STANISŁAW WOJCIECHOWSKI

FLOTA HANDLOWA W POLSCE

ROZWÓJ JEJ I ZNACZENIE DLA ŻYCIA GOSPODARCZEGO

ODBITKA Z „PRZEGLĄDU GOSPODARCZEGO"
Nr. 14-ty Z DNIA 15-go LIPCA 1926 ROKU

WARSZAWA — 1927
WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

II 242982

I 242982

P·A·N BIBLIOTEKA GDAŃSKA

1995-D-123193

Historja wykazuje, iż zazwyczaj rozwój handlu zamorskiego jest poprzedzany przez rozwój floty i ekspansję kulturalną danego narodu. W Polsce rzecz ta przedstawia się inaczej; rozwój marynarki nietylko nie poprzedza rozwoju handlu i przemysłu, nie toruje mu drogi, nie zdobywa i przygotowuje nowych rynków zbytu, lecz nie może nadążyć rozwojowi handlu i przemysłu polskiego. Polski przemysł i handel mimo tak poważnego braku, jakim jest brak floty narodowej, wywóz polski morzem przez nasze i obce porty osiągnął w 1926 roku imponującą liczbę 13.448 tys. tonn, stwarzając jak to wynika z późniejszych obliczeń, podłoże dla pomyślnej egzystencji 397 statków o łącznej nośności 698.500 tonn. W Polsce, gdzie równowaga walutowa i rozwój całego życia gospodarczego, zależne są w znacznej mierze od czynnego bilansu handlowego, gdzie dla osiągnięcia jego dodatniego salda wywozi się nieraz ze stratą; sprawa stworzenia floty handlowej, rozbudowy portów do wielkości istotnych wymogów życia gospodarczego jest rzeczą pierwszorzędnej wagi, decydującej o bycie i samodzielności gospodarczej.

Przez zaniedbanie tego ważnego czynnika gospodarczego, wiele rynków jest dla Polski niedostępnych lub mało dostępnych; polski handel i przemysł nie może rozwinąć wszystkich swoich wartości konkurencyjnych na rynkach światowych, wiele konjunktur nie może być wyzyskanych dostatecznie, jak np. ostatnio strajk angielski. Przy nieurodzajach Polska może łatwo popadać w ostre kryzysy gospodarcze, z powodu możliwości kształtowania się ujemnego bilansu handlowego i powstawania bezrobocia.

Dotychczas panowało u nas mylne mniemanie w olbrzymiej większości narodu, że posiadanie morza i floty handlowej jest związane z dumą narodową, z wywczasami, z pięknemi widokami i w najlepszym razie ze sportem, lecz gospodarcze znaczenie nie było doceniane.

Na konkursie, ogłoszonym przez Bank Gospodarstwa Krajowego na pracę: „O programie gospodarczym Polski", pp. Zweig Fr., Diamand Wład. i Rościszewski Stan. w swoich pracach ani słowem nie wspomnieli o polskiej flocie handlowej, o jej znaczeniu i programie rozbudowy, mimo to ich prace zostały nagrodzone. Widzimy, że nawet wśród ekonomistów mieliśmy niezrozumienie wartości morza i floty.

Na jednem z pierwszych miejsc naszego programu gospodarczego winniśmy postawić utworzenie floty narodowej odpowiednio do wymagań kraju. Celowy wysiłek rządu, instytucyj społecznych, gospodarczych i poszczególnych jednostek powinien zmierzać ku całkowitemu wyzyskaniu dostępu do morza, przez budowę floty handlowej, rybackiej i wojennej, portów, rozbudowę dróg komunikacyjnych wewnętrznych wodnych i lądowych. Ażeby się przekonać, czy mamy realne podstawy tworzenia własnej floty, w jakich rozmiarach i jakiemi drogami winien postępować jej rozwój, należy rozpatrzeć nasz handel zamorski.

Przy pracy nad stworzeniem własnej floty nie należy, oczywiście, zapominać o dostosowaniu jej do ogólnych warunków naszego życia gospodarczego.

W szczególności wskazaną jest rzeczą tworzyć regularne linje okrętowe, prowadzenie bowiem statków t. zw. „dzikich" jest możliwe dopiero po zdobyciu dużego doświadczenia żeglarskiego, jak to ma miejsce np. w Anglji.

Nasze porty obsługiwane są dzisiaj w znacznej mierze przez flotę handlową angielską i w ten sposób Anglicy nabierają coraz bardziej przekonania, że korzystnem jest dla nich istnienie dostępu Polski do morza. Rozwój naszej floty handlowej powinien być prowadzony tak rozważnie, aby nie niszczył powolnego przyzwyczajania się zagranicy do istnienia polskich portów. Nie jest to zresztą sprzeczne z interesem Polski, która nie posiada w chwili obecnej ani dostatecznego kapitału ani doświadczenia, aby w szybkiem tempie wyeliminować flotę obcą. Dzisiaj zależy

TABLICA I.

Rok 1926					Rok 1925				
Obrót towarowy Polski									
Wywóz	22.303.935	tonn	wartości	2.253.901.079 zł.	Wywóz	13.602.708	tonn	wartości	1.396.525.000 zł.
Przywóz	2.438.489	„	„	1.549.375.570 „	Przywóz	3.410.737	„	„	1,665.610.000 „
			Saldo czynne	704.525.509 zł.				Saldo bierne	269.085.000 „
Obrót towarowy z Krajami bałtyckiemi									
DANJA					DANJA				
polski wywóz	1.403.584				polski wywóz	262.833			
„ przywóz	12.993				„ przywóz	25.538			
Ogółem obrót	1.416.577	t. × 7	sh. = sh.	9.916.039	Ogółem obrót	288.371	t. × 7,5	sh. = sh.	2.162.783
FINLANDJA					FINLANDJA				
polski wywóz	473.305				polski wywóz	64.880	t. × 11	sh. = sh.	735.680
„ przywóz	611								
Ogółem obrót	473.916	t. × 6,5	sh. = sh.	3.080.484					
NORWEGJA									
polski wywóz	206.674								
„ przywóz	10.805								
Ogółem obrót	217.479	t. × 6,25	sh. = sh.	1.359.243					
SZWECJA					SZWECJA				
polski wywóz	2.792.798				polski wywóz	365.895			
„ przywóz	95.707				„ przywóz	88.885			
Ogółem obrót	2.888.505	t. × 7,25	sh. = sh.	20.934.159	Ogółem obrót	454.780	t. × 6	sh. = sh.	2.728.680
ESTONJA									
polski wywóz	50.733								
„ przywóz	147								
Ogółem obrót	50.880	t. × 6,25	sh. = sh.	318.000					
LITWA									
polski wywóz	97.847								
„ przywóz	366								
Ogółem obrót	98.213	t. × 5,5	sh. = sh.	540.171					
ŁOTWA									
polski wywóz	471.147								
„ przywóz	7.243								
Ogółem obrót	478.440	t. × 6,5	sh. = sh.	2.109.860					
Og. obrót towar. z kraj. bałtyck.	5.624.010	tonn, przewoźne	sh.	38.257.956	Og. obrót towar. z kraj. bałtyck.	808.031	tonn; przewoźne	sh.	5.627.143
w tem wywóz z Polski	5.496.138	tonn			w tem wywóz z Polski	693.108	tonn		
Obrót towarowy z Krajami m. Niemieckiego									
ANGLJA					ANGLJA				
polski wywóz	4.105.400				polski wywóz	668.316			
„ przywóz	87.471				„ przywóz	131.313			
Ogółem obrót	4.192.871	t. × 10	sh. = sh.	41.928.710	Ogółem obrót	799.629	t. × 15	sh. = sh.	11.994.435
BELGJA					BELGJA				
polski wywóz	344.593				polski wywóz	184.605			
„ przywóz	29.388				„ przywóz	41.954			
Ogółem obrót	373.981	t. × 8	sh. = sh.	2.991.848	Ogółem obrót	226.559	t. × 10	sh. = sh.	2.265.590
FRANCJA					FRANCJA				
polski wywóz	796.616				polski wywóz	129.348			
„ przywóz	29.388				„ przywóz	38.170			
Ogółem obrót	826.004	t. × 7	sh. = sh.	6.195.030	Ogółem obrót	167.518	t. × 11	sh. = sh.	1.842.698
HOLANDJA					HOLANDJA				
polski wywóz	391.924				polski wywóz	200.680			
„ przywóz	34.041				„ przywóz	35.754			
Ogółem obrót	425.965	t. × 7	sh. = sh.	2.981.755	Ogółem obrót	236.434	t. × 9,6	sh. = sh.	2.269.766
NIEMCY*)					NIEMCY**)				
polski wywóz	1.000.000	t. × 7	sh. = sh.	7.000.000	polski wywóz	2.000.000	t. × 7	sh. = sh.	14.000.000
Og. obrót towar. z kraj. m. Niem.	6.829.312	t.; przewoźne	sh.	61.097.343	Og. obrót towar. z kraj. m. Niem.	3.430.140	t.; przewoźne	sh.	32.372.489
w tem wywóz z Polski	6.638.533	tonn							

