A 5

INSTYTUT BAŁTYCKI W TORUNIU

Akademicki Kurs dla Publicystów i Dziennikarzy o Pomorzu

Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku Biblioteka
II 15.715

Inż. Teodozy Nosowicz
Dyrektor Departamentu Morskiego
Ministerstwa Przemysłu i Handlu

089/II

Problem polskiego portu morskiego.*)

Czem jest port morski?

Słowo port pochodzi z łacińskiego słowa „porta" czyli wrota. Jest to więc miejsce wejścia z morza na ląd do danego kraju, a jednocześnie miejsce wyjścia na otwarty, szeroki świat. Tutaj koncentrują się z jednej strony śródlądowe arterje komunikacyjne, a z drugiej strony zawijają tu statki z całego świata, aby wywieźć towary eksportowane i przywieźć te towary, których dany kraj potrzebuje.

Morze nie należy do nikogo, jest wspólną własnością wszystkich ludów i pokrywa, jak wiadomo, ¾ powierzchni kuli ziemskiej. Wynika z tego, że tylko posiadanie własnych portów może zapewnić danemu krajowi bezpośrednią, od nikogo niezależną i niczem nieskrępowaną łączność z całym światem. Jest to podstawowy i najważniejszy argument, przemawiający za tem, że Polska musi posiadać własne porty.

Jakim warunkom powinien odpowiadać port morski?

Współczesny port morski powinien zapewnić niezahamowany ruch towarów, wygodne ich magazynowanie, i tani przeładunek. Ponieważ podstawową klientelą portu są statki, więc port morski powinien również pod wszelkiemi względami być dogodnym dla zawijania okrętów. A więc musi posiadać dostateczną ilość nabrzeży, wygodne wejście pod względem nawigacyjnym, bezpieczeństwo postoju statków w czasie burzy, dostateczną głębokość dla zawijania dużych statków oraz łatwość ruchu okrętów w obrębie portu. Ponieważ czas, który spędza okręt morski w porcie jest, ściśle biorąc, dla niego zmarnowany, albowiem przeznaczeniem statku jest przewóz — ruch, a każdy dzień postoju statku w porcie kosztuje bardzo drogo i wynosi dla małych statków co najmniej 20 do 30 funtów angielsk. dziennie, dla dużych zaś statków dochodzi do cyfry kilkuset funtów, więc współczesny port winien przedewszystkiem zapewnić szybkość obrotu towarów. Dla osiągnięcia tej szybkości w porcie niezbędnem jest:

*) Rozprawa ta stanowi część zbiorowej pracy p. t. *Obrona Pomorza*, która się ukazała w Pamiętniku Instytutu Bałtyckiego, Serja Dominium Maris, zeszyt 2. Toruń 1930 (stron 238, tablic, mapek i wykresów 56).

Skład główny Gebethner i Wolff w Warszawie.

BIBLJOTEKA
Zarządu Głównego
Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Polskie Towarzystwo Naukologiczne
BIBLIOTEKA
GDYNIA
b-28/72

a) posiadanie szybko pracujących urządzeń przeładunkowych,
b) sprawna obsługa kolejowa pod względem podawania wagonów.

Ten ostatni warunek jest bardzo ważny, albowiem o ile w dawnych czasach budowano porty prawie wyłącznie nad rzekami i dowożono towary z głębi kraju drogą wodną, to obecnie obraz ten uległ kardynalnej zmianie; ogromna większość towarów dochodzi do portów kolejami, dlatego też dobrze urządzony port winien posiadać nietylko pierwszorzędne połączenie kolejowe ze swojem zapleczem lądowem, lecz powinien również posiadać cały system dobrze urządzonych torów rozrzędowych, które muszą mu zapewnić szybki obrót wagonów.

Charakterystyka polskich portów.

Nasuwa się logiczne pytanie: jakże wyglądają porty polskie, czy stoją na wysokości zadania, czy spełniają to, czego od nich życie gospodarcze naszego kraju wymaga?

Polska korzysta z dwóch portów: z portu gdańskiego i nowobudującego się portu w Gdyni.

Port gdański został przeznaczony do naszego użytku na mocy traktatu Wersalskiego, obsługuje on gospodarcze interesy polskie oraz jest włączony do polskiego obszaru celnego, jakkolwiek posiada odrębną jednostkę walutową. Portem gdańskim administruje Rada Portu, składająca się z równej ilości delegatów ze strony polskiej i gdańskiej, z neutralnym prezesem na czele, powoływanym jak dotąd przez Radę Ligi Narodów.

