

JUBILEUSZOWE „DNI MORZA” 1962

Obchodzone u nas co roku „Dni Morza” miały w r. 1962 charakter jubileuszowy. Po raz pierwszy bowiem obchodzono w Polsce „Dni Morza” zwane wówczas „Świętem Morza”, w lipcu 1932 r. Ustanowienie tego rodzaju dorocznej manifestacji było krokiem naprzód na drodze przyswajania społeczeństwu polskiemu problematyki morskiej. Było to konieczne choćby i dlatego, że Republika Weimarska podjęła zbrojenia morskie wyraźnie skierowane przeciwko Polsce, czemu dał wyraz ówczesny minister niemiecki Treviranus¹. Toteż już w czasie pierwszego „Święta Morza”, w dn. 31 lipca 1932 r., społeczeństwo Pomorza, jako ziemi najbardziej związanej z Bałtykiem, stwierdzało uroczystie w akcie ślubowania:

„Zapatrzeni w niezłomną wolę przodków naszych, co przed pół tysiącem lat w Związku Pruskim pod hasłem Ojczyzny Polskiej składali jej ochoczo ofiary z krwi i mienia w walce z najezdniczym Zakonem Krzyżackim, zahartowani w dobie ostatniej uporczywą obroną języka i ziemi, kultury i mienia oraz całej tradycji przodków przed chciwym spadkobiercą rycerzy krzyżackich, wzmacniamy dziś nierozzerwalność węzłów naszych z Polską i ślubujemy Jej wierność i wytrwałość niezłomną w pełnieniu straży przy tej niezwałczonej twierdzy polskiej nad Bałtykiem”².

W miarę narastania niebezpieczeństwa niemieckiego, po powstaniu III Rzeszy hitlerowskiej, przedwojenne „Święto Morza” stawało się z każdym rokiem coraz potężniejszą manifestacją na rzecz związków Polski z Bałtykiem. Szczególnie patriotyczny przebieg miało ono w czerwcu 1939 r., kiedy groźba napadu niemieckiego na Polskę stała się już zupełnie realna. Zaciekła obrona Westerplatte, Gdyni i Helu w dwa miesiące później i wykazane tam wówczas męstwo żołnierza polskiego korzeniami swymi tkwiły w głębokim przekonaniu całego narodu, że nie może być niepodległej Polski bez dostępu do morza.

„Trybuna Ludu” oceniła w roku jubileuszowym „Dni Morza”, podjęte w międzywojennym 20-leciu wysiłki nad stworzeniem w Polsce początków gospodarki morskiej jako „poważne, jak na skalę tamtych czasów” stwierdzając równocześnie, że zbudowanie Gdyni na miejscu nędznej wioski rybackiej „było zresztą największym i najwyraźniejszym osiągnięciem ekonomicznym międzywojennej Polski”³.

W 30-lecie „Dni Morza” sytuacja Polski na odcinku morskim przedstawia się zupełnie inaczej niż w okresie międzywojennym. Jeśli wtedy państwo polskie czyniło dopiero pierwsze kroki zmierzające do przekształcenia go w państwo morskie, to zamierzenia te zostały w minionych 15 latach urzeczywistnione.

Jakkolwiek w nowych granicach możliwości w tym zakresie, po zakończeniu II wojny światowej, były większe niż w l. 1919—1920, to jednak i teraz musiano również zaczynać od punktu prawie że zerowego i tworzyć całą gospodarkę morską od nowa. Było wprowadzić do dyspozycji długie wybrzeże morskie, lecz bez ludności, która dopiero stopniowo napływała, w dodatku z terenów daleko położonych od morza, a więc nie posiadająca umiejętności współżycia z nim. Były miasta portowe, lecz straszliwie zniszczone, podobnie jak stocznie. Po stratach wojennych flota handlowa znajdowała się w stanie załążkowym.

¹ G. R. Treviranus, były działacz niemiecko-nacjonalistycznej partii Hugenberga, a następnie założyciel jeszcze bardziej skrajnie nacjonalistycznej partii „ludowo-konserwatywnej”, był w l. 1930—1932 ministrem komunikacji w rządzie Brüninga. Treviranus wszczął wówczas akcją na rzecz rozbudowy niemieckiej floty wojennej, szermując rzekomo „niebezpieczeństwem polskim na Bałtyku” i wysuwając jednocześnie roszczenia do polskich granic zachodnich.

