska oraz Szczecina.

¹ Liczby poniższego zestawienia podałem po raz pierwszy na konferencji planowania przestrzennego w Sopocie w listopadzie 1947 r., wraz z pełniejszym uzasadnieniem. Tutaj podaję tylko liczby wynikowe.

² Patrz „Specjalizacja polskich portów morskich” (Inst. Bałt., Gdańsk, 1946) — referaty, dyskusja, wnioski.

Trzy główne porty Rzplitej

Problem nie jest łatwy do rozwiązania, nawet jeśli się przyjmie, że zamiast typowych dla gospodarki liberalistycznej procesów swobodnej rywalizacji zespołów miejsko-portowych odegra swoją rolę racjonalistyczna dyspozycja gospodarki planowej, zdolna do antycypowania i wspierania wola państwa zamierzonych procesów rozwojowych. Jedną z istotnych trudności może być w tym względzie niedość szybkie konkretyzowanie stałszych tendencji polskiej wymiany zamorskiej właśnie w zakresie wolumenu globalnego, sortymentacji i kierunków przewozowych.

Jest możliwe, że rozwój tego zagadnienia postępować będzie wg następujących etapów ewolucji:

I. Nacisk konkretnych potrzeb przeładunkowych szuka ujścia przez porty wg realnie w danej chwili istniejących możliwości technicznych (dostęp do portu, jego czynne urządzenia, gotowy aparat usługowy i robotniczy, połączenia z zapleczem itd), tak np. w okresie 1945—1947 przeszły przez Gdynię i Gdańsk stosunkowo znaczne ładunki „reliefu“ amerykańskiego (ładunki UNRRA) oraz pierwsze transporty węgla;

II. Zjawiska realnego nacisku mas ładunkowych powodują intensywniejszą odbudowę i ew. rozbudowę portów, stwarzających optimum warunków dla osiągnięcia największych rezultatów, w celu uniknięcia niebezpieczeństw t. zw. kongestij (załogowań) portowych ze wszystkimi ich dalszymi skutkami (demurrage, zwyczajka frachtów, zablokowanie transportu kolejowego itp);

III. Na tej fali rozwojowej narasta w portach łatwiejszych i bardziej czynnych aparat usługowy (firmy portowe, robotnicy, eksperci itp.) oraz utrwała się wśród klientów opinia o wzrastającej sprawności portów przodujących;

IV. To z kolei stwarza dalszą atrakcyjność tych portów i wzrost nacisku ładunkowego na nie oraz utrwalanie się ich mechanizmu pracy, połączenia morskie, osiadłość pracowników, stałość siedzib firm usługowych itd.).

Uwzględniając powyższe uwagi, warto dokonać choćby ilustacyjnego zestawienia szans każdego z głównych portów polskich w zakresie przejęcia i obsłużenia ładunków morskich. Metoda, którą pragnę zastosować, jest zupełnie prosta: demonstrowa ją poniższa tabela (zob. str. 288—289):

Z powyższych ocen można ustalić generalne uszeregowanie polskich portów morskich pod względem ich syntetycznie ujętej

przydatności usługowej dla przyszłych potrzeb polskiej gospodarki morskiej:

- I. Gdynia
- II. Szczecin
- III. Gdańsk.

Specjalizacja czy uniwersalizm portów?

Przystępując z kolei do próby rozwiązania zadania podziału i lokalizacji funkcji obsługi ładunków (w ich globalnej sumie 35.000.000 t) na poszczególne porty¹, przyjmuję za przesłanki tej klasyfikacji następujące momenty:

a) wykorzystanie już istniejących urządzeń portowych, które winny amortyzować się w pożytecznej pracy (np. zasobniki na ropę, urządzenia przeładunkowe dla węgla, magazyny drobnicowe itd);

b) korzystny układ dowozu ładunków do portu i z portu (np. węgiel Odrą do Szczecina przy powrotnych ładunkach wodnych rudy i kopalniaków, użyteczność kolei Śląsk—Gdynia dla węgla, nie przydatność Wisły dla przewozu węgla do morza itp);