*) Polski wywóz morzem ½ ilości tonn drzewa.
**) Drzewo.

TABLICA II.

Rok 1926

Obrót towarowy z krajami m. Śródziemnego

ALGIER						
polski wywóz	846					
„ przywóz	10.039					
Ogółem obrót	10.885	tonn	× 10	sh.	= sh.	108.850
BUŁGARJA						
polski wywóz	2.861					
„ przywóz	1.204					
Ogółem obrót	4.065	tonn	× 15	sh.	= sh.	60.975
EGIPT						
polski wywóz	807					
„ przzywóz	2.405					
Ogółem obrót	3.212	tonn	× 18	sh.	= sh.	57.816
GRECJA						
polski wywóz	1.285					
„ przywóz	8.608					
Ogółem obrót	9.893	tonn	× 18	sh.	= sh.	178.074
HISZPANJA						
polski wywóz	12.604					
„ przywóz	26.319					
Ogółem obrót	38.923	tonn	× 8	sh.	= sh.	311.384
JUGOSŁAWJA						
polski wywóz	195.673					
„ przywóz	2.543					
Ogółem obrót	198.216	tonn	× 11	sh.	= sh	2.180.376
MAROKKO						
polski wywóz	18					
„ przywóz	14.150					
Ogółem obrót	14.168	tonn	× 9,5	sh.	= sh.	1.345.960
PALESTYNA						
polski wywóz	3.063					
„ przywóz	79					
Ogółem obrót	3.142	tonn	× 20	sh.	= sh.	62.840
PORTUGALJA						
polski wywóz	521					
„ przywóz	572					
Ogółem obrót	1.093	tonn	× 8	sh.	= sh.	8.744
TRYPOLITANJA						
polski wywóz	182					
„ przywóz	17					
Ogółem obrót	199	tonn	× 11	sh.	= sh.	2.189
TUNIS						
polski wywóz	97					
„ przywóz	20.306					
Ogółem obrót	20.403	tonn	× 10	sh.	= sh.	204.030
TURCJA						
polski wywóz	4.006					
„ przywóz	2.723					
Ogółem obrót	6.729	tonn	× 20	sh.	= sh.	134.580
WŁOCHY						
polski wywóz	1.008.368					
„ przywóz	47.990					
Ogółem obrót	1.056.367	tonn	× 11	sh.	= sh.	11.629.037
Og. obrót towar. z kraj. m. Śródziemnego	1.377.295	tonn;			przewoźne sh.	16.275.835
w tem wywóz polski	1.230.331	tonn				

TABLICA III.

Rok 1926	Rok 1925
Obrót towarowy z Krajami Południowej i Środkowej Ameryki	
KRAJE POŁUDN. AMERYKI polski wywóz 16.016 „ przywóz 33.421 Ogółem obrót 49.437 t. × 25 sh. = sh. 1.235.925	KRAJE POŁUDN. AMERYKI polski wywóz 100 „ przywóz 54.343 Ogółem obrót 54.443 t. × 35 sh. = sh. 1.905.505
MEKSYK polski wywóz 134 „ przywóz 3.689 Ogółem obrót 3.823 t. × 20 sh. = sh. 76.460	
INNE KRAJE AMER. ŚRODK. polski wywóz 295 „ przywóz 21.563 Ogółem obrót 21.858 t. × 20 sh. = sh. 437.160	
Og. obrót towar. z krajami Południ. i Środk. Amer. 75.118 t.; przewoźne sh. 1.749.545 w tem polski wywóz 16.445 tonn	Og. obrót towar. z krajami Południ. i Środk. Amer. 54.443 t.; przewoźne sh. 1.905.565
	OBRÓT Z IN. KRAJAMI polski wywóz 2.506.500 „ przywóz 385.940 Ogółem obrót 2.892.440 t. × 7 sh. = sh. 20.147.080
Obrót towarowy z Krajami Dalekiego Wschodu	
Og. obrót towar. z Dal. Wschod. 53.246 t. × 30 sh. = sh. 1.597.380 w tem polski wywóz 21.412 tonn przywóz 31.834 „	Og. obrót towar. z Dal. Wschod. 42.535 t. × 26 sh. = sh. 1.063.375 w tem polski 925 tonn
Obrót towarowy ze Stanami Zjedn. i Kanadą	
polski wywóz 42.841 „ przywóz 86.605 Ogółem obrót 129.446 t. × 15 sh. = sh. 1.941.690	polski wywóz 30.484 „ przywóz 161.544 Ogółem obrót 192.028 t. × 20 sh. = sh. 3.840.560
Obrót towarowy z Krajami Afryki Zachodn., Południ. i Wschod.	
polski wywóz 2.332 „ przywóz 30.386 Ogółem obrót 32.718 t. × 16 sh. = sh. 523.488	

TABLICA IV.

Zestawienie obrotu towarowego zamorskiego.

Z KRAJAMI	Rok 1926			Rok 1925		
	Wywóz polski tonn	Obrót tonn	Wart. przewoźnego w shiling.	Wywóz polski tonn	Obrót tonn	Wart. przewoźnego w shiling.
Kraje Bałtyckie.	5.496.138	5.624.010	38.257.956	693.108	808.031	5.627.143
„ m. Niemieckiego . . .	6.638.533	6.829.312	61.097.343	3.182.949	3.430.140	32.372.489
„ „ Śródziemnego . . .	1.230.331	1.377.295	16.275.835	—	—	—
„ Amer. Południ. i Środk.	16.445	75.118	1.749.545	100	54.443	1.905.505
„ Dalekiego Wschodu . .	21.412	53.246	1.597.380	925	42.535	1.063.375
„ St. Zjedn. i Kanada . .	42.841	129.446	1.941.690	30.484	192.028	3.840.560
„ Afryki Zach., Wsch. i Poł.	2.332	32.718	523.488			
Inne kraje zamorskie. . . .	—	—	—	2.506.500	2.892.440	20.147.080
Ogółem.	13.448.032	14.021.145	121.443.247 = zł. 264.746.278	6.414.066	7.419.617	64.956.152 = zł. 141.604.411

nam na tem, aby porty polskie były magnesem, przyciągającym obce statki.

Bogactwa naturalne mają wtenczas znaczenie, o ile istnieje możliwość zbliżenia ich do konsumenta. Morze ma tę zaletę, iż jest wolną drogą międzynarodową, przez którą każdy naród ma możność dostarczenia swoich bogactw tam, gdzie są one najwyżej cenione, i odwrotnie — może drogą bezpośredniej wymiany korzystać z dóbr innych narodów.

