

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, listopad 1945

Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Nr 10

Polska flota handlowa w r. 1939

W okresie, gdy zagadnienia programu polskiej polityki morskiej coraz żywiej zaprzatają umysły ekonomistów i polityków polskich, wydaje się rzeczą celową zobrazować w najzwięźlejszej choćby formie rzeczywisty stan posiadania Polski w czasach przedwojennych w zakresie floty handlowej.

Podane poniżej dane ujmuja temat wg stanu z sierpnia 1939 r., operują więc liczbami, których żadne dotychczas publikowane w kraju zestawienia nie zawierają. Należy bowiem pamiętać, że w okresie od stycznia do sierpnia 1939 r. miały miejsce poważne uzupełnienia polskiej floty handlowej (w łącznym rozmiarze 8 jednostek o globalnym tonażu ok. 17.000 BRT.), które bardzo istotnie zmieniły obraz strukturalny naszego tonażu. Dane dotyczące tego właśnie tonażu nie mogły być opublikowane z powodu wybuchu wojny, a częściowo nie zostały nawet zgłoszone do rejestru okretowego; w opracowaniu niniejszym zostały one z konieczności przyjęte w liczbach przybliżonych, przy dążeniu do ograniczenia mogących z tej racji wynikać błędów do 1%.

Jeśli chodzi o pełnomorski tonaż handlowy, t. zn. o statki handlowe morskie, przeznaczone i używane do podróży międzynarodowych (a więc nie tonaż przybrzeżny i portowy), to w końcu sierpnia 1939 r. pod banderą polską pływało ogółem 39 jednostek o tonażu łącznym 120.006 BRT.

Flota ta składała się z:

28 parowców o pojemności łącznej 56.834 BRT.

10 motorowców o pojemn. łącznej 61.611 „

1 żaglowca szkolnego o pojemności 1.561 „

Tak więc tonaż parowy stanowił tylko 47,4% całości floty polskiej. Zarysowujący się tak wyraźnie od początków obecnego stulecia proces motoryzacji światowej floty handlowej znalazł swoje echo także i w Polsce: napęd motorowy został u nas zastosowany przede wszystkim na statkach przeznaczonych do żeglugi w dalekich zasięgach (linie transatlantyczne, linia do portów Lewantu), a więc w tych zakresach żeglugi, gdzie celowość użycia napędu motorowego nie może budzić żadnych istotnych wątpliwości.

Tonaż handlowy polski był w sierpniu 1939 r. w posiadaniu i zarządzie następujących przedsiębiorstw żeglugowych:

Stan posiadania polskiego tonażu w sierpniu r. 1939.

Armator	Liczba statków	Tonaż łączny BRT	w tym motorowców BRT
Zegluga Polska Sp. Akc. (100% kapitału państw.)	16	24.746	5.080
Polsko-Brytyjskie T-wo Okretowe Sp. Akc. (92% kapitału państw.)	5	8.373	—
Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe Sp. Akc. (98,5% kapitał państw.)	8	69.778	56.581

Armator	Liczba statków	Tonaż łączny BRT	w tym motorowców BRT
Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe Sp. Akc. (100 % kapitału prywatnego.)	5	10.628	—
Bałtycka Sp. Okretowa (100% kapitału prywat.)	3	4.500	—
Rothert i Kiłaczycki, Maklerzy, Sp. z ogr. odp.	1	420	—
Państwowa Szkoła Morska w Gdyni	1	1.561	1.561

Z tabeli powyższej łatwo wywnioskować, że znaczna większość polskiego tonażu handlowego podlegała kontroli Skarbu Państwa. Poniższe dane unaoczniają to jeszcze bardziej: przedsiębiorstwa z przewagą kapitału państwowego posiadały 104.458 BRT, czyli 87% ogólnego tonażu, podczas gdy przedsiębiorstwa prywatno-kapitalistyczne — 15.548 BRT, czyli 13% ogólnego tonażu.

Większość polskiej floty handlowej zatrudniona była w żegludze regularnej (liniowej):

Żegluga liniowa posiadała 23 statki o tonażu 89.722 BRT, czyli 74,8% ogólnego tonażu, żegluga trampowa — 16 statków o tonażu 30.284 BRT, czyli 25,2% ogólnego tonażu.

Szczegółem godnym zaznaczenia jest znaczny stosunkowy udział tonażu pasażerskiego: wprawdzie było to tylko 7 jednostek (dwie na szlaku Gdynia — New York, dwie na szlaku Gdynia — Rio de Janeiro/Buenos Aires, jedna na szlaku Gdynia — Le Havre/Londyn), jednakże w tonażu dawało to 66.265 BRT, a więc 55,2% całości polskiej floty handlowej.

