

III 169683

INSTYTUT BALTYCKI W TORUNIU

III 169683

Akademicki Kurs dla Publicystów i Dziennikarzy o Pomorzu

Inż. *Juljan Rummel.*

Dyrektor Tow. Żegluga Polska.



1918-K-28027

Problem polskiej floty handlowej.

Zacniemy od streszczenia obecnego stanu rzeczy na morzu. Myśl o polskiej flocie handlowej. Zdaje się, że po raz pierwszy problem polskiej floty handlowej został poruszony latem roku 1918 w Petersburgu, gdzie w Naradzie Ekonomicznej Polskiej niżej podpisany wystąpił z referatem na ten temat, wychodząc z założenia, że Polska uzyska Gdańsk, który trzeba będzie związać przedewszystkiem linjami regularnymi z głównymi centrami handlu światowego. Wówczas o Gdyni jeszcze mowy nie było i tylko jednostki wiedziały, że taka wioska wogóle istnieje. O zamierzeniach Ossolińskiego i Koniecpolskiego w wieku XVII mało kto wiedział.

Po skończeniu wojny powstał szereg projektów, jednak dalej projektów sprawa się nie posunęła. Powstała za pieniądze Polaków Amerykańskich linja amerykańska, zresztą nie pod polską a pod amerykańską banderą, z powodu niesprzyjających okoliczności przestała istnieć nim się zdołała zorganizować. Kilka mniejszych prób również zawiodło. Jeśli zaś były poważne propozycje — zmieniające się kalejdoskopicznie Ministerstwa nie były w stanie należycie zaznaczyć się z ofertami i powziąć odpowiednie decyzje, a zresztą nie wiedziano, jak podejść do tych spraw.

Pierwsze próby. Przyczyn tych niepowodzeń było dużo. Interes żeglugowy jest bodajże najtrudniejszym ze wszystkich istniejących, gdyż znajduje się pod wpływem mnóstwa różnorodnych czynników, wymaga dużych, opartych na doświadczeniu wiadomości fachowych, przygotowanego pod względem prawnym terenu i t. d. a przedewszystkiem znacznych kapitałów.

Tego wszystkiego w Polsce nie było i być nie mogło, a mówiąc o kapitałach trudno było przypuszczać, aby kapitał, procentujący się wówczas niesłychanie wysoko, zechciał pójść do interesu w dzie-

22428

dzinie zupełnie nieznaną, z małą rentownością, a — w naszym wypadku — z ryzykiem pionierstwa przy niestabilizowanych stosunkach ogólnych i zupełnie niewyjaśnionej sytuacji prawnej.

Ostatecznie prywatna inicjatywa sprowadzała się do żądań od Rządu pieniędzy, za które przedsiębiorcy byli gotowi uruchomić żeglugę, przyczem jednak nie było gwarancji, że projektowane przedsiębiorstwa nie przyjmą formy żerowania na stojącej się popularną sprawie morskiej. Tego rodzaju inicjatywa spotyka się i obecnie i — mówiąc nawiasem — może bardzo naszej sprawie morskiej zaszkodzić przy zupełnym braku orientacji naszego społeczeństwa w tej dziedzinie, gdy się traktuje poważnie zupełnie fantastyczne pomysły.

Oceniając prawidłowo sytuację, Rząd przyszedł do przekonania, że zamiast dawania pieniędzy — jeśli „Żegluga Polska” się można tak wyrazić — amatorom żeglugi, którzyby sami niczem nie ryzykowali, lecz co do których nie mogło być pewności, że potrafią poprowadzić żeglugę tak, jak tego wymagał interes państwowy i interes zdrowego rozwoju żeglugi morskiej w Polsce, prościej jest stworzyć flotę handlową bezpośrednio, i przyjął decyzję utworzenia przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska”, opartego na ustawie o komercjalizacji przedsiębiorstw państwowych.

Można mieć zastrzeżenia co do tego, czy prowadzenie przedsiębiorstw przez Państwo jest najlepszym rozwiązaniem sprawy tem bardziej, że przemysł transportów morskich jest interesem o charakterze spekulacyjnym, a zatem w swoim założeniu musi być bardzo elastyczny i jest bardziej wrażliwy, niż jakikolwiek inny na formy biurokratyczne.

Muszę jednak powiedzieć — stojąc na gruncie zupełnie obiektywnym, że w naszych warunkach żaden poważny kapitalista nie przyjąłby na siebie ryzyka tworzenia zaczątków floty handlowej, opartej wyłącznie o pracę polską.

