

JÓZEF KULIKOWSKI

MORSKI PRZEMYSŁ RYBNY

I

Dostęp do morza otwiera szerokie możliwości gospodarcze dla krajów, które ten dostęp potrafią wykorzystać, krajów gospodarczo czynnych. Otwarte przestrzenie morskie wpływają na zwiększenie dynamizmu gospodarczego, pozwalają na rozwinięcie nowych dziedzin działalności ekonomicznej związanej z transportem morskim i czynnościami produkcyjnymi. Powstają nowe gałęzie przemysłu, nowe zakłady rozwijające się pod wpływem taniego transportu morskiego i jego potrzeb lub dzięki eksploatacji bogactw morskich. Morze, jak mówi historyk XIX w. Michelet, które zapoczątkowało życie na ziemi, mogłoby stać się jej dobroczynnym żywicielem.

Zbliżamy się do czterdziestej rocznicy przejęcia przez Polskę wybrzeża morskiego i rozpoczęcia pracy na morzu. Będzie to równocześnie piętnasta rocznica wznowienia tej pracy po wojnie przez Polskę Ludową. Mamy więc dość długi okres doświadczeń, aby zdać sobie sprawę, w jaki sposób wykorzystaliśmy dotychczas możliwości morskie i w jakim stopniu zamierzamy je wykorzystywać w następnym piętnastolecu, objętym opracowywanymi obecnie planami perspektywicznymi. Rozwój dziedziny transportowej, żeglugi i portów morskich oraz związanej z nią gałęzi przemysłu stoczniowego, w znacznej mierze wpływa na możliwość powstania i rozwoju gałęzi przemysłu, której zadaniem jest wydobycie i przetworzenie surowców morskich — morskiego przemysłu rybnego.

Należy zaznaczyć dla ścisłości, że przemysł ten eksploatuje nie tylko rybne bogactwa morskie. Stanowią one najważniejszy surowiec i dlatego nadają nazwę naszej gałęzi przemysłu, który obok ryb eksploatuje — zależnie od warunków lokalnych — także inne surowce zwierzęce i roślinne, jak skorupiaki, małże, glony, trawy morskie itp. W połowach morskich, dających obecnie w skali światowej masę dwudziestu kilku milionów ton surowca, ryby morskie stanowią blisko 90%, a przy ich połowach coraz większą przewagę mają metody przemysłowe. Ryby są również najważniejszym surowcem w dziale przetwórczym omawianego przemysłu.

Taki jest stan obecny, może on jednak zmienić się w przyszłości, gdy

morze w większym niż dotąd stopniu podejmie funkcje „dobroczyнного żywiciela” ziemi. Jeżeli istotnie niedostatek żywności rolniczej popchnie ludzkość do intensywnego wykorzystania środków odżywczych czerpanych z morza, wówczas należy przewidywać eksploatację na znacznie większą skalę roślinności morskiej, w szczególności planktonu roślinnego. Produkcja roślinności, pierwszego ogniwa w łańcuchu odżywczym świata organicznego morskiego, jest znacznie większa niż ogniw dalszych, do których należą przedstawiciele eksploatowanej obecnie fauny morskiej. Można więc oczekiwać, że w przyszłości, gdy wynalezione zostaną odpowiednie środki eksploatacji, zmienią się proporcje w połowach morskich i zwiększy się w nich udział roślinności, surowca do produkcji mączki jadalnej.

W tych warunkach, w jakich pracuje polskie rybołówstwo morskie, ryby na razie są jedynym eksploatowanym surowcem i również jedynym surowcem w przetwórstwie. Bałtyk u naszych wybrzeży nie ma takich zasobów roślinności, które mogłyby być eksploatowane na skalę przemysłową, nie ma również jadalnych skorupiaków i małży. Na dalszych morzach interesują nas również tylko połowy ryb i trudno przewidzieć, czy w przyszłości będą dla nas opłacalne inne połowy. Podejmowane w latach trzydziestych próby połowów homarów na wodach Skagerraku nie miały większego znaczenia. Tak więc zarówno w dotychczasowym rozwoju, jak i w dającej się przewidzieć przyszłości, nasz morski przemysł rybny ma za zadanie połowy na skalę przemysłową ryb morskich oraz obróbkę lub przetwarzanie tego surowca, aby uzyskać poszukiwane na rynku i dobre jakościowo produkty, przede wszystkim spożywcze, a w mniejszych ilościach lecznicze, jak olej leczniczy; paszowe, jak mączka rybna, techniczne, jak olej techniczny i inne.

II

Aby właściwie ocenić stan naszego przemysłu rybnego, jego znaczenie i możliwości, należy poświęcić nieco uwagi dotychczasowemu rozwojowi tej gałęzi gospodarki narodowej. Stwierdzić przy tym należy, że jakkolwiek mamy odległe tradycje pracy rybackiej na morzu, to jednak ciągłość tej pracy została przerwana w okresie rozbiorów. Odcięcie od zagadnień gospodarowania na morzu w tym okresie spowodowało, że sprawy rybołówstwa morskiego, rozrastającego się od połowy XIX w. w nowoczesny przemysł rybny, były zupełnie obce naszemu społeczeństwu.

Wybrzeże Bałtyku pod zaborem pruskim było gospodarczo zacofane. Jeśli chodzi o rybołówstwo morskie, to stan taki możemy zanotować nie tylko przed pierwszą wojną światową, ale i w okresie międzywojennym.

Duże nakłady na rozwój tego przemysłu już w okresie Niemiec wilhelmskich robione były na wybrzeżu Morza Północnego, natomiast na Bałtyku wybudowano zaledwie kilka prymitywnych i źle wyposażonych portów lub przystani rybackich, a stan taki przetrwał do drugiej wojny światowej.

Przejęty przez Polskę po pierwszej wojnie światowej odcinek Bałtyku należał do szczególnie zaniedbanych pod względem rybackim. Nie licząc Pucka, przystani w głębi płytkiej Zatoki Puckiej, odziedziczyliśmy po Niemcach jedyny port rybacki w Helu, od dłuższego czasu nie konserwowany i wymagający natychmiastowego remontu, a właściwie przebudowy. Na naszym odcinku wybrzeża pracowało wprawdzie przeszło tysiąc rybaków, lecz wyposażonych z reguły w najbardziej prymitywne narzędzia połowów przybrzeżnych i łodzie. Kilkadziesiąt małych kutrów motorowych stanowiło przeważnie własność rybaków niemieckich, gdyż ludność kaszubska nie mogła liczyć na kredyty potrzebne do nabycia kutra i silnika. Przybrzeżne połowy przy użyciu słabych, biernych z reguły narzędzi były mało wydajne i wykazywały duże wahania w poszczególnych latach, gdyż wyniki zależne były od tego, czy ryby podchodziły do brzegów, czy trzymały się na dalszych wodach. Dodajmy do tego, że mieliśmy wówczas zaledwie kilku ludzi, którzy w mniejszym lub większym zakresie znali i interesowali się problematyką połowów morskich.

Prace podjęte w okresie międzywojennym można by scharakteryzować jako wysiłki skierowane na zapoczątkowanie przemysłu rybnego. Programowe i na nieco większą skalę prace rozpoczęte zostały dopiero w 1928 r. Do czasu wybuchu wojny uzyskano już widoczne rezultaty, wyrażające się w zorganizowaniu połowów pełnomorskich bałtyckich i dalekomorskich, wybudowaniu flotylii kutrów pełnomorskich i nabyciu statków dalekomorskich, wybudowaniu i wyposażeniu nowoczesnego portu rybackiego w Gdyni oraz mniejszych portów w Jastarni i Władysławowie. Do tego dodać należy wyszkolenie rybaków bałtyckich i zapoczątkowane szkolenie rybaków dalekomorskich, utworzenie instytucji badawczej (pod nazwą Stacji Morskiej), wyszkolenie kadry pracowników łodowych. Prócz wędzarni i solarni uruchomiono kilka zakładów przetwórstwa rybnego, wybudowano chłodnię rybną, fabrykę mączki rybnej. Wreszcie rozbudowa bałtyckiej floty rybackiej opierała się na własnej stoczni rybackiej, a zakłady krajowe podjęły budowę silników kutrowych.

W najlepszym dla rybołówstwa przedwojennego 1936 roku połowy własne w ilości przeszło 23 tys. ton pokryły prawie trzecią część zapotrzebowania na produkty rybne. Połowy śledzi na Morzu Północnym

w ilości 10 tys. ton w 1938 r. pokaźnie zmniejszyły import zawsze poszukiwanych na naszym rynku śledzi solonych.