c) celowość komasowania (w miarę możliwości) drobnicy, zwłaszcza przeznaczonej na rynki dalekie, w jednym porcie, z uwagi na interesy żeglugi i ładunku (drobnica przede wszystkim w Gdyni dla stworzenia bazowych cech portu);

d) mniej więcej równomierne wykorzystanie portów zarówno z uwagi na unikanie zatłoczenia jak i z uwagi na nieuniknioną w pewnym zakresie uniwersalność portów (np. ładunki węgla, rudy);

e) potrzeby silniejszego wykorzystania Szczecina ze względu na jego warunki tranzytowe (np. ruda do Czechosłowacji) oraz szczególnie korzystne położenie w stosunku do Skandynawii (obroty polskie i tranzytowe ze Szwecją);

f) prawdopodobieństwo wytworzenia się w poszczególnych portach niezbędnego zespołu przedsiębiorstw usługowych i ich prawidłowego funkcjonowania (np. aukcyjna obsługa drobnicy, dalekobieżny ruch pasażerski, targi międzynarodowe itd.).

W oparciu o te premisy i zastrzegając wyraźnie spekulatywny charakter koncepcji podziałowej, zwłaszcza na dłuższej fali czasu, można preliminować repartycję zadań przeładunkowych

¹ Bez uwzględnienia małych portów, które w tym zakresie nie mogą odegrać istotniejszej roli; rola ich w zasadzie, przynajmniej zamknie się w granicach kabotażu, z niewielkimi przypuszczalnie i raczej zupełnie pomocniczymi funkcjami w obrocie międzynarodowym, zwłaszcza kwalifikowanym (np. rz. ruch liniowy, pasażerski, itp.).

Porównanie trzech zespołów portowo-miejskich: Gdynia, Gdańsk, Szczecin

Określenie elementu porównawczego	Gdynia	Gdańsk	Szczecin
Techniczne warunki portu	nowoczesny, na ogół b. dogodny, z dobrymi warunkami rozwoju, szybko odbudowywany. Łatwy w manewrowaniu, głęboki. Pewne małe zmiany rozplanowania w toku	częściowo przestarzały, mało dogodny dla większych statków, szybko odbudowywany. Potrzebne gruntowne zmiany koncepcji (przesunięcie ku morzu).	mało dogodny (trudny nawigacyjnie), silnie zdewastowany, opóźniony w odbudowie. Rozważana koncepcja przeniesienia części portów do Świnoujścia (bliższe morza)
Przypuszczalny czasokres gruntownej odbudowy lub przebudowy	3—5 lat	8—10 lat	5—8 lat
Wartość połączeń kolejowych	to samo co w Gdańsku oraz kolej węglowa Śląsk—Gdynia. Dobry portowy węzeł rozrządowy	to samo co w Gdyni, potrzeba połączenia z koleją Śląsk—Gdynia. W porcie rozciągniętym węzeł portowy mało wydajny	dobrze połączenie na Śląsk i do Polski zach. Węzeł portowy słaby (rozległość portu). Opóźnienie odbudowy połączeń kolejowych
Wartość połączeń śródlądowych	brak łączności bezpośredniej z Wisłą. Odległe perspektywy kanału centralnego	połączenie z Wisłą — przy małej obecnej i prawdopodobnie przyszłej wydajności przewozowej Wisły	typowy port rzeczny (Odra) perspektywa kanału Odra—Dunaj. Mimo złego stanu Odry — element wybitnie dodatni
Tradycja handlowa portu	nie dawna ale bardzo dodatnia. Szybkie narastanie dobrej opinii i popularności	dawna, dziś mała aktualna. Zanik drzewa i zboża, typowych ongiś dla Gdańska	port w gospodarce niemieckiej depopularyzowany na rzecz portów Morza Północnego