² Cyt. za J. Pętkiem, *W Dni Morza z perspektywy 30 lat*, ZAP, 23-P/1962.

³ Z. S., *Morski awans Polski*, „Trybuna Ludu” z 24 VI 1962, wyd. C.

A jednak w „Dni Morza” 1962 można było przedstawić bilans osiągnięć tak wielkich i różnorodnych, że budzących wprost zdumienie, iż można było je uzyskać w tak krótkim czasie⁴. Na pierwsze „Święto Morza” w r. 1932 zaprezentować można było tylko 22 statki, pływające pod banderą polskiej floty handlowej o łącznej pojemności 61 tys. t. Nie było w Polsce ani jednej stoczni, a do r. 1939 nie zbudowano też w kraju ani jednego statku dalekomorskiego. Natomiast tylko w ostatnich dwóch latach (1960—1961) stocznie polskie wyprodukowały 128 statków pełnomorskich o nośności 461 tys. t. Do końca 1962 r. ogólny tonaż polskiej floty handlowej osiągnie milion t. Owoc to pracy stoczni polskich, szczególnie gdańskiej i szczecińskiej, z którymi współpracuje ok. 500 wielkich zakładów przemysłowych w głębi kraju. Polski przemysł okrętowy zajmuje obecnie dziesiąte miejsce w świecie, a w budowie statków rybackich konkuruje o pierwsze miejsce z Japonią. Polska z importera stała się eksporterem statków wszelkiego rodzaju.

Trzydzieści lat temu przeładowano w jednym roku w Gdyni 5,2 mln t towarów, a w Gdańsku 5,5 mln t. W r. 1961 porty polskie, Gdańsk, Gdynia i Szczecin, przyjęły ponad 10 500 statków różnych bander oraz przeładowały 22 mln. t, przy czym na statki polskie przypadało 8,5 mln t. W przeciągu ostatnich 5 lat przewozy naszego handlu zagranicznego drogą morską wzrosły o 40%, a udział w nich polskiej floty handlowej wzrósł z 19 do 34%. Porty polskie połączone są z ważniejszymi portami wszystkich kontynentów stałymi liniami, a polska flaga handlowa stała się powszednim zjawiskiem w międzynarodowym handlu morskim. Typy statków budowanych przez polskie stocznie zaliczają się do najnowocześniejszych, przy czym odznaczają się one szczególnie wygodnymi pomieszczeniami dla załogi.

Ogromny skok naprzód poczyniło także polskie rybołówstwo morskie. W r. 1937 dało ono krajowi tylko 14 tys. t, z czego niecałe 7 tys. t pochodziło z połowów dalekomorskich. Dziś polska flota rybacka liczy już 660 jednostek różnego rodzaju, od trawlerów do statków-przetwórci i statków-baz i dała krajowi w 1961 r. 170 tys. t ryb, przy czym większość połowów pochodzi z terenów pozabałtyckich, z Morza Północnego i Północnego Atlantyku, a ostatnio coraz więcej z wód Afryki Zachodniej. Przy stałym zasilaniu floty rybackiej nowymi jednostkami, połowy mają 6ac w 1965 r. 270 tys. t ryb, a w 1980 r. zaś 900 tys. t, w czym ponad 75% ma pochodzić z wód atlantyckich.

Perspektywiczne plany rozwoju polskiej floty handlowej i rybackiej przewidują dalszy wielki wzrost jej tonażu⁵. O ile stocznie polskie w 1960 r. wyprodukowały statków wszelkich typów o wyporności ogółem ok. 250 tys. t, to produkcja w r. 1965 wzrosła do ok. 450 tys. t, co określa się jako wstęp do dalszego rozwoju polskiego przemysłu okrętowego w l. 1965—1980. Przewiduje się bowiem, że w 50-lecie pierwszych „Dni Morza”, stocznie polskie wyprodukują rocznie statków o wyporności 1,3 mln t, a polska flota handlowa w r. 1980 wzrosła do 4,5 mln t i zaliczać się będzie do czołówki światowej.