III

Po drugiej wojnie światowej znów musieliśmy zaczynać niemal od początku. Większość floty rybackiej zarówno dawnego, jak i odzyskanego wybrzeża została zniszczona, podobnie jak większość zakładów przetwórstwa rybnego i stoczni rybackich. Port w Gdyni był zniszczony, a wobec zaniedbania i złego wyposażenia portów ponemieckich potrzebne były duże nakłady na odbudowę i modernizację przemysłu rybnego. Drogą przebytą przez ten przemysł najlepiej może scharakteryzować kilka liczb: w 1945 r. w okresie wznowienia działalności nasze rybołówstwo morskie dysponowało 3 czynnymi kutrami i 60 łodziami, a mimo szybkiego tempa remontowania łodzi i kutrów połowy w 1945 r. dały 2600 ton ryb, gdy przed wojną wzdłuż obecnego wybrzeża odzyskanego poławiano przeciętnie 20 tys. ton, a połowy polskie wahały się w ostatnich latach pomiędzy 12,5 a 23,3 tys. ton. Mimo jednak tak trudnego startu sytuacja morskiego przemysłu rybnego, w porównaniu ze stanem po pierwszej wojnie światowej, była lepsza z dwóch przede wszystkim względów: 1) okres międzywojenny wykazał, że rozwój tego przemysłu w naszych warunkach jest możliwy, 2) odbudowa i dalszy rozwój mogły opierać się na liczniejszym już zastępie wyszkolonych pracowników. Tym w szczególności można wytłumaczyć szybkie tempo odbudowy, o którym znów mogą dać pojęcie liczby połowów. W 1946 r. uzyskaliśmy 23,3 tys. ton ryb, a w 1948 r. 48,2 tys. ton, w tym z połowów dalekomorskich 10 tys. ton, a więc tyle, co w 1938 r. Pomimo dużych starań wkładanych w odbudowę przemysłu rybnego na wybrzeżu odzyskanym, przez dłuższy okres czasu stosunek połowów z dawnego i nowego wybrzeża kształtował się jak 8 : 2, co podkreśla znaczenie przedwojennej kadry i ośrodków rybołówstwa morskiego. Dopiero w ostatnich latach, po wybudowaniu portu rybackiego w Świnoujściu i uruchomieniu portu rybołówstwa dalekomorskiego w Szczecinie, połowy z wybrzeża odzyskanego wykazały szybkie tempo rozwoju zarówno w liczbach bezwzględnych, jak i w stosunku do połowów z dawnego wybrzeża.

W ostatnich trzech latach (1956—1958) połowy morskie przekroczyły poziom 120 tys. ton i zbliżają się do 130 tys. ton. Polska zajmuje obecnie miejsce wśród krajów, wykazywanych w światowej statystyce rybackiej prowadzonej przez Organizację Wyżywienia i Rolnictwa Narodów Zjednoczonych (F.A.O.). Jednak połowy nasze, dające niespełna 5 kg ryb na głowę ludności, są zbyt niskie zarówno w zestawieniu z przeciętną świa-

ową (ponad 11 kg na głowę), jak i z połowami wielu krajów sąsiednich. Należy mieć to na uwadze przy analizie stanu, potrzeb i możliwości rozwoju naszego przemysłu rybnego.

IV

Analizę stanu obecnego oprzemysłu na materiałach z okresu od 1956 do 1958 r. W tym czasie z różnych względów, wśród których wpływ dominujący wykazuje czynnik biologiczny, nastąpiło pewne zahamowanie tempa zwiększania połowów, a w związku z tym i innych działów produkcji przemysłu rybnego. Ułatwia to analizę, gdyż zmiany w tym okresie były nieduże i w razie braku niektórych danych liczbowych z ostatniego roku można posłużyć się z pewnymi omówieniami danymi z lat poprzednich.

Głównymi rejonami naszych połowów morskich są Bałtyk z zalewami i Morze Północne. Połowy na Morzu Barentsa, wodach norweskich i islandzkich, w cieśninach duńskich podejmowane w różnych okresach miały jedynie charakter próbny i przy obecnym stanie naszej floty nie mogą być prowadzone na skalę przemysłową. Odpowiednio do rejonów rozróżniamy połowy przybrzeżne (dokonywane z łodzi i małych kutrów), pełnomorskie bałtyckie (prowadzone ze średnich i dużych kutrów) oraz dalekomorskie (w których biorą udział trawlerzy, lugry, lugrotrawlerzy, a okresowo duże kutry). Połowy dalekomorskie są prowadzone wyłącznie przez przedsiębiorstwa państwowe, a bałtyckie przez przedsiębiorstwa państwowe lub spółdzielcze oraz przez rybaków indywidualnych.

W końcu 1958 r. mieliśmy trzy przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich. Były to „Dalmor” w Gdyni, „Odra” w Świnoujściu i „Gryf” w Szczecinie. „Dalmor” eksploatuje trawlerzy, „Odra” przechodzi również na eksploatację statków tego typu, przekazując stopniowo eksploatowane dotychczas lugrotrawlerzy i lugry nowo utworzonemu (w 1957 r.) przedsiębiorstwu „Gryf”. To ostatnie przejęło od „Odry” w 1958 r. 20 lugrotrawlerów, a poza tym od „Dalmora” statki-bazy połowów dalekomorskich i statek łącznikowy.

Państwowe przedsiębiorstwa połowów i usług rybackich w liczbie pięciu rozmieszczone były w następujących portach rybackich: „Arka” w Gdyni (z oddziałem w Helu przekształconym w 1959 r. w samodzielne przedsiębiorstwo), „Szkuner” we Władysławowie, „Korab” w Ustce, „Kuter” w Darłowie i „Barka” w Kołobrzegu. Z nich dwa — „Arka” i „Szkuner” — eksploatowały duże kutry 24 m, a poza tym wszystkie przedsiębiorstwa państwowe dysponowały średniej wielkości kutrami 17 m długości. Omawiane przedsiębiorstwa prowadzą w zasadzie połowy pełnomorskie bałtyckie, „Arka” i „Szkuner” w sezonie letnim wysyłają duże kutry

na połowy śledzi na Morze Północne. Prócz tego do zadań przedsiębiorstw połowów i usług rybackich należy skup ryb od rybaków indywidualnych, od spółdzielni w przypadku zaferowania, a także od przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich „Dalmor”. Ryby z połowów własnych i skupu poddawane są przeważnie wstępnej obróbce polegającej na patroszeniu, czasem filetowaniu ryb większych, zamrażaniu, przepakowywaniu śledzi solonych.

Spółdzielnie rybackie prowadzą połowy bałtyckie przybrzeżne i pełnomorskie. Z dziesięciu spółdzielni, prowadzących połowy morskie, dwie miały w eksploatacji tylko kutry („Front Narodowy” w Górkach Wschodnich koło Gdańska i „Jedność Rybacka” w Gdyni). Spółdzielnie we Władysławowie, Łebie, Ustce, Kołobrzegu i Dziwnowie eksploatowały kutry i łodzie. Spółdzielnie „Pokój” w Tolkmicku, „Wyzwolenie” w Świbnie i „Certa” w Szczecinie dysponowały wyłącznie łodziami i prowadziły połowy na zalewach i w ujściu Wisły. Większość spółdzielni prócz połowów zajmuje się wstępną obróbką złowionych ryb, niektóre z nich wędzeniem, a czasem nawet produkcją marynat i konserw.

Rybacy indywidualni w liczbie około dwóch tysięcy zgrupowani są przede wszystkim w osiedlach wybrzeża wschodniego, gdzie pracuje ich około 1 800; od 1957 r. zwiększyła się nieco liczba rybaków indywidualnych na wybrzeżu zachodnim wobec podjętej akcji aktywizacji małych przystani rybackich, poprzednio nieraz nie eksploatowanych. Ta kategoria rybaków eksploatuje stare kutry rybackie różnych typów, łodzie wiosłowe i motorowe. Liczba kutrów stale się zmniejsza, gdyż przestarzałe jednostki z biegiem czasu nie nadają się do eksploatacji, a rybacy nie mogą ich zastąpić nowymi.

Polska flota rybacka składała się w końcu 1958 r. ze 104 statków dalekomorskich, 479 kutrów oraz 828 łodzi. Wśród statków dalekomorskich mieliśmy 32 nowe trawlerzy budowane w naszych stoczniach, 17 starych trawlerów nieraz jeszcze przedwojennych, 52 lugrotrawlery i 3 stare przedwojenne lugry. Prócz tych statków prowadzących połowy wspomnieć należy o dwóch statkach-bazach obsługujących naszą flotę rybacką na łowiskach i przyjmujących tam część solonych śledzi oraz o statku łącznikowo-transportowym kursującym między portami krajowymi a łowiskami. Flotę dalekomorską można by scharakteryzować sumarycznie, jako nie dostosowaną do naszych potrzeb. Złożył się na to szereg przyczyn, wśród których dużą rolę odegrał brak dostatecznego doświadczenia oraz sytuacja w stoczniach, które mogły budować dla naszego rybołówstwa tylko pewne typy statków, w szczególności takie, na jakie miały zamówienia zagraniczne. W ten sposób flota nasza otrzymała przeszło dwa-

dzieścia nowych trawlerów parowych o zasięgu pływania zbyt małym w stosunku do naszych potrzeb, oraz lugrotrawlerzy z wadami konstrukcyjnymi i zbyt małe. W ostatnich latach stocznie zaczęły budować trawlerzy spawane, a więc większej nośności i opalane paliwem płynnym, co poprawia warunki ich eksploatacji.

