

Obecny stan polskiej morskiej floty handlowej

Po powrocie z Londynu ob. Jan Wojnar, Dyrektor Departamentu Morskiego w Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego, wygłosił dnia 11. IX. br. w sali konferencyjnej Zarządu Miejskiego w Sopocie przemówienie na temat obecnego stanu polskiej floty handlowej. Podajemy niżej streszczenie tego przemówienia:

Stan przedwojenny i straty wojenne polskiej floty handlowej

Cokolwiek się będzie mówiło i pisało o dziejach polskiej morskiej floty handlowej w okresie obecnej wojny, należy zawsze mieć na uwadze jej wielkie bohaterstwo, wielką pracę i wielkie poczucie obowiązku. Na wzór swoich towarzyszy z marynarki wojennej załogi polskich statków handlowych okryły sławą banderę polską.

Na początku wojny w r. 1939 niemal cała polska flota handlowa morska, razem przeszło 30 jednostek o ogólnym tonażu ok. 100 tys. BRT, znalazła się w Anglii.

Straty poniesione przez nasze przedsiębiorstwa żeglugowe są bardzo duże i bardzo bolesne. Utracony tonaż uzupełniano, dzięki czemu podczas gdy w r. 1939 tonaż państwowych towarzystw żeglugowych wynosił około 104.000 BRT, to w chwili obecnej wynosi on około 109.000 BRT. Należy jednak podkreślić, że mimo pokrycia z nadwyżką strat tonażowych, jakościowo uzupełnienia te nie wyrównały poniesionych przez nas szkód.

Już w końcu listopada r. 1939 straciliśmy nowoczesną jednostkę polskiej floty handlowej, motorowiec „Piłsudski“, storpedowany przez niemiecką łódź podwodną, zaś 14 maja r. 1940 zatonał w akcji pod Narvik drugi motorowiec liniowy „Chrobry“. Już te dwie straty dotkliwie uszczupiliły naszą flotę handlową, zmniejszając ją o 25 tys. BRT najbardziej nowoczesnego tonażu. W dalszym ciągu wojny utraciliśmy dwa statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego („Lwów“ i „Warszawa“) oraz 4 statki Żeglugi Polskiej („Chorzów“, „Rozewie“, „Cieszyn“ i „Puck“), co stanowiło dalsze uszczuplenie tonażu o przeszło 8 tys. BRT.

Mimo tych strat obecny tonaż polskiej floty handlowej w Anglii wynosi około 109 tys. BRT, gdyż przedsiębiorstwa żeglugowe otrzymały z Ameryki 5 nowych jednostek typu „Liberty“ po 7 tys. BRT każda (parowce „Bałtyk“, „Borysław“, „Tobruk“, „Białystok“ i „Narvik“), włączone do towarzystwa żeglugowego Gdynia—Ameryka. Po-

nadto przedsiębiorstwa żeglugowe zakupiły kilka mniejszych jednostek.

Organizacja polskich przedsiębiorstw żeglugowych w Anglii

Dla całokształtu spraw morskich istniała w Anglii samodzielna polska administracja morska, reprezentowana przez dwa urzędy: Dział Morski Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi (odpowiednik dawniejszego Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu) i Urząd Morski w Londynie, który załatwiał sprawy związane z marynarką handlową.

W okresie wojny pracowały wszystkie polskie towarzystwa żeglugowe, zarówno przedsiębiorstwa państwowe jak prywatne, a więc Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A., Żegluga Polska, Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe, Polskarob i Bałtycka Spółka Okrętowa. Działała również Gdynika, która nadal trudni się maklerstwem ubezpieczeniowym.

W tak długim okresie działalności, naszych przedsiębiorstw żeglugowych musiały nastąpić różne zmiany, zarówno personalne jak i organizacyjne. Ostatecznie Żegluga Polska i Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe zostały objęte przez przedsiębiorstwo Gdynia—Ameryka, celem wspólnej eksploatacji. Żegluga Polska liczy obecnie 10 statków o łącznym tonażu 18.218 BRT. Są to motorowce „Oksywie“ i „Lechistan“ oraz parowce „Śląsk“, „Hel“, „Kraków“, „Katowice“, Poznań, „Wilno“, „Lewant“ i „Wisła“. Znajdują się one przeważnie w portach angielskich. Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe posiada tylko 3 parowce o tonażu 4.364 BRT, mianowicie: „Lech“, „Lida“ i „Lublin“. Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A. reprezentują największy tonaż, mianowicie 11 jednostek o pojemności 79.251 BRT. Ze statków przedwojennych ocalały motorowce „Batory“, „Sobieski“, „Morska Wola“ i „Stalowa Wola“ oraz parowce „Kościeuszko“ i „Pułaski“. Podobnie jak floty innych państw sprzymierzonych (z wyjątkiem ZSRR) polska flota handlowa znajduje się obecnie w dyspozycji międzynarodowej organizacji żeglugowej UMA (United Maritime Authority), której organami wykonawczymi są: Wojenna Administracja Żeglugi w Waszyngtonie oraz Ministerstwo Transportów Wojennych w Londynie. Powrót floty polskiej do kraju na stałe nastąpi po uregulowaniu spraw leżących w zakresie ogóln-

światowej polityki tonażowej UMA oraz zagadnień dotyczących załóg okretowych.

W zakresie szkolnictwa morskiego działała od początku wojny Szkoła Morska, dająca wykształcenie fachowe oficerom marynarki handlowej, nawigatorom i mechanikom. Liczba jej uczniów nie przekracza przeciętnie 20. Drugą instytucją wyszkoleniową jest Szkoła Handlu Zagranicznego i Administracji Portowej, posiadająca przeciętnie około 40 uczniów, której absolwenci pracują w polskich oraz angielskich firmach i przedsiębiorstwach.