Miasto (stan techniczny)	nowoczesne, niemal całkowicie ocalałe, z możliwościami rozwojowymi, bliskość portu, klimat zdrowy, suchy,	dotkliwie zniszczone, praktycznie nie istnieje, słabo odbudowywane, projekty przesunięcia miasta ku nowym terenom portowym (?)	duże, nowoczesne, dość zniszczone przez wojnę, mało odbudowywane. Klimat malaryczny.
Ludność miasta	duża ilość elementu przedwoj. z tradycją portowo-morską, z lokalnym patriotyzmem, aktywna, doświadczona. Teoret. pojemność miasta (przy rozbudowie) ca 300.000 głów	dawna ludność całkowicie usunięta. Ludność nowa przysięgła, nie dostatecznie związana w swoim środowisku, jeszcze na ogół obca morzu. Teoret. pojemność miasta (po odbudowie) ca 300.000 głów	to samo co w Gdańsku Teoret. pojemność miasta (po odbudowie) ca 400.000 głów
Szanse tranzytu	dobrze (drobnica — koleją na statki liniowe)	słabsze (Wisła w grę nie wchodzi)	dobrze (Odra, koleje — najbliższy szlak do regionu nadnaddunajskiego, nawet ew. do Brandenburgii)
Przemysł portowy	słabo rozwinięty (brak miejsc)	średnio rozwinięty (stocznie, różne zakłady przetwórcze)	bardzo rozwinięty, mocno zdezastrowany w intensywną odbudowę (stocznie, huta, cementownie itd.)
Przeładunek przedwojenny (1937 r.) i rezerwa (aprosk.)	9.000.000 t 1.000.000 t	7.200.000 t 1.000.000	8.300.000 t 2.000.000 t

trzech portów (lub ich teoretycznej zdolności przepustowej) jak następuje:

Rodzaj ładunków	Gdynia	Szczecin	Gdańsk
	pogotowie przepustowości w tonach rocznie:		
węgiel, koks	7.000.000	7.000.000	7.000.000
ruda żel.	—	2.500.000	1.500.000
ropa naft.	500.000	—	500.000
drzewo	—	1.000.000	—
inne masowe	2.000.000	—	1.000.000
drobnica	4.000.000	1.000.000	—
Ogółem:	13.500.000	11.500.000	10.000.000

Oczywiście, liczb powyższych żadną miarą nie można i nie należy traktować jako mogących w sposób sztywny i ścisły przesądzać o realnym rozwoju omawianego zagadnienia. Wcale nie chodzi i chodzić nie może o dogmatyzowanie problemu: z samej natury rzeczy jest on i będzie elastyczny, płynny i zmienny. W zestawieniu powyższym chodziło jedynie o zademonstrowanie metody i pewnej określonej koncepcji, która polega na następującym rozumowaniu:

1. Prymat Gdyni jako portu morskiego jest dziś niesporny; opiera się on nie tylko na oczywistej faktycznej przewadze technicznej portu, ale, i to może przede wszystkim, na fakcie psychologiczno-moralnym, że Polska współczesna w Gdyni przeżyła najsilniejsze etapy budzenia się i krzepnięcia świadomości morskiej, że w Gdyni, ongiś jałowym pustkowiu, położyła fundamenty swego związku z morzem, i to fundamenty całkowicie własne, własnym wysiłkiem tworzone a w koncepcji swej doskonałe. Gdynia jest portem nowoczesnym, posiadającym żywotną koncepcję rozwojową i związane z tą koncepcją twórcze środowisko ludzkie. Gdynia jest sztandarem współczesnej Polski Morskiej i oczywiście tego sztandaru rzucać ani deprecjonować nie należy; pod tym sztandarem rozegrane zostały już walne a zwycięskie batalie, a to ma trwałą wartość żywiącą i instruktywną.

