

Π Ρ Ε Σ Β Ε Ι Α  
THE ΛΑΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ  
Υπηρεσία Τύπου

Ο ΛΙΜΕΝ ΤΟΥ ΣΤΣΕΤΣΙΝ

Πρόν 19 χρόνια, αυτός ο λιμάνη ήταν μόνον ένα γεωγραφικόν σημείον επί του χάρτου. Το ναζιστικόν γερμανικόν ναυτικόν σώμα "Νταϊνιτς", εγκαταλείπων τό Στσέτσιν /Στετίνον/ ύστερα από επιθέσιν του σοβιετικού και του πολωνικού στρατού, άνετίναξε τό καθε τί, άκόμη και τούς στόλους φωτισμού επί των άποβαθρών. Οι πολωνοί εϋρήκαν τόν λιμένα κατεστραμμένον κατά 95 τοίς ένατόν.

Η άνακατασκευή του λιμένος του Στσέτσιν, που ήρχισε είς εύρυτέραν κλίμακα τό 1948, υπήρξε μία από τάς σοβαρωτέρας και μεγαλύτερας επιχειρήσεις αυτού του είδους ; εκείνον τόν καιρόν, είς δλους τούς λιμένας της Βύραρης. Η έργασία συνεκεντρώθη πρό πάντων επί των βαθύτερων άποβαθρών, μέ αποτέλεσμα εύνοϊκήν συγκέντρωσιν των υπό κατασκευήν άποβαθρών είς έκτασιν μικροτέραν από τήν προπολεμικήν.

Κατά τήν πρώτην περιόδον τής έντατικής έργασίας άνακατασκευής, έτοιμάσθησαν 1900 μέτρα νέων άποβαθρών και συνεχρονίσθησαν 2800 μέτρα. Τώρα, ο λιμάνη έχει 10 χιλιάμετρα άποβαθρών. Έκεϊνη τήν έποχήν, επίσης, έδημιουργήθησαν δύο έντελώς νέαι νηοώχοι, είς τήν μίαν /τήν λεγομένην « Νηοόχος μου »/ έτοποθετήθη μία άμερικανικής κατασκευής ταινία μεταφορής άνθρακος. Το έπόμενον στάδιον έργασίας άνακατασκευής είς τόν λιμένα του Στσέτσιν περιέλαβε τήν επέκτασιν και τόν έκσυγχρονισμόν των άποθημών, που καλύπτουν τώρα επίφανεϊαν 80 χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων.

Μία τόσον τεραστία προσπάθεια έπενοδόσεων έφερε τούς καρπούς της. Το 1962, τό Στσέτσιν επέτυχε ρεκόρ διακινήσεως άγαθών

10,8 εκατομμυρίων τόννων και άνεκρηύχθη ό δυναμικώτερος λιμην της Βαλτικής.

Ός και πολλοί άλλοι λιμένες της Εύρώπης, π.χ. Λουδίνου, Άμβέρσα, Άμβουργου ή Ρότερνταμ, δια να άναφέρωμεν μόνον μερικους, τó Στσέτσιν εύρίσκεται βαθειά μέσα εις την ένδοχώραν - 105 χιλιόμετρα από την άνοικτήν θάλασσαν. Ό προλιμην του είναι τó Εβινοστσιε, έμπορικós λιμην και δημοφιλής αίγιαλός δια λουτρά, που εύρίσκεται εις τó στόμιον του ποταμού Εβίνα. Μία άξιόλογος ύδατινη όδοος φέρει από την Βαλτικήν εις τó έσωτερικόν δια της Διάρυγος Πιάστ και της Λεκάνης Στσέτσιν. Κατά τά μεταπολεμικά χρόνια, ή όδοος έξεραθούνη εις 9,6 μέτρα / από τά Β-προπολεμικά μέτρα/, και έτσι δύνανται να πλεύουν εις αυτήν πλοία 10.000 τ.ν.β. προς τόν έσωτερικόν λιμένα. Τώρα γίνονται έργασαι δια την μεγαλύτεραν εκβάθυνσιν της, ώστε να είναι δυνατός ό πλοΰς και πλοίων μέχρι 60.000 τ.ν.β. Επί του παρόντος, τά μεγαλύτερα πλοία φορτοεκφορτώνουν εις Εβινοστσιε. Ός σημειωθή έδώ ότι κατά τά προσεχή έτη θα γίνη άξιόλογος επέκτασις του λιμένος της Εβινοστσιε εν όφει της αύξανομένης μεταφορικής κινήσεως εις τόν λιμένα του Στσέτσιν. Η Εβινοστσιε θα είναι έτσι εις θέσιν να έξυπηρετή με τας ίδιους της άποβάθρας άξιόλογον άναλογίαν είσπλεδόντων πλοίων.