Flota handlowa jest dla Polski tym motorem, który pchnie życie gospodarcze do żywszego pulsowania.

Przedewszystkiem:

1) Poprawi nasz bilas płatniczy i zrównoważy w ten sposób ujemnie nieraz kształtujący się bilans handlowy (lub ograniczy konieczność wywozu ze stratą).

2) Polska mimo swego rzadkiego zaludnienia posiada nadmiar rąk roboczych, a rozwój floty może zapewnić pracę tysiącom ludzi.

3) Flota handlowa umożliwia wyzyskanie konjunktur, skuteczną konkurencję z obcym przemysłem i handlem na rynkach światowych.

4) Flota handlowa jest potężnym czynnikiem reklamowym, dla polskiego przemysłu. Każdy okręt jest machiną, która kruszy chiński mur niedostępnych nam bezpośrednio dotąd rynków zbytu.

5) Flota handlowa jest doskonałą szkołą życia dla naszej młodzieży, uczy obowiązkowości, wytrwałej i mozolnej pracy, aż do zwycięskiego końca. Hartuje dusze i ciało, wyrabia przedsiębiorczość, jednej z podstawowych czynników wytwarzania bogactw.

Rokiem klęskowym pod względem gospodarczym dla Polski był rok 1925. Należy rozpatrzeć, jak dalece mogłoby wpłynąć posiadanie własnej floty handlowej na złagodzenie kryzysu pospodarczego Polski.

Odpowiednie dane zestawiłem w tablicach, załączonych.

Obliczenia robiłem, biorąc za podstawę dla danego kraju stawki przewoźne dla tego towaru, którego najwięcej wywieziono, a więc dla ładunków masowych, przeważnie węgla i drzewa. Ponieważ dla tych ostatnich dwóch artykułów stawki przewoźne są niskie więc moje wyliczenia będą niższe od faktycznych.

Różnice w wysokości stawek przewoźnych w r. 1925 i 1926 wynikały także wskutek tego, iż wypadło mi w jednym roku brać za podstawę, do obliczeń, cenę przewoźnego dla pewnego towaru, w drugim roku — cenę przewoźnego innego towaru.

Np. w 1925 r. wziąłem do obliczeń stawki przewoźnie do Finlandji, 11 sh. od tonny, ponieważ 60% naszego wywozu do tego kraju, stanowiły cukier i zboże, a przewoźne dla tych dwu artykułów wynosiło 11 sh. od tonny.

W r. 1926 do Finlandji Polska najwięcej wywiozła węgla, więc do obliczeń przyjąłem stawkę przewozną węgla 6,5 sh. od tonny.

Obliczmy teraz, ile w 1925 r. mimo nieurodzaju i silnego kryzysu gospodarczego trzeba byłoby statków do przewiezienia naszych transportów morskich.

Obliczenia przeprowadzę dla takich statków, jakie Rząd ostatnio w liczbie pięciu zakupił, t. j. dla statków, przeznaczonych do przewozu ładunków masowych, o nośności 2.850 tonn, do obliczeń przyjmiemy za podstawę 2.500 tonn.

Biorę pod uwagę tylko nasz wywóz morzem przez nasze i obce porty w sumie 6.414.616 tonn, zakładam, że statki robiłyby małe podróże po Bałtyku, m. Niemieckiem i regularnie co 15 dni każdy z nich wracałby do ojczystych portów po ładunek.

Każdy statek zrobiłby rejsów w roku 360 : 15 = 24.

Przewiózłby ładunku w roku 24 × 2.500 = 60.000 tonn.

Minimalna ilość statków potrzebna w r. 1925 do przewiezienia naszych towarów $X = \frac{6414616}{60000} = 107.$

Zamorski ruch pasażerski wynosił ogółem w 1925 r. 42.550 osób
Wyjechało z Polski do Ameryki Północnej . . . . 13.357 „
Przyjechało z Ameryki Północnej do Polski . . . 2.833 „
Ogółem ruch pasażerski z Ameryką Północną . . 16.190 osób.

Przewoźne wyniosłoby 132,5 dol. × 16.190 = 2.145.175 dol.

Do krajów Połud. Amer. wyjechało . 10.904 osoby
Przyjechało z Poł. Amer. do Polski . 544 „
Ogółem ruch pasażerski z Poł. Amer. 11.448 osób.

Przewoźne wyniosłoby 140 dol. × 11.448 = 1.602.720 dol.

Wyjechało z Polski do Palestyny . . 13.696 osób
Przyjechało z Palestyny do Polski . . 268 „
Ogółem ruch pasażerski z Palestyną . 13.964 osób.

Przewoźne wyniosłoby 132,5 dol. × 13.964 = 1.850.230 dol.
Ogółem przewoźne pasażerów wyniosłoby 5.598.125 dol. (ca 50.383.125 zł.).

Ryb przywieziono do Polski w 1925 r. 55.510 tonn wartości 38.190.880 zł.

Rozważmy jak wpłynęłyby zarobione przewoźne i złowione ryby na bilans płatniczy Polski.

Przywóz do Polski w r. 1925 wyniósł 1.665.610.000 zł.

Wartość wywozu z Polski	1.396.525.000 zł.
Flota handlowa przyniosłaby dochodu za przewoźne 1) towarów . .	141.604.411 zł.
2) pasażerów .	50.383.125 zł.
Wartość ryb, którą winnaby polska flota. złowić	38.190.880 zł.
Ogółem . .	1.626.703.416 zł.

Nasz niedobór w bilansie płatniczym z tytułu handlu zagranicznego przy istnieniu floty w r. 1925, przedstawiałby się jak następuje:

Wydatki . .	1.665.610.000 zł.
Wpływy . .	1.626.703.416 zł.
Saldo bierne.	38.906.704 zł.
zamiast	269.085.000 zł.

Mógłby mi ktoś zarzucić, iż żadna z flot nie uczestniczy w 100% w obrocie zamorskim swego kraju. Należałoby jednak wziąć pod uwagę, że każda flota przewozi nietylko towary własnego kraju lecz i obce.

Np. pięć parowców „Żeglugi Polskiej“ w ciągu dwóch miesięcy swej pracy przewiozły 65.752 tonny ładunku, w tem między portami obcemi 22.777 tonn.

Rok 1925 nie może służyć jako podstawa do dalszych obliczeń i wniosków o roli i warunkach rozwoju polskiej marynarki handlowej. Rozpatrzymy zatem dokładnie nasz handel zamorski w r. 1926.

W roku 1926 wyjechały z Polski 166.593 osoby. Biorę za podstawę do obliczeń tylko tych emigrantów, którzy w liczbie 49.457 osób udali się do krajów pozaeuropejskich.

Za przewóz do Ameryki Południ.
24.008 osób à 132,5 dol. = 318.100.600 dol. = 28.629.540 zł.
Za przewóz do Ameryki Północ.
16.505 osób à 140 dol. = 2.310.700 „ = 20.796.300 „
Za przewóz do Palestyny
6.839 osób à 132,5 dol. = 9.061.685 „ = 8.155.507 „
Razem za przewóz emigrantów . . 58.581.347 zł.

Nasz obrót towarowy zamorski wyniósł w r. 1926 tonn 14.021.145, z czego wywóz zamorski tonn 13.448.032.

Należy teraz obliczyć, jak liczną winna być flota handlowa polska, ażeby należycie obsłużyć nasz handel zamorski.

Do kalkulacji przyjmę tylko nasz wywóz, który w stosunku do roku 1925 wzrósł z górą dwukrotnie. Wpłynęły na to także pewne czynniki przypadkowe, np. strajk angielski, te czynniki eliminuję ze swych obliczeń.