2. Gdańsk się przeżył i jako port i jako miasto. Arteria Wisły żyła ongiś zbożem i drzewem, które dziś straciły swoje znaczenie. Transportowanie węgla na eksport po głębokim łuku Wisły do Gdańska nie może wchodzić w rachubę nawet po uregulowaniu tej rzeki¹. Dla ładunków masowych nie jest więc

¹ Dlatego już przed wojną a także i obecnie mówi się raczej o kanale Śląsk — morze, dającym krótszą i dogodniejszą drogę wodną.

Wiśła problemem narzucającym się naszej uwadze. To zmniejsza rolę Gdańska jako portu rzecznego. Gdańsk zaś, oparty na połączeniach kolejowych, schodzi wyraźnie do roli pomocniczej przy Gdyni, która przed wojną bez szczególnych trudności przeładowywała 9 mil. ton i może (choćby przez rozbudowę basenów Kanału Portowego i ewakuację pewnych zbędnych obiektów gospodarczych, np. portu rybackiego, stoczni starej itp.) łatwo podnieść swoją zdolność przeładunkową do 12—13 mil. ton.

3. Gdańsk powinien przejąć inne zadania, przede wszystkim — przemysłowe. Obszar między Gdańskiem i Elblągiem, wsparty odpowiednio zmontowaną siecią komunikacyjną, zabudowany osiedlami robotniczymi, żywiony z bogatych sąsiedzkich Żuław — może rozwijać się w tym kierunku, który wskazuje rozwój przemysłowych przedmieść Hamburga: jako ośrodek przemysłu, opartego w znacznej mierze na surowcach zamorskich (olejarnie, rafinerie ropy, garbarnie, fabryki mydła, przemysł miedzi i aluminium, wytwórnie lin okrętowych, stocznie i fabryki mechaniczne itd.). Jako port posiłkowy ma zadanie i tak spore: ca 10.000.000 ton rocznie a więc o prawie 40% większe niż przed wojną, a o 300% większe niż za gospodarki niemieckiej przed I wojną światową (1912 r. = 2.453.000 ton przeładunku).

4. Zadania Szczecina wyznacza przede wszystkim Odra i bijąca w oczy dogodność tranzytowa. W tym względzie — przy założeniu koniecznych melioracji nurtu Odry — wszelką argumentację zastępuje oczywistość układu geograficznego.

Problem ludnościowy Gdyni i Gdańska

Z kolei wypada zająć się problemem miast portowych Gdyni i Gdańska.

Werner Sombart¹ wyróżnia trzy typy miast:

a) miasta handlowo-komunikacyjne (*Handels u. Verkehrsstädte*), a więc organizmy miejskie, których dominującą cechą jest wymiana, czyli handel i transport (węzły komunikacyjne, ułatwiające dystrybucję dóbr gospodarczych); ten rodzaj miast Sombart nazywa także miejscami (ośrodkami) dyspozycyjnymi (*Dispositionsplätze*),

b) miasta przemysłowe (*Industriestädte*), w których dominuje czynnik wytwarzania dóbr, oczywiście także w łączności z odpowiednimi możliwościami transportowymi,

c) wielkie miasta (*Grossstädte*), których wielkomiejski charakter (a nie sama wielkość miasta) wywodzi się ze specyficz-

¹ Werner Sombart — „Der moderne Kapitalismus“ (Düncker u. Humboldt, Lipsk, 1926) — T. III/1, str. 406 i nast.

nych przyczyn, nie typowo gospodarczych lub nie wyłącznie gospodarczych.