Mogliby się ewentualnie znaleźć cudzoziemscy przedsiębiorcy, którzyby przy uzyskaniu korzystnych koncesyj od Państwa Polskiego, widzieli dla siebie pożytek od eksploatacji statków pod polską banderą. Lecz taka flota nietylko nie byłaby polską, lecz mogłaby w przyszłości utrudnić powstanie rzeczywiście polskiej żeglugi morskiej. Jest zupełnie jasnym, że żadni cudzoziemcy nie mogliby dążyć do stworzenia dla siebie konkurencji na morzu. Byliby wprawdzie wielcy polscy dyrektorowie — od parady — lecz nikt z Polaków nie byłby dopuszczony do prawdziwej nauki w prowadzeniu samodzielniego we wszystkich szczeblach przedsiębiorstwa okrętowego.

Ważność posiadania floty opartej na pracy i kapitałach polskich.

Nie chcę przytem mówić, że kapitał cudzoziemski nie może być przy żadnych warunkach dopuszczony do współpracy, lecz to jest możliwe, gdy się posiada własne zdrowe i silne jądro, wkoło którego mogą się później grupować różne interesy. Jednak i w tym wypadku należy zachować pewną ostrożność i wszystkie Państwa stosują środki nawet uniemożliwiające udział kapitałów cudzoziemskich w swoich najważniejszych przedsiębiorstwach żeglugowych.

W związku z powyższem należy przyjść do przekonania, że decyzja Rządu, powzięta w końcu roku 1926 o powołaniu do życia przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska“ była, przy danych warunkach, najbardziej racjonalna i jedynie realnie możliwa. Została stworzona szkoła, swego rodzaju laboratorium doświadczalne. Doświadczenie nabyte w tej dziedzinie dawało znakomitą orientację w warunkach i sposobach prowadzenia żeglugi, szereg trudności zostało usuniętych i w ten sposób stopniowo tworzą się podstawy do świadomego zainteresowania przedsiębiorstwami żeglugi morskiej kapitału prywatnego — o ile odpowiedni kapitał polski powstanie.

Możemy się przytem cieszyć z tego, że w organizacji naszych przedsiębiorstw żeglugi nie przyjmował dotąd udziału pośrednio lub bezpośrednio żaden cudzoziemiec, co dla kraju nie mającego żadnych interesów na morzu i w ciągu 150 lat od niego odciętego mogłoby się nawet dziwnem wydawać.

Początek pracy P. P. „Żegluga Polska“.

Żegluga Polska rozpoczęła swą pracę z początkiem stycznia 1927 roku 5 statkami towarowymi po 3 000 tonn każdy. Wkrótce później otrzymało przedsiębiorstwo jeszcze jeden statek towarowy (o. p. „Warta“).

Latem tegoż roku po raz pierwszy na linje pomiędzy Gdańskiem a Gdynią i innymi punktami naszego wybrzeża stanęły statki pasażerskie „Gdynia“ i „Gdańsk“, które również zostały wykorzystane dla wycieczek turystycznych zagranicę.

Wycieczki turystyczne.

Należy zwrócić uwagę na wycieczki zagraniczne urządzone przez „Żeglugę Polską“ na o. p. „Gdynia“ i poczęści na o. p. „Gdańsk“. Te skromne statki były dla nas szkołą prowadzenia linii pasażerskich, a uprawiana na nich turystyka wprowadza nas do dziedziny turystyki międzynarodowej, która uzyskuje obecnie coraz większe znaczenie gospodarcze.

Z drugiej zaś strony o. p. „Gdynia“ odegrywa u nas rolę tego samego rodzaju, tylko w skali bez porównania mniejszej, jak np. s. s. „Bremen“ — najszybszy obecnie wielki parowiec transatlantyczny — rolę reklamową i propagandową, która jest uważana za jeden z niezbędnych czynników rozwoju pracy na morzu.

Później flota przedsiębiorstwa została uzupełniona dwoma towarowymi statkami większymi, jednym mniejszym oraz dwoma statkami pasażerskimi mniejszymi.

W danej chwili (październik 1929) flota P. P. „Żegluga Polska“ składa się z 9 statków towarowych i 5 pasażerskich.

Powstanie Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego. „Żegluga Polska“ już z początkiem roku 1929 była tak skonsolidowana, że bez znacznego uszczerbku dla siebie mogła wydzielić odpowiedni personel dla objęcia 4 nabytych w Anglii towarowo-pasażerskich statków dla Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego.

Robur. Poza temi statkami Górnośląski Koncern Robur posiada 3 statki i buduje jeszcze dwa — utrzymując również czysto polski charakter przedsiębiorstwa.