Cały nasz wywóz zamorski podzieliłem na grupy, np.:

1) Kraje morza Bałtyckiego
2) „ „ Niemieckiego
3) „ „ Śródziemnego
4) „ „ Dalekiego Wschodu
5) „ Ameryki Południowej i Środkowej
6) „ Stanów Zjednoczonych i Kanady
7) „ Afryki Zachodniej, Południ. i Wschodniej

Przy rozbudowie floty w ciągu kilkunastu lat, należy stosownie do potrzeb, uwzględnić kolejność powstawania nowych linij i odpowiedni typ statku dla każdej z nich.

Nasz handel zamorski skupia się głównie nad Bałtykiem, obrót nasz towarowy z krajami Bałtyckiemi wyniósł w r. 1926 5.624.010 tonn, w tem wywóz 5.496.138 tonn. Na Bałtyku potrzebna nam flota winna się składać z mniejszych jednostek pływających, by była ruchliwą i mniej cierpiała z powodu małej ilości powrotnych ładunków i by mogła obsługiwać mniejsze porty.

Przyjmuję do podróży po Bałtyku statki parowe o nośności 1.000 tonn każdy. Zakładam, iż każdy statek co 15 dni wyruszałby z polskiego portu z ładunkiem, więc zrobiłby w roku 24 podróże, a więc każdy statek o nośności 1.000 tonn przewiózłby w ciągu roku 24.000 tonn towarów. Jeżeli nasz wywóz do krajów Bałtyckich wynosi 5.496.138 tonn, to dla przewiezienia go potrzebaby 5.496.138 : 24.000 = 229 statków po 1.000 tonn nośności każdy. Ich łączna nośność wynosiłaby zatem = 229.000 tonn.

Uwzględniając wpływ strajku angielskiego na przejściowe wzmożenie naszego wywozu do krajów bałtyckich odrzucimy 1 miljon tonn, pozostanie wówczas wywóz nasz do wymienionych krajów wyniesie 4,5 mil. tonn i można przypuszczać, iż utrzyma się na tej wysokości.

Dla przewozu 4,5 miljonów tonn towarów do krajów Bałtyckich trzebaby 187 statków 1.000 tonnowych, o łącznej nośności 187.000 tonn.

Obrót towarowy Polski z krajami, położonemi nad morzem Niemieckiem łącznie z Francją wyniósł w r. 1926 6.829.312 tonn, w tem wywóz 6.638.533 tonn. Dla m. Niemieckiego należy przyjąć statki o nośności 2.500 tonn. Zakładam, iż każdy statek wracałby do portu ojczystego co 18 dni. Jeden statek w ciągu roku zrobiłby więc 360 : 18 = 20 podróży i przewiózłby towarów 2.500 × 20 = 50.000 tonn.

Potrzeba było w roku 1926 133 statków dla przewiezienia 6.638.533 tonn (6.638.533 : 50.000) o nośności 2.500 tonn każdy, ogólna ich nośność wynosiłaby wobec tego 332.500 tonn.

Jeżeli odrzucimy cały wywóz 2.270 tys. tonn węgla do Anglji, który był wynikiem strajku angielskiego, to nasz wywóz do krajów, położonych nad morzem Niemieckiem, wynosić będzie 4.368.533 t. Dla przewozu potrzebaby 4.368.533 : 50.000 = 88 statków o nośności 2.500 tonn każdy; łączna ich nośność 220.000 tonn.

Obrót towarowy Polski z krajami Śródziemnomorskiemi wyniósł w r. 1926 1.377.295 tonn, w tem wywóz 1.230.331 tonn.

Za podstawę do obliczeń przyjmuję statki, zaaprobowane przez Bank Gospodarstwa Krajowego, o nośności 4.000 tonn i 15 węzłach ekonomicznej szybkości.

Z całego wywozu do krajów Śródziemnomorskich 80% w stosunku wagowym idzie do Włoch, więc jako orjentacyjne,

cyfry przyjmę odległości pomiędzy Gdańskiem a portami włoskiemi średnio 3.000 mil, w obydwie strony 6.000 mil. Statek, idąc z szybkością 15 mil na godz., przebyłby tę odległość w 400 godz. = około 17 dni, licząc 13 dni na postoje w portach, statek wracałby do portów ojczystych co 30 dni, zrobiłby więc 12 podróży w roku. Jeżeli jednorazowo zabiera 4.000 tonn towaru, to w ciągu roku przewiózłby 4.000 × 12 = 48.000 tonn, a ponieważ nasz wywóz na m. Śródziemne wynosi 1.230.331 tonn, więc dla ich przewozu potrzebaby 1.230.331 : 48.000 = 26 statków o nośności 4.000 tonn każdy, łączna ich nośność wynosiłaby tedy 104.000 tonn.

Pomiędzy Polską a Palestyną istnieje znaczny ruch pasażerski: w roku 1926 wyjechało z Polski do Palestyny 6.839 osób, więc dodatkowo winny być jeszcze dwa statki towarowo-pasażerskie, czyli razem do morza Śródziemnego 28 statków.

Jako przedłużenie linji Śródziemnomorskiej należy uważać linję na Daleki Wschód. Obrót nasz z krajami Dalekiego Wschodu nie jest wielki, wynosił w 1926 r. 53.246 tonn, w tem wywóz 21.412 tonn; ładunku polskiego starczyłoby dla jednego statku o nośności 6.000 tonn. Trzeba zaznaczyć, że miałby on cenne i pełne ładunki w obie strony, więc utrzymywanie go na tej linji kalkulowałoby się b. dobrze; każdą podróż rozpoczynałby co trzy miesiące.

Stworzenie własnej linji na Daleki Wschód jest ze wszech miar wskazane, gdyż wywozimy tam cenne wyroby naszego przemysłu, a przywozimy niezbędne dla nas surowce. Ponieważ rynki tamtejsze są bardzo pojemne i nasz wywóz w tym kierunku stale wzrasta, więc po utworzeniu tej linji znalazłaby się dostateczna ilość towaru dla trzech statków o łącznej nośności 18.000 tonn.

Przy trzech statkach możnaby rozpocząć już eksploatację tej linji. Każdy statek robiłby 4 podróże do roku, więc co miesiąc wyruszałby na Daleki Wschód jeden polski statek. Zawijałby on po drodze do kilkudziesięciu portów, między innemi i do tak wielkiego centrum przeładunkowego, jakiem jest Singapore, mielibyśmy więc połączenie za pomocą tej linji z całą Azją, wyspami Sundajskiemi, pośrednio z Polinezją i Australją.

Obrót z krajami Ameryki Południowej i Środkowej wyniósł w 1926 r. 75.118 tonn, w tem wywóz 16.445 tonn. Pasażerów wyjechało do Południowej Ameryki 16.505.

W Południowej Ameryce podobnie jak w krajach Dalekiego Wschodu nasz przemysł ma możliwości wielkiego zbytu wyrobów gotowych. Tworzenie linji morskiej jest tembardziej uzasadnione, iż posiadamy w Brazylji liczną i zorganizowaną emigrację polską, która pragnie bezpośredniego połączenia z Ojczyzną i będzie ona popierać wszelkiemi środkami handel polski. Nasz znaczny przywóz z Południowej Ameryki i 16.505 emigrantów zapewniają dostateczny ładunek dla 3-ch statków po 5.000 tonn nośności każdy, o łącznej nośności 15.000 tonn.

Każdy ze statków robiłby 6 podróży w roku, stąd przy trzech statkach porty nasze miałyby połączenie z Południową Ameryką co 3 tygodnie.