Stosując powyższą klasyfikację, która oczywiście nie wyklucza form pośrednich, można przyjąć, że miasto portowe w zasadzie należy do typu pierwszego, do typu miast handlowo-komunikacyjnych. Zespół portowo-miejski w sposób najoczywistszy fundowany jest przede wszystkim na funkcjach wymiany (handlu) oraz transportu (żeglugi). Zwłaszcza współcześnie tak przedstawia się typowa organizacja funkcjonalna miasta portowego: centra produkcji bardzo często leżą w głębi kraju (np. hutnictwo Stanów Zjedn., plantacje kawy w Brazylii, kopalnie węgla w Polsce, przemysł drzewny Kanady, Szwecji, Finlandii itd.), porty zaś skupiają w sobie bądź tylko przeładunek i obsługę transportu morskiego (forma prymitywna lub uwsteczniona), bądź dyspozycję handlowo-finansową w szerszej skali, tzn. obok przeładunku i transportu także liczne inne czynności usługowo-handlowe, jak np. giełdy i aukcje towarowe, handel hurtowy importowo-eksportowy, banki, składowanie długoterminowe połączone z operacjami warrantowymi (zabezpieczenia itd.). Przykładami takich portów są historycznie ukształtowane zespoły portowo-miejskie w rodzaju Antwerpii, Rotterdamu, Bremy, Goeteborga, Londynu, Marsylii. Jest to typ w zakresie zespołów portowo-miejskich przeważający, najbardziej gospodarczo charakterystyczny, funkcjonalnie najpełniejszy. Oczywiście, można wskazać także na formy pośrednie, jak np. Hamburg, Newcastle, Liverpool, Szczecin, Leningrad itp., gdzie obok dominujących funkcji typowo handlowo-transportowych występuje w mniej lub więcej zarysowanym zakresie funkcja przemysłowa (stocznie, huty i walcownie, fabryki mechanizmów, przemysł tkacki i in.).

W. Sombart stwierdza, że o ile chodzi o rozwój ludnościowy miast, to najżywsze tempo wykazują miasta o typie przemysłowym lub przemysłowo-handlowym. Tak np. Detroit w USA, zespalałające w sobie obydwa te zakresy funkcji gospodarczych, wykazało przyrost ludności na przestrzeni 80 lat (1840—1920) ponad 100-krotny, Essen w przeciągu 100 lat (do 1910) — przeszło 60-krotny, Birmingham (w okresie 1860—1910) — trzydziestokrotny. Polska Łódź w okresie stu lat (1810—1910) wyrosła z małej wioski (w r. 1793 — 190 mieszk.) na miasto, liczące 408.000 mieszkańców.

Rozwój miast o typie handlowo-komunikacyjnym z natury rzeczy nie może znieść tego rozmachu ilościowego. Np. transport, jak wiadomo, nie absorbuje tylu pracowników, co prze-

myśl: zatrudnienie w transporcie waha się w różnych krajach w granicach od 4 do 8 procent ogółu zatrudnionych zawodowo¹. Nprz. we flocie handlowej morskiej można przyjąć, że każde 100.000 BRT powoduje bezpośrednie zatrudnienie (załogi i biura) o.l 900 do 1.200 osób, zależnie od struktury tonażu, warunków ustaw socjalnych, zasięgów pływania itd.: jest to liczba bardzo nikła. Handel, zwłaszcza w jego wyższych formach organizacyjnych (hurt, kupno-sprzedaż wg próbek, spedycja) również należy do mało pracochłonnych zajęć gospodarczych. Z tej racji miasta o przewadze zajęć handlowych wzgl. usługowych będą mniejsze w sensie obszaru i ludności niż miasta przemysłowe.

Przenosząc to rozumowanie na miasta portowe, można się pokusić o próbę wyszacowania, oczywiście w granicach najbardziej ogólnych i z gruba przybliżonych, rozmiarów ludności miast portowych wg ich typów gospodarczych.

Można teoretycznie rozróżnić cztery typy miast portowych:

a) miasta o wybitnej przewadze prostych funkcji przeładunkowych. Będą to miasta, związane z portami głównie surowcowego obrotu (nprz. porty węglowe, drzewne, rudowe, zbożowe, naftowe itp.). Do klasycznych portów tego rodzaju zaliczyć można nprz. szwedzki port Lulea, angielski Swansea, fińskie porty drzewne, Rosario w Ameryce południowej. W Polsce ten charakter miała przed wojną Gdynia (ponad 80% ładunków — towary masowe, brak przemysłu, funkcje dyspozycyjno-rozdzielcze słabo zarysowane, miasto młode, bez większego skupienia urzędów, szkół itd.);