Polska Agencja Morska. Fakt wyjścia na morze wysunął konieczność stworzenia przedsiębiorstw pomocniczych dla handlu morskiego i żeglugi, a w pierwszym rzędzie — morskiego maklera polskiego (pośrednictwo we frachtowaniu okrętów, asekuracji morskiej, sprzedaży i nabywaniu okrętów oraz występowanie w roli agenta zaufania przedsiębiorstw okrętowych). W związku z tem przy udziale Żeglugi Polskiej została rozwinięta „Polska Agencja Morska“, która wybiła się już na trzecie miejsce w Gdańsku, a na drugie w Gdyni, (gdzie w Gdyni na pierwszym miejscu jako makler stoi wydział maklerski Robura, załatwiający wszystkie statki, przychodzące po węgiel sprzedawany przez ten koncern zagranicą).

Jeśli się na tem zatrzymuję, to dlatego, aby podkreślić, że niema powodu wątpić, że nie damy sobie rady na morzu. Mogą być trudności i niepowodzenia, lecz jeśli dotychczasowe wytyczne pozostaną bez zmiany, możemy z ufnością spoglądać w przyszłość.

W XVII wieku Simon Dobrowolski pisał: „Gdybyśmy, jak słyszymy jazdą, nawykli również do służby morskiej, posiadając Bałtyk i Morze Czarne, nie tylko dorównalibyśmy lecz przewyżzylibyśmy na pewno innych Europejczyków i bogactwa Wschodu przeszłyby do rąk naszych“.

Wydaje się, że nie będzie omyłką twierdzenie, że to co zostało zrobione w ciągu ostatnich 3-ech lat w dziedzinie żeglugi morskiej — może być uważane za dowód, że możemy „nawyknąć również do służby morskiej“, a zatem, jeśli otrzymamy odpowiednie i w odpowiedniej ilości narzędzia — okręty i będziemy systematycznie przygotowywali pracowników morza — możemy mieć pewność otrzymania bogactw, czego możliwości jest jeszcze dużo na świecie.

Musimy tylko zdać sobie sprawę z tego, że odrazu nic się nie robi. Muszą jeszcze przejść lata wytrwałej pracy, aż póki nasza flota handlowa będzie mogła być uważana za ostatecznie skonsolidowaną. Lecz mocarstwowy rozwój Rzeczypospolitej będzie postępował równoległe i w związku z rozwojem polskiej floty. Tak było, tak jest i tak będzie.

Rozwój Niemiec oparty na morzu. Jeśli Niemcy, o których w połowie XIX wieku Anglicy pisali, że nie posiadają geniuszu niezbędnego do pracy na morzu i że nie potrafią przepływać nawet przez wąskie wody — stały się jednym z najpotężniejszych mocarstw — to dlatego, że rozumieli czem jest morze w życiu narodów.

Jeśli te same Niemcy po ciężkiej przegranej wojnie mogły tak szybko odnowić swą prężność gospodarczą, zbroić się na morzu i opanowywać szlaki powietrzne, to dlatego, że rozpoczęły swą pracę od odbudowy swej floty handlowej, co między innymi wpłynęło na to, że kapitał międzynarodowy poczuł do nich zaufanie, dzięki czemu złoto popłynęło szeroką rzeką do przemysłu i handlu tego kraju.

W jakich kierunkach i na jakich zasadach ma się dalej rozwijać polska flota handlowa? V

Zasadniczo mogą być dwa kierunki pracy na morzu — żegluga nieregularna i żegluga regularna.

Żegluga nieregularna. Żegluga nieregularna (Tramps, wilde Fahrt) jest przede wszystkim oparta na przewozie ładunków masowych i jest, między innymi, najbardziej pełnym przykładem prawa podaży i popytu. Jest interesem spekulacyjnym, zależnym od międzynarodowego rynku frachtowego (giełdy), gdzie się ustalają stawki frachtowe. Okręty szukają najwyższych frachtów, które się kształtują w zależności od mnóstwa różnych czynników. Np. nieurodzaj w Południowej Ameryce, zmniejszając popyt na tonaż w kierunku Europy, powoduje wyżkę frachtów na węgiel z Europy do Pol. Ameryki, gdyż podaż tonażu w tym kierunku wówczas się zmniejsza. Zmniejszenie eksportu polskiego węgla do Śródziemnego Morza mogłoby np. spowodować podwyżkę frachtów na fosfaty z Afryki do Polski, skutkiem czego byłaby wyżka cen na nawozy sztuczne w Polsce.

Jeśli np. na Bałtyku z tych lub innych przyczyn frachty są dobre, tonaż zajęty na innych morzach, gdzie w tym czasie zarobki żeglugi są mniejsze — dąży na Bałtyk, w związku z czem zwiększa się podaż tonażu na Bałtyku i frachty tam padają.

Kryzys gospodarczy w jednym kraju — co się łączy ze zmniejszeniem obrotów handlowych — oswabadza część tonażu i gdzieś

6
w innych morzach, dokąd ten tonnaż się skierowuje, następuje zniżka frachtów i t. d. Innemi słowy wszystko się pomiędzy sobą łączy, zazębia, wszystko jest wzajemnie zależne, i nigdzie się tego tak wyraźnie nie widzi, jak w żegludze.