Port w Gdyni, budowa którego została rozpoczęta w roku 1924, położony jest 18 km na północ od Gdańska; administrowany jest obecnie przez Państwo, a ponieważ nietylko pod względem obszaru celnego, terytorjalnego i gospodarczego, lecz również pod względem waluty i zatrudnionej w nim ludności stanowi on nierozdzielną część Polski, więc dlatego nazwałbym port gdyński 100 %-owo polskim w przeciwieństwie do Gdańska.

Poza tem posiadamy morsko-rzeczny port w Tczewie, który powstał z inicjatywy i za pieniądze prywatne, do którego mogą zawijać tylko małe statki morskie typu lichtugi. Pomimo to, w latach wysokiej konjunktury węglowej 1926/27, port tczewski przyczynił się wydatnie do wzmożenia naszego eksportu, umożliwiając tędy wywóz około 200 000 tonn węgla zagranicę.

Nie będę się zatrzymywał nad opisem technicznym naszych portów. Ograniczę się do krótkich wyjaśnień, kładąc główny nacisk na produkcyjność czyli zdolność przeładunkową portów, ponieważ życie gospodarcze zadanie to postawiło.

Port w Gdańsku.

Pod względem obrotu towarów port gdański prawie trzykrotnie przekracza obecny obrót Gdyni, przeładowując dziś przeszło 8,5 miljonów tonn rocznie. Pod względem technicznym port gdański uległ bardzo znacznej ewolucji od czasu włączenia go w orbitę gospodarczych interesów Państwa Polskiego, głównie pod względem uposażenia w cały szereg nowych współczesnych urządzeń przeładunkowych, rozbudowy nabrzeży i znacznego rozwinięcia torów kolejowych.

Gdańsk, za czasów przynależności do Rzeszy Niemieckiej w ostatnich trzech latach przedwojennych, posiadał następujący obrót w statkach i towarach:

1911 r.	zawinęło statków	2732	obrót	2 243 000	tonn
1912 r.	,, ,,	2992	,,	2 453 000	,,
1913 r.	,, ,,	2910	,,	2 112 000	,,

Zawdzięczając przemianom powojennym port gdański osiągnął w ostatnich latach następujące cyfry ruchu statków i obrotu towarowego:

