

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Ropp St.: Idea Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki

Źródło:

Polska Gospodarcza Rok 11 1931 numery 31, strony 1361-1363

Artykuł udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt.

„Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39«

H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

POLSKA GOSPODARCZA

DAWNIEJ PRZEMYSŁ I HANDEL

TYGODNIK WYDAWANY PRZEZ MINISTERSTWO PRZEMYSŁU I HANDLU
PRZY WSPÓŁUDZIALE MINISTERSTW: SKARBU, ROLNICTWA ORAZ KOMUNIKACJI
WYCHODZI W SOBOTY

TREŚĆ ZESZYTU

	STR.		STR.
IDEA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWY KOMUNIKACJI I TURYSTYKI — <i>PROF. ST. ROPP.</i>	1361	NOWE SPÓŁKI AKCYJNE	1382
KOLEJE NA WYSTAWIE KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ W POZNANIU — <i>J. G.</i>	1363	NOWE EMISJE W SPÓŁKACH AKCYJNYCH	1382
O ROZWÓJ TURYSTYKI W POLSCE — <i>A. RĘPECKO.</i>	1365	PODWYŻSZENIE KAPITAŁÓW ZAKŁ. W SPÓŁKACH AKCYJNYCH	1382
		TERMINY OGÓLNYCH ZEBRAŃ W SPÓŁKACH AKCYJNYCH	1383
ŻYCIE GOSPODARCZE:		SKARBOWOŚĆ I FINANSE:	
GÓRNICTWO I PRZEMYSŁ:		PODATKI I OPŁATY.	1383
PRZEMYSŁ NAFTOWY	1368	RYNEK DEWIZ I PAPIERÓW PROCENTOWYCH	1384
PRZEMYSŁ CHEMICZNY.	1369	Z BANKU POLSKIEGO	1385
ROLNICTWO	1370	PRZEGLĄD ZAGRANICZNY:	
Konferencja w sprawie przemysłu rolnego		REORGANIZACJA ADMINISTRACJI PORTÓW NIEMIECKICH PO WOJNIE — <i>DR. FELIKS HILCHEN</i>	1386
HANDEL:		WYDATKI I DOCHODY BUDŻETOWE PAŃSTW — <i>S. MOSZCZYŃSKI.</i>	1389
OKAZJE DO HANDLU Z ZAGRANICĄ	1372	KRONIKA ZAGRANICZNA:	
TARGI I WYSTAWY	1372	OGÓLNE	1391
KRAJOWE RYNKI TOWAROWE	1373	FRANCJA	1394
RYNEK AKCYJNY	1375	ANGLJA	1394
CŁA ORAZ REGLAMENTACJA HANDLU ZEWNĘTRZNEGO	1376	STANY ZJEDNOCZONE AM.	1395
KOMUNIKACJA I TRANSPORT.	1378	NIEMCY	1395
Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej — <i>J.</i>		WŁOCHY	1397
ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE.	1379	RUMUNJA	1397
PRAWO I SĄD W ŻYCIU GOSPODARCZYM:		SZWECJA	1397
ORZECZNICTWO SĄDOWE	1381	LITWA	1398
KRONIKA BIEŻĄCA:		SPRAWY CELNE ORAZ REGLAMENTACJA HANDLU ZEWNĘTRZNEGO W PAŃSTWACH ZAGRANICZNYCH	1398
PRZEGLĄD USTAW I ROZPORZĄDZEŃ	1382	Z RYNKÓW ZAGRANICZNYCH	1399

IDEA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWY KOMUNIKACJI I TURYSTYKI

W POCZĄTKACH historii wystaw powstały dwa różne typy tych imprez — typy, które nazwiemy protekcyjnym i liberalnym.

Prawozorem wystawy protekcyjnej stała się krajowa wystawa, urządzona w Paryżu w 1798 r. przez Ministra Spraw Wewnętrznych, Fr. de Neufchateau, który cel tej imprezy w sprawozdaniu dla władz departamentalnych scharakteryzował w sposób następujący:

„Wystawa nie była zbyt liczna, ale była to pierwsza kampanja i wypad ten był zabójczy dla przemysłu angielskiego. Nasze fabryki są arsenałem, skąd winna iść broń jak najbardziej dotkliwa przeciwko państwu brytyjskiemu”.

