

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, maj 1947

Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Rok III Nr 12 (45)

Przemiany strukturalne polskiej pełnomorskiej floty handlowej w latach 1939-1947

Dla zobrazowania przemian, jakie zaszły w strukturze polskiej pełnomorskiej floty handlowej w związku z wydarzeniami i konsekwencjami ostatniej wojny, trzeba rozpatrzeć stan naszej floty w trzech zasadniczych momentach. Pierwszy z nich — to wybuch wojny w r. 1939, który brutalnie przerwał realizowany wówczas program rozbudowy i modernizacji polskiego tonażu. Drugim momentem jest dzień 1 stycznia 1947 r., w którym można już uznać za wyjaśnioną i ustabilizowaną sytuację polskiej marynarki handlowej po wojnie. Trzeci wreszcie moment stanowi przejście statków poniemieckich tytułem reparacji wojennych, wydarzenie pod każdym względem bez precedensu w dotychczasowej historii Polski na morzu. Odpowiednie dane cyfrowe przedstawia poniższa tabela:

*Struktura polskiej pełnomorskiej floty handlowej
(bez statków pomocniczych i szkolnych).*

Wyszczególnienie	Stan na 1. IX. 1939 r.	Stan na 1. I. 1947 r.	Stan po przejściu statków poniem.
a) Ilość jednostek	38	27	41
Ogólny tonaż BRT	118,445	94,706	148,788
„ „ TDW	119,630	113,295	183,490
b) Ilość parowców	28	19	30
Tonaż BRT	56,834	57,848	96,251
Procent	48,0	61,5	65,0
c) Ilość motorowców	10	8	11
Tonaż BRT	61,611	36,858	52,537
Procent	52,0	38,5	35,0
d) Ilość statków pasaż.	7	2	4
Tonaż BRT	66,265	25,317	33,362
Procent	56,1	26,3	22,2
e) Ilość statków nowocz. (wiek do lat 10)	20	9	16
Tonaż BRT	73,499	48,092	77,515
Procent	62,3	51,0	52,0
f) Ilość statków średnio- starych (wiek 10—20 lat)	14	8	10
Tonaż BRT	27,762	26,670	40,013
Procent	23,5	28,0	27,0
g) Ilość stat. przestarzałych (wiek powyżej 20 lat)	4	10	15
Tonaż BRT	17,184	19,944	31,260
Procent	14,2	21,0	21,0

Jeśli wniknąć w cyfry powyższej tabeli, od razu w punkcie a) w rubryce „Stan na 1. IX. 1939 r.” uderza niezwykle stosunek tonażu BRT i TDW przedwojennej polskiej floty handlowej. Jakkolwiek normalnie stosunek ten powinien wynosić w przybliżeniu 2:3, w naszej flocie przedwojennej wynosił on niemal dokładnie 1:1, co nasuwa przypuszczenie, że struktura przedwojennego polskiego tonażu nie była zupełnie zdrowa.

Złożył się na to cały łańcuch przyczyn. Przed powołaniem do życia własnej marynarki handlowej Polska była typowym importerem usług żeglugowych w dwóch głównie dziedzinach transportu morskiego, w przewozach towarowych i emigranckich. Rozbudowa polskiej floty handlowej musiała zatem uwzględniać obie wymie-

nione dziedziny, co się wyraziło w utworzeniu najprzód dwóch przedsiębiorstw żeglugi towarowej („Żegluga Polska” i „Polbryt”), a wkrótce po tym — przedsiębiorstwa żeglugi pasażerskiej, nastawionego przede wszystkim na przewóz emigrantów z Polski do Ameryki Północnej.

Wskutek niezbyt dalekowzrocznej oceny sytuacji przez ówczesne czynniki decydujące utworzenie „Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego, Linia Gdynia—Ameryka” wypadło niemal dokładnie w tym momencie, kiedy władze amerykańskie, głównie w związku z rozpoczynającym się kryzysem gospodarczym, zamknęły niemal całkowicie emigrację do Stanów Zjedn. Zaskoczono tą decyzją polskie przedsiębiorstwo miało do wyboru: albo wycofać się ze stratami z całego przedsięwzięcia, albo przystosować eksploatację linii półn.-amerykańskiej do zmienionej sytuacji, nie licząc na masowe transporty emigranckie. Postanowiono trzymać się tej drugiej alternatywy, czego naturalną konsekwencją stała się konieczność wybudowania dla Polski bardziej nowoczesnych statków pasażerskich („Piłsudski” i „Batory”), które byłyby dostatecznie atrakcyjne w porównaniu z jednostkami konkurencyjnych linii zagranicznych.