Większość naszej floty dalekomorskiej nie może pracować bazując tylko na portach krajowych, gdyż przy obecnych rozmiarach i szybkości oraz wskutek ograniczonego czasu rejsów stosunek dni połowów do dni podróży na łowiska i z powrotem jest niekorzystny i nie pozwala na rentowną eksploatację statków. Utrzymywanie stałych baz w portach zagranicznych pociąga za sobą znaczne koszty dewizowe. Aby je zmniejszyć, zastosowano system eksploatacji opartej na statkach-bazach, i to jednak rozwiązanie ma dużo stron ujemnych. Pomijając trudności techniczne przy przeładunkach na morzu i powstające często uszkodzenia, wspomnieć należy o wysokich kosztach eksploatacji, a więc i usług statków-baz oraz o trudnościach organizacyjnych związanych z nierównomiernym nasileniem połowów. W sezonie największej ich wydajności liczba zawinięć statków poławiających jest tak duża, że powstają przy statkach-bazach kolejki statków rybackich wyczekujące na wyładunek i obsługę. W ten sposób statki poławiające tracą nieraz korzyści związane z obsługą w pobliżu łowisk. W ostatnich latach w poszukiwaniu innych rozwiązań organizacyjnych podjęto próby uruchomienia sezonowych baz obsługi o charakterze pomocniczym w portach zagranicznych, położonych niedaleko rejonu połowów. Kierowane są do nich te statki rybackie, które nie mogą być w danym czasie obsłużone przez statki-bazy. Nowe trawlerzy po przeprowadzeniu szeregu kalkulacji opierają swą eksploatację obecnie z reguły na portach krajowych.

Znacznie lepszą sytuację mamy we flocie kutrowej. Składała się ona w końcu 1958 r. z 76 kutrów dużych (24 m), ze 170 kutrów średnich (17 m) wybudowanych po wojnie z wyjątkiem kilkunastu jednostek prywatnych i spółdzielczych, z 89 kutrów 15 m długości lub zbliżonych, wreszcie ze 144 kutrów małych (13 m i mniejsze). W obu ostatnich grupach mamy część kutrów nowych. Przed wojną w portach i przystaniach obecnego wybrzeża było 535 kutrów, obecna jednak flotyła złożona z 479 jednostek ze względu na wiek i skład przewyższa znacznie przedwojenną. W portach zachodnich przeważał wówczas typ małych kutrów o słabych silnikach (20 KM), a jedynie we flocie dawnego polskiego wybrzeża, składającej się ze 170 kutrów, przeważały statki nowe mające silniki mocy 60 KM i większej.

Kutry duże nadają się do eksploatacji dalszych łowisk Bałtyku, do-

tychczas jednak nie ustalono jeszcze metod rentownej ich eksploatacji na łowiskach bałtyckich w ciągu całego roku. Stąd dążenie wszystkich przedsięwzięć dysponujących kutrami tego typu do wysyłania ich na Morze Północne w sezonie połowów śledzi, gdzie mogą jednak pracować te tylko, które mają oparcie w statkach-bazach lub w portach zagranicznych. Stosunek cen śledzi północnomorskich do cen ryb poławianych na Bałtyku, przeważnie dorszy, jest taki, że przy mniejszej wydajności na Bałtyku w okresie poza sezonem dorszowym nie można uzyskać rentownej eksploatacji większych jednostek. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń wolno wnioskować, że budowa kutrów dużych powinna być wstrzymana, gdyż na Bałtyku bardziej od nich rentowne będą kutry średnie i małe, szczególnie przy korekcie cen skupu ryb, a wysyłanie dużych kutrów na Morze Północne w przyszłości, gdy będziemy dysponowali flotą dalekomorską odpowiadającą naszym potrzebom, nie będzie celowe, m. in. ze względu na znaczne koszty dewizowe związane z korzystaniem z baz w portach obcych.

Szczególną uwagę należałoby zwrócić na kutry małe. Są to statki, które mogą mieć duże znaczenie dla należytego eksploataowania naszych łowisk przybrzeżnych, dostarczających kilku cennych gatunków ryb, jak łososie, płastugi, makrele w zachodniej części naszych wód, certy, belony i inne. Okresowo kutry te mogą oddać wielkie usługi przy połowach szprotów, śledzi bałtyckich, a nawet dorszy na łowiskach kamienistych w okresach, gdy ustają masowe połowy tego gatunku, zdobywającego sobie i u nas, podobnie jak zagranicą, coraz większe uznanie konsumenta. Nie zostały jednak dotychczas rozpowszechnione racjonalne metody połowów, zapewniające rentowną eksploatację małych kutrów i nie zostały skorygowane ceny w ten sposób, aby stanowiły ekwiwalent wartości ryb dostarczanych na rynek krajowy.

Te same trudności, jakie mamy przy eksploatacji małych kutrów, ujawniają się w rybołówstwie łodziowym. Liczba czynnych łodzi rybackich w porównaniu z okresem przedwojennym katastrofalnie zmalała. Trzeba przy tym nadmienić, że z ogólnego stanu 828 łodzi około 70% pracuje na zalewach. Daje to miarę upadku rybołówstwa łodziowego, które pomimo podjętych w ostatnich latach starań nie wykazało wyraźnej tendencji poprawy. Wprawdzie odpływ rybaków łodziowych do pracy na innych statkach rybackich, a nawet do innych zawodów jest zjawiskiem notowanym w wielu krajach, rozmiary jednak tego zjawiska u nas są zbyt duże i powodują niewykorzystanie możliwości eksploatacyjnych, jakie dają łowiska przybrzeżne. I w tym wypadku obok wielu innych przyczyn dużą rolę odgrywa wadliwe ustosunkowanie cen. Pewnym pocieszającym ob-

jawem jest zwiększanie się liczby łodzi motorowych i przewidywane ułatwienie motoryzacji rybołówstwa łodziowego wobec uruchomienia krajowej produkcji silników łodziowych, dotychczas jednak tempo poprawy jest zbyt małe.

Analizę stanu floty rybackiej zakończymy zobrazowaniem jej podziału pomiędzy przedsiębiorstwa państwowe i spółdzielcze oraz rybaków indywidualnych (tab. 1). Zastrzec należy, że większość kutrów rybaków indywidualnych i część spółdzielczych zaliczona została do grup o rozmiarach zbliżonych, gdyż nie są to kutry standardowe.

Tabela 1
Stan bałtyckiej floty rybackiej na dzień 31 XII 1957 r.¹⁾

Typ statku	Liczba jednostek				1958 r.
	przeds. państw.	spółdz.	rybaków indywid.	Razem	
Kutry 24 m	67	6	2	75	(76)
Kutry 17 m	113	5	13	131	(170)
Kutry 15 m	17	41	33	91	(89)
Kutry 13 m	—	58	24	82	(144)
Kutry o dług poniżej 13 m	—	6	45	51	
Razem kutry	197	116	117	430	(479)
Łodzie motorowe	—	200	175	375	(387)
Łodzie wiosł. żaglowe	—	235	212	447	(441)
Razem łodzie	—	435	387	822	(828)

Podaliśmy poprzednio, że połowy nasze w ostatnich latach zbliżają się do poziomu 130 tys. ton, z każdym rokiem wykazując większe lub mniejsze postępy. W rozwoju połowów, pomimo wahań uzależnionych od wpływu czynnika biologicznego, widzimy pewne wyraźne tendencje. Najdonioślejszym zjawiskiem jest stałe od 1952 r. zwiększanie się tonażu połowów północnomorskich, które w niedalekim już czasie przewyższą połowy bałtyckie. W związku z tym w składzie połowów coraz poważniejszą pozycją są śledzie, a dominujące w pierwszych latach po wojnie dorsze zeszły na drugie miejsce. Godny uwagi jest duży wysiłek rybołówstwa bałtyckiego, skierowany na zwiększenie połowów śledzi bałtyckich, które stanowią cenny surowiec dla przetwórstwa, a w pierwszym dziesięcioleciu powojennym łowione były w niedostatecznych ilościach. Do ujemnych zjawisk należy niedostateczny rozwój połowów ło-

¹ Tabela niniejsza i następne opracowane zostały na podstawie materiałów Morskiego Instytutu Rybackiego; w nawiasach liczby z dnia 31 XII 1958 r.

sosi i węgorzy. Połowy szprotów zależne są od liczebności tego gatunku, w latach jednak pomyślnych nie zostały wykorzystane w pełni możliwości połowów ze względu na trudności przetworzenia, co daje złe świadectwo sprawności naszego aparatu przetwórstwa rybnego, a w pewnej mierze zależne jest od wyposażenia portów rybackich.

Stan połowów w ostatnich latach przedstawia tabela 2. Warto przy jej rozpatrywaniu zwrócić uwagę na wahania połowów niektórych gatunków ryb związane z sytuacją biologiczną. Jej wpływem tłumaczyć należy załamania połowów śledzi bałtyckich w 1957, a dorszy w 1958 r. Natomiast zmniejszenie połowów węgorzy jest tylko pozorne, gdyż w ostatnich dwóch latach zwiększyła się sprzedaż tych ryb z pominięciem urzędowego aparatu skupu, a więc nieuchwytna statystycznie.

Tabela 2
Połowy morskie według gatunków ryb (w tys. ton)

Ryby	Rok		
	1956	1957	1958
Łosoś	0,2	0,2	0,2
Węgorz	0,6	0,4	0,5
Śledzie dalekomorskie	45,2	49,1	44,5
Śledzie bałtyckie	16,7	8,0	15,1
Śledziki	2,2	0,5	11,9
Szproty	0,7	4,3	11,7
Dorsze	51,3	58,0	38,7
Plastugi	1,2	1,2	1,0
Makrele	1,7	1,8	1,9
Inne morskie	0,4	0,6	0,3
Inne zalewowe	2,3	1,6	2,0
Razem	122,5	125,7	127,8
w tym bałtyckie	73,5	72,4	67,6
dalekomorskie	49,0	53,4	60,2

Połowy przedsiębiorstw poszczególnych typów oraz rybaków indywidualnych przedstawia tabela 3. W podanych tabelach na uwagę zasługuje zwiększenie połowów dalekomorskich, pomimo niekorzystnych warunków biologicznych na Morzu Północnym, pewne zaktywizowanie rybołówstwa spółdzielczego oraz zmniejszanie połowów rybaków indywidualnych, wywołane częściowo wycofywaniem z eksploatacji starych statków, częściowo niekorzystnym rokiem połowów dorszy, wreszcie w pewnym stopniu przechodzeniem na połowy cenniejszych gatunków ryb o mniejszej ilości. Prócz liczb bezwzględnych interesujący jest procentowy stosunek dostarczanych przez poszczególne grupy gospodarcze ryb (tab. 4).