b) miasta o rozwiniętych funkcjach handlowych (centra dyspozycyjne). Będą to miasta, pracujące w łączności z portami o znaczniejszym udziale ładunków drobnicowych, wymagających manipulacji magazynowej, czynności czenia, składowania, przepakowywania, ubezpieczania, operacyj giełdowo-aukcyjnych itd. Tutaj zaliczyć można Antwerpię, Rotterdam, Marsylię, Goeteborg itd.;

c) miasta, w których obok rozwiniętych funkcji handlowych i przeładunkowych, występuje w znaczniejszym stopniu funkcja przemysłu, zwłaszcza przemysłu ciężkiego. Przykłady takich portów: Hamburg, Liverpool, Newcastle. W Polsce do tego typu zbliżał się Gdańsk;

d) miasta, których oblicze — poza handlem, przeładunkiem i przemysłem — kształtują dodatkowo inne jeszcze czynniki,

¹ Tak np. C. Pirath („Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“ — J. Springer, Berlin, 1934) — str. 30). Podobnie J. Góbczel i inni.

jak nprz. m. in. charakter stołeczny miasta. Taki rodzaj miast portowych reprezentują Londyn, Kopenhaga, Stockholm, New-York i inne.

Przy poszukiwaniu kryterium porównawczego dla tego szeregu typów miast, nasunęła się myśl użycia dla tego celu liczby ilorazowej, powstającej z podzielenia rocznej masy ładunkowej portu przez liczbę ludności odnośnego miasta portowego¹. Poniżej podaję te właśnie liczby ilorazowe dla kilku portów (w miarę posiadanych materiałów), obliczone dla 1937 wzgl. 1935 r. i dla prostoty obrazu zaokrąglone:

typ a) —	Gdynia	80 t
typ b) —	Rotterdam	68 t
	Antwerpia	58 t
typ c) —	Gdańsk	28 t
	Szczecin	22 t
	Hamburg	15 t
typ d) —	Kopenhaga	7 t
	Stockholm	7 t

Oczywiście, liczby takie, obliczane tylko dla ośmiu portów, nie uprawniają do żadnych generalizujących wniosków. Należało by je obliczyć dla znacznie większej ilości portów, oraz dla każdego z nich — na fali dłuższych okresów czasowych. Powracając jednak z tym zrozumiałym zastrzeżeniem do powyższego szeregu liczb, w którym wyniki zwłaszcza dla grupy d) ale także i dla grupy c) są znamienne bliskie lub wręcz identyczne, możemy z liczb tych próbować wyciągnąć pewne, choćby najbardziej ostrożne wnioski co do przyszłego (nprz. pod 1960 r.) ukształtowania się problemu ludnościowego w polskich miastach morskich:

a) G d y n i a : przyjmując możliwość i potrzebę rozwojową zwiększenia się w funkcjach gospodarczych tego miasta roli elementów dyspozycyjno-handlowych, rozrostu obrotu drobnicowego itd., a więc obniżenie wskaźnika nprz. do poziomu 65, oraz przyjmując przewidywane obroty przeładunkowe w omówionej powyżej granicy ca 13.500.000 ton rocznie, otrzymujemy przypuszczalny wzrost ludności do ca 200.000 osób.

¹ Mam całkowitą świadomość zupełnie specyficznej wartości tego rodzaju wskaźnika. Użyłem go po raz pierwszy szkieco w artykule „Socjologiczne prawo przymorza” (Morski Przegląd Gospodarczy, Gdynia, Nr 5 (1946), co wywołało pewne zainteresowanie, m. in. w głosie prof. dr. St. Beresowskiego (Morski Przegląd Gospodarczy — Nr 7 (1946), który przy tej sposobności mówił nawet o t. zw. „współczynniku żegludowym miasta portowego”. Sprawa wymaga dalszych studiów i opracowań.