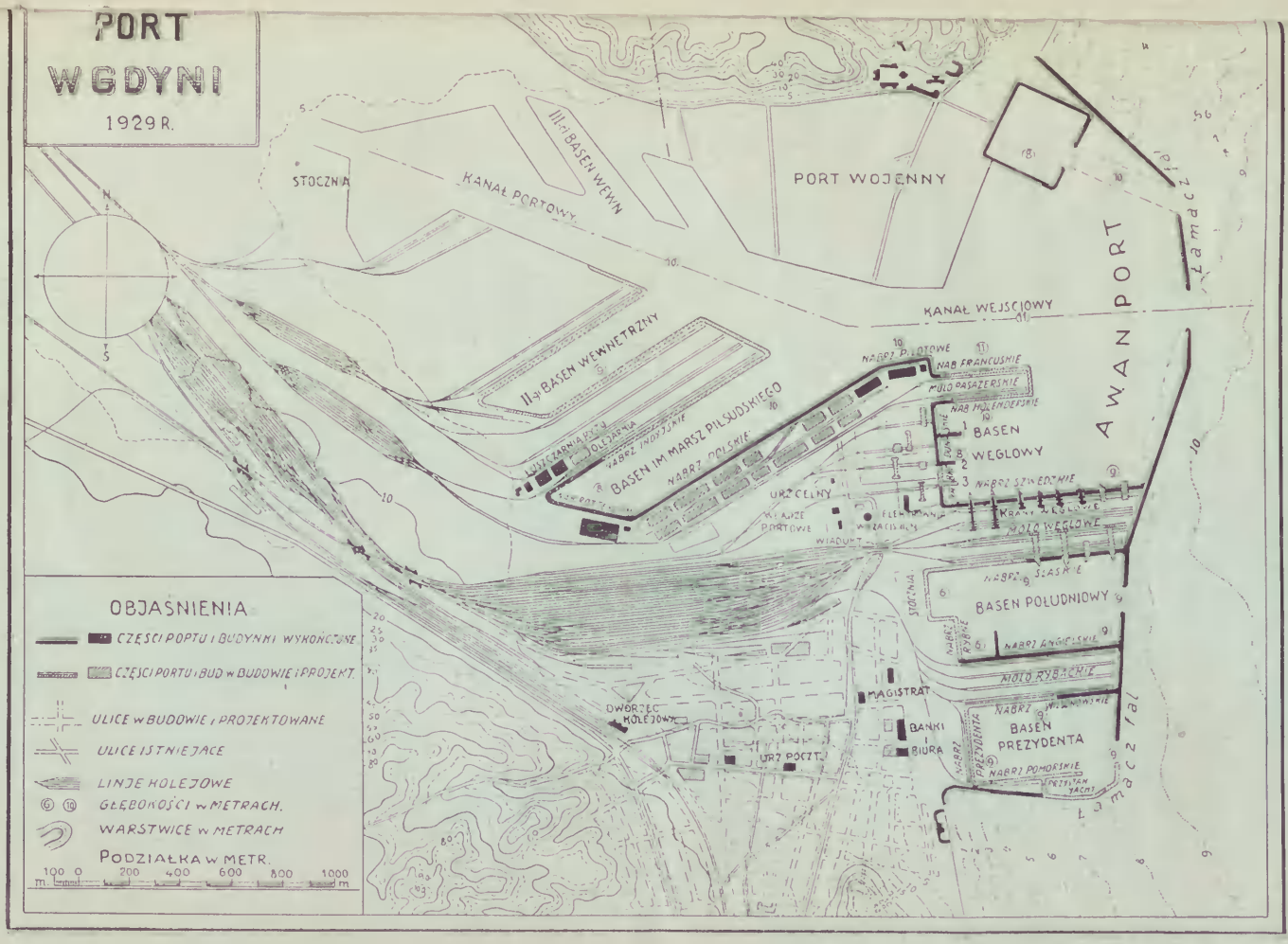
1926 r.	zawinęło statków	5967	obrót	6 300 000	tonn
1927 r.	,, ,,	6492	,,	7 898 000	,,
1928 r.	,, ,,	6198	,,	8 616 000	,,
1929 r. (11 miesięcy)			obrót	8 250 000	,,

Powyższe cyfry wykazują, że zmodernizowanie portu gdańskiego, dokonane za czasów włączenia go w orbitę polskich interesów gospodarczych, znacznie podniosło jego zdolność przeładunkową, bo prawie czterokrotnie w porównaniu z rokiem 1913.

Gdynia.

Port gdyński dopiero się buduje. Oczywistem jest, że po zakończeniu budowy, będzie on pod względem technicznego urządzenia i wyposażenia znacznie przewyższał Gdańsk, który, będąc portem starym, przechodzącym stopniową ewolucję w ciągu przeszło 5-ciu wieków, nie może dorównać portowi zupełnie młodemu. W Gdyni budujemy port zupełnie nowożytnie urządzony, na terenach wolnych, niczem nie skrępowani, a więc mamy tu zupełną możność przystosowania portu i jego urządzeń do współczesnych wymagań.

Charakterystyką dotychczasowego, jeszcze bardzo krótkiego, że tak powiem dziecięcego życia Gdyni, jest to, że z chwilą usunięcia się administracji budowy z każdego zakończonego metra nabrzeży, już czyha na to miejsce administracja eksploatacji portu, już go zajmuje i za kilka dni już przybijają tam statki, aby dokonywać przeładunku.


PORT
WGDYNI
1929 R.
STOCZNIA
KANAŁ PORTOWY
III-I BASEN WEWN
PORT WOJENNY
KANAŁ WEJŚCIOWY
II-I BASEN WEWNĘTRZNY
BASEN IM MARSZ PIŁSUDSKIEGO
NABRZ. PILOTOWE
NAB. FRANCUSKIE
MOLO PASAŻERSKIE
NAB. HOLENDERSKIE
BASEN
WĘGLOWY
NABRZ. SZWEDZKIE
MOLO WĘGLOWE
NABRZ. ŚLĄSKIE
BASEN POŁUDNIOWY
NABRZ. ANGIELSKIE
MOLO RYBACKIE
BASEN
PREZYDENTA
NABRZ. POMORSKIE
URZĘDNY
WIADUKT
MAGISTRAT
BANKI
BIURA
URZ. POCZT.
DWORZEC
KOLEJOWY
AWAN PORT
Tamacz
OBJAŚNIENIA
CZĘŚCI PORTU I BUDYNKI WYKOŃCZONE
CZĘŚCI PORTU I BUD. W BUDOWIE I PROJEKT.
ULICE W BUDOWIE I PROJEKTOWANE
ULICE ISTNIEJĄCE
LINJE KOLEJOWE
GŁĘBOKOŚCI W METRACH.
WARSTWICE W METRACH
PODZIAŁKA W METR.
100 0 200 400 600 800 1000 m

Może to służyć dowodem, jak bardzo jest nam ten port potrzebny.