5.464 πλοία κατέπλευσαν εις τόν λιμένα του Στσέτσιν τó 1962. Ήταν τó τρίτον κατά συνέχειαν έτος που ό αριθμός πλοίων υπερέβη τας 5.000. Μόνον τόν Οκτώβριον 1963, 546 πλοία - 436.000 τ.ν.β., προσήγγισαν εις τó λιμενικόν συγκρότημα Στσέτσιν-Εβινοστσιε.

Χάρις εις την εύνοικήν γεωγραφικήν θέσιν του και τόν πληρη έκμηχανισμόν φορτοεκφορτώσεων, τó Στσέτσιν έγινε ένα σπουδάτ-

ον διαμετακομιστικόν κέντρον, πρό πάντων διά τήν Τσεχοσλοβακίαν, ἄλλα καί διά τήν Δημοκρατικήν Γερμανίαν καί τήν Ουγγαρίαν. Μόνον τό 1961, τά ὑπό διαμετακομίσιν ἀγαθᾶ ὑπελογίσθησαν εἰς 2.418.000 τόννους ἐκ τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσικομισθέντων 4.185.000 τόννων.

Ὁ λιμὴν τοῦ Στσέτσιν διοργανώθη κυρίως διά τήν ἐξυπηρέτησιν φορτηγῶν Ἐηροῦ φορτίου. Ἐν τούτοις, τὰ σχέδια προβλεποῦν τήν ἀνάπτυξιν του εἰς μεταφορικόν κέντρον γενικοῦ φορτίου, ἃν καί εἰς διατηρηθῆ ἢ προτεραιότης εἰς Ἐηρᾶ φορτία. Κατά τὰ σχέδια, τό 1965, ὁ λιμὴν τοῦ Στσέτσιν εἶχε διακινή 42 τοῖς ἑκατόν τοῦ συνόλου τῶν ἀγαθῶν ποῦ διακινουῦνται διά πολωνικῶν λιμένων. Σχετικῶς, κατασκευάζεται καί μίαν νέα ἀποβάθρα διά τήν διακινήσιν τοῦ ἀνερχομένου ἀριθμοῦ μικραγαθῶν καί νέος ἐξοπλισμός μέ γερανοῦς πολωνικῆς κατασκευῆς φθάσει εἰς τόν λιμένα. Νέαι ἀποθήκαι καί νέοι ἀποθηκευτικοί χῶροι /κοῦ γενικῶς τώρα καταλαμβάνουν ἔκτασιν 200 χιλιάδων τετραγωνικῶν μέτρων/ ἀξίολογα θ' αὐξήσουν τήν δυναμικότητα μεταφορτώσεων τοῦ λιμένος.

Ἡ σπουδαιότης τοῦ Στσέτσιν ὡς ναυτιλιακοῦ κέντρον ἐξαίρεται ἰδιαίτερα καί ἀπό τό γεγονός ὅτι εἰς αὐτό ἔχει τήν ἔδραν τῆς μίαν μεγάλη ναυτιλιακῆ ἐπιχειρήσεως, ἡ POLSKA ŻEGLUGA MORSKA /Πολωνική Θαλασσιὰ Ναυτιλία/, μέ 42 σκάφη.

Ἡ P.Z.M. διατηρεῖ δεκατρεῖς γραμμάς ποῦ συνδέουν τό Στσέτσιν μέ λιμένας τῆς Εὐρώπης, Βορείου Ἀμερικῆς καί Μεξικοῦ. Ἀκόμη, εἰς τό Στσέτσιν ἔχει τήν ἔδραν τῆς μίαν μικτή Πολωνο-Γερμανο-Τσεχοσλοβακική Ναυτιλιακῆ Ἐταιρεία, διά τακτικὴν συγκοινωνίαν μέ ἀφρικανικοῦς λιμένας.

Τό Στσέτσιν ὑπερφηανεύεται καί διά τὰ ναυπηγεῖα του. Κατά τὰ παρελθόντα 15 ἔτη, ἄνω τῶν ἑκατόν ποντοπόρων πλοίων καθελ-

κρίσησαν εκεί. Ο πόλεμος και εκεί τα είχε όλα καταστρέψει, αποβάθρας, εγκαταστάσεις, αποθήκας και κάθε εύκολο. Η έλλειψις των, ως και εργατικής δυναμικώς και, πρό πάντων, ειδικών μεγάλως παρηπόδισε την εργασία ανακατασκευής. Προπολεμικώς, η Πολωνία δεν έναυπήγει παρά μόνον μη - πομπούρα πλοία και ουδέμιαν είχε περαιτέρω φιλοδοξίαν.