O wiele szersze i wręcz przeciwne cele postawiono powszechnej wystawie londyńskiej 1851 r., pierwszej wystawie międzynarodowej w świecie. O ile wystawę paryską 1798 r. można uważać jako pro-

tekcjonistyczną, skierowaną przeciwko przemysłowi angielskiemu, o tyle wystawę londyńską 1851 r. nazwać można prawzorem wystaw liberalistycznych. Nie należy jednak sądzić, jakoby Anglja powodowała się przytem jedynie wzniosłymi pobudkami ideowymi. Decydując się bowiem na uczynienie z wystawy kilkumiesięcznego emporjum dla porównania sił ludzkich, talentów, zasobów, gatunków surowców i wyprodukowanych wyrobów, Anglja miała cel czysto praktyczny, zgóry wystawie wytknięty i dokładnie przemyślany przez angielskich ekonomistów i mężów stanu.

Zmobilizowała ona w związku z tem swych uczonych teoretyków i praktyków życia gospodarczego, polecając im badanie i studjowanie wystawy dla zapoznania się ze stanem surowców na całej kuli ziemskiej i ze stanem produkcji światowej, jej warunkami i potrzebami. Była to pierwsza sposobność tego rodzaju, a chłodny umysł angielski wyliczył, że ryzyko opanowania rynku brytyjskiego przez towary zagraniczne jest o wiele mniejsze od otwierających się możliwości ekspansji wyrobów angielskich na cały świat. Anglja w obliczeniach swoich nie pomyliła się, a wystawa londyńska 1851 r. stała się jednym z ważniejszych momentów w historii rywalizacji świata oraz wyrazem zwycięstwa idei liberalizmu gospodarczego. Odtąd ten typ wystaw międzynarodowych coraz częściej się pojawiał.

„L'histoire est la maitresse de la vie”. W tem tkwi przestroga przed zbyt pochopnem nowatorstwem oraz rada, aby korzystać z doświadczeń, nabytych w przeszłości. Jest niewątpliwie dobrze, że w dziedzinie wystawiennictwa czerpiemy z doświadczeń, nagromadzonych w ciągu dziesiątków lat przez kraje cywilizowane, a szczególnie dobrze się stało, że ideę wystaw międzynarodowych zrealizowaliśmy w dziedzinie komunikacji i turystyki.

Ta bowiem dziedzina w Polsce znajduje się obecnie w zaraniu wielkich poczynąń, wielkich twórczych wysiłków nad jej podniesieniem. Upowszechniła się świadomość, że rozwój sieci ko unikacyjnej decyduje o żywotności organizmu gospodarczego jako całości, umożliwia bowiem i ułatwia szybką i sprawną wymianę walorów, zbliża wytwórcę i konsumenta, przyspiesza tętno życia przemysłowego i handlowego. Upowszechniła się świadomość, że rozwój komunikacji posiada znaczenie kluczowe dla życia gospodarczego, przedrenowanie bowiem terenu żyłami komunikacyjnymi użyźnia je i podnosi. Ruch osobowy zaś, który wzmacnia się dzięki rozwojowi komunikacji, stawia nas wobec konieczności organizowania i sharmonizowania turystyki, która powinna — zamiast ciążyć, jak dotychczas, miljonowym ciężarem na bilansie płatniczym kraju — stać się jedną z czynnych jego pozycji. W chwili, gdy znajdujemy się w pierwszej fazie rozbudowy komunikacji i turystyki, odbywa się „Komtur” w Poznaniu. Cele Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki są w najszerzym tego słowa znaczeniu liberalistyczne. Chodzi mianowicie w pierwszej linii o to, aby na wielkim tym przeglądzie przekonać się, które z wystawionych przedmiotów bardziej nadają się dla naszych potrzeb, t. j. jakie eksponaty mają być objęte planami inwestycyjnymi.

Programy P. K. P. i Departamentu Drogowego M. R. P. przewidują konieczność miliardowych inwestycji dla rozszerzenia sieci kolejowej i drogowej; podobnie wielką przyszłość ma przed sobą żegluga wodna. Są w przebudowie prawie wszystkie radjosta-

cje polskie, wskutek czego cała Polska będzie dostępna dla detektorowego odbioru. Toczą się pertraktacje z kilku grupami światowemi o elektryfikację 9 województw. Za tem pójdzie częściowo elektryfikacja kolei; sieć autobusowa przewyższa sieć kolejową o 100% pod względem długości. Wprowadza się elektrobusey lokalne, a przewidziane są również dalekobieżne. Kalkuluje się budowę trzech mostów na Wiśle i jednego na Dniestrze. Projektuje się budowę kolei podziemnych. Fabryki karoseryj i samochodów rozrastają się, stwarzając rynek dla przemysłu pomocniczego. Towarzystwa tramwajowe 11 miast Polski zakupują tramwaje. Flota polska wzrosła w jednym roku o 17.000 tonn. Linie komunikacji lotniczej w Polsce stale zwiększają swój zasięg i dokupują nowe samoloty. Popularyzuje się coraz bardziej sport motorowy. Modernizacja fabryk wymaga ulepszenia środków transportowych i t. d., i t. d.