Sprawy związane z pracą załóg okretowych przedstawiały problem trudny i skomplikowany. W wyniku konsekwentnie prowadzonej walki załogi uzyskiwały polepszenie warunków pracy i bytowania, które obecnie należy określić jako dobre. Uwięzieniem tych wysiłków jest umowa zbiorowa z armatorami, która ostatecznie reguluje stosunek pracodawcy do pracobiorcy. Wiele konfliktów i nieporozumień należy przypisać specjalnej psychozie emigracyjnej. Jest to zjawisko obserwowane w każdym środowisku emigracyjnym, można więc mieć nadzieję, że z chwilą powrotu do kraju większości rodaków konflikty, które miały podłoże w psychozie, ustaną.

Na terenie opieki społecznej nad członkami załóg okretowych działała Ubezpieczalnia Morska. Dzisiaj z tym zagadnieniem łączy się poważny problem przekazania do kraju znacznego bardzo (nawet na stosunki angielskie) majątku Funduszu Morskiego oraz oszczędności polskich pracowników morza w Anglii.

Rozpatrując obecny stan naszych spraw żeglugowych w Anglii, należy pamiętać, że w chwili obecnej istnieją uciążliwe warunki powojenne fak w samej Anglii jak i w zachodnich krajach kontynentu — Belgii, Holandii i Francji. Istnieją nie rozwiązane dotychczas trudności transportowe, a w związku z tym ciężki stan aprowizacyjny. Ograniczenia komunikacyjne obowiązują w dalszym ciągu, czego przykładem jest choćby konieczność uzyskania zezwolenia wojskowych władz angielskich na korzystanie z komunikacji lotniczej. Cała prasa angielska jednomyślnie podkreśla, że zbliżająca się zima będzie najcięższą od początku wojny.

Do trudności transportowych i związanych z nimi aprowizacyjnych przyczynia się fakt, że tonaż morski jest w dalszym ciągu zajęty przewożeniem wojsk w związku z demobilizacją i znajduje się pod jurysdykcją władz wojskowych. Stan ten miał trwać przez 6 miesięcy od chwili zakończenia wojny z Japonią, już obecnie jednak przewiduje się możliwość przedłużenia tego okresu.

Należy zaznaczyć, że polskie przedsiębiorstwa żeglugowe, jako spółki akcyjne posiadające samodzielną osobowość prawną, nie podlegają komitetowi likwidacyjnemu, wylonionemu przez Foreign Office dla przejęcia agendy tzw. Rządu Londyńskiego. Wszystkie prywatne przedsiębiorstwa żeglugowe i towarzystwa handlowe polskie, działające na terenie Anglii, kontynuują swoją normalną działalność.

Gdańsk, we wrześniu r. 1945.

Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego

Ukazały się do września r. 1945

1. Mapa komunikacyjna Pomorza (Drogi) ze skrowidzem nazw polsko-niemieckim, opr. P. Swakowski, Wyd. kartogr. i statyst. Nr 1, Bydgoszcz, maj 1945 r.
2. Mapa podziału administracyjnego Pomorza, 1:1.500.000, opr. Inst. Bałt., Wyd. kartogr. i statyst. Nr 3, Bydgoszcz, sierpień 1945 r.
3. Komunikat Działu Informacji Naukowej (Wydz. Pomoroznawczy Inst. Bałt.) Nr 1, DZISIEJSZE POJĘCIE POMORZA, Toruń, wrzesień 1945 r.
4. Komunikat Działu Inf. Nauk. Nr 2, GŁÓWNE LICZBY DZISIEJSZEGO POMORZA, Toruń, wrzesień 1945 r.
5. Komunikat Działu Inf. Nauk. Nr 3, POMORZE W TERYTORIALNO-LUDNOŚCIOWEJ STRUKTURZE NOWEJ POLSKI, Toruń, wrzesień 1945 r.
6. Komunikat Działu Inf. Nauk. Nr 4, SPRAWA NAZW DLA WOJEWÓDZTW POMORSKICH, Toruń, wrzesień 1945 r.
7. Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego Nr 1, ODBUDOWA PORTÓW W GDAŃSKU I GDYNI, opr. dr J. Kulikowski, Gdańsk, wrzesień 1945 r.
8. Komunikat Gosp. Arch. Morskiego Nr 2, PRZEDWOJENNY TONAŻ ŚWIATOWY I PRZEWOZY MORSKIE, opr. dr J. Borowik, Gdańsk, wrzesień 1945 r.
9. Komunikat Gosp. Arch. Morskiego Nr 3, Radziecka morską flota handlowa i przewozy morskie z ZSRR, opr. dr J. Borowik, Gdańsk, wrzesień 1945 r.

w druku:

1. St. Srokowski PRUSY WSCHODNIE — STUDIUM GEOGRAFICZNE, GOSPODARCZE I SPOŁECZNE z 26 mapkami i wykresami oraz słowniczkiem nazw geograficznych, wyd. inf.-naukowe, seria POMORZE Nr 1.
2. B. Sroeki POMORZE DZISIEJSZE, BIBLIOTECZKA BAŁTYCKA Nr 1.
3. Mapa fizyczno-administracyjna Pomorza Wschodniego, 1:500.000, opr. J. Szaflarskiego, wyd. kartogr. i statyst. Nr 2.
4. GŁÓWNE LICZBY NOWEJ POLSKI, opr. pomocnicze Wyd. Pomoroznawczego Inst. Bałt., z mapką podziału administracyjnego Polski, wyd. kartogr. i statyst. Nr 4.

Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego (Komunikaty G. A. M.), Bydgoszcz 1945.

Zezwala się na przedruk i użytkowanie z podaniem źródła.

Drukarnia Polska, Bydgoszcz E-06063