Όλοι εκείνοι αι δυσκολίαι με έπιτυχίαν ξεπεράστηκαν. Το 1948, το Ναυπηγείον Άντολφ Βάρσκι εις το Στσέτσιν καθέλκυσε το πρώτον σκάφος του - το άτμόπλοιο "Όλβια". Έγινε ανακατασκευή τής ναυπηγικής έσχάρας του Ναυπηγείου Όντερ, ναυπηγικής ικανότητας πλοίων 10.000 τ.ν.β. 25<sup>ω</sup> καθελκύθη σειρά πλοίων 3.200 τόνων, κατόπιν δε έναυπηγήθησαν μεγαλύτεραι μονάδες. Ταύτοχρόνως, έπετεύθη η ανακατασκευή του Ναυπηγείου Βουλιάν, του όποιου αι δύο τεράστιαι έσχάραι προσφέρονται διά την ναυπήγησιν σκαφών άνω των 25.000 τ.ν.β. Αι τελευταίαι, αι πλέον σύγχρογοι μέθοδοι ναυπηγήσεων πλήρως έλήφθησαν ύπ' όψιν κατά την ανακατασκευήν και τον έκσυγχρονισμόν αυτού του ναυπηγείου. Αι άνωτέρω μνημονευθεΐσαι έπενδύσεις εις ανακατασκευήν και έκσυγχρονισμόν ναυπηγείων έδωσαν την δυνατότητα εις το Στσέτσιν να καταπιάνεται με την έκτέλεσιν παραγγελιών διά ναυπήγησιν πλοίων άπό 4.500 μέχρι 25.000 τ.ν.β.

Όσοι έχουν έστω και κάποιαν γνώσιν του μεγέθους των δαπανών έπενδύσεων και τής οργανωτικής προσπάθειας, που κατεβλήθησαν άπό τους Πολωνούς εις την ανακατασκευήν των ναυπηγείων των, δεν έκπλησσονται και πολύ άκό το γεγονός ότι η Πολωνία έπραγματοποίησε άλμα και εύρίσκεται εις την πρώτην σειράν των ναυπηγικών χωρών του κόσμου. Ηδη το 1962 η πολωνική ναυπηγική βιομηχανία ήρχετο ένδεκάτη εις τον κόσμο ως προς την χωρητικότητα

καθελκυσθέντων πλοίων, δεκάτη - ως προς την χωρητικότητα αποπερατωθέντων πλοίων, έβδομη - ως προς τας εξαγωγάς πλοίων, και δευτέρα εις τον κόσμον ως προς την ναυπήγησιν αλιευτικῶν πλοίων. Μεταξύ τῶν χωρῶν μέ παλαιάς ναυπηγικῆς παραδόσεις και μακροχρονον φήμην, ἡ Πολωνία ἀνεδόθη ὡς ἕνας ἐντελῶς ἄγνωστος κατασκευαστής πλοίων. Ἡ ἔβδομη θέσις εις τον παγκόσμιον πίνακα τῶν εξαγωγῶν πλοίων ὀμιλεῖ περί τῆς ἀνωτέρας ποιότητος τῶν πλοίων πολωνικῆς κατασκευῆς. Τά ναυπηγεῖα τοῦ Στσέτσιν ἔχουν τό μερίδιόν των εις αὐτάς τας ἐπιτυχίας: 30 τοῖς ἑκατόν /ἐκτόπισμα 90.000 τόννων/ εις τας πολωνικῆς ναυπηγήσεις 1963.

Ὅταν λέγωμεν ὅτι ἡ ναυπηγική βιομηχανία γρήγορα γίνεται ἐθνική βιομηχανία τῆς Πολωνίας, θά πρέπει νά προσθέσωμεν ὅτι τώρα αὐτή ἡ βιομηχανία κυριαρχεῖ εις τό Στσέτσιν. Τά ναυπηγεῖα Στσέτσιν ἀπασχολοῦν πλήρως σήμερα 5.500 ἐργάτας και 1.200 μαθητευόμενους, γεγονός πού σημαίνει 18 τοῖς ἑκατόν τοῦ συνόλου τῶν μισθωτῶν τῆς πόλεως. Δύο ἐπαγγελματικῆς ναυπηγικῆς σχολαί εἰδικῶς ἰδρυθῆσαν πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν ἐργασίας τῶν ναυπηγῶν ἀποπερατοῦται τώρα και ἡ ὀργάνωσις ναυπηγικοῦ τμήματος εις τό τοπικόν Πολυτεχνεῖον.