Tabela 3
Połowy morskie według przedsiębiorstw (w tys. ton)

Przedsiębiorstwa	Rok		
	1956	1957	1958
„Dalmor”	30,1	30,3	30,0
„Odra”	14,3	16,3	16,9
„Gryf”	—	—	5,7
„Arka”	18,3	20,7	17,9
„Szkuner”	6,7	6,0	6,0
„Korab”	6,1	7,4	7,3
„Kuter”	5,5	5,3	4,9
„Barka”	6,1	6,2	6,2
Spółdzielnie	16,3	16,1	17,4
Rybaczy indywidualni	18,8	17,0	15,2
Statki szkolne	0,3	0,4	0,3
Razem	122,5	125,7	127,8

Tabela 4
Udział poszczególnych grup gospodarczych w połowach (w procentach połowów rocznych)

Grupy gospodarcze	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Państwowe	35,5	42,0	39,0	50,0	57,0	60,2	68,4	71,9	73,6	74,7
Spółdzielcze	7,0	12,0	18,5	20,0	17,5	17,4	14,6	13,0	12,8	12,9
Indywidualne	57,5	46,0	42,5	30,0	25,5	22,4	17,1	15,1	13,6	12,3

Flotę rybacką obsługuje na naszym wybrzeżu kilkanaście portów rybackich oraz kilkanaście przystani morskich i zalewowych, nie licząc osiedli rybackich, w których łodzie wyciągane są na brzeg. Trzy porty przystosowane są do stacjonowania i obsługi floty dalekomorskiej, pozostałe obsługują flotę kutrową i częściowo łodzie. Rozmieszczenie statków w portach oraz wyladunki w nich podajemy z braku nowszych danych według stanu z 1957 r. (tab. 5). W liczbach wyladunków niektórych portów mieszczą się również te ilości ryb wyladowanych w sąsiednich przystaniach lub osiedlach rybackich, które są przewożone do danych portów i tam poddawane wstępnej obróbce. Wyladunki ryb z połowów dalekomorskich nie są zgodne z połowami przedsiębiorstw mieszczących się w poszczególnych portach, gdyż kierowane są do tego portu, w którym w danym przypadku ryby mogą być sprawniej obsłużone lub gdzie potrzebne są ryby do utrzymania ciągłości zatrudnienia itp. Podobnie zresztą wyladunki kutrów dokonywane są czasem w portach bliższych łowisk.

Organizację sprawnej obsługi w portach rybackich utrudnia nierównomierność wyladunków, a także i zawinięć statków. Dla orientacji poda-

Tabela 5
Statki i wylądunki ryb w ważniejszych portach rybackich w 1957 r.

Port	Liczba statków			wylądunki w tonach
	trawler.	lugrotr.	kutrów	
Gdynia	37	—	123	44862
Świnoujście	—	51+3*	—	22959
Szczecin	—	—	—	1100
Górki Wschodnie	—	—	19	1800
Hel	—	—	22	7036
Władysławowo	—	—	92	12568
Łeba	—	—	20	2800
Ustka	—	—	32	7643
Darłowo	—	—	29	6535
Kołobrzeg	—	—	36	7954
Dziwnów	—	—	15	1700

*3 lugry

Jemy liczby wylądunków miesięcznych w portach trzech typów: w Gdyni, porcie obsługującym połowy dalekomorskie i kutrowe bałtyckie, we Władysławowie, obsługującym połowy kutrowe, i w Helu, bazie kutrów i łodzi (tab. 6). Z zestawienia widzimy, że nierównomierność wylądunków

Tabela 6
Wylądunki ryb w poszczególnych miesiącach 1956 r.
(w tonach z zaokrągleniem do 10 ton)

Miesiąc	Gdynia	Władysławowo	Hel
I	810	810	240
II	860	760	830
III	2200	2600	3420
IV	4950	3290	1650
V	4460	1680	1050
VI	5060	990	710
VII	3900	1100	590
VIII	6080	1120	460
IX	6330	1440	800
X	3860	910	410
XI	3280	980	580
XII	2200	630	160
Razem rok	44090	16310	10900
Przeciętna miesięczna	3670	1360	910

23 Przegląd Zachodni

jest mniejsza w Gdyni niż w pozostałych portach, a we Władysławowie mniejsza niż w Helu. W Gdyni, pomijając dwa miesiące zimowe przed sezonem połowów dorszy, odchylenia od przeciętnej są stosunkowo nieduże ze względu na odmienną sezonowość połowów dalekomorskich i bałtyckich. W niektórych latach zbiegają się jedynie w czerwcu większe połowy dalekomorskie z dużymi jeszcze połowami dorszy. W okresie tzw. szczytu dorszowych połowów wyładunki śledzi dalekomorskich są niewielkie. We Władysławowie widzimy wyraźnie zarysowany wpływ na wyładunki zimowego sezonu połowów dorszy i letniego — połowów śledzi bałtyckich. Ten ostatni sezon w znacznie mniejszym stopniu uwidocznił się w wyładunkach helskich, chociaż w lipcu i wrześniu wyładowano w Helu po 500 ton śledzi. Natomiast w tym porcie wyraźnie występuje zależność rybołówstwa przybrzeżnego od wpływów atmosferycznych, co dobitnie uwiadcza się w miesiącach grudniu i styczniu. Wahania sezonowe w okresie szczytowych połowów dorszy zwiększają wyładunki kutrów stacjonujących w innych portach, a poławiających na łowiskach w pobliżu Helu.

Dodać należy, że odchylenia od średniej są jeszcze większe, gdy analizujemy wyładunki codzienne. Nawet w miesiącach szczytowych połowów mamy dni bez wyładunków i — szczególnie w końcu tygodnia — dni, w których wyładowuje się setki ton ryb, np. dorszy lub szprotów z połowów bałtyckich. W tym ostatnim wypadku obsłużenie samych wyładunków w ten sposób, aby nie trwały zbyt długo, a następnie surowca tak, aby nie uległ on zepsuciu, staje się problemem niezwykle trudnym do rozwiązania i wymaga nie tylko mobilizacji pracowników i sezonowego zwiększenia ich kadr, lecz i nowoczesnego technicznego wyposażenia portów rybackich. Z drugiej zaś strony sezonowość i nierównomierność wyładunków powoduje, że i ludzie, i wyposażenie techniczne w pewnych okresach wykorzystywane jest w zbyt małym procencie. Charakter surowca rybnego, zaliczanego w przypadku dostaw ryby świeżej do najbardziej wrażliwego, wymaga utrzymania rezerw zdolności przeładunkowej i obsługi surowca zarówno w urządzeniach technicznych, jak w liczbie pracowników. Wysokość rezerw określa kalkulacja ekonomiczna, nie mogą one być dostosowane do potrzeb dni szczytowych wyładunków, muszą jednak być bliskie potrzeb przeciętnej dziennej w szczytowych miesiącach, jeśli chodzi o urządzenia kosztowne, a przekraczać ten poziom przy urządzeniach mniej kosztownych oraz przy liczbie pracowników.

Rozpatrywane z tego punktu wyposażenie naszych portów rybackich jest wciąż jeszcze niedostateczne, jakkolwiek znacznie się poprawiło w okresie powojennym. Trzeba tu mieć na uwadze, że porty ziem odzyska-

nych były wyposażone prymitywnie, a porty polskiego wybrzeża nie były dostosowane do skali obecnych wyładunków, były zaś częściowo zniszczone. Po wojnie więc musiała być podjęta na wielką skalę nie tylko odbudowa, ale przede wszystkim uzupełnienie braków i modernizacja portów rybackich. Program pełnego wyposażenia portów odpowiednio do potrzeb bieżących nie został jeszcze zrealizowany. Mamy w niektórych portach niedostateczną powierzchnię hal wyładunkowych i manipulacyjnych (np. w Darłowie), w wielu portach braki w zakresie pomieszczeń pomocniczych, magazynów, warsztatów. We wszystkich portach mamy braki w zakresie chłodnictwa, niedostateczną produkcję lodu, zbyt małą zdolność zamrażalni, niedostateczną pojemność komór chłodniczych, szczególnie o niskich temperaturach potrzebnych do przechowywania ryb mrożonych w warunkach odpowiadających współczesnym wymaganiom. Dla przykładu podać można, że praktyczna zdolność zamrażania we wszystkich urządzeniach chłodniczych portu gdyńskiego w sezonie 1959 r. była doprowadzona do 90—100 ton na dobę, wówczas gdy w miesiącach największych połowów szprotów tylko z wyładunków portu gdyńskiego należałoby zamrażać nieraz po 200 ton dziennie. Sytuacja w innych portach wschodniej części wybrzeża była jeszcze gorsza. Równocześnie wskutek błędów w projektowaniu portu rybackiego w Świnoujściu mamy tam chłodnię rybną, której zdolność produkcyjną wykorzystuje się w małym procencie.