Gdynia nie posiada przedwojennej statystyki, bo nie było jej wówczas wcale. Obrót zaś towarowy portu od r. 1924 przedstawia się w cyfrach następujących:

1924 r.	około	10 000	tonn
1925 r.	,,	51 000	,,
1926 r.	,,	414 000	,,
1927 r.	,,	898 000	,,
1928 r.	,,	1 966 000	,,
1929 r.	11 miesięcy	2 805 000	,,

Obroty towarowe portów polskich.

Z tego wynika, że obydwa porty Gdańsk i Gdynia łącznie przeładowują obecnie około 12 miljonów tonn towarów rocznie w zamorskim obrocie Polski.

Powstaje pytanie czy jest to dużo czy mało? Dla porównania przytoczę obroty kilku dużych, ogólnie znanych portów zachodnio-europejskich w latach 1927 i 1928:

	1927 r.			1928 r.		
Hamburg	24,8	milj.	tonn	26,4	milj.	tonn
Antwerpja	23,5	,,	,,	23,6	,,	,,
Marsylja	7,6	,,	,,	8,8	,,	,,
Le Havre	4,8	,,	,,	4,7	,,	,,
Tryjest	2,5	,,	,,	2,8	,,	,,

Z powyższego wynika:

Posiadamy niewiele portów, bo tylko dwa, jednakże obydwa porty dokonywują pokaźnej pracy w stosunku do innych portów zagranicznych. Nasze porty stale zwiększają swoją zdolność przeładunkową, zadośćuczyniając wymaganiom, które im stawia nasze życie gospodarcze. Słabą stroną naszych portów jest ich znaczna odległość od centrów produkcyjnych kraju, która wynosi dla większości towarów masowych około 600 km. Pod tym względem polityka taryfowa, prowadzona przez Ministerstwo Komunikacji, zwłaszcza w związku z wprowadzonemi niedawno specjalnemi ulgowemi taryfami portowemi, w całości uwzględnia problem popierania własnych portów i tę znaczną odległość faktyczną skraca drogą stosowania niskich taryf na przewóz towarów od i do portów polskich.

Jeżeli mówimy o naszych portach, to należy parę słów wspomnieć również o ich połączeniu drogą morską z innemi krajami. Ta sprawa zostanie szczegółowo omówiona w dalszych rozdziałach, obecnie pragnę jedynie zaznaczyć ogólnikowo, że połączenie morskie odbywa się dwoma sposobami: albo t. zw. „trampami", czyli statkami dzikiej żeglugi, zawijającemi do portu po zabranie określonego ła-

dunku, albo też statkami, kursującemi w linjach regularnych, odchodzących według określonego rozkładu. W naszych portach funkcjonują obydwa te sposoby transportu morskiego. Ilość statków, zawijających do portu w Gdańsku, wynosi przeciętnie przeszło 500 i do portu w Gdyni 160 statków miesięcznie. Posiadamy szereg linij regularnych, łączących nasze porty z dużemi ośrodkami handlu zagranicą.

Porty a życie gospodarcze kraju.

Problem polskich portów ze stanowiska gospodarczego jest kolosalny. Jest rzeczą jasną, logiczną i zrozumiałą dla każdego, że tylko niczem nie skrępowana i od nikogo niezależna komunikacja z resztą świata daje rękojmię niezależności gospodarczej, rękojmię swobodnej ekspansji ekonomicznej danego kraju.

Zapytuję wobec tego, gdzież leży to miejsce, gdzie jest to ujście, kędy Polska może swobodnie oddychać, nie pytając swych sąsiadów, czy im to dogadza, czy nie?

Tylko na morzu, na tym skrawku ziemi polskiej, który posiadamy i który trzymamy mocno w garści i nigdy nikomu nie oddamy.