Μεγάλην ἀνεξαρτησίαν ἐπέτυχαν τά ναυπηγεῖα Στσέτσιν τό 1958, ὅταν ἰδρῦθη ἐκεῖ ἕνα γραφεῖον σχεδιασμοῦ πλοίων. Μέ τόν καιρόν, αὐτό ἀπετέλεσε κλάδον τοῦ Κεντρικοῦ Γραφεῖου Σχεδιασμοῦ Πλοίων, πού ἔχει τήν ἔδραν του εις Γκνιάνσκ, και τώρα ἀπασχολεῖ 260 κατασκευαστάς, μηχανικούς και τεχνικούς.

Αὐτοί ἐσχεδίασαν ἄνω τῶν ὁδῶνα τῶν πλοίων, μερικῶ τῶν ὀπλοίων εἶναι και μεγάλα ποντοπόρα σκάφη. Τό προσφιλές των σχέδιον εἶναι τά φορτηγά 14.500 τόννων πού τώρα κατασκευάζονται κατὰ σειρῶν ἀπό τό Ναυπηγεῖον Βουλκάν. Σχεδιαστής των εἶναι ὁ 30ετής μη-

χανικός Γέζυ Πσκορτζ-Μαλέτσκι. Το ΟΒΚΟ-Ι /Κεντρικόν Γραφείον Σχεδιασμού Πλοίων/ έτιμήθη με βραβεΐον δι' αυτό το σχέδιον κατά την τελευταίαν Ναυτικήν Έκθεσιν Παρισίων. Η άξια αυτού του πλοίου, του όποιου την σύγχρονον γραμμήν μπορούν να ζηλεύσουν τα καλύτερα του κόσμου ναυπηγεία, βεβαιούται και από το γεγονός ότι τα ναυπηγεία Στσέτσιν έλαβαν ήδη παραγγελίας δια 19 πλοία αυτού του τύπου, τόσον από πολωνικής όσον και ξένας ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις. Τα ναυπηγεία Στσέτσιν άναλαμβάνουν την κατασκευήν μεγάλων πλοίων /άπό 14 έως 23.000 τόννων/ δια μέλη του Συμβουλίου Άμοιβαίας Οικονομικής Βοήθειας Σοσιαλιστικών Χωρών /ΚΟΜΕΚΟΝ/.

Ός ό λιμήν, έτσι και τα ναυπηγεία συνεχώς επέκτείνονται. Τώρα, η κυρία έπενδυτική προσπάθεια άποβλέπει εις την επέκτασιν των βοηθητικών εύκολιών και του χώρου δια προκατασκευάς. Σχέδια προβλέπουν επίσης την κατασκευήν όδο άκόμη ναυπηγικών έσχαρών εις το Ναυπηγείον Βουλκάν.

Σχέδια προβλέπουν, όμοίως, την ναυπήγησιν εις το Στσέτσιν τό 1965 17 σκαφών, συνολικώς 147.200 τ.ν.β. Αί αίσιόδοξοι προσδοκίαι των ναυπηγείων του Στσέτσιν στενώς συνδέονται με τας αύξούσας φιλοδοξίας ολοκλήρου της πολωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας και σχεδιάζει να ναυπηγή έτησίως τό 1980 πλοία συνολικού έκτοπίσματος 1.300.000 τ.ν.β. Αύτά τα σχέδια αντιμετωπίζουν άξίολογον άνάπτυξιν των ναυπηγείων του Στσέτσιν, ώστε ν' άποκτήσουν έτησίαν ναυπηγικήν δυναμικότητα άνωτέραν των 360.000 τόννων.

Έντούτοις, άκόμη και σήμερα, ό καθείς βλέπει ότι ό λιμήν και τα ναυπηγεία όίδουν τον άέρα και τον χαρακτήρα του έπιλιμενίου κέντρου Στσέτσιν, και ότι αί έργασιας εκεί καθορίζουν την οικονομικήν άκμήν της πόλεως. Το 1965, το σύνολον της παραγωγής και της προσφοράς ύπηρεσιών των έπιχειρήσεων του Στσέτσιν, και διευθύνονται από το Έπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας, θ' ανέλθη εις 70 τοίς εκατόν της συνολικής άξιας της παραγωγής και της προσφοράς ύπηρεσιών της περιούχης. Αύτός ό αριθμός όμιλει μόνος του.

Χ. Ούζότσια

Άθήναι, Άπριλιος 1964