Żegluga nieregularna, będąc raczej luźno związana z handlem swego kraju, ma jednak ogromne znaczenie gospodarcze. Cały szereg państw, np. Anglja, Norwegja, Kraje Skandynawskie, Grecja i t. d. utrzymują swój aktywny bilans płatniczy dzięki żegludze.

Nie byłoby trudnem obliczyć sumę frachtów i kosztów portowych, któraby przechodziła na czynną stronę naszego bilansu, gdybyśmy np. importowali całą potrzebną nam rudę na naszych statkach, lub gdybyśmy wwozili pod polską banderą ryż, który otrzymuje obecnie Gdynia w ilości 100 000 tonn rocznie, a prawdopodobnie będzie otrzymywała 200 000 tonn... To samo można powiedzieć o szeregu innych towarów.

Flota światowa. Inż. H. Gliwic, w swej znakomitej pracy „Międzynarodowa współzależność a polska polityka gospodarcza” wskazuje, że w r. 1925 tonnaż światowy wynosił 66 641 418 tonn netto, 32 916 statków, które w tym roku opuściły 360 479 razy rozmaite porty, dając możność rozwiezienia po całej kuli ziemskiej 657 467 000 tonn różnych towarów. Procent udziału Polski w tym ruchu transportowym jest zupełnie znikomym i zupełnie nieodpowiednim w porównaniu do obszaru i ludności naszego kraju.

Żegluga nieregularna, chociaż jak powiedziałem wyżej, jest właściwie luźno związana z ogólną gospodarką kraju, jest jednak w stanie wywierać znaczny wpływ na kształtowanie się stosunków w tej dziedzinie. Są np. wypadki, że tonnaż, zależny od pewnej grupy finansowej, prosto nie idzie na pewną robotę, któraby dała wyniki nieodpowiadające interesom danej grupy. Przelamać taką sytuację może tylko własna flota handlowa. Takie wypadki już mamy w naszej krótkiej zaledwie 3-letniej praktyce.

Żegluga nieregularna, oparta wyłącznie na zarobkowaniu, zwykle nie potrzebuje subwencji, o ile na nią nie są nakładane specjalne ciężary i o ile prawodawstwo jest do niej dostosowane. (Np. Francja wypłaca swoim przedsiębiorstwom 17 000 000 franków subwencji za wprowadzenie 8-io godzinnego dnia pracy, gdyż w przeciwnym wypadku francuska żegluga nie mogłaby się oprzeć cudzoziemskiej konkurencji).

Ta konkurencja, od której żadnemi dłami obronić się nie można, stanowi również jeden z charakterystycznych czynników, z którymi stać liczyć się trzeba. W związku z tem jest jedną z podstaw rozwoju

żegluga, aby ona nie była niczem skrępowana i pod żadnym względem nie była w warunkach gorszych niż konkurenci.

Możliwości
rozwoju
floty polskiej.

Polska posiada niewątpliwie duże możliwości pod względem rozwoju żegluga nieregularnej, opartej przeważnie na przewozie ładunków masowych, i najlepszym przykładem jest pomyślny rozwój P. P. „Żegluga Polska“, która rozpoczęła swą pracę właśnie w dziedzinie żegluga nieregularnej, chociaż przedsiębiorstwo to, ze względu na swój charakter i na dalsze perspektywy rozwoju polskiej floty handlowej prowadziło pewną systematyczną politykę obsługiwanie przedewszystkiem polskiego handlu, co ją jednak w wielu wypadkach krępowało z punktu widzenia osiągnięcia największych możliwych zysków.

Należy przytem zaznaczyć, że w wielu wypadkach żegluga nieregularna, pracując stale w jakimś określonym kierunku, może przygotować teren dla powstania w przyszłości linii regularnych.

Np. mając obecnie statki co miesiąc do Morza Śródziemnego, oparte na eksporcie węgla i imporcie fosfatów, mogliśmy rozwinąć import i do Polski drobnicy, która stanowi podstawę dla linii regularnych. Niestety z powodu braku zainteresowania naszego kupiectwa rynkami Algieru i Marokku możliwości ekspansji polskiej w tym kierunku nie są wyzyskane.

Posiadając stale ładunki do Gdyni z Dalekiego Wschodu — jak np. ryż, surowce dla budującej się w Gdyni olejarni, mogąc uzyskać ładunki kopry, herbaty (dlaczego ma ona iść do Polski via Hamburg, a nie via Gdynia) możemy oprzeć na tem pracę początkowo zapomocą nieregularnej żegluga, potem — stałej, zaś później przejść na linje regularne na Daleki Wschód, tworząc tam tereny dla naszej ekspansji.