Proszę na chwilę uprzytomnić sobie mapę Polski. W jakiej jesteśmy sytuacji? Od zachodu potężny ekonomicznie sąsiad, z którym już od r. 1925 jesteśmy w wojnie celnej. Stosunek lada dzień może się naprawić, to prawda, — ale jakaż jest gwarancja, że znowu nagle i nieoczekiwanie nie powróci obecny stan?

Od wschodu tysiąc kilometrowa granica lądowa z Sowietami. Pod względem gospodarczym jest ta granica murem chińskim, — obrót towarowy prawie żaden.

Na południe góry, fizycznie utrudniające komunikację. Jest wyjście w kierunku Czechosłowacji i Rumunji. Przy najbardziej przyjaznych stosunkach każdy sąsiad za tranzyt każe sobie płacić w tej lub innej formie i byłby niemądry, gdyby swej sytuacji nie wyzyskał.

Od północy mamy Litwę, dalej Prusy Wschodnie.

I tu dopiero odkrywa się prawdziwe, wolne połączenie z całym światem, przez t. zw. korytarz.

Dla nas nie jest ten pas naszej ziemi, ciągnący się ku morzu, żadnym korytarzem, — dla nas jest to szeroka droga, jest to magistrala, na której tętni życie, po której przerzucamy rocznie już dzisiaj około 12 miljonów tonn naszych towarów w obrocie z zagranicą, jest to dla nas droga, która jest już za ciasną, bo ruch towarów tędy wzrasta z roku na rok, — lecz której nie mamy zamiaru rozszerzać drogą zmiany granic, a ulepszamy jej sprawność, budując nowe koleje mianowicie linję Bydgoszcz—Gdynia.

Zakończeniem tej magistrali naszego ruchu towarowego są nasze porty, a przedewszystkiem nasz własny port w Gdyni.

Budowa tego portu jest organicznie związaną z życiem gospodarczem całego kraju, każdy blok betonowy, ustawiony w tym porcie, każdy metr wybudowanego nabrzeża wzmacnia całą Polskę, dając jej twardą podstawę niezależności ekonomicznej.

Ten problem polskiego portu morskiego musi każdy Polak, dbający o dobro swego kraju, stale mieć w pamięci.

Zadaniem inżynierów i techników będzie wybudowanie tutaj takiego portu, który pod względem stawianych mu wymagań, będzie bez zarzutu; stworzyć port nowożytny, wyposażony w najbardziej współczesne urządzenia, które zapewnią tędy szybki i tani obrót towarów i dogodną komunikację pasażerską.

Nasze porty nie są jeszcze bynajmniej w całości wyzyskane. Szereg towarów importowanych i eksportowanych dotychczas idzie przez porty zagraniczne. Długoletnia tradycja gra tutaj ogromną rolę, albowiem handel jest naogół konserwatywny, trzyma się dawniej obranej drogi i zwekslować go na nową drogę, chociażby dogodniejszą, jest trudną sprawą.

Warunki dla handlu zamorskiego.

W tych wypadkach decyduje nie sentyment, a interes. Dlatego też podstawą polityki portowej Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest dążenie do stworzenia w naszych portach jak najbardziej dogodnych warunków dla naszego handlu zamorskiego. W tym celu prowadzi się intensywną rozbudowę portu gdyńskiego, który z czasem winien zająć dominujące miejsce pośród portów bałtyckich. Inicjatywa prywatna, która dąży do usadowienia się w Gdyni, otrzymuje szerokie poparcie Rządu: specjalna ustawa przewiduje dla osiedlających się tu przedsiębiorstw zwolnienie od szeregu podatków na okres do 15 lat. Firmy prywatne otrzymują od Rządu na ulgowych warunkach tereny pod budowę w porcie bądź to magazynów, bądź urządzeń przeładunkowych i wreszcie zakładów przemysłowych.

Już w bliskiej przyszłości przystąpi Rząd do budowy Kanału Przemysłowego, wzdłuż którego stwarzają się szerokie możności dla osiedlenia się przemysłu przetwórczego w bezpośredniem sąsiedztwie portu.

Mając na uwadze bardzo znaczny ruch emigracyjny z Polski do krajów zamorskich, który to ruch stwarza zdrowe podstawy dla utrzymania transoceanicznych linij regularnych, Rząd dąży do stworzenia bezpośrednich linij z naszych portów, które dadzą najtańsze i najszybsze połączenie z rynkami zbytu naszych towarów.

Co kosztowały nasze porty?