Spośród zakupionych początkowo starych transatlantyków S/S „Polonia” został skierowany na linię palestyńską, gdzie był z powodzeniem eksploatowany przez szereg lat*) i w końcu sprzedany na złom. Natomiast statki „Kościuszko” i „Pułaski” znalazły główne zatrudnienie na uruchomionej w r. 1936 linii z Gdyni do Ameryki Połudn., gdzie nadal, aczkolwiek z pewnymi restrykcjami, aktualne były przewozy emigrantów. Stare statki, niedostatecznie przystosowane do podróży w gorącym klimacie, nie nadawały się jednak do eksploatacji na dłuższą metę, toteż zaszła potrzeba wybudowania nowych jednostek pasażerskich również na linię południowo-amerykańską. Dwa nowe statki („Sobieski” i „Chrobry”) zostały wykonane w r. 1939 i uruchomione tuż przed wybuchem wojny.

Tym sposobem, poniesiona konsekwencjami początkowych decyzji, których nie można było cofnąć bez poważnych strat materialnych i moralnych, Polska stała się mimowolnym eksporterem usług żeglugowych w zakresie przewozów pasażerskich, gdyż, wobec ograniczonych wyjazdów obywateli polskich za granicę, egzystencja naszych dalekobieżnych linii pasażerskich, w szczególności linii półn.-amerykańskiej, opierała się głównie na przewozie obcokrajowców między obcymi portami. Zawdzięczając rzutkiej i zręcznej polityce GAL-u, eksploatacja polskich statków pasażerskich zaczęła być z roku na rok coraz bardziej dochodowa, a jeśli wziąć pod uwagę również względy prestiżowe i propagandowe, przynosiła bez wątpienia państwu polskiemu ogromne korzyści.

Z drugiej jednak strony silne zaangażowanie się w rozbudowę tonażu pasażerskiego nie pozostawiło czasu ani pieniędzy na równoległe po-

* Od r. 1934 do r. 1938.

większanie polskiej floty statków towarowych. Wytworzyła się niezwykle sytuacja, w której 7 posiadanych przez Polskę statków pasażerskich reprezentowało 56,1% całości naszego tonażu. Posiadanie tych kilku jednostek o dużej pojemności brutto a stosunkowo małej nośności ładunkowej było właśnie czynnikiem, który spowodował wspomniane anormalne przesunięcie w proporcji tonażu BRT i TDW.

Rezultaty przedwojennej polityki żeglugowej objęły również okres powojenny. W wyniku podjęcia wymiany towarowej z zagranicą powstało u nas ostatnio dość znaczne zapotrzebowanie na statki do transportu węgla i rudy oraz na jednostki do przewozu stosunkowo niewielkich ładunków zbiorowych. Natomiast duże statki, zwłaszcza typu pasażerskiego, w szczególności emigranckiego, nie znajdują w Polsce w obecnych warunkach niemal żadnego zatrudnienia. W rezultacie zaszła potrzeba czarterowania dla Polski stosownych jednostek zagranicznych, podczas gdy nasze własne statki trzeba wykorzystywać w rejsach między obcymi portami, tam, gdzie istnieje odpowiednia koniunktura przewozowa.

Uruchomiony w pojedynkę na trasie Gdynia—Kopenhaga—Southampton—Nowy Jork motorowiec „Batory” będzie przewoził przytłaczającą większość pasażerów tylko między Kopenhagą i Southampton a Nowym Jorkiem. Motorowiec „Sobieski”, zbudowany przed wojną z myślą o transportach emigranckich, nie nadaje się na żadną linię wybiegającą z Polski, toteż został skierowany na trasę pomiędzy Genuą i Cannes a Nowym Jorkiem. Ponieważ pomiędzy portami Morza Śródziemnego i Ameryką Północną kursują do dnia dzisiejszego tylko nie przerobione amerykańskie transportowce wojskowe, nasz odnowiony statek będzie tam niewątpliwie atrakcyjny dla podróżnych. Również dla otrzymanego z reperacji parowca pasażerskiego „Jagiello” nie przewiduje się zatrudnienia w kraju, gdyż będzie on kursował między Anglią i Ameryką Połudn. Są to wszystko niewątpliwie pozytywne osiągnięcia, które powiększają zasięg i znaczenie naszej bandery na morzach świata, niemniej struktura polskiego tonażu handlowego nadal nie jest zbyt dobrze dostosowana do rzeczywistych potrzeb kraju w tej dziedzinie.