Wspominaliśmy o niedostatecznym wyposażeniu wielu portów w hale wyładunkowo-manipulacyjne. Wiąże się z tym trudność zorganizowania prawidłowej obsługi surowca, szczególnie patroszenia dorszy w szczytowym okresie połowów. Pomijając trudności związane z koniecznością naglego nieraz zwiększenia załogi patroszarek, brak miejsca w halach nie pozwala na zainstalowanie dostatecznej liczby stanowisk. W dniach dużych wyładunków część ryb musi być przewożona do innych portów, co powoduje pogorszenie jakości produktu, a nieraz nawet przekazanie części ryb do fabryk mączki rybnej, co równoznaczne jest z utratą pewnej ilości artykułów spożywczych.

Jedną z form obróbki surowca rybnego jest filetowanie ryb dużych. Zapotrzebowanie w kraju na filety dorszowe jest duże, ale tylko część dorszy bałtyckich nadaje się do filetowania. Nierównomierne jednak wyładunki i w tym wypadku utrudniają produkcję, gdyż wymaga ona znacznie więcej nakładu pracy niż zwykle patroszenie, z którym w okresach dużych wyładunków załogi ledwo mogą nadążyć. W ostatnich latach zanotować należy dążenie do poprawy możliwości produkcyjnych. W niektórych portach zainstalowano maszyny do filetowania. Akcja ta jednak

musi być wstrzymana w związku z katastrofalnym zmniejszeniem połowów dorszy.

Większość wyłowionych ryb dostarczamy na rynek po wstępnej obróbce, tj. patroszeniu i odcięciu głów, czasem filetowaniu lub zamrożeniu, czy też zasoleniu (śledzi). Odpowiednio jednak do potrzeb rynku przemysł rybny musi produkować i inne wyroby. Produkcja ta stanowi zadanie działu przetwórstwa przemysłu rybnego i składa się na nią wędzenie, marynowanie ryb, wyrób konserw trwałych i półtrwałych oraz przygotowanie potraw gotowych. Szczególnie ten ostatni dział rozwija się szybko w naszych czasach w światowym przemyśle ze względu na wzrastające zapotrzebowanie oraz dzięki usługom chłodnictwa, które pozwala na przechowywanie i nawet przesyłanie na duże odległości gotowych do spożycia potraw rybnych. Znany jest niebywały sukces tzw. pałeczek rybnych w Stanach Zjednoczonych. Produkcja tych osmażanych cząstek filetów, zamrażanych następnie i sprzedawanych w małych porcjach estetycznie opakowanych, w ciągu paru lat doszła do kilku tysięcy ton miesięcznie.

W naszych warunkach produkcja gotowych potraw jest dopiero zapoczątkowana i przetwórstwo rybne produkuje tradycyjne wyroby, jak konserwy, marynaty i ryby wędzone, zwiększając z każdym rokiem ich ilość, wciąż niedostateczną w stosunku do zapotrzebowania pomimo zbyt wysokich cen i nieraz nie dość dobrej jakości. Przemysł przetwórstwa rybnego reprezentowany jest przede wszystkim przez 7 zakładów państwowych (Zakłady Rybne w Gdańsku, Gdyni, Łebie, Ustce, Szczecinie, Chojnicach i Giżycku), podlegających Zjednoczeniu w Gdyni, a następnie przez kilka mniejszych wędzarni (dwie z nich, w Krakowie i Gnieźnie, produkują też niewielkie ilości konserw), wchodzących w skład: Zjednoczenie Centrala Rybna. Kilka zakładów przetwórczych prowadziła spółdzielczość rybacka (z nich poważniejszą produkcję, w szczególności konserw, miały w ostatnich czasach zakłady w Gdyni, Szczecinie i Górkach Wschodnich). Wreszcie w małych rozmiarach produkowały przetwory rybne nieliczne zakłady przemysłu terenowego i prywatne.

W sumie prócz ryb dostarczanych na rynek w stanie świeżym, pelnych lub patroszonych, morski przemysł rybny w 1957 r. wyprodukował 40,4 tys. ton śledzi solonych, 15,1 tys. ton ryb mrożonych, 3,6 tys. ton filetów mrożonych, 1,6 tys. ton innych ryb solonych (przeważnie makreli), 11,2 tys. ton ryb wędzonych, 10,0 tys. ton konserw i 5,8 tys. ton marynat².

² Podane liczby produkcji autor opracował na podstawie różnych źródeł, w szczególności sprawozdań przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych; możliwe są odchylenia w poszczególnych pozycjach o kilka procent.

Część produkcji konserw wyeksportowano, pozostałe produkty przeznaczone zostały do sprzedaży na rynku wewnętrznym. Wraz z importowanymi produktami Centrala Rybna sprzedała w 1957 r. na rynku wewnętrznym 92,5 tys. ton ryb i produktów rybnych, w tym 4,4 tys. ton ryb słodkowodnych w stanie świeżym. Największą pozycję stanowiły oczywiście śledzie solone, na drugim miejscu znajdowały się ryby w stanie świeżym lub mrożonym (14,6 tys. ton), przeważnie dorsze (13,1 tys. ton). Dodać należy, że mimo dobrych połowów i zwiększonej w stosunku do roku poprzedniego sprzedaży (więcej o 2,5 tys. ton) zapotrzebowanie rynku na dorsze nie zostało pokryte nawet w miesiącach szczytowych połowów. Fakt ten warto zanotować do dyskusji nad kierunkami przyszłego rozwoju morskiego przemysłu rybnego.

V

Na jednego mieszkańca Polski przypada w r. 1957 konsumpcja ryb i produktów rybnych w wysokości około 3,3 kg. Liczby te nie odbiegają zasadniczo od danych przedwojennych, ale na pokrycie spożycia składała się obecnie w decydującej większości produkcja polska, a import odgrywał uzupełniającą rolę, gdy przed wojną sytuacja była prawie odwrotna. Gdyby nie rozwój połowów własnych musielibyśmy ponosić nadal znaczne wydatki dewizowe z tytułu importu ryb albo nie moglibyśmy zaspokoić zapotrzebowania na produkty rybne nawet w tak niedostatecznej wysokości, jak obecnie.

Czy jednak to zapotrzebowanie ma tak duże znaczenie, że musieliśmy dążyć do jego pokrycia nawet kosztem importu? Na pytanie należałoby odpowiedzieć twierdząco z różnych względów. Przede wszystkim racjonalne odżywianie wymaga spożywania pewnych ilości ryb, powinny one pokrywać około 12,5% naszego zapotrzebowania na białko. Jest to oczywiście norma, gdybyśmy ją mogli przekroczyć, byłoby to w naszych warunkach pożądane ze względu na niezbyt pomyślne kształtowanie się stosunku spożycia białka roślinnego do spożycia białka zwierzęcego, przy czym podniesienie konsumpcji tego ostatniego zależne jest od rozwoju hodowli. Następnie trzeba liczyć się z przyzwyczajeniami i żądaniami konsumentów, którzy np. żądają coraz większych ilości konserw rybnych, domagają się stale zwiększenia dostaw śledzi solonych, spożywanych w Polsce od niepamiętnych czasów i zawsze poszukiwanych. Wreszcie nie należy zapominać, że ryby morskie są w stosunku do swej wartości odżywczej i zawartości białka tanim artykułem spożywczym. Tak więc nasze potrzeby aprowizacyjne zmuszają do dostarczania na rynek pewnych ilości produktów rybnych, a interes gospodarczy przemawia za pokrywaniem tych dostaw z własnych połowów, które należałoby zwiększać do ta-

kiej skali, aby uzyskać pokrycie zapotrzebowania przynajmniej w granicach normy prawidłowego żywienia. Należy jeszcze wyjaśnić, że możliwości dostaw ryb śródlądowych są bardzo ograniczone, gdyż zwiększenie ich hodowli wymaga zwiększenia nakładów paszy.

Prawidłowy rozwój przemysłu rybnego musi być zgodny z potrzebami rynku. Dla ustalenia tych potrzeb Morski Instytut Rybacki podjął badania ankietowe, którymi chce stopniowo ogarnąć kraj cały. Jakkolwiek akcja ta nie została jeszcze zakończona, uzyskane jednak materiały, połączone z obserwacjami placówek handlu, dają poważną podstawę do określenia nie tylko stanu obecnego zapotrzebowania, lecz i przewidywanych kierunków jego rozwoju w przyszłości. Wyraźnie występuje konieczność zwiększenia produkcji śledzi solonych; spożycie ich przed wojną sięgało do 3 kg na głowę ludności, zapotrzebowanie obecne jest nie mniejsze i nie zmniejszy się w perspektywie lat kilkunastu, gdyż spożywcami są przede wszystkim robotnicy i chłopci, a ich upodobania konsumpcyjne nie zmieniają się szybko. Następnie duże zapotrzebowanie konsumentów miejskich notujemy na filety rybne mrożone i świeże oraz dorszowate w innych formach. Wreszcie z wyrobów gotowych na szczególną uwagę zasługują konserwy, jakkolwiek dotychczas mało jeszcze dostępne ze względu na cenę i nie dość spopularyzowane ze względu na jakość. Ryby wędzone są w pewnych sezonach artykułem bardzo poszukiwanym. Wreszcie należy przewidywać rokrocznie wzrastające zapotrzebowanie na gotowe potrawy rybne, których wprowadzenie na rynek miejski zależne jest od zapotrzebowania, jakości i prawidłowo skalkulowanej ceny, a nabycie będzie ułatwione w miarę rozpowszechniania się lodówek domowych.

