

Przez morza i porty — z Polski na szeroki świat

SZLAKIEM WĘGLA POLSKIEGO, ZDOBYWAJĄCEGO NOWE DROGI WYWOZU

Z inicjatywy ministerstwa kolei zorganizowaną została wyprawa dziennikarzy polskich do Tczewa, Gdyni i Gdyni. Celem tej wyprawy było zapoznanie przedstawicieli opinii publicznej z niebywałym wzrostem eksportu węglowego, oraz wykazanie dowodnie, że dzięki energii zarówno przedsiębiorców prywatnych, jak i czynników rządowych, udało się ten niespodziewany pobóg węgla włożyć w kołokręgi prawidłowej pracy.

Na wszystko naturalnie zostało mu dokonane.

Kopalnie produkują węgiel węgla, który może być dostarczony koleją do wybrzeża, a następnie załadunek na okręty. Ale, skoro to wada, od Tczewa ku Gdyni, widać się barki, żaglowce, holowniki i olbrzymie transportowce, które widać po brzozi polskim widać, że trzeba zrozumieć, że mimo przed sobą stojące zjawiska, które wykazują, iż w tym wpływa dodatni na cel, naszego życia.

Dotychczas, żeglarstwo jeszcze nie tak dawno marzyło o



Nad polskim morzem w okolicach Gdyni

tem, aby cały transport węgla do prowadzić do 70,000 ton miesięcznie, a teraz sam port gdański eksportuje około 300,000 ton miesięcznie, Gdynia 60,000, Tczew zaś około 50,000 ton.

Tak więc w miesiącu lipcu te

frzy porty przewiozły około 400 tys. ton węgla, co przedstawia wartość 360,000 funtów angielskich.

Nie należy przytem zapominać, że bardzo silny transport węgla polskiego odbywa się jed-

nocześnie przez Szecehn i Hamburg, czem zajętych jest około 4,000 wagonów kolejowych.

Taki stan rzeczy wpłynąć musiał zarówno na poprawę naszego bilansu handlowego, jak i zmniejszenie bezrobocia. Dość

przecież przewiezienie jednej tonny węgla, to jeden dzień pracy robotnika w Zakładach Dąbrowskich. A oprócz tego taki np. Tczew zatrudnia dzisiaj już wszystkich i w przeciągu krótkiego czasu zdołał zlikwidować w zupełności swe bezrobocie.

Jest coś niezwykle krepnącego w tym zawrotnym rozpędzie pracy, którą się tutaj widać i podziwiać. Doświadcza się dziwnego uczucia, kiedy się ogląda w porcie gdańskim stoczony w drugim szeregu olbrzymie transportowce szwedzkie, duńskie, norweskie i angielskie, które czekają niecierpliwie na polski węgiel.

Ci, którzy nie mogą się doczekać obsługi potężnych kranów, ładują czarne diamenty sposobami nieraz bardzo prymitywnymi.

Nierzadko zwyczajnym koszyczkiem urządzonym na długim sznurze.

Kiedyśmy przybyli do Tczewa wyszli tam na nasze spotkanie

przedstawicieli dyrekcji Koleiwej gdańskiej, a oprócz tego panowie z Towarzystwa „Wisła — Bałtyk”. Ta spółka, która swow rzyły cztery wielkie kopalnie Zakładów Dąbrowskiego wysyła węgiel prosto z Tczewa do Szwecji, Danii, Finlandji, Estonji i t.d. Ładują go tak zwane „lichtery” czyli wielkie żaglowce transportowe, które wyjeżdżają z Wisły na pełne morze.

Ten pomysł niepraktykowany dotychczas jest wyłączną zasługą bardzo tu popularnego i cenionego człowieka, a mianowicie inż. Nosowicza, który przybywszy z Ameryki sam na własną rękę port w Tczewie zakurzył, a po-



Minister Eberhardt przemawia do dziennikarzy

tem wszedł w ścisłe porozumienie z wyżej wymienionymi kopalniami.

W obecnej chwili Tczew zaprowadza u siebie rozmaite no-



Wjazd do stoczni gdańskiej

wczesne mechaniczne urządzenia, które pozwolą nam doprowadzić zdolność przeladunkową do 5,000 ton dziennie.

Niewykończony i nowobudowany port gdański nie może naturalnie podjąć potrzebom chwili i dlatego na pierwszy plan wysuwa się Gdynia, który w najbliższym czasie ma przystąpić do zbudowania specjalnego basenu węglowego.