Budująca się obecnie stocznia gdyńska produkować będzie wówczas statki o nośności 65 tys. t.

Szczególnie cennym osiągnięciem ostatnich 15 lat jest wyłonienie liczącej dziś dziesiątki tysięcy ludzi kadry fachowej, pracującej na morzu i dla morza. Wojna pozostawiła krajowi tylko garstkę tych fachowców, nie bardzo zresztą licznych w okresie międzywojennym. Swego rodzaju symbolem osiągnięć w tym zakresie jest, pierwszy ze słynnej serii polskich „dziesięciotysięczników”, statek „Sołdek”, noszący nazwisko przybyłego na wybrzeże z głębi kraju robotnika stocznioowego, dziś inżyniera.

W jubileuszowym roku „Dni Morza” stwierdzić więc można, że Polska wykorzy-

⁴ Patrz m. in.: J. Ptasinski, *Tysiąc lat Polski na morzu* „Tygodnik Morski”, 25/1962; A. Męclewski, *Wczoraj, dziś i jutro polskiej gospodarki na morzu* ZAP 23-P/1962.

⁵ W. Korchoł, *1961—1980 w stoczniach okrętowych* „Tygodnik Morski” 26/1962.

stała maksymalnie historyczny fakt swego powrotu na szeroki pas wybrzeża, pozostawionego przez niemieckiego okupanta w ruinach i zgliszczach. Ma to nie tylko ogromne znaczenie ekonomiczne dla kraju, ale też nie mniejszą doniosłość polityczną.

Zachodnioniemiecka propaganda rewizjonistyczna wykorzystywała dla swoich celów przez szereg lat nieuniknione początkowe trudności Polski w zagospodarowaniu wybrzeża. Z upartą wytrwałością gromadziła ona każdy szczegół z naszej gospodarki morskiej, mogący świadczyć o najdrobniejszych nawet niepowodzeniach, nim zaczęły się ujawniać wyniki mozolnej pracy prowadzonej w tym zakresie przez Polskę w ostatnich 15 latach.

Oczywiście rewizjoniści pomijają dziś milczeniem osiągnięcia Polski nad morzem i na morzu, lecz właśnie dzięki i tym osiągnięciom zmuszeni zostali do zmiany taktyki. Już coraz ostrożniej operują rzekomym przykładem „złej gospodarki polskiej” na wybrzeżu, kiedy z roku na rok płynie coraz więcej statków, w tym i polskich, przez Kanał Kiloński tak do portów polskich jak z portów tych w świat, a dziesiątki tysięcy marynarzy z całego świata przekonuje się na miejscu jak wprost w gwałtownym tempie zmieniała się i jeszcze zmienia sytuacja w portach polskich i na całym wybrzeżu. Również więc i w odniesieniu do wybrzeża polskiego rewizjoniści zostali zmuszeni do posługiwania się już prawie że wyłącznie wykoncypowanym przez siebie hasłem *Recht auf die Heimat*.

Ze szczególną jednak uwagą śledzą dokonywane się zmiany na wybrzeżu polskim armatorzy zachodnioniemieccy. Z dominującej dawniej roli na Bałtyku zepchnięci oni zostali przez Polaków, w których mają coraz większych konkurentów nie tylko w budownictwie okrętowym, lecz także w światowym handlu morskim. Zachodnioniemiecka prasa fachowa notuje starannie odnośne fakty, opierając się m. in. na informacjach tych licznych marynarzy zachodnioniemieckich, którzy przez pobyt w portach polskich naocznie przekonują się o ich stałym rozwoju.

Tak więc trzydziestoletnia tradycja poświęcania pewnych dni w roku sprawie uświadamiania społeczeństwu zagadnień morskich jest bardzo chwalebna, choćby z tego względu, że pozwala poprzez porównania poznać, jak zasadniczo zmieniła się pozycja Polski nad Bałtykiem. A zmiany są tej miary, że już obecnie można twierdzić, iż PRL stała się w pełni państwem morskim.

F. M.