

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/statki-i-okrety/96766,Polska-Marynarka-Handlowa-na-wojennych-szlakach-1939-1945.html>



Port Gdynia

ARTYKUŁ

Polska Marynarka Handlowa na wojennych szlakach (1939-1945)

OKRES HISTORYCZNY

(1939-1945) II wojna światowa

Autor: JANUSZ WRÓBEL 08.07.2022

Na kilka miesięcy przed agresją niemiecką na Polskę w Ministerstwie Spraw Wojskowych i Ministerstwie Przemysłu i Handlu odbyły się narady w sprawie

przygotowania Polskiej Marynarki Handlowej na wypadek wojny.

Ustalono wówczas, że wszystkie statki handlowe powyżej 100 ton należy skierować do krajów sprzymierzonych, Wielkiej Brytanii i Francji, a w ostateczności do portów neutralnych. Była to decyzja rozsądna, zdawano bowiem sobie sprawę, że flota wojenna III Rzeszy, zdecydowanie silniejsza od Polskiej Marynarki Wojennej, od pierwszej chwili konfliktu będzie panowała na Bałtyku i zamknie cieśniny duńskie. Uchronienie statków PMH przed zniszczeniem lub zablokowaniem na Bałtyku było ważne chociażby z tego względu, iż zamierzano je wykorzystać do transportu broni i sprzętu wojennego z krajów sojusznicych do portów rumuńskich, skąd mogły trafić kolejną do Polski. Jak się jednak okazało, polskim statkom handlowym przyszło odegrać rolę znacznie ważniejszą, niż początkowo planowano.

PMH u progu II wojny światowej

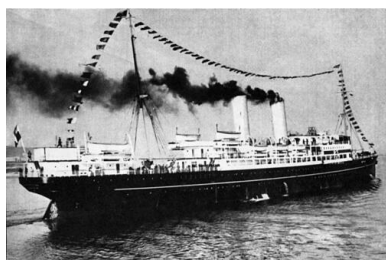
Polska Marynarka Handlowa w porównaniu z flotami innych krajów była stosunkowo niewielka. Ogólny tonaż statków PMH wynosił 137 785 BRT, co stanowiło zaledwie 0,20 proc. tonażu światowego. Kilkakrotnie większą flotę miały takie kraje jak Jugosławia (411 384 BRT) i Hiszpania (950 000 BRT), nie mówiąc już o największej na świecie marynarce brytyjskiej (17 984 158 TRB) stanowiącej ponad 25 proc. tonażu światowego.

Ogólny tonaż statków PMH wynosił 137 785 BRT, co stanowiło zaledwie 0,20 proc. tonażu światowego. Kilkakrotnie większą flotę miały takie kraje jak Jugosławia (411 384 BRT) i Hiszpania (950 000 BRT), nie mówiąc już o największej na świecie marynarce brytyjskiej (17 984 158 TRB) stanowiącej ponad 25 proc. tonażu światowego.

Flota polska w większości składała się ze statków niewielkich, często o przestarzałym już napędzie parowym. W ostatnich latach przed wojną wzbogaciła się jednak o kilka dużych i nowoczesnych jednostek, w tym szybkie statki pasażersko-towarowe. Do służby weszły budowane w portach włoskich duże motorowe transatlantyki „Piłsudski” i „Batory” (po ok. 14 200 BRT każdy), a później kolejne nieco mniejsze „Chrobry” i

„Sobieski” (po ok. 11 000 BRT każdy).

W ostatnich tygodniach pokoju statki polskie znalazły się poza Bałtykiem. Z Gdyni wyprowadzono nawet dwa stare transatlantyki „Pułaski” i „Kościuszko”, które przeznaczone były do likwidacji. W dniach 29 i 30 sierpnia wszystkie polskie statki znajdujące się na morzu lub w obcych portach otrzymały szyfrowe depesze z poleceniem zawinięcia do portów sojusznicznych, a gdyby to było niemożliwe do portów neutralnych. Zdecydowana większość statków wykonała rozkaz bez większych problemów, jedynie 11 jednostek znajdowało się w strefie zagrożenia w cieśninach duńskich, ale i im udało się przemknąć do portów brytyjskich. Ogółem z posiadanego tonażu 137 785 BRT bezpiecznie schroniły się w portach alianckich statki o łącznym tonażu 124 175 BRT (w tym największe i najnowocześniejsze transatlantyki) – stanowiło to ponad 90 proc. tonażu Polskiej Marynarki Handlowej. Po klęsce w kampanii 1939 r. polskie statki handlowe stały się jednym z nielicznych realnych aktywów pozostających w rękach rządu Rzeczypospolitej na uchodźstwie.



Transatlantyk "Kościuszko"

PMH w warunkach wojennych

Rząd na uchodźstwie pod kierownictwem gen. Władysława Sikorskiego podporządkował sobie wszystkie statki polskie, w tym także będące własnością prywatnych armatorów, a zarządzanie flotą handlową powierzono specjalnie do tego celu utworzonemu Komitetowi Transportowemu działającemu przy Konsulacie Generalnym RP w Londynie.



