

CU 12684

ZACHODNIA AGENCJA PRASOWA

DZIENNIKARSKA SPÓŁDZIELNIA PRACY

Poznań, ul. Chełmońskiego 1

Warszawa, ul. Rozbrat 44 a. Tel. 83 027

Nr 77/Mp.

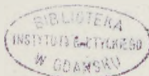
POLSKA FLOTA HANDLOWA (III)

OSIĄGNIĘCIA POLSKIEJ BANDERY

W chwili zakończenia wojny w Europie cała polska flota handlowa znajdowała się poza krajem. Zarząd polskich przedsiębiorstw żeglugowych mieścił się w Londynie, gdzie funkcjonował przez cały czas wojny. Jakkolwiek pierwsze statki pod polską banderą zaczęły przybywać do krajowych portów już od września 1945 roku, powrót przedsiębiorstw żeglugowych do kraju wraz z taborem pływającym zaczął być aktualny dopiero po dniu 2 marca 1946 roku. W dniu tym zakończyła bowiem działalność międzynarodowa organizacja żeglugi UMA, datująca się jeszcze z lat wojennych, która m. in. dysponowała również całym polskim tonażem handlowym. Mimo zwolnienia statków z rekwizycji wojennej, przedsiębiorstwa żeglugowe nie mogły od razu przenieść się z Londynu do Polski, wskutek rozmaitych przeszkód natury technicznej i finansowej. Sprawa ciągnęła się przez kilka miesięcy, aż wreszcie z dniem 1 października 1946 roku zarząd polskich towarzystw żeglugowych zainstalował się na stałe w Gdyni.

W wyniku strat poniesionych w czasie wojny, polska pełnomorska flota handlowa składała się w momencie powrotu do kraju tylko z 26 statków o łącznym tonażu 94.200 BRT, wobec 39 statków o tonażu 120.000 BRT w roku 1939. Zarówno pod względem stanu ilościowego jak i jakościowego powracająca z zagranicy flota nie odpowiadała potrzebom życia gospodarczego kraju. Spowodowało to konieczność podjęcia natychmiastowych starań o pozyskanie dla polskiej bandery dalszych jednostek morskich. W pierwszym rządzie zwrócono uwagę na rewindykację przedwojennych statków polskich i gdańskich, wprowadzonych do Niemiec. W ciągu roku 1946, po po-

77/Mp.



DM 691 052

konaniu piętrzących się trudności formalnych i technicznych, udało się sprowadzić do kraju około 40 rewindykowanych statków, a w tej liczbie frachtowiec dalekomorski „Toruń”, kilka holowników, znaczną ilość kutrów rybackich, oraz dwa statki z dawnego tonażu gdańskiego, które otrzymały polskie nazwy „Rataj” i „Nyssa”.

Przy pomocy posiadanego szczupłego tonażu zostały wznowione w 1946 roku połączenia regularne pod polską banderą, ważne zarówno dla życia naszych portów, jak i dla całości gospodarki narodowej. Uruchomione linie regularnej żeglugi połączyły Gdynię z portami wschodniej i zachodniej Szwecji, Antwerpią, Londynem, portami Stanów Zjednoczonych oraz Brazylii i Argentyny, a wreszcie z portami Bliskiego Wschodu. Na wymienionych liniach kursowały w 1946 roku przeważnie statki towarowe, w miarę istniejących ładunków. W trudnych początkowo warunkach eksploatacyjnych regularność kursowania statków ograniczała się tylko do zapewnienia stałych odjazdów na danej trasie, natomiast ścisłe rozkłady jazdy jeszcze nie istniały.

Dopiero rok 1947 stał się pierwszym po wojnie pełnym rokiem normalnej eksploatacji całej polskiej floty handlowej w służbie odrodzonej ojczyzny.

Na wynikach eksploatacyjnych 1947 roku zaciążyły niepomyślnie warunki atmosferyczne, jakie panowały w pierwszym kwartale. Zamarznięcie portów i cieśnin bałtyckich spowodowało unieruchomienie wielu polskich statków przez szereg tygodni, co było połączone z dużymi stratami finansowymi.

Z momentem ustąpienia przeszkód lodowych zaznaczyło się jednak wielkie ożywienie w polskiej żegludze morskiej. W dniu 29 kwietnia 1947 roku odszedł z Gdyni do Genui odnowiony motorowiec „Sobieski”, aby podjąć służbę na nowej linii transatlantycznej pod polską banderą między Genuą i Nowym Jorkiem. 30 kwietnia przybył z Antwerpii do Nowego Jorku przebudowany motorowiec „Batory”, skąd odszedł do Gdyni, wznawiając swoje przedwojenne rejsy pasażerskie na linii Gdynia—Ameryka.