Obrót towarowy Polski z Ameryką Północną wynosił w 1926 roku 129.446 tonn, pasażerów wyjechało 24.000. Jeżeli przyjmiemy statki po 5.000 tonn i każdy statek będzie kursować 12 razy w roku, to przewiezie 60.000 tonn. Ładunku i pasażerów starczyłoby dla 2 statków o łącznej nośności 10.000 tonn.

Tę linję, z powodu silnej konkurencji obcych linij okrętowych, możnaby tworzyć dopiero po zaprowadzeniu poprzednio wskazanych.

Zestawiając wyżej wymienione dane, otrzymujemy, iż w 1926 roku potrzeba nam było do przewiezienia naszych towarów statków:

	Ilość statków	Tonny D. W.
Dla morza Bałtyckiego	229	229.000
„ „ Niemieckiego	133	322.500
„ „ Śródziemnego	26	104.000
„ komun. z Dalekim Wsch.	3	18.000
„ „ z Południ. Ameryką	3	15.000
„ „ z Północ. Ameryką	2	10.000
Ogółem potrzebna ilość statków w 1926 roku	397	698.500 tonn D. W.

O ile odrzucimy przejściowe zwiększenie się naszego wywozu w czasie strajku angielskiego, to dla pozostałych ładunków potrzeba nam byłoby 310 statków o łącznej nośności 545.500 tonn.

Opierając się na danych inż. komandora A. Garnuszewskiego można wyliczyć, iż wypór (waga okrętów wraz z pełnemi ładunkami) tych statków wynosić będzie 839.230 tonn, waga ka-

dłubów wraz maszynami równa się 35% wyporu czyli na zbudowanie 310 statków potrzeba 293.730 tonn stali.

Polskie hutnictwo powinno zwrócić szczególną uwagę na budowę polskiej floty handlowej ze względu na wielkie zapotrzebowanie stali do budowy.

O ile się oprzemy na cenach ogłoszonych w numerze statystycznym Fairplay i tych, które płacił Rząd polski za ostatnio nabyte 5 statków i wybierzemy średnią cyfrę £ 10 za 1 tonnę D. W., to koszt budowania 310 statków wynosi £ 5.455.000 = = zł. 234.465.000. Widzimy, że jest to suma jak na siły narodu niezbyt wielka, tembardziej, że tworzenie floty trzeba przeprowadzać planowo przez kilkanaście lat i fundusze na tworzenie floty będą płynąć nietylko z podatków. Kapitał prywatny będzie chętnie lokował się w akcjach, o ile nastąpi zwrot w przekonaniu społeczeństwa, iż przedsiębiorstwa okrętowe nietylko nie przynoszą strat, lecz poważne zyski. Niepomyślne próby tworzenia polskiej floty utwierdziły wielu obywateli w przekonaniu, że posiadanie własnej floty wymaga na jej rzecz ciągłych ofiar, tymczasem ofiary są potrzebne tylko przy jej tworzeniu, później kraj zacznie ciągnąć z niej zyski.

Dlaczego pierwsze próby tworzenia polskiej floty się nie powiodły, postaram się w streszczeniu wykazać.

Wszystkie pierwsze towarzystwa okrętowe: The Polish Nawigation Company, Towarzystwo Białego Orła i Sarmacja, obok wielu innych błędów popełniły fatalną omyłkę przy wyborze statków; mianowicie wybrały do eksploatacji statki stare i to jedno zdecydowało już o ich istnieniu. Przy dzisiejszym postępie techniki statki starsze, chociaż są jeszcze w dobrym stanie, tracą swoje wartości konkurencyjne wobec nowych i używają ich tylko towarzystwa, które nie zamortyzowały w nich swego kapitału. Cena takich statków ogromnie spada, lecz mimo to nie znajdują nabywców, gdyż eksploatacja ich nie opłaca się, najczęściej więc sprzedawane są jako złom żelazny. H. Ford w drugiej połowie 1925 roku zakupił w New Yorku kilkadziesiąt statków, mogących jeszcze kursować, jako złom żelazny.

Mimo to nasze pierwsze towarzystwa okrętowe dały się znęcić niskiemi cenami starszych statków. Znana jest szczególnie historja Towarzystwa „Białego Orła“ ze statkiem „Józef Englich“, który niemal po każdej podróży wymagał gruntownego

remontu, a bardzo często i na pełnem morzu maszyny jego odmawiały posłuszeństwa.

Przytoczę parę cyfr z eksploatacji dwóch statków: starego i nowego. Do obliczeń wezmę dwa statki po 5.000 D. W., kursujące pomiędzy Gdańskiem a New Yorkiem. Pierwszy z nich jest statkiem 10 letnim w zupełnie dobrym stanie, z maszynami potrójnemi rozprężenia mocy 2.000 H. P. z ciśnieniem roboczem pary 12 atmosfer, szybkość jego ekonomiczna wynosi 10 węzłów, zużycie węgla na konio-godzinę 0,7 kg.

Drugi jest statkiem, wyposażonym w najnowsze zdobycze techniczne, ma maszyny mocy 2.000 H. P. Lenca, zużywające 0,48 kg. węgla na konio-godzinę. Szybkość ekonomiczna tego statku wynosi 14 węzłów. Zakładam, że obydwa statki będą miały pełne ładunki.

Pierwszy statek zrobi 8 rejsów w roku, będąc w ruchu 6.400 godz. Może przewieźć towarów w obydwie strony $8 \times 2 \times 5.000 = 90.000$ tonn.

Spali węgla $8 \times 800 \times 2.000 \times 0,7$ kg. $= 8.960$ tonn.

Drugi statek zrobi w ciągu roku 10 rejsów, będąc w ruchu 5.700 godz.

Przewiezie towarów w obydwie strony $10 \times 2 \times 5.000 = 100.000$ tonn.

Spali węgla: $10 \times 570 \times 2.000 \times 0,48 = 5.472$ tonny. Liczby mówią same za siebie: statek pierwszy przewiezie w ciągu roku o 10 proc. towarów mniej, a spali niemal dwa razy tyle węgla co drugi. Jeżeli dodamy, że ubezpieczenia morskie na statkach starszych są wyższe, pozatem wolniejszy przewóz, to stwierdzimy, iż konkurencja statku nawet kilkuletniego, w jednakowych warunkach transportowych, ze statkiem nowym jest niemożliwa.

Szczególniej pamiętać o tem winny młode towarzystwa okrętowe, które mają mniej doskonały aparat handlowy, maklerski i niezjednaną jeszcze klijentelę, ażeby chociaż posiadać lepsze statki niż stare przedstębiorstwa.

Mamy przykład na morzu Czarnem w rozwoju floty rumuńskiej, gdzie dzięki tworzeniu floty z jednostek nowych wyposażonych w najnowsze zdobycze techniki, młoda flota rumuńska zwyciężyła przed wojną, w konkurencji stare przedsiębiorstwa okrętowe.

Polska mając do wybudowauia 310 statków w ciągu najbliższych kilkunastu lat, musi myśleć o budowie własnej

stoczni, gdyż klęską byłoby dla naszego życia gospodarczego nie zbudowanie nowego warsztatu pracy, dającego zatrudnienie w kraju paru tysiącom ludzi i wywiezienie do obcych krajów kapitału = 234.565.000 złotych. Pieniądze te pozostawione w kraju mogą przysłużyć się do większego rozwoju naszego przemysłu metalurgicznego i ogólnego podniesienia dobrobytu w kraju. Należy przypuszczać, iż polski przemysł metalowy, mając własny rozwój na widoku, przystąpi niezwłocznie przy poparciu Rządu do zorganizowania polskiej stoczni okrętowej w Gdyni. Tylko zamówienia na pierwszych kilkadziesiąt niezbędnych statków mogą popłynąć do obcych, dopóki nie mamy własnej fabryki budowy okrętów, reszta winna być wykonana w kraju we własnej stoczni okrętowej.