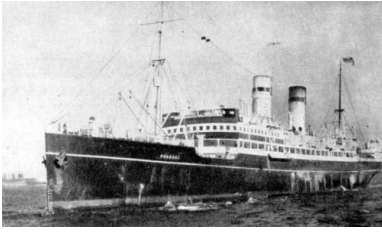
Port Greenock

W celu nawiązania współpracy z flotami państw sojusznicznych w końcu października 1939 r. władze polskie wyznaczyły swojego przedstawiciela do Międzysojuszniczej Komisji Transportów Morskich. Ponieważ utrzymanie statków było bardzo kosztowne, a niektóre z nich nie były jeszcze spłacone, władze polskie zdecydowały się oddać statki w dzierżawę brytyjskiemu Ministerstwu Żeglugi.

Polskie transportowce wzięły czynny udział w ewakuacji wojsk polskich i sojusznicznych z portów w południowej Francji. Z Bordeaux odpłynęły z uchodźcami statki „Chorzów” i „Kmicic”, a w St. Nazaire i Nantes statki „Lechistan” i „Lewant”. Na „Chorzowie” wywieziono z Francji skarby wawelskie, w tym także słynne arras.

Pierwszym ważnym zadaniem, które przyszło wypełniać statkom PMH w latach wojny był udział w ewakuacji polskich uchodźców wojskowych i cywilnych w basenie Morza Śródziemnego. Zadanie to wykonywał przede wszystkim statek „Pułaski” i „Warszawa” kursujący pomiędzy portami krajów bałkańskich a francuskimi. Tylko na pokładzie „Warszawy” dotarło do sojuszniczej Francji około 9 tys. osób. Jesienią 1939 r. PMH doznała pierwszej, dotkliwej straty. Rankiem 26 listopada 1939 r. zatonął „Piłsudski” niedawno przystosowany do transportu wojska. Przyczyną mogły być torpedy U-boota lub – co bardziej prawdopodobne – miny niemieckie.

Po ataku Niemiec na Danię i Norwegię polskie statki handlowe obok wojennych wzięły udział w próbach powstrzymania agresora i tu także nie obyło się bez bolesnych strat. Dwa polskie transatlantyki „Batory” i „Chrobry” w dwa dni po rozpoczęciu niemieckiej inwazji wyruszyły z portu Greenock w konwoju na Morze Norweskie wioząc oddziały desantowe wojsk sojusznicznych. Po tej pierwszej udanej akcji „Chrobry” 7 maja wyszedł w drugi rejs do Norwegii. Niestety, cała operacja odbywała się bez odpowiedniej osłony lotniczej i samoloty Luftwaffe miały ułatwione zadanie. 14 maja 1940 r. pod Bodö „Chrobry” został trafiony bombami lotniczymi, które spowodowały ogromny pożar i zatopienie statku.



Transatlantyk "Pulaski"

Po klęsce Francji

Kolejnym, trudnym sprawdzianem dla załóg polskich statków była przegrana kampania francuska w maju-czerwcu 1940 r.

Ze 137 785 BRT ogólnego tonażu na dzień 1 września 1939 r. Polska utraciła 59 906 BRT pełnomorskich statków handlowych. Najbardziej dotkliwe były straty z pierwszych lat wojny, kiedy zatonięły „Piłsudski” i „Chrobry”, na dno poszła też „Warszawa” płynąca z odsieczą do Tobruku. Późniejsze straty były uzupełniane nabytkami w ramach Lease and Lend Act.

W portach francuskich znajdowało się wówczas wiele polskich statków. Wzięły one udział w ewakuacji wojska i cywilów, operacji niezwykle niebezpiecznej z racji ataków niemieckiego lotnictwa. W ewakuacji z Calais wziął udział statek „Katowice”. „Rozewie” i „Oksywie” ewakuowały żołnierzy i cywilów z Rouen, a „Poznań” z le Havre. Polskie transportowce wzięły czynny udział również w ewakuacji wojsk polskich i sojuszników z portów w południowej Francji. Z Bordeaux odpłynęły z uchodźcami statki „Chorzów” i „Kmicic”, a w St. Nazaire

i Nantes statki „Lechistan” i „Lewant”. Na „Chorzowie” wywieziono z Francji skarby wawelskie, w tym także słynne arrasy.

Kilka jednostek polskich znajdowało się w portach kolonii francuskich w Afryce, gdzie początkowo były bezpieczne. Po zawieszeniu broni, o które poprosiła Francja, pojawiło się jednak zagrożenie, iż zostaną internowane na czas wojny. 18 czerwca wydano rozkaz, aby wszystkie statki niezwłocznie opuściły porty francuskie i schroniły się w portach brytyjskich. W większości przypadków udało się to przeprowadzić, jedynie „Oksywie”, zajęte przez władze Vichy, musiało pozostać w Afryce.

Po raz drugi polska flota handlowa została uratowana i mogła brać udział w dalszych zmaganiach odbywających się głównie na Atlantyku, przez który przebiegały najważniejsze szlaki transportowe. Przez kolejne lata aż do końca wojny statki PMH brały czynny udział w konwojach i w najróżniejszych operacjach desantowych. PMH poniosła z tego powodu znaczne straty. Ze 137 785 BRT ogólnego tonażu na dzień 1 września 1939 r. Polska utraciła 59 906 BRT pełnomorskich statków handlowych. Najbardziej dotkliwe były straty z pierwszych lat wojny, kiedy zatonięły „Piłsudski” i „Chrobry”, na dno poszła też „Warszawa” płynąca z odsieczą do Tobruku. Późniejsze straty były uzupełniane nabytkami w ramach *Lease and Lend Act*. Dzięki temu z chwilą zakończenia wojny łączny tonaż PMH był niewiele mniejszy niż przed wojną i wynosił 136 820 BRT.

COFNIJ SIĘ