Ocenę globalnego zapotrzebowania produktów rybnych na głowę mieszkańca możemy pozostawić na uboczu. Dotychczasowe obliczenia, oparte na zasadzie właściwych proporcji spożywanych produktów i wszelkie z tym związane spory co do normy, a więc i ilości tych produktów mają na razie charakter akademicki, gdyż jest rzeczą wiadomą, że co najmniej w ciągu najbliższych pięcioleci nie będziemy w stanie tak rozbudować morskiego przemysłu rybnego, aby pokryć nawet skromnie obliczone zapotrzebowanie. Nie mamy najmniejszych obaw o nadmiar produkcji, a w dodatku trzeba by wspomnieć, że przemysł rybny powinien prócz zadania głównego — dostawy produktów spożywczych — odegrać jeszcze rolę dostawcy produktów paszowych — mączki rybnej. Wreszcie prócz zbytu na rynku krajowym przemysł rybny ma jeszcze nie wykorzystane możliwości eksportu ryb i wyrobów rybnych.

Szczególnie doniosłą dla naszej gospodarki hodowlanej jest produkcja mączki rybnej, dotychczas w naszych warunkach zaniedbana, dokonywana

w zakładach o przestarzałych urządzeniach i ze względu na błędny układ ceń traktowana jako zło konieczne. Należyte potraktowanie tej produkcji zwiększyłoby przede wszystkim stopień wykorzystania odpadków rybnych, które dotychczas z reguły są podstawowym surowcem, a także pozwoliłoby na wykorzystanie części połowów nie nadających się do zużytkowania na cele konsumpcyjne, np. chwastu rybnego. Są to jednak zagadnienia wymagające odrębnego omówienia, przekraczającego ramy niniejszych rozważań.

Nasze możliwości eksportowe nie ograniczają się do sprzedaży na rynki europejskie ryb szlachetnych (łosoś, węgorz) i do wywozu konserw, co było podstawą dotychczasowych transakcji eksportowych. Sprzedaż za granicę naszych przetworów rybnych moglibyśmy znacznie rozszerzyć, zarówno na rynki krajów z nami sąsiadujących, jak i na te rynki, gdzie np. ze względu na liczną emigrację z Polski możemy liczyć na odbiorców przetworów, do których byli przyzwyczajeni w Polsce (np. konserw ze szprotów w oleju).

Stwierdzamy więc, że zapotrzebowanie i możliwości zbytu produktów przemysłu rybnego są znaczne i wielostronne. Wspomnieliśmy, że w najbliższych pięcioleciach nie będziemy mogli doprowadzić przemysłu rybnego do takiego rozwoju, aby pokryć popyt na jego produkty. Związane to jest z warunkami biologicznymi i ekonomicznymi, w jakich pracuje nasz przemysł rybny.

O rozmiarach produkcji decyduje przede wszystkim wydobycie surowca, które uwarunkowane jest zdolnością produkcyjną floty rybackiej i wydajnością eksploatowanych łowisk. Na Bałtyku połowy nasze od 1951 r. wahają się w granicach 64,5 do 73,5 tys. ton. Ze względu na wydajność biologiczną części morza przez nas eksploatowanej nie możemy oczekiwać poważniejszego zwiększenia połowów, które zapewne doprowadzimy do przeciętnej 80 tys. ton rocznie. Na Morzu Północnym możemy liczyć na zwiększenie połowów do przeciętnej rocznej 90 tys. ton, przeważnie śledzi, z dodatkiem kilku procent makreli. Obserwowane od pewnego czasu objawy przełowienia śledzi szczególnie w południowej części Morza Północnego nie pozwalają na optymistyczną ocenę połowów w tym rejonie i na przyjmowanie wysokiej przeciętnej, jakkolwiek w poszczególnych latach mogą być uzyskane lepsze wyniki. Możliwości więc poważnego zwiększenia dostaw surowca rybnego zależą od rozwoju naszych połowów na łowiskach bardziej oddalonych.

Dotychczas podejmowaliśmy jedynie próby połowów na odleglejszych łowiskach. Złożył się na to szereg przyczyn, wśród których najważniejszą jest brak takiego rodzaju statków, które w naszych warun-

kach pozwalałyby na rentowną eksploatację dalekich łowisk. Nasze trawlerzy opalane węglem wymagają zaopatrzenia w paliwo w pobliżu łowisk, a mogą przywozić np. z połowów na Morzu Barentsa lub na wodach islandzkich tylko dorsze w stanie solonym, tj. produkt, na który nie ma w Polsce popytu. Podjęte w 1958 i 1959 r. połowy próbne na wodach zachodnioafrykańskich dawały niezłe wyniki, lecz nie można było dowozić złowionych ryb do portów krajowych i trzeba je było sprzedawać na miejscu. Podstawowym więc warunkiem rozwoju połowów na dalszych łowiskach jest uzyskanie przez nasz przemysł rybny dużych statków dostosowanych do naszych potrzeb eksploatacyjnych, przede wszystkim zdolnych do odbywania dłuższych rejsów i do przechowywania w tym czasie ryb w dobrym stanie. Odległość od łowisk skłania nas do budowy statków motorowych, które zależnie od przeznaczenia winny być wyposażone w urządzenia do podchładzania ładowni lub do zamrażania ryb i przechowywania ich w niskich temperaturach, a nawet do filetowania ryb i wykorzystania otrzymywanych przy tym odpadków do produkcji mączki rybnej i oleju. Ten ostatni typ statków znany pod nazwą trawlerów-przetwórn jest już od kilku lat eksploatowany w niektórych krajach europejskich.

Rozwój naszej floty rybackiej musimy opierać na produkcji rodzimych stoczni, gdyż nie będziemy mogli zamawiać potrzebnych nam statków zagranicą. Stocznie nasze mogą już obecnie podjąć budowę nowoczesnych statków rybackich, na razie jednak musimy przeprowadzić budowę próbną jednostek, a dopiero po uzyskaniu doświadczeń zarówno w dziedzinie eksploatacji, jak w zakresie konstrukcji, wyposażenia i budowy będziemy w stanie podjąć seryjną budowę statków i stopniowo zwiększać serie. Pomijając więc zagadnienie środków inwestycyjnych, względy techniczne i eksploatacyjne ograniczają szybkość rozwoju floty rybackiej, a więc i połowów.

Trudności rozwojowe od strony eksploatacji nie ograniczają się jedynie do wybrania i budowy typu statków dostosowanych do naszych potrzeb i do warunków, w jakich pracuje nasze rybołówstwo. Potrzebne jest nadto poznanie nowych łowisk, ustalenie metod ich eksploatacji, a następnie metod obsługi i dalszego przerobu surowca. Sprowadza się to do konieczności wyszkolenia fachowych kadr zarówno pracowników na morzu, jak i na lądzie. W końcu potrzebne są dalsze inwestycje lądowe, dostosowane do zwiększonych wyładunków surowca i zapewniające jego prawidłowe wykorzystanie. Świadomie jednak przesuwamy te trudności na plan drugi.

Dotychczasowe doświadczenie wykazuje, że nasi rybacy morscy czynią szybkie postępy w opanowaniu swego zawodu i doskonaleniu się w nim,

oczywiście w odpowiednich warunkach, tj. pod właściwym kierownictwem i przy zapewnieniu poziomu płac pozwalającego na uzyskanie ekwiwalentu ciężkiej pracy na morzu. Widoczne są również postępy na lądzie, aczkolwiek tu jeszcze wiele pozostaje do życzenia. W zakresie inwestycji lądowych przemysłu rybnego nie ustrześliśmy się pospolitego błędu obserwowanego w wielu mniej gospodarczo wyrobionych państwach, które rozwój morskiego przemysłu rybnego widzą w zwiększaniu połowów zapominając, że jest to tylko jeden dział przemysłu. Niedorozwój obsługi lądowej, przetwórstwa, a także brak należytej organizacji i wyposażenia handlu prowadzi do zmarnowania części wsiłku włożonego w rozwój połowów, których owoce nie są dobrze wyzyskane. Są to jednak błędy znane i wykazane już w literaturze naszej i obcej, można więc ich uniknąć w przyszłości. Inwestycje lądowe są znacznie mniejsze niż morskie i z tego m. i. względu łatwiejsze do zaplanowania i przeprowadzenia, projektowanie ich i realizacja mogą być dokonane w krótszym czasie niż rozbudowa floty rybackiej dalekiego zasięgu.