Rozbudowa polskich portów wyprzedziła rozwój naszej floty. O ile weźmiemy pod uwagę nasz obrót towarowy zamorski w r. 1926, wynoszący z górą 14 miljonów tonn, to stwierdzimy iż zdolności przeładunkowe naszych portów są bardzo niewystarczające.

Np. zdolność przeładunkowa Gdańska pg. danych Rady Portu wyzyskana całkowicie wyniosła w r. 1926 r.	6.300.000 tonn
W budujących się portach polskich przeładowano w r. 1926 (pg. danych z Żeglarza Polskiego)	
w Gdyni	409.677 tonn
w Tczewie	230.233 tonn
Razem zdolność przeładunkowa polskich portów wyniosła w r. 1926	6.939.900 tonn

Widzimy z wyżej podanych liczb, iż więcej niż połowa towarów, musiała iść przez porty obce, prawie wyłącznie przez niemieckie.

Po wykończeniu naszych portów Gdynia będzie miała w r. 1930, przewidzianą w umowie z konsorcjum budowy portu zdolność przeładunku rocznie 2.500.000 tonn.

Port tczewski po ukończeniu odpowiednich urządzeń, będzie miał zdolność przeładowania rocznie 1.000.000 tonn.

Razem roczna zdolność przeładunkowa budujących się portów wyniesie 3.500.000 tonn.

Zdolność przeładunkowa polskich portów ogółem wynosić będzie rocznie z górą 10.000.000 tonn.

A więc rozbudowa naszych portów pomyślana jest za skromnie i ażeby one odpowiadały istotnym naszym potrzebom, należy zdolność przeładunkową Gdyni i Tczewa doprowadzić na rok 1930 nie do 3,5, lecz do 10 miljonów tonn rocznie. Wtenczas łącznie z Gdańskiem mogłyby podołać zamorskiemu obrotowi towarowemu Polski. Oszczędność w tym kierunku prowadzi do wydatku na rzecz niemieckich kolei, portów i floty sum parokrotnie większych od tych, jakie należałoby wydać na rozbudowę polskich portów. W pierwszym wypadku sumy wydane są stratą dla gospodarstwa narodowego, w drugim wpłyną na podniesienie dobrobytu w kraju.

W roku 1926 mieliśmy niedostateczną zdolność przeładunkową polskich portów, lecz zdolność przepustowa kolei jest niewiele większa. Celem zaspokojenia naszych potrzeb przewozowych konieczną jest budowa nowej specjalnej linji kolejowej i kanału węglowego w rozmiarach, zaprojektowanych przez inż. Tillingera, dla statków o nośności 1.000 tonn. Wtenczas będziemy mogli wywozić węgiel, bez straty, a nawet z zarobkiem, nie obawiając się konkurencji węgla angielskiego. Budowa kanału węglowego obudziłaby ze snu nasze minerały jak marmury kieleckie i chęcińskie, piaskowce szydłowieckie, sól kuchenną, sole potasowe, wapienie i inne. Kanał jako tania i dogodna komunikacja dla ładunków masowych odciążyłby kolej z tanich ładunków, przez co P. K. P. przynosiłyby państwu większe zyski, przewożąc cenniejsze ładunki.

Kanał węglowy połączony z basenem Wisły oprócz umożliwienia wywozu wyżej wymienionych minerałów, stworzyłby wielkie widoki wywozowe dla polskiego przemysłu: węglowego, metalurgicznego, hutniczego, cementowego, przetworów naftowych i włókienniczego; miałby on ogromne znaczenie dla rolnictwa, wszystkie transporty zboża mogłyby iść kanałem.

Po przegranej wojnie w r. 1871 Francja, mimo wielkich ciężarów wojennych, wzięła się do rozbudowy kanałów żeglownych, twierdząc, iż jest za biedną, ażeby sobie pozwolić na zaniechanie dróg wodnych, za jej przykładem poszły Niemcy. Większy rozwój gospodarczy Polski i racjonalna eksploatacja morza nie da się pomyśleć bez budowy chociażby początkowo tego jednego kanału. Pesymista powiedziałby, iż budować warto ecz niema pieniędzy na budowę.

Gdyby ten pesymista wejrzał w naszą gospodarkę, to stwierdziłby, że pieniądze są, lecz zużytkowane w innym kierunku. Np. budowa tunelu pod Warszawą nie jest w takim stopniu gospodarczo uzasadniona dla kraju, jak budowa kanału węglowego. Lecz tunel buduje się, tłumacząc potrzebą zatrudnienia bezrobotnych. Gdyby te miljony przeznaczyć na budowę kanału, znalazłoby zatrudnienie znacznie więcej bezrobotnych i Rząd nie potrzebowałby wydawać setek tysięcy na ich utrzymanie. Takie inwestycje jak budowa floty, portów i kananałów są szczególniej wskazane, gdyż po wybudowaniu zaraz zaczynają przynosić krajowi zyski.

Sprawę budowy kanału węglowego zdaje się najlepiej zrozumiało społeczeństwo zachodnich dzielnic Polski, czyniące przygotowania rozpoczęcia budowy kanału węglowego już w r. 1924.

Powyżej zaznaczyłem, iż są trzy przyczyny, dla których połowa naszego wywozu zamorskiego w r. 1926 musiała iść przez porty niemieckie, mianowicie:

1) Niedostateczna zdolność przeładunkowa naszych portów.
2) Słaba zdolność przepustowa kolei.
3) Brak kanału żeglownego.

Nie są to jednakże wszystkie przyczyny. Niemcy, dzięki stosowaniu niskich opłat przewozowych kolejowych i portowych, potrafią odciągać ładunek od naszych portów.

Rząd polski powinien tak przystosować taryfę kolejową, ażeby towar przywożony przez porty polskie wytrzymywał konkurencję z przywiezionemi przez niemieckie, a nawet winien być tańszy.

Ważnym czynnikiem dla gospodarstwa narodowego jest rybactwo, o ile się zważy, iż spożycie morskich ryb wyniosło w 1926 roku z górą 78 tysięcy tonn, z czego sprowadzono z zagranicy 76.190 tonn, wartości 52.418.720 złotych. Nasi rybacy morscy złowili ryb w 1926 roku 1.812 tonn, co stanowi drobną cząstkę naszego spożycia. Przeciętny dochód większości rybaków na naszem wybrzeżu wynosi około 900 — zł. na głowę. Połowy w roku 1926 były stosunkowo dobre, a jednakże dochód jednego rybaka niewielki, nie można więc też się dziwić, iż wielu rybaków porzuca swój zawód i emigruje lub udaje się w głąb lądu.

Ponieważ bogate tereny rybne znajdują się na morzu Północnem i u brzegów Islandji, więc by pokryć krajowe zapotrzebowanie na rybę i dać rybakom naszym zatrudnienie należałoby stworzyć rybactwo pełnego morza.

Opierając się na danych raportu Sekretarza Stanu dla Spraw Rybactwa Wielkiej Brytanji, możemy obliczyć, ile nam potrzeba statków rybackich dla połowu 76.000 tonn.

Przyjmiemy, że każdy statek pracowałby efektywnie przy połowie ryb $^1/_3$ roku (2.880 godz.), reszta odlicza się na jazdy i postoje. Ponieważ w każdych 100 godzinach pracy statek łapał 200 cent. ryb po 50 kg., więc jeden statek złowiłby w ciągu roku 288 tonn ryby. Dla nasycenia rynku krajowego własną rybą musielibyśmy mieć $76.000 : 288 = 264$ statki rybackie, zatrudniające $264 \times 15 = 3.960$ rybaków.

