

POLSKA STAJE SIĘ KRAJEM MORSKIM

Polska na naszych oczach staje się krajem morskim, chociaż nie ma wielkich i ciągłych tradycji morskich. Owszem, dostęp do morza był zawsze probierzem niepodległości i niezawisłości politycznej kraju, ale politykę morską prowadzili inni.

Odzyskanie niepodległości po pierwszej wojnie światowej i uzyskanie dostępu do morza na stosunkowo niewielkim skrawku wyzwoliło w słabym w zasoby materialne kraju niebывały wybuch inicjatywy i zdolności twórczych narodu w budowie na piaskach morskich samodzielnego, własnego portu w Gdyni.

I jakkolwiek osiągnięcia na morzu Polski międzywojennej, głównie z powodu Gdyni, nie są małe, trudno mówić o osiągnięciu przez Polskę poziomu kraju morskiego.

Zdobycie długiego 500-kilometrowego pasa wybrzeża po drugiej wojnie światowej i przebudowa gospodarcza kraju idąca razem ze społeczną rewolucją stworzyły warunki, w których Polska zaczyna się w świecie liczyć jako kraj morski.

Flota handlowa licząca przed wojną niewiele ponad 100 tys. BRT pojemności do chwili obecnej z wielokrotniła swój stan, a do 1965 r. dojdzie do 1.250.000 DWT nośności, by w dalszej 10-letniej perspektywie dojść do 2,5 mln DWT. We wzroście tej floty ogromny udział będzie miał własny przemysł stoczniowy, wspaniale się rozwijający z niczego w latach powojennych, który świeżo wodował milionową tonę. Drogi morskie, obsługiwane przez jednostki własnej floty, wydłużą się, gdyż polscy marynarze floty handlowej dotrą do wszystkich zakątków świata.

Większe i mniejsze porty morskie, dźwignięte z gruzów powojennych i — zwłaszcza te większe — rozbudowywane, dokonują w tej chwili przeładunków na poziomie przedwojennych przeładunków Gdyni i Gdańska, a w najbliższym planie pięcioletnim zdolność przeładunkowa portów polskich ma osiągnąć poważną ilość 28 mln ton. Jest to możliwe m. in. dzięki temu, że w portach tych rozwijają się bardzo intensywne w tej chwili obroty tranzytowe.

Rybołówstwo morskie z wód przybrzeżnych wyszło na otwarte morza. Na jednostkach budowanych przez własny przemysł okrętowy rybacy

polscy główny ciężar połowów przeniosą w najbliższych latach na bogate łowiska Północnego Atlantyku.

Wyjątkową prężnością odznacza się przedsiębiorstwo państwowe Polskie Ratownictwo Okrętowe, które po oczyszczeniu z wraków polskich wybrzeży morskich przeprowadziło szereg udanych akcji za granicą.

Praca na morzu związała i jeszcze zwiąże potężny potencjał ludzki w marynarce handlowej, przemyśle stoczniowym, obsłudze portów, w rybołówstwie morskim z całym jego zapleczem. Z przemysłem stoczniowym współpracować będzie także wiele dziedzin przemysłu w głębi kraju. Gospodarka morska już obecnie staje się poważną częścią ogólnej gospodarki narodowej.

Wszystkie przemiany, jakie za sobą pociąga prawdziwe wyjście Polski na morze, nie są przez całe społeczeństwo należycie rozumiane i również doceniane. Może jest to wynikiem tego prostego faktu, że najtrudniej zaobserwować tego rodzaju przemiany odbywające się naocznie. Skierowanie snopu światła na sprawy morza w niniejszym „Przeglądzie Zachodnim” ma na celu przybliżenie samej problematyki i dokonanie rozeznania w dokonywających się procesach.

Czytelnik łatwo zauważy, że niniejszy zeszyt nie rości sobie pretensji do wyczerpania wszystkich problemów związanych z tematyką morską, nie zawiera np. artykułu o marynarce handlowej, a więc o jednym z najbardziej kapitalnych zagadnień morskich. Redakcja „Przeglądu Zachodniego” przewiduje w najbliższych numerach wypełnienie tych luk. Sprawami morza należy się zajmować nie tylko z okazji „święta morza” albo numeru specjalnego, ale przede wszystkim na codzień. Bo przecież Polska staje się krajem morskim.