

RYBOŁÓSTWO POLSKIE NA MORZU PÓŁNOCNEM

W chwili obecnej gdy cały świat śledzi z uwagą rozwój naszego portu w Gdyni, gdy systematycznie i konsekwentnie z roku na rok p. większa się nasza flota, tworzą się nowe urządzenia portowe, powstają nowe przemysły związane z morzem, a nasz obrotowy handel morski coraz bardziej dziwi i niepokoi niektórych naszych sąsiadów, warto poświęcić kilka słów przemysłowemu najbardziej związanemu z morzem, t. j. dalekomorskim połowom śledzi.

Państwo i Społeczeństwo rozumieją znaczenie morza dla Polski.

Obecna sytuacja gospodarcza nie sprzyja jednak zainteresowaniu kapitałów prywatnych w przemyśle morskim i absolutną większość przedsiębiorstw okrętowych i morskich należy do Państwa.

Jak ryzykowną i odpowiedzialną jest praca kapitana statku i załogi, świadczy chyba fakt, że każdego wieczoru w czasie połowów jeden statek zapuszcza około 3 tysiące metrów sieci do morza (cena 1 m. b. około 10 tys. złotych). Moment wyciągnięcia sieci wymaga nie mniej intuicji i doświadczenia, niż poszukiwanie ławicy śledzi. Wystarczy bowiem małe niedostosowanie się do pogody lub mała różnica w czasie (przy obfitej ławicy śledzi), aby wszystkie sieci przepadły, na rażając Towarzystwo na niepowetowaną stratę. Najczęściej jednak przy normalnych warunkach sieci pozostają w morzu aż do rana, poczem z umiejętnością i największą ostrożnością, są wyciągnięte na pokład.

Złowione śledzie są od razu czyszczo-

całe lato trwa aż do grudnia. W ciągu kilku miesięcy zimowych kotły, maszyny, cały inwentarz statków jak również sieci są naprawiane i przygotowywane do połowów.

Brak odpowiednich urządzeń na dzierżawionym terenie i w magazynach „Mopolu” w Gdyni jak również olbrzymie wydatki związane z podróżą uniemożliwiały dotychczas przybycie 8 statków na leże zimowe do ojczyzny. Czynione są jednak przygotowania i rozpoczęta budowa urządzeń, która pomimo poważnych wydatków umożliwi przybycie statków na przyszły rok do Gdyni. Dyrekcja „Mopolu” dąży obecnie do zakupienia jednego lub dwóch większych statków rybackich najbardziej nowoczesnych (pożądanym kapitał wyłącznie polski), które mogłyby nie tylko bez trudu zapuszczać się na dalsze połowy po „delikatniejsze” gatunki śledzi, lecz nawet w sezonie zimowym mogłyby „trawlować” po Bałtyku i w ten sposób dać pracę ludziom przez okrągły rok.

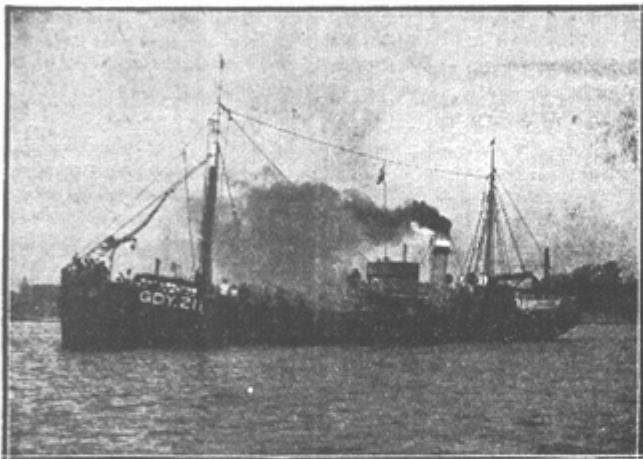
Kryzys światowy znalazł bardzo silny oddźwięk w przemyśle rybołówczym. Wystarczy się zastanowić nad spadkiem cen mięsa, aby zrozumieć, jak dalece musiał on wpłynąć na zniżkę cen śledzi. Wprawdzie koszty eksploatacyjne obniżyły się również, ale nie proporcjonalnie mniej, niż cena towaru. To też ogół przedsięwzięcia rybackich w Europie pracuje obecnie w warunkach bardzo ciężkich, często deficytowych a pomoc państwowa jest nieraz koniecznym środkiem ich egzystencji.

Wszystkie te trudności, pogłębione jeszcze przez wydatki związane z organizacją i nakładami inwestycyjnymi nowo powstałego przedsiębiorstwa przeżywa także i „Mopol”. Trudności stwarzane przez konkurencję są również poważne. Większość importu zła i idzie dotychczas przez Gdańsk, dla którego „Mopol” jest nową solą w oku.

Pomimo wszystko dotychczasowy rozwój przedsiębiorstwa, zdobywanie coraz nowszych rynków miejscowych, zapewnienie całkowitego zbytu dla produkcji „Mopolu”, rokują Polsce w przyszłości możliwość poważnego uniezależnienia się od importerów gdańskich.