Koszt jednego statku wynosi £ 10.000 = zł. 400.000, cała więc flota rybacka kosztowałaby $264 \times 400.000 = 105{,}6$ miljonów złotych, t. j. tyle, ile wydajemy pieniędzy na przywóz śledzi w ciągu dwóch lat. Ponieważ oprócz własnego rynku, moglibyśmy zaopatrywać w śledzie Czechosłowację. Austrję, Węgry i Rumunję, więc przed naszem rybactwem morskiem, otwierają się wielkie widoki rozwoju.

Jak oblicza p. Michał Siedlecki („Morze" zeszyt № 10 1926 r.), maksymalny dochód z jednego statku rybackiego w Anglji wynosi £ 4.900, przeciętnie zaś £ 2,500, jeżeli przyjmiemy za podstawę £ 2.000 dochodu rocznego, to suma ta sta- 20% od kapitału, wyłożonego na zakup statku.

Biorąc pod uwagę wielkie szanse rozwojowe naszego rybactwa morskiego i duże zyski, jakie ono mogłoby nam przynosić, nasze sfery rządowe i gospodarcze winny się bliżej zainteresować rozwojem floty rybackiej.

Rozpatrzmy teraz jak wpłynęłoby posiadanie własnej floty na nasz bilans płatniczy.

Przywieziono w r. 1926 towarów za	1.549.375.570 zł.
Gdybyśmy mieli dostateczną ilość floty rybackiej, nie sprowadzałaby Polska 76.100 tonn ryby wartości	52.418.720 zł.
Należałoby wypłacić obcym krajom za towary	1.496.956.850 zł.
Wartość wywozu	2.253.401.079 zł.

P·A·N BIBLIOTEKA GDAŃSKA

Flota handlowa przyniosłaby dochodu . .	
za przewoźne: 1) towarów	264.746.278 zł.
2) pasażerów	57.581.347 zł.
Ogółem	2.576.228.704 zł.

Przy dostatecznej ilości floty handlowej nasze czynne saldo płatnicze wyniosłoby w roku 1926:

Wpływy	2.576.228.704 zł.
Wydatki	1.496.956.850 zł.
Saldo czynne	1.079.271.854 zł.

Zamiast złotych 704.525.509.

Z porównania sald wynika, iż flota handlowa	1.079.271.854 zł.
przyniosłaby gospodarstwu narodowemu	704.525.509 zł.
w roku 1926 wartości	375.746.345 zł.

Zaznaczam, iż brałem stawki przewoźne średnie z pierwszego kwartału 1926 r. dla przewozu ładunków masowych, t. j. z tego okresu, kiedy jeszcze strajk górników angielskich nie wywarł wpływu, lub bardzo nieznaczny na podwyższenie okrętowych stawek przewoźnych. Według danych członka Zarządu Warsz. Tow. Kopalń Węgla i Zakł. Hutni. p. Witolda Gessnera, cena węgla w czasie strajku dochodziła w Anglji do 90 sh., za tonnę, podczas gdy w Gdańsku ten sam węglel kosztował 50 sh., a więc przewoźne z Gdańska do portów angielskich wynosiło 40 sh. od tonny, podczas gdy ja uwzględniałem w swoich obliczeniach najwyżej 10 sh. od tonny. Widzimy, iż przewoźne za towary w 1926 r. wyniosłoby istotnie znacznie więcej niż to wykazują moje, b. ostrożne wyliczenia. Gdyby Polska w roku 1926 posiadała dostateczną ilość floty, wywiozłaby węgla znacznie więcej, miałaby pełną możność wykorzystania konjunktur na rynku światowym, korzyści płynące z wysokich cen węgla nie wpłynęłyby do kas obcych towarzystw okrętowych, lecz zasiliłyby nasze życie gospodarcze. Flota nasza byłaby wielkim konsumentem paliwa i smarów.

Flota handlowa razem z rybacką miałaby maszyny ogólnej mocy $651.100 : 2,5 = 260.440$ H. P. (na statkach towarowych średnio na każde 2,5 t. D. W. wypada 1 H. P.)

Przyjmijmy, że 0,1 część floty będzie miała silniki spalinowe, to na motorowce przypadnie 26.044 H. P., a na parowce 234.396 H. P.

Zakładamy, że statki będą rocznie w ruchu przez 5 miesięcy t. j. 3.600 godzin.

Motorowe statki wykonają 3.600 × 26.044 = 93.758.400 konio-godzin. Motorowce zużyją ropy w ciągu roku: 93.758.400 × 0,18 kg. = 16.876,512 kg. = 16.876,512 tonn. Parowce wykonają: 3.600 × 234.396 = 843.825.600 konio-godzin. Statki parowe spalą węgla w ciągu roku: 843.825.600 × 0,5 = 421.912.800 kg. = 421.912,8 tonn. Smarów zużyje cała flota w ciągu roku: (93.758.400 + 843.825.600). 0,000216 kg. = 202.518,14 kg. = okrągło 203 tonny.

Jak wynika z obliczeń, flota nasza byłaby poważnym konsumentem węgla, ropy i smarów.

Postępując zgodnie z interesami gospodarczemi kraju flotę naszą winniśmy wybudować we własnej stoczni i z własnych materjałów. Potrzebna ilość stali do wybudowania 310 statków, jak wyliczyłem powyżej, wynosiłaby 293.730 tonn. Nowopowstała placówka — stocznia polska stałaby się odrazu wielkim odbiorcą stali, dając możność naszemu hutnictwu zwiększenia produkcji.

Stocznia dałaby zatrudnienie 4.000 ludzi. Rozwój floty miałby duży wpływ na rynek pracy w Polsce.

Na 310 statkach znalazłoby pracę 310 × 40 =	12.400 marynarzy.
W porcie byłoby zatrudnionych	1.500 robotników.
We flocie rybackiej	3.900 rybaków.
Na stoczni pracowałoby	4.000 rob. wykw.
Razem zatrudnionych byłoby w porcie i na morzu	21.800 ludzi.

Jeżeli przyjmiemy, że każdy z nich utrzymuje rodzinę składającą się z 4-ch osób, to 21.800 × 4 = 87.200 ludzi czerpałoby utrzymanie z morza. Ponieważ płace na morzu i w porcie są wyższe niż na lądzie, więc byt tych rodzin byłby stosunkowo dobrze zabezpieczony.

Widzimy, że powstanie floty wpłynęłoby na ożywienie przemysłu i handlu w kraju. Dla naszej wytwórczości przemysłowej i rolniczej stworzyłyby się możliwości bezpośredniego korzystania z wysokich cen na rynku światowym. Polski kupiec, rolnik czy przemysłowiec mógłby swoje towary sprzedawać cif porty zagraniczne, miałby pełną możność wyzyskania konjunktur handlowych. Przez skierowanie całego naszego handlu zamorskiego na

porty polskie a nie niemieckie, koleje nasze zyskałyby przewóz do Tczewa, Gdańska i Gdyni, co dałoby im rentowniejszą eksploatację przez pełne wyzyskanie taboru i personelu kolejowego. W związku z powstaniem floty zwiększyłaby się konsumpcja węgla, ropy, smarów i stali, rozpocząłby się wielki wywóz po cenach konkurencyjnych naszych płodów górniczych, przemysłowych i rolniczych. Flota przyniosłaby bezpośrednio odprężenie na rynku pracy, pośrednio przez ożywienie naszego górnictwa, przemysłu, handlu i rolnictwa wpłynęłaby na zupełne usunięcie bezrobocia i ogólne podniesienie zamożności w kraju.

Wielki ruch towarowy ku północy stworzyłby u nas konieczność budowania nowych dróg komunikacyjnych, a więc i kanału żeglownego, znalazłoby zatrudnienie dziesiątki tysięcy ludzi, byłby większy popyt na pracę i ustałaby nieszczęsna konieczność emigracji sezonowej i stałej sił niewykwalifikowanych.