Istnieje i szereg innych możliwości w dziedzinie stosunków z bliższymi i dalszymi sąsiadami, z którymi nas łączy morze, przyczem jednym z bardzo ważnych czynników rozwoju polskiej żegluga jest eksport węgla, który był między innymi jedną z głównych podstaw rozwoju współczesnej żegluga angielskiej.

Żegluga regularna. Druga kategoria żegluga (muszę się zastrzec, że istnieje szereg form przejściowych i jest niemożliwem opowiedzieć wszystko o żegludze w ciągu jednego wieczoru — z tej racji mówię o żegludze tylko w głównych zarysach) jest żegluga regularna, która odgrywa obecnie we wszystkich państwach i w ich życiu gospodarczem bodaj, że największą rolę.

GDYNIA
centrum handlowe

Posiadając własny port, w którym nasza działalność niczem nie jest skrepowaną, w interesie kraju winno być dążenie do zrobienia z niego centrum handlowego. To centrum handlowe będzie musiało przyjąć na siebie przede wszystkim rodzący się handel polski, t. j. normalny przyrost handlu, powodowany normalnym rozwojem produkcji i spożycia w kraju.

Węzeł komunikacji morskich. Należy jednak dobrze sobie uprzytomnić, że Gdynia nie stanie się centrum handlowem i pozostanie tylko miejscem przeladunkowym dla towarów masowych. o ile nie stanie się węzłem regularnych komunikacji morskich, stanowiących przedłużenie sieci ojczystych kolei żelaznych.

Jak wskazuje wieloletnie doświadczenie wszystkich innych krajów, linje obce lub znajdujące się pod wpływem obcym są zawsze mackami do eksploatacji tego kraju, do którego idą ze swego kraju rodzimego. I naodwrot, własne linje, prowadzące z własnego kraju do portów obcych, mają dla gospodarki tego kraju takie same znaczenie, jakie ma wybudowanie nowej kolei żelaznej, która wywiera wpływ na całą przecinaną przez nią okolicę.

Z tych powodów wszystkie państwa dążą do zagarnięcia w swe ręce możliwie największej ilości szlaków komunikacyjnych morskich a co najmniej do zapewnienia swej banderze głównych linii.

Z tego wynika, że i w naszym wypadku minimum linii morskich potrzebnych dla obsługi naszego ruchu musi być zapewnione banderze polskiej.

Jeśli tego na czas nie zrobimy, ważne dla nas linje komunikacyjne opanują inni, a wyrugować ich z zajętych pozycji będzie bardzo trudno, jeśli nie niemożliwe, a w każdym razie bardzo kosztowne. W życiu gospodarczym widzimy zawsze walkę, a gdzie jest walka — tam musimy stosować do niej zasady strategji. Wiemy dobrze, co w czasie każdej walki znaczy opanowanie linii komunikacyjnych i niedopuszczenie na nie przeciwnika.

Sieć ojczystych linii żeglugowych powinna być przede wszystkim narzędziem ekspansji rodzimego przemysłu, a poza tem winna być czynnikiem, zapomocą którego ma być ujęty w ręce polskie i handel importowy, co ma również doniosłe znaczenie między innymi i na bilans płatniczy kraju.

Jeżeli wszystkie państwa tak szeroko i usilnie subwencjonują swoją żeglugę (przeważnie regularną), to nie dlatego, aby mieć przyjemność widzenia swej bandery na morzu i pokazywania jej innym

(choć propagandowe znaczenie floty handlowej jest również brane pod uwagę), lecz dlatego, że żegluga jest nieodzownym czynnikiem rozwoju gospodarczego.

Jest prawem ekonomicznym, że przemysł nie może stać na miejscu — musi się on rozwijać, produkować lepiej i więcej. Dla swej egzystencji musi się opierać nie tylko o rynki krajowe, lecz i o rynki zbytu zagraniczne. Inaczej przemysł upada.

Wszystkie narody z wysoką kulturą i cywilizacją starają się ciągnąć zyski nie tylko z własnego państwa, zasoby naturalne którego są do pewnej miary ograniczone i często niewystarczające.

Przemysł, handel a żegluga. Dla uczestniczenia w międzynarodowej wymianie towarów i dla ekspansji swego przemysłu potrzebny jest poza tem handel i to handel aktywny, to jest handel własny.

Ten handel nie może się rozwijać bez własnego portu, gdyż w każdym innym obcym porcie trafi on w ręce obcych pośredników, co nie leży w interesie kraju. Ten handel, bez którego nawet najlepszy i najpiękniej prowadzony przemysł upadnie, ma i powinien mieć naturalną tendencję kierować się własnymi drogami śródlądowymi na własne porty, aby torować sobie drogę dalej na morze pod własną banderą, do wszystkich krajów świata. Inaczej niezależnego handlu niezależnego państwa przedstawić sobie nie można.

