

# ZNACZENIE GDYNI DLA POLSKIEGO GOSPODARSTWA NARODOWEGO

P. Wicewoj. krak. M. BILEK, jeden ze znawców w dziedzinie zagadnień gdyńskich, zarówno z tyt. piastowania przezeń przez okres 2-letni począwszy od 1928 r. funkcji delegata Rządowego przy zarządzie m. Gdyni, oraz komisarycznego Prezydenta miasta, jak i z uwagi na szereg prac ogłoszonych drukiem dot. polskiej polityki morskiej nadesłał nam uwagi następujące:

Gdynia jest zwrotnicą na drogach i szlakach naszych, wiodących wedle spalonego w okresie niewoli kierunku z Zachodu na Wschód ku naturalnemu kierunkowi naszego gospodarstwa, t. j. **ku morzu i z północy ku południowi**. Gdynia jest więc naprostowaniem z powrotem ku naturalnej, zdrowej formie naszego kręgosłupa gospodarczego i o tem, właśnie w naszych rozważaniach na temat roli, jaką odgrywa i odegra jeszcze port gdyński w rozwoju gospodarczym Polski należy przedewszystkiem pamiętać.

Port gdyński przeładował w r. 1932 około 5 milj. tonn towaru, zaś Gdańsk około 8 milj. tonn. Cyfry te, porównane między sobą bezwzględnie, t. zn. bez brania pod uwagę stopnia rozwoju Gdyni w zestawieniu do lat ubiegłych świadczą, że nasza polityka handlowo - taryfowa i nastawienie naszych sfer przemysłowych i handlowych eksportowo - importowych rozdzielają się na te obydwa porty — i bynajmniej **polityka pro-gdyńska nie atakuje stanu posiadania ani nie uszczupla interesów gdańskich**. Zdaniem fachowców nasz ogólny obrót towarowo - portowy,

mierzony naszą potencjonalną zdolnością gospodarczą, winien wykazać w najbliższej przyszłości obrót w wysokości 25 milj. tonn rocznie — przy takich obrotach towarowych jest rzeczą jasną, że **jeden tylko port byłby niewystarczającym**.

Jeśli oceniać rozwój Gdyni wedle danych względnych, t. j. biorących pod uwagę dynamikę stale postępującego rozrostu tego portu, to trzeba operować cyframi ściślejszemi. Jeśli wyjść z daty 1929 roku i porównać obroty przeładunkowe w tym okresie czasu z obrotami osiągniętymi pod koniec 1932 roku, okaże się, że **żywołność Gdyni wzrosła bez mała o 100 proc.** W roku 1932 przybiło do portu gdyńskiego 3.610 statków, w których tuż po banderze szwedzkiej **drugie miejsce z kolei zajęła bandera polska**. **Obroty w Gdyni w roku 1932, wynoszące ściśle 5.194 tys. tonn przewyższają obrót takich portów jak Amsterdam, Brema, Szczecin, Bordeaux, Królewiec, Sztokholm i t. d.** Należy spodziewać się, że naskutek celowej polityki taryfowej, której wyrazem w ostatnich dniach było np. **rozporządzenie, obniżające koszty tranzytu w Gdyni** i usunięcie szeregu formalności, utrudniających należyty rozwój ruchu tranzytowego, port gdyński z biegiem czasu zamieni się w agendy czysto polskie na port o znaczeniu międzynarodowym, przy sparzającym naszemu bilansowi handlowemu **znaczne pozycje**.