VI

Dotychczasowe rozważania pozwalają nam określić możliwości rozwojowe morskiego przemysłu rybnego, a w szczególności połowów, jako produkcji podstawowego dla tego przemysłu surowca, w ciągu najbliższego okresu. Projektowane zwiększenie połowów w ciągu pięciolecia 1961—1965 r. do około 280 tys. ton wydaje się wątpliwe i mogłoby być osiągnięte jedynie w bardzo sprzyjających warunkach. W dziesięcioleciu od 1946 do 1956 r. przy pomyślnych warunkach mieliśmy średnie tempo przyrostu połowów po 10 tys. ton rocznie. W latach 1957 i 1958 połowy zwiększały się już tylko o niespełna 3 tys. ton rocznie. Spowodowane to było przede wszystkim niekorzystnymi warunkami biologicznymi zarówno na Bałtyku, jak i na Morzu Północnym, których skutkiem były słabe połowy śledzi bałtyckich w 1957 r., śledzi północnomorskich w obu ostatnich latach, dorszy bałtyckich w 1958 roku. Ta ostatnia pozycja wykazuje spadek o ok. 20 tys. ton, do poziomu nie notowanego od lat dziesięciu. Można więc traktować zmniejszenie przyrostu połowów w ostatnich latach jako zjawisko przejściowe, niemniej trzeba się liczyć z faktami przełowienia śledzi na Morzu Północnym i dorszy na Bałtyku. Poprawi sytuację przejście na dalekie, wydajniejsze łowiska, statki jednak dalekiego zasięgu zaczną dopiero wchodzić do eksploatacji nie wcześniej niż w 1960 r. Liczba ich nie będzie duża i w pierwszych latach nie możemy oczekiwać osiągnięcia pełnej wydajności eksploatacyjnej. W tych warunkach nie wydaje się możliwe uzyskanie przeciętnego rocznego przy-

rostu połowów w wysokości ponad 20 tys. ton w latach 1959—1965, co byłoby warunkiem doprowadzenia połowów w 1965 r. do poziomu zbliżonego do postulowanych 280 tys. ton. Nadmienić trzeba, że w związku z tym projektowane w perspektywnym 15-letnim planie doprowadzenie połowów do 500 tys. ton w 1975 r. również wymagałoby podjęcia dużych wysiłków inwestycyjnych i organizacyjnych w dziesięcioleciu 1965—1975.

Mówiliśmy, że o rozmiarach wydobycia surowca decydują w pierwszej linii flota rybacka oraz wydajność łowisk. Są to czynniki bezpośrednio ze sobą związane, gdyż typy statków dostosowane być muszą do warunków istniejących na łowiskach, a podjęcie eksploatacji łowisk zależy od posiadania odpowiednich statków. Dobór łowisk jest w naszych warunkach zagadnieniem trudnym do rozwiązania, gdyż wiąże się z jednej strony z możliwością właściwego wykorzystania poławianych ryb, a z drugiej strony z potrzebami rynku. Musimy zorganizować połowy w ten sposób, aby zapewnić dostawy ryb poszukiwanych na naszym rynku lub tych, które znajdują łatwy zbył. Te zadania wskazują kierunek dalszego rozwoju połowów, a więc i kierunek poszukiwania przydatnych dla nas łowisk oraz rozwoju floty, a nadto organizacji połowów. Mówiąc poprzednio o potrzebach rynku wymieniliśmy jako najważniejsze zapotrzebowanie na śledzie solone, filety rybne i konserwy.

Zapotrzebowanie na śledzie solone wymaga co najmniej podwojenia połowów śledzi w najbliższych latach. W obecnych naszych warunkach do solenia nadają się jedynie śledzie z połowów na Morzu Północnym. Ponieważ nasze przeciętne możliwości połowów na tym morzu szacujemy na 90 tys. ton rocznie z założeń powyższych wynika, że całość połowów powinna być przeznaczona do zasolenia, gdyż dopiero wówczas dostarczymy na rynek dostateczną ilość śledzi solonych. Takie postawienie sprawy wywołuje natychmiast sprzeciw ze strony przetwórstwa rybnego, dla którego śledzie są pożądanym surowcem do wędzenia i produkcji konserw oraz marynat. Bałtyckie połowy śledzi nie pokrywają zapotrzebowania przemysłu i nie dają surowca np. do produkcji poszukiwanych na naszym rynku tłustych śledzi wędzonych, tzw. piklingów. Pod naszym przetwórstwem w ostatnich czasach podjęliśmy ponownie dostawy z połowów północnomorskich śledzi świeżych, a z połowów w Kanale La Manche śledzi zamrażanych.

Aby więc pokryć zarówno zapotrzebowanie na śledzie solone, jak i na surowiec dla przetwórstwa musimy podjąć połowy na oceanicznych łowiskach śledziowych, albo zastąpić śledzie jako surowiec innymi gatunkami ryb. Zdaniem moim większy nacisk należałoby położyć na drugie

rozwiązanie, gdyż połowy śledzi oceanicznych na dłuższą metę są niepewne. Gdzie jednak należy szukać takich gatunków ryb, które stanowiłyby atrakcyjny surowiec dla przetwórstwa, w szczególności do produkcji konserw rybnych?

Potrzeba wyjścia poza dotychczas eksploatowane na skalę przemysłową łowiska Bałtyku i Morza Północnego odczuwana była już przed wojną, gdy podejmowano próby eksploatacji cieśnin duńskich. Były to wyprawy na Skagerak oraz próba wyprawy na Morze Barentsa. Próby te ponowiono w parę lat po wojnie podejmując nadto wyprawy na wody Islandii. Brak odpowiednich typów statków oraz nierealne plany rozwoju połowów na Morzu Bałtyckim i Północnym spowodowały zarzucenie próbnych połowów na innych łowiskach. Wysuwane przez autora tych rozważań od lat kilku tezy, że przyszłość naszego rybołówstwa morskiego widzieć należy na dalszych łowiskach północnych i południowych, uzyskały uznanie dopiero w ostatnich latach, a wynikiem tego było zaprojektowanie budowy trawlerów-przetwórn i podjęcie próbnych wypraw na wody Zatoki Biskajskiej i na łowiska Afryki zachodniej.

Trawlery-przetwórn przewidziane są do eksploatacji wód północnej części Atlantyku. Z łowisk od Morza Barentsa do Nowej Fundlandii, Labradoru i Grenlandii mogą one przywozić przede wszystkim ryby dorszowate i karmazyny, a więc ryby nadające się do filetowania i zamrażania na statkach. Z tych więc połowów będziemy mogli pokryć zapotrzebowanie na filety rybne bądź do bezpośredniej sprzedaży na rynku, bądź do produkcji potraw gotowych lub do przerobu w barach rybnych czy innych zakładach żywienia zbiorowego. Nie otrzymamy natomiast z reguły surowca do przetwórstwa konserwowego oraz do wędzenia. Surowca tego, i to wysokiej jakości, mogą nam dostarczyć połowy na ciepłych wodach Atlantyku, przede wszystkim u zachodnich wybrzeży Afryki.

Na łowiska afrykańskie nie zwraca się jeszcze dotychczas w światowym rybołówstwie dostatecznej uwagi. Wprawdzie w ostatnich latach eksploatacja tych łowisk przybiera coraz większe rozmiary, nie są one jednak jeszcze dostatecznie zbadane, uwaga zaś rybaków skupiona jest dopiero na paru gatunkach ryb. Kraje Afryki zachodniej szczególnie po wojnie rozwinęły na dużą skalę połowy sardynek, przeznaczanych w ogromnej większości do przerobu na mączkę rybną. W kilku ostatnich latach zwrócono również uwagę na pelagiczne łowiska tuńczyków; spadek połowów tych ryb na Pacyfiku spowodował zainteresowanie tuńczykami atlantyckimi i doprowadził do tego, że na łowiskach afrykańskich pojawiły się tuńczykowce z Meksyku, a następnie z Japonii. Prócz wspom-

nianych dwóch gatunków na łowiskach afrykańskich możliwe są duże połowy i innych ryb, dotychczas eksploatowanych w małych ilościach ze względu na niedostateczny rozwój przemysłu rybnego krajów przybrzeżnych. Są to ryby, mające duże walory odżywcze, jak chociażby rozreklamowany już przez nasze próbne wyprawy *Pagrus pagrus*.

Trudno w tej chwili przewidzieć, jaki sposób eksploatacji, jakich gatunków i jakie dostawy surowca dla naszego przetwórstwa będą najwłaściwsze. Jeżeli będziemy mogli zorganizować połowy, z punktami oparcia w portach afrykańskich i z wykorzystaniem niektórych chłodni, to łatwiejsze będzie rozwiązanie zarówno problemu floty połowiającej, jak i transportu. Jeżeli nie będzie możliwe korzystanie z chłodni lądowych, trzeba będzie zamrażać ryby na statkach, a wówczas inne ich gatunki będą odpowiadały naszym potrzebom eksploatacyjnym. Połowy sardynek np. mogłyby być dokonywane przez małe statki i przekazywane na statki-chłodnicowce do zamrażania, składowania, a następnie przewiezienia do kraju. Od ustalenia najdogodniejszych metod eksploatacji łowisk zależeć będzie, jakich gatunków ryb dostarczą połowy przemysłowi przetwórcemu. W każdym razie dostawy te wpłyną na znaczne urozmaicenie produkcji przetwórczej i mogą zapewnić przetwórstwu dowóz surowca w potrzebnych ilościach.

Rozległość dalekich łowisk północnych i południowych sprawia, że w wypadku niekorzystnego ukształtowania się warunków w jednym rejonie połowy mogą być dokonywane w innym. Przykładem może być chociażby eksploatacja radzieckich trawlerów-przetwórni, które wskutek pogorszenia się wydajności na Morzu Barentsa przeszły na połowy na wodach zachodniej części Atlantyku. Trawlery francuskie, portugalskie i hiszpańskie wybierają zależnie od uzyskiwanej wydajności łowiska wschodniej lub zachodniej części Atlantyku. Podobnie rozległe są łowiska wzdłuż wybrzeży afrykańskich. W ten sposób wielkość połowów jest coraz mniej zależna od tzw. urodzajnych lub nieurodzajnych lat, natomiast coraz bardziej staje się funkcją ilości dostosowanych do eksploatacji dalekich łowisk statków i umiejętności załogi.