b) Gdańsk: przyjmując linię rozwojową tego elementu składowego w dwójporcie Gdynia—Gdańsk w kierunku znacznego skupienia fabryk i warsztatów pracy przemysłowej (obok funkcji handlowych) i przyjmując współczynnik 30¹, otrzymujemy — przy założeniu masy ładunkowej ca 10.000.000 t rocznie — liczbę ludności w granicach ca 330.000 osób.

c) Szczecin: zakładając dla tego miasta, analogicznie jak dla Gdańska, rozwój przemysłowo-handlowy o typie strukturalnym, zbliżonym do Gdańska, a więc przy współczynniku 30 i masie przeładunkowej ca 11.000.000 ton, przewidywana liczba ludności winnaby leżeć w granicach 380.000 osób.

Oczywiście, liczby te — poza problemem trafności ich metody obliczeniowej — nastroczają wątpliwość co do ich statycznego charakteru. Czynniki, działające na rozwój ludnościowy miasta, są i o wiele bardziej zróżniczkowane i zmienne w swoich czasowych nasileniach. Wydaje się jednak, że w okresie najbliższych 10—15 lat ruch ludnościowy w tych miastach mógłby rozwijać się mniej więcej w granicach podanych powyżej liczb, napewno zaś nie wyższych.

Rozważania powyższe można ująć w następującej syntetycznej tablicy (w liczbach świadomie zaokrąglonych²).

	Gdynia	Gdańsk	Szczecin
Przeładunek portowy:			
r. 1937	9 000.000 t	7 200.000	8 350.000
r. 1960	13.500.000 t	10.000.000	11.500.000
wzrost w %	50%	40%	38%
Ludność miasta:			
r. 1937	114.000	258.000	271.000 ³
r. 1960	204 000	350.000	380.000
wzrost w %	80%	28%	40%

Gdynia i Gdańsk czy Gdynia — Gdańsk?

Na zakończenie — kilka uwag na temat wzajemnego stosunku miast Gdynia i Gdańsk.

Nie jest to bynajmniej problem łatwy. Grają w nim równocześnie i elementy emocjonalne, i rachunek liczb, pozwalający

¹ Uważani za mało prawdopodobne odrodzenie w Gdańsku przedwojennej struktury ludnościowej, unicestwionej przez wojnę. Stąd współczynnik innego rodzaju. (Zanik rentierów, emerytów, zwiększenie prawie o 40% funkcji portowej itd).

² Źródła: „Rocznik Morski i Kolonialny 1938” oraz Just. Perthes „Taschen Atlas der ganzen Welt” (J. Perthes, Gotha, 1947).

³ Przed utworzeniem tzw. „Wielkiego Szczecina”. Według spisu z r. 1933.

przewidywać, że Gdańsk może ludnościowo być miastem większym, i momenty techniczno-urbanistyczne (pustka Gdańska, pozwalająca na ziszczenie najśmielszych nawet planów i projektów przyszłościowych). Liczne są głosy, przyznające Gdańskowi prymat rozwoju i przyszłej wielkości.

Sądę, że wolno i trzeba dać wyraz także nieco odmiennej opinii.

Gdańsk może mieć pierwszeństwo w przyszłości, Gdynia to pierwszeństwo już dzisiaj posiada. Losy wojny zmiotły Gdańsk z powierzchni ziemi, Gdynia, symbol naszego odrodzenia morskiego, ocalała. W przyszłości zaś, jak się wydaje, Gdynia stać się może ośrodkiem obrotów handlowych wymiany zamorskiej, w oparciu przede wszystkim o ładunki drobnicowe a więc o zespół różniczkowanych, rentownych, wysokokwalifikowanych usług handlowych, kredytowych, ubezpieczeniowych, arbitrażowych, dyspozycyjnych, transportowych itd, gdy Gdańsk miałby linię rozwojową w kierunku przeładunku masówki oraz przemysłu. Każdy z tych zespołów gospodarczych ma swoje własne, obiektywne, twórcze znaczenie, jednakże typowa funkcja morska, podstawowa myśl gospodarczo-morska, rozwijać się i krzewić będzie raczej w Gdyni, z uzupełnieniami w Gdańsku. Tak w każdym razie będzie to miało miejsce w ciągu najbliższych lat, a można przewidywać, że narastające w tym okresie nowe wartości Gdyni raczej mogą ten układ wzajemnego stosunku petryfikować i pogłębiać.