Interesująca jest struktura naszej floty przedwojennej, badana pod kątem wieku statków. W świetle odpowiednich liczb widać, że mieliśmy flotę nowoczesną.

Struktura przedwojennej morskiej floty handlowej

Rodzaj statków	Wiek statków					
	do 10 lat		10 — 20 lat		powyżej 20 lat	
	Jedn.	BRT	Jedn.	BRT	Jedn.	BRT
Parowce	12	17.888	12	21.762	4	17.184
Motorowce	8	55.611	2	6.000	1	1.561
Ogółem:	20	73.499	14	27.762	5	18.745

Tak więc mieliśmy znaczną większość, bo 61,3% tonażu w granicach wieku do 10 lat; statków średnio starych było 23,1%, zaś zupełnie przestarzałych tylko 15,6%. Gdy dodatkowo uwzględnimy, że w

ciągu 1939 r. było w budowie 8 nowych jednostek, które miały wejść do służby w 1940 i 1941 r., częściowo luzując odpowiednie starsze jednostki (przeznaczone na rozbiórkę, na złom lub na sprzedaż), oraz że planowane były dalsze zamówienia tonażowe, które miały się zrealizować w latach 1940 — 1945, to widzimy, że niewielka w znaczeniu liczb globalnych polska flota handlowa odpowiadała zadowalająco warunkowi nowoczesności osiągnąć inwestycyjnych.

Obok scharakteryzowanej powyżej pełnomorskiej floty handlowej, Polska posiadała pewien tonaż przybrzeżno-portowy, jak statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej, holowniki morskie i portowe, dragi i promy morskie, pływające stacje bunkrowe, lichtugi i barki portowe, portowe łodzie motorowe itp. Łączną wielkość tego tonażu oceanicznego można na ok. 6,5 — 7 tys. BRT.

Jak już wspomniano powyżej, w 1939 r. były w budowie nowe statki w liczbie ośmiu, o łącznej pojemności przypuszczalnie ok. 17.000 BRT. O inwestycjach tych szczegółowiej mówi poniższe zestawienie:

Inwestycje polskiej floty handlowej w r. 1939

Armator	Rodzaj statku	Liczba statków	Miejsce budowy
Żegluga Polska	pomocniczy statek liniowy	1	Gdynia
Żegluga Polska	statki liniowe na Lewant	2	Belgia
Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe	statki liniowe do Zatoki Meksyk.	2	Gdańsk
Warta. Spedycja Portowa	mały tramp	1	Holandia
Wartrans, Spedycja Portowa	mały tramp	1	Holandia
Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe	liniowiec pasażerski do Londynu	1	Holandia

Wybuch wojny zastał te statki na stocznicach w różnych fazach budowy; wszystkie uległy zajęciu przez agresora niemieckiego i powiększyły sumę strat, poniesionych przez polską flotę handlową w czasie wojny.

Opracował: **Tad. Ocioszyński.**

Gdańsk, w październiku r. 1945.

Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego

Ukazały się do listopada 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. GŁÓWNE LICZBY NOWEJ POLSKI, opr. pomocnicze Wyd. Pomoroznawczego Inst. Bałt.,

z mapką podziału administracyjnego Polski, wyd. kartogr. i statyst. Nr 4.

4. Komunikaty Działu Informacji Naukowej (Wyd. Pomoroznawczy Inst. Bałt.) — 7 numerów, od września r. 1945.
5. Komunikaty Gospodarczego Archiwum Morskiego (Wyd. Morski Inst. Bałt.) — 10 numerów, od września r. 1945.

w druku:

1. St. Srokowski PRUSY WSCHODNIE — STUDIUM GEOGRAFICZNE, GOSPODARCZE I SPOŁECZNE z 26 mapkami i wykresami oraz słownikiem nazw geograficznych, wyd. inf-naukowe, seria POMORZE Nr 1.
2. B. Srocki 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. MAPA GLEB ZIEMI MAZURSKIEJ, 1:600.000, opr. T. Mieczyskiego, wyd. kartogr. i statyst. Nr 5.
5. B. Żórawski SKŁADNIKI TRANSPORTU MORSKIEGO, II wyd. uzupełnione, wyd. inf-naukowe, seria SPRAWY MORSKIE, Nr 1.