Polska, znajdująca się w przededniu wspaniałego rozkwitu, potrzebuje dokonania miliardowych inwestycji w maszynach, przyrządach, narzędziach i środkach pomocniczych, służących dla rozbudowy komunikacji, których przeglądem wszechstronnym jest Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki.

W pierwszych tygodniach istnienia aparatu wystawowego słyszało się zdania, że wystawa komunikacyjna nietylko nie idzie po linii interesów gospodarczych kraju, lecz im się przeciwstawia, bo przyczyni się do wzmożenia importu zagranicznego. Zwykliśmy wówczas byli odpowiadać, że nawet gdyby przewidywania te się sprawdziły, gospodarstwo krajowe odniosłoby — nie stratę, a korzyść z takiego produkcyjnego przywozu, dzięki któremu udostępni się szerokie pole kraju rozwojowi gospodarczemu. A zresztą równie dobrze, jak wynik debetowy, przewidywać można wynik dodatni dla bilansu handlowego Wystawy Komunikacji.

Nasz przemysł górnośląski bowiem, jak również nasze fabryki lokomotyw, wagonów, samolotów, radjosprzętu, karoseryj i t. d. produkują wyroby bynajmniej nie gorsze od produktów zagranicznych pod względem jakościowym, a nieraz znacznie od nich tańsze głównie na skutek niższych płac robotniczych. Wystawa daje nam sposobność przekonania się o słuszności powyższego twierdzenia, która dla zwiedzającego wystawę nabywa siłę aksjomatu.

Możność porównania wyrobów krajowych z zagranicznymi na niejednej w swoim rodzaju wspólnej platformie, jakie nam daje M. W. K. T., umożliwia wysnucie wniosków o wartości naszej produkcji pod względem technicznym i handlowym. Tam, gdzie stwierdzamy niższość naszych wyrobów w stosunku do wytworów konkurencyjnych, obserwacje nasze umożliwiają nam poprawę wytwórczości. Natomiast tam, gdzie zauważamy wyższość naszej produkcji nad zagraniczną, obserwacje nasze utwierdzają nas w przeświadczeniu, że spokojnie możemy posługiwać się odnośnym materiałem krajowym przy realizowaniu wspomnianych planów inwestycyjnych. Więcej jeszcze: nietylko my sami przekonywaliśmy się o wyższości szeregu produktów polskich w porównaniu z konkurencyjnymi eksponatami zagranicznymi; przekonali się o tem nasi goście zagraniczni, którzy odwiedzili Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki w wielkiej liczbie, w wielkim i dobranem gronie. Na otwarciu Wystawy przybyli, jak wiadomo, w liczbie kilkuset uczestnicy Kongresu Międzynarodowego

Związku Towarzystw Komunikacyjnych, do której to organizacji należy przeszło 1.000 wielkich przedsiębiorstw komunikacyjnych: tramwajowych, autobusowych, kolejek podziemnych, linii nawigacyjnych i lotniczych, pokrywających siecią transportową obszar 64 krajów na pięciu kontynentach świata i przedstawiających rynek zakupu o pojemności blisko \$ 2 milj. rocznie.

Pokazanie ekspertom całego świata wytwórczości polskiej była to okazja, jaka zapewne nieprędko nadarzy się wytwórciom naszym. Odbył się na M. W. K. T. egzamin, a trwa dalej lekcja.

Z lekcji tej powinni skorzystać wszyscy, dla których Wystawę stworzono, a więc przede wszystkim liczne zastępy inżynierów kolejowych i drogowych, specjaliści z zakresu komunikacji samochodowej, tramwajowej, powietrznej. Wystawę ujrzyć powinni przedstawiciele władz państwowych, samorządów wojewódzkich, powiatowych i miejskich; dalej: osoby, zatrudnione w dziedzinie telegrafii i telefonii, jak również zainteresowani radiotelegrafią; last, not least, niewątpliwie korzyści odniosłoby kupiectwo, któremu M. W. K. T. daje liczne sposobności do zawarcia interesujących stosunków handlowych z firmami krajowymi i zagranicznymi; wreszcie, młodzież studująca, zarówno na wyższych uczelniach, jak i wyższych szkołach średnich, znalazłaby na Wystawie bardzo pouczające zobrazowanie tak niezwykle ważnych dziedzin z życia zbiorowego, jakimi są komunikacja i turystyka. Mylny jest pogląd, jakoby M. W. K. T. była wystawą aż tak specjalną, że nie mogłaby zainteresować niefachowca; przeciwnie, wszechstronnością swoją i oryginalnem ujęciem skupia uwagę nawet zwykłego widza.