Wszystkie państwa rozwijają swój handel i przemysł i za pomocą żeglugi starają się wyrzucić swoją nadprodukcję na coraz nowe rynki, gdyż każdy grosz zarobiony zagranicą przyczynia się do wzbogacenia swego kraju i unormowania bilansu płatniczego.

Linje morskie — przedłużenie sieci kolei ojczyznych. Ujmując zatem sprawę z punktu widzenia szerszej polityki gospodarczej, systematycznej ekspansji handlu i przemysłu danego kraju, stałych linii eksportu i importu — należy powiedzieć, że w tem wszystkim główną rolę odgrywają morskie linje regularne, o których wspomniałem wyżej jak o przedłużeniu sieci ojczyznych kolei żelaznych.

Postawienie takich linii na należytych poziomach a głównie zapewnienie im odpowiedniej ilości ładunków jest rzeczą bardzo trudną. Trzeba lat, doskonałego personelu i dużych kapitałów, aby takie linje pod względem finansowym stanęły na nogi i miały dostateczne rezerwy dla przetrzymania ciężkich pierwszych lat i ostrej konkurencji, a zresztą istnieje dużo linii ważnych dla życia gospodarczego kraju, które nie mogą istnieć bez poważnych subwencji rządowych.

Posiadamy narazie jedną linię tego rodzaju — Polsko-Brytyjską, która istniała już przedtem, a która właściwie została przez nas wykupioną. Ta linja była i jest opartą na już przedtem istniejącym a obecnie szybko wzrastającym eksporcie produktów polskiego gospodarstwa wiejskiego (masło, jaja, boczki) oraz na wywozie emigrantów.

Emigracja.

Mówiąc o emigrantach, trzeba powiedzieć, że ta linja stanowi pierwszy krok w opanowaniu tego ruchu, który, jak dotąd, nie jest przez nas wykorzystanym, wówczas, gdy właśnie ten emigrant z krajów słowiańskich był podstawą ogromnego rozwoju największych przedsiębiorstw świata, które mogły być później uzyskane jako potężne narzędzie gospodarczego opanowania świata.

Wprawdzie Polsko-Brytyjskie T-wo przewozi pewne ilości naszych emigrantów tylko do portów przeładunkowych, lecz nie ono sprzedaje bilety polskiemu emigrantowi w Polsce, gdyż robią to linje transatlantyckie cudzoziemskie, pozostawiając największe zarobki sobie, a polskie przedsiębiorstwo musi prosić te cudzoziemskie przedsiębiorstwa o odstąpienie mu części polskich emigrantów. Obecnie sytuacja zaczyna się zmieniać.

Nasza polityka przewozu emigrantów nie jest skoncentrowana w organach państwowych prowadzących politykę morską, jakby się należało, a prowadzi ją Urząd Emigracyjny, którego zadaniem powinna być — notabene nie przeczulona — opieka nad emigrantem, a nie polityka przewozu, związana zawsze i wszędzie wyłącznie z polityką morską.

Posiadając emigranta i pragnąc być samodzielnymi w dziedzinie polityki emigracyjnej którą jak dotąd wypuszczamy ze swoich rąk, moglibyśmy, idąc za przykładem innych narodów, stworzyć własne linje transatlantyckie do Północnej i Południowej Ameryki, któreby przyczyniły do naszej ekspansji i do powstania nowych stosunków w dziedzinie międzynarodowej, nie mówiąc o zwiększeniu na świecie autorytetu i znaczenia naszego Państwa.

Lecz wróćmy do zagadnienia innych linii regularnych. Pewne podstawy dla ich istnienia w kierunku eksportu jak i importu już istnieją, lecz ich znaczenie będzie polegało przede wszystkim na możliwości dla naszej ekspansji. Być może przez kilka pierwszych lat statki będą przewoziły nieznaczną ilość ładunków, lecz przy współpracy tych linii z czynnikami naszego przemysłu i handlu — przy systematycznych, nie zrażających się niepowodzeniami pierwszych lat usiłowaniach — one się stopniowo wpracują, dopomogą nam zawojuwać nowe rynki zbytu i je utrwalić.

Musimy dać polskiemu towarowi możliwości wyjścia z Polski a polskiemu importerowi sprowadzenia towaru cudzoziemskiego do Gdyni, o ile zechcemy zrobić z Gdyni centrum handlowe. Nie możemy ograniczyć się tem, że z Gdyni będzie wychodziła jedna linja, gdyż handel zamorski polega na tem, że kupiec, skupując towar w kraju w momentach najdogodniejszej dla niego konjunktury, zbiera go w składzie w porcie — orientuje się, gdzie go może sprzedać po najwyższej cenie, w związku z czem kieruje go dziś do jednego, jutro do drugiego, pojutrze do trzeciego portu zagranicznego. A zatem, jeśli Gdynia nie stanie się węzłem polskich linii regularnych, miejscem, skąd będzie wychodziła nie jedna, a kilka linii — handel wogóle do Gdyni nie przyjdzie, a pójdzie do drugiego portu, mającego największą ilość połączeń regularnych do innych portów. Nie uprzytomniamy sobie, ile tracimy na tem, że miliony tonn naszych towarów, w tem znaczna ilość drobnicy, idą przez obce porty.