Z planowanym zakupieniem nowych statków z kapitałów wyłącznie polskich łączy się rozwój ilościowy i jakościowy produkcji Polskiego Towarzystwa dla Połowu Śledzi, powstają nowe możliwości rozwiązania społecznych zagadnień na naszym wybrzeżu. Jeszcze jeden krok naprzód w rozwoju Gdyni i w ściślejszym się zbrataniu Polski z wybrzeżem przez zainteresowanie kapitału prywatnego naturalnym bogactwem morza.

Inż. Jan Kamiński.



Jeden ze statków śledziolowczych Towarzystwa „Morze Północne”.

Jednym z nielicznych przedstawicieli kapitału prywatnego w Gdyni jest Spółka Akcyjna „Morze Północne” Polskie Towarzystwo dla połowu śledzi.

Już od roku osiem polskich statków rybackich trudni się połowem śledzi na Morzu Północnym: 4 z nich motorowe: „Kasia”, „Basia”, „Zofja” i „Irena” o pojemności około 110 T. rej. brutto każdy (około 530 beczek morskich) i 4 parowe: „Wanda”, „Halina”, „Marja” i „Kornelja” o pojemności około 190 T. r. brutto (około 700 becz. mor.).

Pół w śledzi jest zupełnie nową gałęzią przemysłu w Polsce a żaden może przemysł nie wymaga tak wieloletniego doświadczenia, takiego powiedzmy „węchu”, jak rybacki, którego całkowite powodzenie zależy nie tylko od racjonalnej gospodarki, cen kalkulacji, lecz przede wszystkim od samego połowu, gdzie praktyka wielu pokoleń i instynkt odgrywa często większą rolę, niż kompas, mapa i dobre chęci. Dlatego też załoga statku jest tymczasem mieszana, polsko-holenderska.

„Morze Północne” rozumie oczywiście znaczenie gospodarcze i polityczne zatrudnienia polskich rybaków na swych statkach.

Podług zgóry ułożonego planu w ciągu 10 lat załoga będzie wyłącznie polską i z roku na rok kilkunastu nowych rybaków Kaszubów, przedstawiających zresztą bardzo dobry materiał, obznajamia się ze sztuką łowienia śledzi na Półn. Morzu.

W tym roku było zatrudnionych na statkach „Mopolu” 35 polskich rybaków, więcej niż to było przewidziane w planie.

Możliwe więc, że termin 10-letni będzie skrócony. Niektórzy z naszych rybaków pełnili już odpowiedzialne funkcje z pełną rangą „matrosa”, jedną z najwyższych w hierarchii załogi okrętów rybackich.

„Morze Północne” dąży do tego, aby w sezonie z mowim zatrudnić rybaków i ich rodziny przy naprawianiu sieci, które zresztą pochłaniają moc kosztów i reprezentują poważną część kapitału Spółki.

ze przez załogę na statku i niezwłocznie zasalane i pakowane do t. zw. beczek morskich, które ładuje się do luk okrętów. Umiejętność i pośpiech w czyszczeniu śledzi odgrywa ogromną rolę w późniejszej wartości towaru.

Okras pozostawiania statku, na morzu jest oczywiście uzależniony od połowu. Po napełnieniu wszystkich próżnych beczek, statek opuszcza tereny łowne i udaje się do portu, gdzie uzupełnia i reperuje sieci przygotowując się do następnego połowu. Każdorazowa reperacja i napawanie sieci produktem roślinnym „cashau” jest niezbędne.

Jakość polskich śledzi gatunku Yarmouth, jest wysoka, można ją wyżej stawiać od jakości angielskich śledzi, które są wypatroszone i solone dopiero na brzegu.

Z morskich beczek po dokładnej segregacji przepakuje się śledzie do beczek handlowych. Sprawa używania wyłącznie polskich beczek była przez „Mopol” od samego początku rozważana, gdyż dotychczas cały przemysł śledziowy używał tylko beczek świerkowych szwedzkich. Liczne próby i pertraktacje w tym kierunku rozbiły się bądź o brak gotowego odpowiedniego gatunku drzewa (potrzebny jest świerk o bardzo ciasnym słoju z północnych województw), bądź też o niemożność fachowego ich wykonania, które decyduje następnie o jakości towaru. Przekonano się na przykład, że buk zupełnie się do tych celów nie nadaje, gdyż po paru miesiącach beczki pękają.

Pomimo tych trudności, część beczek jest już wykonana z polskiego drzewa, a toczące się obecnie pertraktacje z przemysłowcami drzewnymi rokują nie tylko zaspokojenie własnych potrzeb „Mopolu”, lecz pozwalają przypuszczać, że już w bliskim czasie Polska będzie jednym z głównych dostawców beczek śledziowych i dębowych (tran) na europejskim rynku. Toczono są również pertraktacje co do eksportu na większą skalę obrotów beczkowych. Sezon połowów na Morzu Północnym rozpoczyna się w maju i poprzez