Lekcja poglądowa, o której mowa była powyżej, odbywa się również w klasie turystyki. Dla turystów zagranicznych Polska, jak dotychczas, jest terenem

dziewiczym, nieznanym. Bardzo to dobrze, bo właśnie „egzotyzm polski” jest bardzo cennym walorem atrakcyjnym. Wiadomo, że poszukuje się obecnie nowych terenów turystycznych. Szczególnie w turystyce amerykańskiej propaguje się hasło „out of the beaten track” — precz z utartych dróg! Poza tem Polska posiada niewątpliwie szereg poważnych walorów turystycznych, uwypuklonych w sposób wyraźny na M. W. K. T. Niektóre z nich (łowiectwo i rybactwo turystyczne) nie ustępują w swej oryginalności i bogactwie przyrody w niczem atrakcjom zagranicy.

Nie mają one jednak tej siły przyciągającej, jaką być mogły. Powodem tego jest nie wyłącznie brak propagandy, jak się to dość powszechnie słyszy, lecz tysiące niedociągnięć, wielka ilość często drobnych braków i niedomagań, które w sumie sprawiają, że naturalne walory turystyczne Polski są zupełnie przysłonięte temi brakami, i że z nich nie korzysta w należytej im mierze już nietylko cudzoziemiec, ale sam krajowiec.

Choć i w tej dziedzinie w ubiegłych latach sporo się poprawiło, to jednak moc jeszcze pozostaje do odrobienia. Otóż Wystawa spełnia niewątpliwie dwa zadania: stanowi wspaniałą okazję do propagandy turystyki w Polsce wśród obcych gości oraz przyczynia się waleń do wytknięcia wytycznych, po których iść winna „polityka turystyczna”.

Zarówno w zakresie komunikacji jak i turystyki M. W. K. T. jest przeglądem tego, co mamy, i tego, czego nam brak.

Jednak dzisiaj już twierdzić można, że Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki wykazała i utrwaliła przekonanie, że polski przemysł komunikacyjny i turystyka polska zdobyły nagrodę samowystarczalności.

Prof. St. Ropp

KOLEJE NA WYSTAWIE KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ W POZNANIU

W CIĄGU ostatnich 3 lat po raz trzeci Polskie Koleje Państwowe czynią przegląd publiczny swego dorobku i swoich doświadczeń. Targi Wschodnie we Lwowie, Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu i obecny Kom-Tur Międzynarodowy — to 3 szczeble, po których P. K. P. wspina się coraz wyżej i stąd coraz szerzej głoszą chwałę polskiego kolejnictwa, powstałego z ruin w dosłownem tego słowa znaczeniu.

Wielokrotnie powtarzany wysiłek wymagał ze strony Ministerstwa Komunikacji wzmoczonego nakładu pracy i środków, skierowanych do tego, aby każda wystawa następna przyniosła rzeczy nowe, obrazowała szczególnie inne dziedziny, wykazywała niesłabnący postęp kolejnictwa nawet w tych krótkich, bo rocznych zaledwie odstępach czasu.

I cel ten został całkowicie osiągnięty. Nawet laik w zakresie kolejnictwa, badacz powierzchowny, musiał stwierdzić, że na każdej wystawie P. K. P. przedstawiane były odmiennie — i coraz lepiej. To też dorobek z 3 kolejnych wystaw stanowi dziś poważny fundament dla Muzeum Kolejowego, założonego przed

2 laty w Warszawie, którego troską będzie dziś nie dobór okazów, ale możliwość ich umieszczenia.

Stosownie do odrębnego charakteru wystawy tego-rocznej pokaz P. K. P. nie był ześrodkowany w jednym miejscu, jak na Powszechnej Wystawie Krajowej, a musiał być rozrzucony w kilku miejscach, odpowiednio do rozczłonkowania wystawy na odrębne działy: budowy, eksploatacji, administracji kolei, taboru oraz turystyki.

Największą ilość i najciekawszych eksponatów zawiera pawilon główny Min. Komunikacji, pozostały z Wystawy zeszłorocznej, ale odnowiony i wewnątrz inaczej rozplanowany. Zawiera on okazy, zgrupowane w 14 działach, obrazujących całokształt budowy, eksploatacji i administracji P. K. P.

Poczynając od mapy historycznego rozwoju sieci kolejowej na ziemiach polskich od 1845 r., mamy tu przed oczami obraz stanu kolejnictwa w 1914 r., zniszczeń, spowodowanych w niem przez wielką wojnę światową oraz nasze lokalne wojny z Ukraińcami i Rosją, stopniową odbudowę tych zniszczeń — dotąd, niestety, jeszcze w pewnych działach niezakończoną, budowę