Omawiane zagadnienie straci wiele ostrości w miarę dalszej rozbudowy i łączących się z nią przemian w strukturze naszej floty morskiej. Już okres wojenny, w związku z zatopieniem statków pasażerskich „Piłsudski”, „Chrobry” i „Warszawa” oraz zakupieniem na ich miejsce jednostek towarowych, poprawił w naszym tonażu handlowym stosunek cyfr BRT i TDW. Dalszą normalizację w tym zakresie przyniosła dokonana w r. 1946 sprzedaż starych parowców pasażerskich „Kościuszko” i „Pułaski”. W wyniku powyższych zmian, jak widzimy w punkcie d) tabeli, ilość statków pasażerskich na dzień 1. I. 1947 spadła do 2, a łączny tonaż pasażerski, który przed wojną przekraczał połowę stanu całej polskiej floty handlowej, obniżył się do 26,3%. Pomyślny zwrot zwiastuje przejęcie statków poniemieckich, które, zwiększając zarówno ilość jak i tonaż statków pasażerskich, równocześnie dalej obniża (do 22,2%) ich procentowy udział w ogólnej sumie polskiego tonażu. Uwypukla się to od

razu w proporcji między tonażem BRT i TDW, która zaczyna zbliżać się do idealnego stosunku 2:3.

Powiększona o tonaż poniemieckiej polska pełnomorska flota handlowa przekroczy, po raz pierwszy po wojnie, swój przedwojenny stan ilościowy. Również przeciętna wielkość naszych statków, która przed wojną wynosiła ok. 3.000 t., zarówno brutto, jak i deadweight, wzrasta obecnie do 3600 BRT i 4460 TDW.

Zasadnicze przeobrażenie zachodzi w strukturze technicznej naszego tonażu. Przed wojną, zgodnie z tendencjami panującymi w technice okrętowej, polska marynarka handlowa była w coraz to większym stopniu zmotoryzowana. Obecnie, wobec zatopienia podczas wojny dwóch wielkich polskich motorowców („Piłsudski” i „Chrobry”) oraz zakupienia lub wejścia w posiadanie znacznej ilości statków parowych, nastąpiła radykalna zmiana. Przedwojenny stosunek statków motorowych do parowych jak 52:48 zmienił się na 65:35 na korzyść maszyny parowej. Obecna proporcja jest bardziej usprawiedliwiona od przedwojennej w takim kraju jak Polska, który posiada dużo węgla a mało ropy naftowej. Nie przeszkadza to naturalnie pomyślniej eksploatacji naszych statków motorowych w tych zakresach żeglugi, gdzie napęd motorowy dostatecznie wykazał swoją wyższość, przede wszystkim na liniach regularnych o dalekim zasięgu.

Jeśli chodzi o wiek statków wchodzących w skład polskiej pełnomorskiej floty handlowej, to już przejścia wojenne spowodowały w tej dziedzinie poważne przesunięcia na gorsze. Zatopienie kilku nowoczesnych jednostek zmniejszyło tonaż statków liczących mniej niż 10 lat z 62,3% na 51,0%. Równocześnie normalne starzenie się statków w miarę upływu lat znacznie podniosło procent jednostek średniostarych i przestarzałych. Statki otrzymane z reperacji, których wiek jest bardzo rozmaity (najstarszy z r. 1903, dwa najnowsze z r. 1944), powiększają również ilość statków nowoczesnych jak i przestarzałych, toteż nie powodują w tym zakresie istotnych przeobrażeń w porównaniu ze stanem na dzień 1 stycznia 1947 r.

Łącznie ze statkami poniemieckimi posiadamy obecnie niemal taką samą ilość jednostek przestarzałych (15) co nowoczesnych (16), a oprócz tego rozporządzamy 10 jednostkami w średnim wieku. Stanowi to dość znaczne obniżenie nowoczesności naszej floty z r. 1939, kiedy na 20 statków nowoczesnych wypadały tylko 4 jednostki przestarzałe, zaś statków średniostarych mieliśmy 14. Licząc w procentach tonażu, obecny stosunek statków nowoczesnych, średniostarych i przestarzałych, przedstawiający się jak 52:27:21, jest również gorszy, gdyż przedwojenny stosunek wynosił 62,3:23,5:14,2. Znaczną poprawę w tym stanie rzeczy przyniesie bez wątpienia wejście do służby nowych statków polskich, zamówionych na stoczniach krajowych i zagranicznych, z terminem dostawy do r. 1950. Nie jest poza tym wykluczone, że w dalszej przyszłości wyłoni się konieczność podjęcia prac nad zagadnieniem modernizacji polskiego tonażu handlowego.

Opracował: Marian Krynicki

Warszawa, dnia 8 maja 1947.