W porcie gdańskim w ciągu ostatniego 10-lecia został przeprowadzony szereg inwestycyj, mających na celu powiększenie jego zdolności przeładunkowej i potanienie kosztów przeładunku. Dzięki tym inwestycjom, pokrytym głównie z pożyczek, zaciągniętych przez Radę Portu, częściowo zaś z dochodów portu, wydajność portu gdańskiego wzrosła tak znacznie, w porównaniu z wydajnością z czasów przedwojennych. Ogólna suma tych inwestycyj wyniosła przeszło 30 milj. guldenów.

Wydatki Państwa na stworzenie portu w Gdyni przedstawiają się w sposób następujący do chwili obecnej:

budowle portowe około	94 milj.
budynki i uposażenia portu łącznie z chłodnią	34 milj.
Razem	128 milj.

Poza tem wydatki Państwa na gmachy i urzędy państwowe, postawione w mieście, wynoszą dotychczas około	10 milj.
a inwestycje kolejowe w porcie około	12 milj.
Razem z uprzedniemi około . . .	150 milj.

Żeby zdać sobie sprawę, czy cyfra ta jest dużą czy małą, należy porównać ją z inwestycjami na cele portowe państw zagranicznych Przytoczę tylko kilka cyfr odpowiadających ostatniemu okresowi. I tak Włochy wydały na rozbudowę portów, łącznie z Genuą, w tym samym okresie około 500 miljonów zł, na rozbudowę portu w Hamburgu wydano około 350 milj. zł, na rozbudowę małego portu w Królewcu około 110 milj. zł, na rozbudowę jednego portu francuskiego, Bordeaux, wydano około 400 milj. zł.— Przytoczyłem powyższe cyfry jako dowód, że wysiłek finansowy Polski na budowę własnego portu w Gdyni, chociaż dla nas jest trudny, jednakże w porównaniu z wydatkami, które inne państwa na ten cel ponoszą, jest nieznaczny pomimo, że inni posiadają już szereg dobrze urządzonych portów, wówczas, kiedy my budujemy od nowa nasz własny port.

Przytoczone wyżej fundusze, zużyte bądź to na modernizację, lub na budowę portów polskich, stanowią kapitał inwestycyjny.

Nasuwa się pytanie, czy ten kapitał rentuje się pod względem gospodarczym i czy przynosi korzyści gospodarczemu życiu kraju.

Wpływ portów na życie gospodarcze.

Jeszcze w r. 1925 zaledwie 10 % ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą przechodziło przez porty, reszta zaś obrotu odbywała się przez granice lądowe Państwa. W r. 1928 stosunek ten zmienił się radykalnie. Pomimo, że absolutna cyfra obrotu zagranicznego wzrosła, widzimy, że obrót drogą morską t. j. przez nasze porty osiąga

BIBLJOTEKA
Zarządu Głównego
Ligi Morskiej i Kolonjalnej

przeszło 45 % ogólnego obrotu. Może to służyć niezbitym dowodem, że nasze porty wywiązują się z zadania na nie włożonego. Należy jednakże w tem miejscu przypomnieć rok 1925, kiedy po ogłoszeniu nam przez Niemcy wojny celnej, zostaliśmy pozbawieni możności eksportu jednego z głównych produktów naszego wywozu — węgla i musieliśmy dla niego szukać nowych rynków zbytu. Następnie przyszedł r. 1926 ze strajkiem węglowym w Anglji, konjunktura nam sprzyjała i otóż w tym momencie posiadanie przez Polskę własnych portów zostało całkowicie wyzyskane. Tylko dzięki portom mieliśmy w swem ręku całokształt aparatu, który umożliwił wywóz węgla, niezależnie od nikogo, na rynki zamorskie. Przytoczę cyfry, jak ten wywóz wzrastał, poczynając od r. 1924:

Wywóz węgla przez porty polskie w tysiącach tonn

Rok	Gdańsk	Gdynia	Tczew	w sumie
1924	408	—	—	40,8
1925	618	36,7	—	654,7
1926	3 118	518	57	3 693,0
1927	4 053	881	154	5 088,0
1928	5 494	1 766	9	7 269,0
1929*)	5 330	2 437	36,5	7 803,5
	18 653,8	5 638,7	256,5	24 549,0

*) Dane prowizoryczne Głównego Urzędu Statystycznego.

Tylko dzięki własnym portom pozyskaliśmy stały zbyt na rynku skandynawskim dla węgla polskiego.