Cudzoziemskie linje lub linje znajdujące się pod wpływem cudzoziemskim nie mogą nas dobrze obsłużyć i byłoby nieostrożnem polegać całkowicie na komunikacjach pozostających w obcym ręku.

W wielu zaś wypadkach i kupcowi nie jest obojętnem, pod jaką banderą przychodzi do portu zagranicznego jego towar, gdyż statek pod banderą jego kraju służy dla niego reklamą, zwiększa do niego zaufanie.

Wszystko to przemawia za tem, że musimy dążyć do stworzenia tej sieci polskich komunikacyj morskich, o której mówiliśmy. Jeśli mówimy o sieci, to dlatego, że musi być możliwość — w celach lepszego wyzyskania tonnażu — przyjmowania towaru z przeladunkiem. Np. posiadając linję do Morza Śródziemnego oraz linję obsługującą porty wschodniego wybrzeża Bałtyku, możemy przyjmować towar nietylko do portów polskich, lecz i do Libawy, Rygi, Rewla, Helsingforsu. Posiadając linję Gdynia—Anglja możemy przyjmować towar np. z Libawy do portów Anglji i t. p. Dla naszego handlu, o ile w Polsce a właściwie w Gdyni wyrobi się prawdziwy kupiec polski, odkrywa to również duże możliwości.

Linja Bałtycka. Obecnie Żegluga Polska zamierza zamówić cztery współczesne okręty dla linii regularnych do portów Bałtyku i Morza Północnego.

Niejednokrotnie rzucana była myśl stworzenia szybkiej linii Gdynia—Szwecja, co — pomijając związany z tem rozwój stosunków handlowych pomiędzy Polską a Szwecją, przyczyniłoby się do stworzenia nowej linii komunikacyjnej tranzytowej o dużem znaczeniu międzynarodowym.

Polska droga tranzytowa Bałtyk—Morze Czarne.

dowem przez Polskę i Rumunję do Morza Czarnego, skąd ma się połączenia na Bliski Wschód, a przez Suez z Oceanem Indyjskim i Wielkim.

Samo się przez się rozumie, że żadne linje nic nie pomogą, jeśli u polskiego kupiectwa nie będzie woli ku ekspansji na rynki zarga-
niczne.

Jest rzeczą oczywistą, że linje polskie mogą mieć bazę tylko w Gdyni. Pewne obawy nastęrczają nasze ustawy celne, społeczne i inne, niezastosowane do portów i do żeglugi. Jasnym jest, że warunki wszelkiego rodzaju w Gdyni nie mogą być gorsze i trudniejsze niż w portach sąsiednich. Innemi słowy port w Gdyni i pod temi względami winien być odpowiednio przygotowany do przyjęcia linij regularnych, wprawdzie kosztownych, lecz niesłychanie ważnych dla kraju.

**Koncentracja
w żegludze.**

Mówiąc o organizacji polskiej żeglugi, należy sobie uprzytomnić, że na całym świecie istnieje dążność do koncentracji, do stworzenia silnych pod wszelkiemi względami przedsiębiorstw żeglugowych. Tak samo jak Niemcy stworzyli Hamburg America Line i Nord-Deutscher Lloyd, jak w Austrii istniał Lloyd Austro-Węgierski i t. d. i t. d., przedsiębiorstwa, które stanowiły dumę narodu, tak i my winniśmy dążyć do stworzenia przede wszystkim jednego dużego przedsiębiorstwa. Byłoby omyłką i nieostrożnością, gdybyśmy poszli drogą organizacji oddzielnych zupełnie samodzielnych przedsiębiorstw dla każdej linji — zwłaszcza w naszych warunkach.

Rozwój tego przedsiębiorstwa musiałby iść w kierunku żeglugi nieregularnej jak i żeglugi regularnej. Poszczególne linje wzajemnieby się uzupełniały, a przygotowawczem stadjum z jednej strony, rezerwą zaś z drugiej byłyby statki żeglugi nieregularnej.

Przedsiębiorstwo to musiałoby objąć przede wszystkim te linje, które są nam najbardziej niezbędne w związku z ogólną gospodarczą polityką państwa.

O ile nam zależy na rozwoju naszego kraju, winniśmy pamiętać, że nikt obcy drogi na świat nam nie utoruje, a raczej nawet przyjaciele mogą nam w tem szkodzić.