Przy dobrej organizacji połowów i podjęciu należytego wysiłku celem przygotowania dobrze wyszkolonych kadr rybackich, w perspektywie lat piętnastu możliwe jest całkowite wykorzystanie naszych możliwości na Bałtyku i Morzu Północnym oraz wybudowanie floty kilkudziesięciu dużych statków, które przy rocznej wydajności połowów około 5 tys. ton ryb średnio na statek mogą nas zbliżyć do zdobycia w 1975 r. postulowanego pół miliona ton surowca rybnego. Dawałoby to przeciętną na mieszkańca kraju zbliżoną do obecnej światowej. Ale wobec szybkiego

postępu połowów światowych będziemy zapewne nadal należeli do grupy krajów o małym spożyciu ryb.

Przy omawianiu przewidywanego rozwoju morskiego przemysłu rybnego raz jeszcze podkreślić należy konieczność równoczesnego rozwoju całego przemysłu, nie tylko jego działu połowów. Niektóre inwestycje, np. portowe, wyprzedzać powinny rozwój połowów zarówno ze względu na nierównomierność wyladunków, jak na możliwe nieoczekiwane większe połowy w latach pomyślnych. Aparat przetwórstwa i zbytu, jak to już podkreślaliśmy, musi być również dostosowany do wykorzystania w pełni połowów.

Postępy techniki w naszych czasach ułatwiają nam coraz bardziej wyzyskanie rybnych bogactw wód morskich. Jeszcze przed drugą wojną światową przy ówczesnym stanie techniki połowów i statków rybackich byliśmy ze względu na odległości skazani praktycznie na eksploatację rejonu Bałtyku i Morza Północnego. Postępy w budowie statków, zastosowaniu maszyn do obróbki ryb i chłodnictwa na statkach niemal zniwelowały różnice odległości do poszczególnych łowisk, pozwalając nam na podjęcie rentownej eksploatacji tych wszystkich rejonów, do których docierają statki rybackie innych krajów europejskich. Mamy więc otwarty dostęp do światowych bogactw morskich i powinniśmy je wykorzystywać ze względów zarówno gospodarczych, jak i społecznych.

Wiele mamy argumentów na rzecz rozwoju przemysłu rybnego w naszych warunkach. Nie będziemy ich powtarzali, są one podane w skrócie w dostępnych publikacjach², a niedawno zostały zebrane, usystematyzowane i obszernie udokumentowane w pracy dra Łaszczyńskiego w Morskim Instytucie Rybackim. Zatrzymamy się jedynie na kilku momentach o szczególnym znaczeniu w obecnych warunkach.

Produkcja przemysłu rybnego daje nam z reguły wyroby tanie. Potwierdza to już pobieżna obserwacja cen i poszukiwanie niektórych produktów na rynku. Zestawienie cen produktów hodowlanych i rybnych o zbliżonej wartości odżywczej mierzonych zawartością przyswajalnego białka przemawia wyraźnie na korzyść produktów rybnych. Tak jest np. ze śledziem solonym, który mimo ustalenia wysokiej w stosunku do kosztów produkcji ceny jest o wiele tańszy niż równoważnościowe z nim mięso wieprzowe. Cena 1 kg filetów dorszowych wynosząca zł 11,60 jest o wiele korzystniejsza dla konsumenta niż cena chudej cielęciny czy wołowiny, wahająca się od dwudziestu kilku do trzydziestu kilku złotych, przy małej różnicy wartości odżywczej. Ważne jest również, że

² Patrz w szczególności Kulikowski i Łaszczyński, — Węzłowe zagadnienia ekonomiczne morskiego przemysłu rybnego „Ekonomista”, nr 4/57.

koszty produkcji artykułów rybnych są niższe od kosztów produkcji hodowlanej, np. koszty produkcji śledzi solonych nie sięgają połowy kosztów produkcji trzody chlewnej.

Często słyszany zarzut, że zgodnie z międzynarodowym podziałem pracy, Polska powinna hodować wieprze, a nie łowić ryby, nie znajduje oparcia w kalkulacji kosztów. Byłby on słuszny w czasach, gdy na połowy śledzi na łowiskach Morza Północnego wychodziły lugry żaglowe lub małe statki parowe, ale nie jest słuszny w dobie dużych statków rybackich, zdolnych do odbywania dwumiesięcznych i dłuższych rejsów. Przypomnijmy wreszcie, że przy hodowli trzody chlewnej zużywa się duże ilości paszy i możliwości produkcji tej ostatniej ograniczają rozmiary hodowli, rozmiary natomiast produkcji przemysłu rybnego są w ostatecznym rachunku zależne od rozmiarów inwestycji w tym przemyśle, a zgodnie z dokonanymi obliczeniami koszt inwestycji potrzebnych dla podniesienia połowów obciąża jeden kilogram ryb kwotą o połowę niższą niż koszt inwestycji ponoszonych w celu zwiększenia hodowli.

Przytoczone argumenty w dostateczny sposób uzasadniają gospodarczą konieczność i znaczenie rozwoju morskiego przemysłu rybnego. Spośród innych argumentów zatrzymamy się jeszcze na znaczeniu, jakie ma rozwój tego przemysłu dla zatrudnienia, szczególnie w strefie wybrzeża i w miastach portowych. Badania podjęte w Morskim Instytucie Rybackim przez mgr Jankowską udowodniły, że na jednego rybaka przypada 4 pracowników zatrudnionych na ładzie w zakładach przemysłu rybnego lub w przedsiębiorstwach i instytucjach obsługujących przemysł rybny (stocznie, fabryki tkaniny sieciowej, instytuty, uczelnie itp.). Bezpośrednio w przedsiębiorstwach przemysłu rybnego przypada na 1 rybaka około 2,5 pracowników lądowych, a większość zatrudniona jest na wybrzeżu. Dodać należy, że w niektórych działach przemysłu rybnego wysoki procent zatrudnionych stanowią kobiety, w przetwórstwie rybnym nawet większość (55%). W tych warunkach przemysł rybny jest poważnym czynnikiem aktywizacji gospodarczej wielu miejscowości, źródłem zatrudnienia na ogół dobrze płatnego oraz dopełnieniem zatrudnienia w tych miejscowościach, w których istniejące zakłady nie dają dostatecznych możliwości zatrudnienia kobiet. To ostatnie np. ma duże znaczenie w miastach portowych, w których rozwija się przemysł stoczniowy. Można by wspomnieć, że ulokowanie przedsiębiorstwa „Gryf” w Szczecinie wraz z rozwojem w tym mieście przetwórstwa rybnego dodatnio się odbiło na poprawie proporcji zatrudnienia.

Szczególną rolę odegrała odbudowa i rozwój przemysłu rybnego w małych portach wybrzeża zachodniego. W takich np. miejscowościach, jak

Łeba, zakłady tego przemysłu były wyłącznym czynnikiem uprzemysłowienia, w innych portach, jak Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, stanowiły najpoważniejsze przedsiębiorstwa, działające od pierwszego roku powojennego. Dalszą gospodarczą i społeczną aktywizację wybrzeża zachodniego powinno przynieść przejęcie przez rybołówstwo małych przystani, w których organizują się osiedla rybackie. Dodać trzeba, że gospodarka polska, w przeciwieństwie do dawnej niemieckiej, nie tylko aktywizuje połowy, ale zwiększa zakres przerobu ryb na miejscu wyładunku, wówczas gdy za czasów niemieckich ryby wyładowane wywożono natchmiast do Szczecina i tam poddawano wstępnej obróbce lub transportowano dalej na rynek berliński. W ten sposób w portach rybackich pozostawał tylko skromny zakres obsługi statków.

Porty rybackie wybrzeża zachodniego mają dalsze możliwości rozwoju przemysłu rybnego zarówno w związku z niedostatecznym jeszcze wyzyskaniem zachodnich łowisk bałtyckich, jak i przewidywanym rozwojem połowów dalekomorskich. Wprawdzie wysuwane dawniej projekty skoncentrowania całej floty dalekomorskiej w portach zachodnich nie były oparte na realnych przesłankach, dobra jednak gospodarka wymaga podzielenia floty i wyładunków pomiędzy porty wschodnie i zachodnie. Badania dra Wojewnika z Katedry Ekonomiki Przemysłu Rybnego WSE w Sopocie nad zasadami lokalizacji portów rybackich wykazały, że w naszych warunkach największy wpływ na lokalizację powinny mieć odległości do ośrodków zbytu i zaopatrzenia rybołówstwa. W tych warunkach należałoby podzielić wyładunki pomiędzy porty wschodniego i zachodniego wybrzeża w stosunku 60 do 40. Możliwe jest jednak wprowadzenie pewnej poprawki w celu uwzględnienia potrzeby większej aktywizacji portów zachodnich i podział wyładunków w równych częściach. W ten sposób w końcu piętnastolecia w przypadku pomyślnego rozwoju połowów wyładunki w zachodnich portach mogłyby się powiększyć z obecnych około 60 tys. ton do prawie ćwierci miliona ton, a odpowiednio do tego zwiększyłyby się i inne funkcje przemysłu rybnego.

Na zakończenie pragnąłbym podkreślić, że rozwój morskiego przemysłu rybnego opiera się na połowach dokonywanych głównie poza granicami państwa, a dostarcza cennych surowców spożywczych bez nakładów na ich hodowlę; pragnąłbym też przypomnieć powiedzenie Franklina, że ten kto wylawia rybę, wylawia pieniądz z wody.