Przyjdzie to z łatwością, gdyż Rada Portu, która jak wiadomo składa się z przedstawicieli Polski i Gdańska, ma na szerokim

świecie doskonałą opinię i nie dla niej łatwiejszego, jak załatwić na ten cel odpowiednią pożyczkę. Wydaje to się zresztą w chwili obecnej najzupełniej dla nas celowym, skoro Gdynia dopiero za wiele lat będzie mogła zaspokoić eksportowe potrzeby Polski.

Taki stan rzeczy musiał przyczynić się w znacznym stopniu do polepszenia stosunków pomiędzy Gdynią a Polską.

Gdańsk po raz pierwszy odegrał w historii Państwa Polskiego rolę pozytywną. A z drugiej strony obywatele gdańscy wi-



Okręty transportowe różnej narodowości czekają na polski węgiel

dza już coraz jaśniej, że bez Polski byłby portem trzeciorzędny, widaćym mizerny żywot, jako podrzędny satelita Hamburga i Szczecina.

Współnie korzyści są tak jasne i proste, że o żadnych zasadniczych targach nie może być mowy. To też p. Nagórski, zwa-

ny popularnie „polskim dostępnym do morza”, nieustający dyrektor handlowy portu gdańskiego, może rozwinąć w chwili obecnej całą swoją osobistą energję.

Nie ulega wątpliwości, że w całej akcji węglowej rozstrzygające znaczenie ma kole-

kolej polska. Dopiero teraz możemy sobie zdać sprawę, jak bardzo doniosłe jest posiadanie kolei gdańskiej przez Polskę.

Sieć kolejowa jest najważniejszą częścią portu, jest jego nerwem. Wrogie koleje mogą port zdusić, przyjaźne sprzyjają w znacznym stopniu jego rozkwitowi.

Kolej polska uczyniła wszystko, aby tak olbrzymi eksport węgla stale rozwijać.

Zbudowała i buduje szereg nowych stacji, rozszerza stare, mnoży ilość poszczególnych linii, oplata ważne węzły coraz mocniejszą siecią i jej przedewszystkiem należy zawdzięczać, że Gdynia musi być powolnym narzędziem polityki gospodarczej Polski.

Jest w tem wielka zasługa i wielka praca tych ludzi, którzy stoją na czele dyrekcji gdańskiej, prezesa Czarnowskiego i inż. Korzona w szczególności.

Kiedyśmy rozmawiali szeroko i długo o wspaniałych widokach eksportu węglowego, mimowolnie cisnęło się na usta pytanie, czy ta świetna konjunktura nie skończy się razem ze strajkiem angielskim.

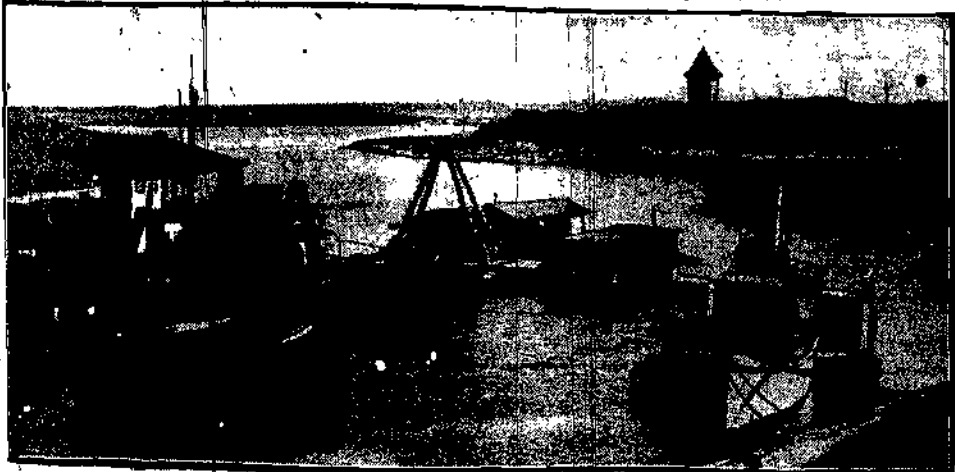
Odpowiedziano mi na to, że pó za Anglią mamy dostateczną ilość odbiorców, tembardziej, że wraca do nas stary klient: Rosja.

Eksport polskiego węgla mogłyby zabić tylko dwie rzeczy:

- 1) silne podniesienie się złotego;
- 2) zbyt wysokie taryfy kolejowe. A na to się przecież nie zanosi.



Ładunek węgla polskiego na szwedzki transportowiec



Port w Tczewie



Przy rozbudowie portu gdańskiego pracują także i nurkowie.