Powstanie floty, jak podkreśliłem wyżej, przyczyniłoby się pośrednio do powstrzymania emigracji niewykwalifikowanych sił robotniczych, lecz spowodowałoby nową emigrację naszej młodzieży z wykształceniem handlowem i technicznem.

„Żeglarz Polski" pisze: „Żegluga i handel morski to nietylko porty, kadłuby okrętowe i maszyny, to przedewszystkiem ludzie, ludzie i jeszcze raz ludzie".

Oprócz załóg okrętowych musimy posiadać cały szereg ajentów handlowych, maklerów, komiwojażerów, komisantów i t. d. którzyby nasze towary umieli polecić nabywcom na rynkach obcych i zapewnić ładunek dla naszych okrętów.

Jako przykład, jakie wyniki daje pośrednictwo obcych, może służyć doświadczenie prof. J. Dmochowskiego, który, eksportując towary na Bliski Wschód, musiał sobie wyszukać przedstawiciela wśród obcych, a ponieważ Polaka nie mógł znaleźć, wybrał Francuza. Stwierdził on, iż zawsze załatwiano jego sprawy tak, ażeby nigdy nie szkodzić interesom francuskim.

Z powyższego wyciągamy wniosek, że dla zabezpieczenia pomyślnego rozwoju handlu zamorskiego i floty musimy się oprzeć na własnych ludziach, nie na obcych.

Rozwój marynarki handlowej zależy nie tylko od wybudowania portów i floty, lecz w wielkim stopniu od wykształcenia załóg okrętowych, personelu handlowego, towarzystw okrętowych i firm eksportujących.

Przygotowaniem oficerów dla polskiej marynarki handlowej zajmuje się Szkoła Morska w Tczewie. Spełnia ona dobrze swoje zadanie już od 1920 roku i należy do rzędu szkół morskich najwyżej postawionych w Europie.

Wychowała ona już kilkudziesięciu oficerów, dzięki czemu mamy możność obsadzenia większej ilości stanowisk oficerskich rozbudowującej się floty wychowańcami tej szkoły.

Najgorzej przedstawia się sprawa szkolenia na niższe dyplomy morskie: kapitanów dla holowników, lichterów, statków rybackich, mechaników na małe statki i palaczy. W naszej nielicznej flocie, Niemcy jeżdżą na lichterach, ponieważ niema polskich sił wykwalifikowanych.

Należałoby pomyśleć o wyszkoleniu załogi na niższe stanowiska okrętowe, by nie opóźniać rozwoju naszej floty. Oczywista, że szkoły dają przeważnie podstawy teoretyczne, chociaż i strona praktyczna w Szkole Morskiej jest szeroko uwzględniona.

Flota handlowa stwarza najlepsze kadry dla polskiej marynarki wojennej. Flota jest żywą reprezentacją państwa wobec obcych, jest wykładnikiem potęgi i żywotności narodu, dlatego też winniśmy dbać, by w naszej flocie służyli nie hamburscy i gdańscy Niemcy, lecz Polacy.

Zrozumienie i zrealizowanie spraw morskich odpowiednio do wskazań gospodarczych i politycznych państwa, to najpewniejsze utrwalenie polskiego posiadania na wybrzeżu, to wykazanie światu, iż zamach na wolny dostęp Polski do morza byłby przyczyną nowych wielkich powikłań w Europie.

Rozbudowanie u nas silnej floty odpowiednio do istotnych potrzeb państwa jest sunięciem widma ujemnego bilansu handlowego, wykorzystaniem rąk roboczych w kraju, to zdobycie nowych rynków zbytu i wykorzystanie w całej pełni już znanych, to otworzenie bramy wypadowej na rynek światowy dla naszego rolnictwa, przemysłu i handlu, to stworzenie trwałego dobrobytu dla własnych obywateli i zapewnienie potęgi gospodarczej i politycznej Polski.

Czeka nasz kraj potężna praca, stworzenie własnej marynarki. W pracy tej powinny wziąć udział, pod kierunkiem Rządu, organizacje społeczne i wszyscy obywatele, którzy chcą widzieć Polskę potężną i opływającą w bogactwa.

Wszelkie początki tworzenia nowych warsztatów pracy, wymagają ze strony założycieli troski i specjalnej opieki. Z moich

ostrożnych wyliczeń wynika, iż mamy dostateczną ilość ładunków na morze Śródziemne dla 28 statków, tymczasem jak nam donosi „Żeglarz Polski“ (№ 18, 1927 r.), Bank Gospodarstwa Krajowego nie może zapewnić ładunków dla 4-ch statków.

Nawet Państwowy Monopol Tytuniowy odmówił oddania swych ładunków dla przewozu Polskiej Linji Lewantyńskiej, podobnie postąpił i Zachodni Związek Spirytusowy, tłumacząc się tem, że są zupełnie zadowoleni ze sprawności i taniości przewozu przez „Deutsche Levantlinie“. Widzimy, że dla uniezależnienia się od obcego tonażu okrętowego i stworzenia własnej żeglugi, postępowanie naszych sfer gospodarczych musi być bardzo ostrożne i nie iść w kierunku chwilowo niższych stawek przewoźnych.

Rząd polski winien zachęcić krajowe sfery gospodarcze, by nasza wymiana towarowa zamorska, odbywała się na statkach polskich. Wskazanem jest to tembardziej, że, jak pisze w „Żeglarzu“ Nr. 17/1927 inż. morski Jan Korwin-Kamieński, towarzystwa okrętowe morskie porozumiały się ze sobą, ażeby wszelkiemi sposobami przeciwdziałać przewozowi emigrantów na polskiej linji okrętowej; zapewne podobne porozumienie istnieje także i co do przewozu polskich towarów. Towarzystwa te mogą drogą obniżania stawek przewoźnych w odpowiednim czasie uniemożliwiać powstawanie polskich linij okrętowych jednakże zdecydowana postawa Rządu polskiego, zdoła zapewnić flocie krajowej odpowiednie warunki, a kupiectwo nasze gdyby chwilowo ponosiło stratę na rzecz polskiej floty handlowej, może otrzymać pewne rekompensaty od państwa w obniżonych stawkach celnych dla towarów, przewiezionych na statkach polskich.

P·A·N BIBLIOTEKA GDAŃSKA

ŹRÓDŁA.

Dane o naszym handlu zamorskim w r. 1925 na podstawie Wiadomości Statystycznych zeszyt Nr. 6 1927 r.

O ruchu emigracyjnym i przywozie ryby z Rocznika Statystycznego Rzeczypospolitej Polskiej. Rok wydawnictwa IV 1925/1926. Ceny ryby na podstawie artykułu inż. Jana Korwin-Kamieńskiego w czasopiśmie „Żeglarz Polski" Nr. 19/1927 r.

Odległości między portami brałem z książki „Praktyczny Podręcznik dla Handlu Zamorskiego" F. M. Winowicz.

Dane o handlu zamorskim w roku 1926 na podstawie rękopisów Głównego Urzędu Statystycznego. Średnie stawki przewoźne morskie w I kwartale 1926 r. z raportów Urzędu Marynarki Handlowej w Gdyni. O przywozie ryby, obrocie towarowym i zdolnościach przeładunkowych Gdańska, z danych prowizorycznych Rady Portu w Gdańsku. Dane cyfrowe o dochodowości floty rybackiej z artykułu p. Michała Siedleckiego („Morze", zesz. 10 r. 1926).

O zdolnościach przeładunkowych Gdyni i Tczewa z artykułów w czasopismach „Morze" i „Żeglarz Polski".

9—
2699/2510 58

Druk. A. Michalskiego sp. z o. o. Warszawa, Chmielna 27, tel. 27-15.