Również w kwietniu rozpoczęło się przejmowanie z rąk komisji radzieckiej statków poniemieckich, przyznanych Polsce tytułem odszkodowań wojennych. W poszczególnych portach polskich i zagranicznych przeszło ogółem pod polską banderę 19 jednostek, w czym 13 statków pełnomorskich. Wśród przejętych statków znajdują się 2 liniowce pasażerskie, 3 liniowce frachtowe, tankowiec, prom kolejowy oraz szereg jednostek towarowych. Równocześnie zostały nam zwrócone odebrane Niemcom przez Związek Radziecki dwa przedwojenne polskie statki pełnomorskie, które otrzymały nowe nazwy „Generał Walter” i „Smok”.

Uzupełnieniem nowych nabytków polskiej marynarki handlowej w roku 1947 stało się kupno w Stanach Zjednoczonych szybkiego liniowca frachtowego typu „Victory”, który został nazwany „Kiliński”. Zakupiono również z demobilu niewielki tankowiec „Turnia”.

Tym sposobem tonaż polskiej pełnomorskiej floty handlowej wzrósł w roku 1947 do sumy około 160.000 BRT, znacznie przekraczając stan przedwojenny. Wzrosła również liczba jednostek floty pełnomorskiej, dochodząc do ogólnej ilości 45 statków.

Prócz tego, w maju 1947 roku, na stoczni angielskiej w Newcastle-on-Tyne została założona stępka pod budowę parowca drobnicowego, mającego zastąpić podobny polski statek (s/s „Puck”) zatopiony w czasie wojny. Nowy statek będzie nazwany „Puck II”.

W tym samym miesiącu założono również stępkę na stoczni w Goole pod budowę motorowca towarowego, mającego nosić nazwę „Warmia”. Na tej samej stoczni założono w czerwcu stępkę pod siostrzany statek „Mazury”.

Z innych osiągnięć roku 1947 należy wymienić rozpoczęcie eksploatacji tonażu tankowego, po raz pierwszy w historii polskiej marynarki handlowej. Stało się to z chwilą wyruszenia z Gdyni w pierwszą podróż do Zatoki Perskiej pozyskanego z reparacji tankowca „Karpaty”.

Linie żeglugowe „Gdynia—Ameryka” zostały przyjęte w roku 1947 na członka konferencji regulującej ruch towarowy z Europy do krajów Ameryki Południowej. Fakt ten posiada doniosłe znaczenie dla dalszych możliwości rozwojowych polskiej żeglugi morskiej.

W listopadzie polski frachtowiec „Borysław” wyruszył z Gdyni w pierwszą po wojnie podróż do portów Zatoki Meksykańskiej. Zmierza to do przywrócenia regularnej obsługi towarowej pod polską banderą, jaka istniała na tej trasie przed wojną.

Ogółem polskie statki pełnomorskie odbyły w roku 1947 przeszło 350 podróży, w czasie których przebyły około 650.000 mil morskich i przewiozły 825.000 ton towarów oraz 25.000 pasażerów.

Udział polskiej bandery w obsłudze morskich obrotów handlowych Polski z zagranicą wyrażał się w roku 1947 cyfrą około 8%. Zwiększenie tej cyfry może nastąpić jedynie na drodze rozbudowy ciągle jeszcze zbyt szczupłego narodowego tonażu. W tej dziedzinie rok 1947 przyniósł również decydujące kroki, w postaci powierzenia stoczniom zagranicznym opracowania rysunków konstrukcyjnych nowych polskich statków, jakie mają być wybudowane w kraju. W ten sposób została ominięta jedna z najgłówniejszych trudności, polegająca na braku w Polsce dostatecznej ilości doświadczenia i wykwalifikowanych ludzi do wykonania tego rodzaju pracy.

Na wiosnę 1948 roku rozpoczną się na stoczniach polskich prace montażowe przy budowie pierwszej serii statków rudo-węglowych o nośności 2.540 ton WD każdy. Kadłuby dwóch pierwszych jednostek tego typu winny spłynąć na wodę jeszcze w 1948 roku.

Ogółem stocznie polskie przygotowują się do budowy 43 jednostek floty morskiej, w czym 18 parowców i 11 motorowców towarowych oraz 14 holowników. Ten poważny program budownictwa statków morskich ma być zrealizowany do roku 1953, stanowiąc dalszy krok naprzód na drodze rozbudowy polskiej floty handlowej. Jest to wyrazem wiary w pokojowy i szybki rozwój obrotów handlowych Polski z krajami zamorskimi.