W ścisłej łączności z tymi perspektywami stoi problem „city” kompleksu miejsko-portowego rejonu gdyńskiego-gdańskiego. Jest rzeczą oczywistą, że przesadą było by tworzenie dwóch zupełnie odrębnych ośrodków handlowo-dyspozycyjnych w tej niewielkiej przestrzeni. Komasacja przedstawia tyle zalet, że trudno było by jej zaprzeczać. Wydaje się jednak, że gros argumentów przemawia bądź wyraźnie za Gdynią, bądź za obszarem między Gdynią i Gdańskiem.

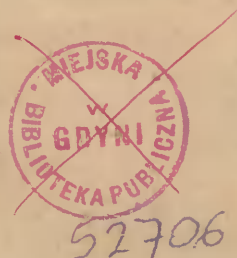
Znów więc trzeba przede wszystkim stwierdzić, że problem „city” łączy się głównie z handlem i transportem a nie z przemysłem. Ośrodek przemysłowy potrzebuje przede wszystkim przestrzeni pod fabryki, przestrzeni pod osiedla pracownicze, dostępu do kolei i kanałów. Natomiast współdziałanie przemysłu między sobą, a nawet przemysłu z handlem, rozwija się dopiero na dalszych przestrzeniach lub odległościach, nie koniecznie wiążących się z pojęciem miasta¹. Inaczej jest z handlem i trans-

¹ Patrz w tym względzie Alfreda Marshall'a „Industry and trade” (London, 1932) — str. 283 i nast.

portem. Na modelu „City“ londyńskiego najlepiej to widać: wielostronność form współdziałania, różnorodność pełnionych funkcji gospodarczych, szybkość obrotu, szybkość informacji, ciągłość rozległych procesów konsultacyj i porozumień wymaga bezsprzecznie ześrodkowania aparatu firm i ludzi w najbliższym sąsiedztwie. Dwie fabryki, np. huta szkła i garbarnia, walcownia i fabryka mebli, mają o wiele mniej tematów współpracy niż bank i centrala eksportowa, dom składowy publiczny i bank, firma maklerska i przedsiębiorstwo spedycji, giełda owocowa i bank itd.

Jeden z polskich zespołów portowo-miejskich, bo może przesadą było by wymagać tego od wszystkich — musi być rozbudowany świadomie w kierunku dużego ośrodka dyspozycyjnego w zakresie handlu towarowego, żeglugi, ubezpieczeń, rzeczoznawstwa itd. Maximum warunków po temu ma zespół portowy gdańsko-gdyniński, z wyraźną predominantą roli Gdyni. Tutaj też lub w najbliższym sąsiedztwie Gdyni powinien rozwijać się ośrodek handlowo-miejski, czyli przyszłe polskie „City“ gdynisko-gdańskie, powiązane dogodną komunikacją (koleje, drogi samochodowe, telefony itd) z szerokim pasem terenów osiedli mieszkalnych pracowniczych, terenów przemysłowych, miejscowości wypoczynkowych i sportowo-wycieczkowych itd.

Będzie to jednocześnie droga do powstania w dalszej przyszłości realnego zespołu miejsko-portowo-przemysłowego, w którym być może stopią się w jedność te dzisiejsze wartości i Gdyni i Gdańska, które w naszej pracy nadmorskiej potrafimy w biegu lat wytworzyć oraz rozbudować.



52706

101-

40.—

Proszę nie wycinać okładki

10.—



MUZEUM
MIASTA
GDYNI
BIBLIOTEKA

Diobryński T.
Gdynia - Gdańsk
w. Dąbrowski
Gdynia
801/22