Jeżeli przejść do cyfr, to widzimy, że przy przeciętnej cenie na węgiel w r. 1926 (w okresie strajku angielskiego) — 30 sh za tonnę, w r. 1927 — 15 sh./t., w r. 1928 — 12,6 sh./t. i w r. 1929 — 15 sh./t., wywieźliśmy przez nasze porty za ostatnie cztery lata samego węgla na sumę około *L.* 19 250 000 czyli 837 miljonów zł.

Obecny obrót roczny samego węgla wynosi przez porty około 8 miljonów tonn, co przy cenie 15 sh. daje cyfrę około 260 miljonów zł rocznie, nie mówiąc o innych towarach.

Porównanie wyżej przeze mnie przytoczonych cyfr, z jednej strony, około 150 miljonów zł. wydanych przez Państwo na budowę własnego portu w Gdyni oraz 30 milj. guld., wydanych przez port gdański na swą modernizację i z drugiej strony pozyskania dzięki portom nowych rynków zbytu, które corocznie umożliwiają nam eksport węgla na sumę 260 miljonów zł, przemawia samo za siebie.

*01601

5089

Niezależnie od tego, posługiwanie się własnym portem przynosi ogromne korzyści ogólno-gospodarcze, tak pod względem bilansu płatniczego, jak pod względem zajęcia dużych mas własnych robotników.

Na podstawie powyższego śmiem twierdzić, że porty polskie w okresie przeszłym swoje zadania spełniły. Stojąc blisko sprawy i trzymając rękę na pulsie życia naszych portów, mogę zaświadczyć, że świadomość znaczenia portów wzrasta w sferach gospodarczych, również wzrasta z dnia na dzień napływ inicjatywy prywatnej, ludzi czynnych i chętnych do prowadzenia swych interesów w portach, zwłaszcza w Gdyni.

Obecnie jesteśmy w fazie zakończenia w Gdyni pierwszej serji robót, a już prawie wszystkie miejsca wolne są w porcie zajęte przez inicjatywę prywatną, która ulokowała tam duże kapitały w przedsiębiorstwach ściśle związanych z życiem portowem.

Dalszy problem gospodarczy polskich portów, jak już wspomniałem, polega na otwarciu tędy niezależnej od nikogo drogi komunikacyjnej dla naszej ekspansji w handlu zamorskim, oraz na stworzeniu w tych portach warunków taniego obrotu towarów naszego handlu zagranicznego.

Strona polityczna problemu portowego.

Przytoczone powyżej cyfry co do czysto gospodarczego wyzyskania naszych portów stwierdzają dobitnie, że rozbudowa portów nie jest dyktowana aspiracjami politycznemi, lecz przedewszystkiem gospodarczą potrzebą kraju. Nawiązane przez porty stosunki gospodarcze Polski z innemi krajami mają oczywiście ogromne znaczenie polityczne. Przedewszystkiem daje to argument faktu dokonanego, który to argument jest dziś najbardziej przemawiającym czynnikiem w stosunkach międzynarodowych. Poza tem setki statków zagranicznych zawijają regularnie i bez przerwy do naszych portów, stykają się tutaj bezpośrednio z nami, stwierdzają dotykalnie naszą egzystencję. Nasze statki, mające swe oparcie i bazę w Gdyni i Gdańsku, zawijają do dziesiątków portów zagranicznych. Już dzisiaj regularna linja polska daje dwa razy tygodniowo połączenie z Anglją i co tydzień jeden z polskich statków zawija do Londynu, stając prawie w centrum tej metropolji świata.

Dzięki portom, Polska ma bezpośrednią i stałą styczność z szeregiem dużych portów zagranicznych, co bezwzględnie na szali politycznej propagandy polskiej ma pierwszorzędne znaczenie.

Jako przykład mogę przytoczyć, że załogi naszych statków zawijających do portów północno-afrykańskich, niejednokrotnie spotykały tam ludzi, którzy np. nic nie wiedzieli o egzystencji Warszawy, natomiast byli dokładnie poinformowani o porcie polskim w Gdyni.

Zakł. Graf. „Biblioteka Polska" w Bydgoszczy.

1059/36

Centralne Morskie w Gdańsku Biblioteka

Polskie Towarzystwo Naukologiczne BIBLIOTEKA GDYNIA

BIBLIOTEKA
CMM
II 15.715
~~5089/II~~