**Polem pracy floty
handlowej jest
cały świat.**

Może to zrobić tylko własna flota handlowa, polem pracy której jest cały świat. Jeśli tej floty w odpowiedniej skali do produkcji kraju nie stworzymy, nieunikniony jest wcześniej czy później kryzys produkcji krajowej.

Z drugiej strony, posiadając tę flotę, nawet stosunkowo niewielką, może ona w różnych handlowych kombinacjach międzynarodowych

stać się cenionym sojusznikiem, a fakt jej istnienia może się w wielu wypadkach przyczynić do pomyślnego dla nas rozwiązania różnych ważnych zagadnień natury ekonomicznej. Przykłady tego mamy nawet z naszą obecną, właściwie minimalną flotą.

Są pewne aksjomaty, o których winniśmy stale pamiętać.

Pierwszy brzmi: *Handel idzie za stworzonymi dla niego udogodnieniami.*

Obejmują one: urządzenia portu, stworzenie w tym porcie dogodnych dla handlu warunków i porządków, drogi dowozowe do portu, taryfy kolejowe, składy, pomocnicze instytucje (maklerskie, finansowe, asekuracyjne i t. d.) i jak było powiedziane wyżej, sieć linii komunikacyjnych morskich, przy istnieniu których kupiec byłby w stanie skierowywać zamagazynowany w porcie towar w kilku kierunkach.

Drugim aksjomatem jest: *Handel idzie za banderą.*

Możliwość dogodnego wysłania towaru za morze powoduje powstanie nowych gałęzi przemysłu i rozwój istniejących, daje inicjatywę kupcowi.

Z drugiej strony linje okrętowe zainteresowane w otrzymaniu ładunków do przewozu również dokładają starań, aby ożywić ruch handlowy — można powiedzieć — budzą handel i dążą do jego aktywizacji. A wiadomem jest, że „handel po swej drodze pozostawia złoto“.

Do tego należy dodać, że nie można uważać Państwa za uniwersalnego bankiera, który na wszystko ma łożyć pieniądze. Trzeba, aby i koła gospodarcze zrozumiały znaczenie dla nich posiadania własnej floty i same przyjęły czynny udział w jej rozwoju. Flota — nasza awangarda — winna mieć dobrze przygotowane tyły.

Trzeba, aby nasza młodzież przejęła się myślą o samodzielnej pracy zarobkowej w dziedzinie handlu międzynarodowego, który jest handlem przeważnie morskim, właściwie o charakterze spekulacyjnym, sportowym, a nie uważać za ideał spokojne siedzenie na marnie płatnych stanowiskach.

Polityka morska, nowe linje okrętowe, port w Gdyni i t. d. otwiera przed naszym narodem najbardziej szerokie horyzonty, lecz trzeba, aby ten naród chciał i potrafił tę sytuację wykorzystać. Niech ten, kto ma inicjatywę, wzbogaca się sam, co winno być uważane za premję z tytułu tworzenia przez niego nowych warsztatów pracy, które dają

możność zarobkowania setkom tysiącom. Dla kraju, w którym przybywa rocznie pół miliona nowych obywateli, jest to rzeczą niezmiernie ważną.

Słusznie powiedział Marszałek Pilsudski:

„Zwyciężyć i spocząć na laurach byłoby klęską“.

Zrobiliśmy sobie ostatnio ogromną reklamę na świecie — Wystawą w Poznaniu i portem w Gdyni.

Musimy podwoić usiłowania, aby tę reklamę usprawiedliwić, to zwycięstwo wyzyskać, a to możemy zrobić tylko, kierując naszą ekspansję przez Gdynię na morze.

Musimy przytem nie zamykać oczu na grożące nam niebezpieczeństwo ze strony współzawodników na morzu i pod tym względem w stosunku do portów i żeglugi handlowej winniśmy przeprowadzać zasadę „do swoich po swoje“. Nie jest to zawsze łatwo, gdy się ma do czynienia z utartymi drogami i wygodnymi stosunkami, np. w Gdańsku lub innych portach, gdzie nawet polskie firmy są często zależne od cudzoziemskich współpracowników, którzy ciągną do swoich. Pod tym względem jest dużo do zrobienia. Jeśli mamy polskiego maklera, winniśmy iść do niego, a nie do obcego. Jeśli mamy własne linje okrętowe, musimy z nich korzystać przedewszystkiem, tem bardziej, że one bardziej będą uwzględniały interesy swoich klientów. Pod temi wszystkimi względami prasa może zrobić dużo.

Prasa.

Pragnąłbym tylko zwrócić uwagę na to, że nasza prasa, będąc mało zorientowaną w sprawach morskich, podaje czasem, powiedzmy, wprost fantastyczne wiadomości, przyjmując zupełnie bezkrytycznie to, co do jej wiadomości doszło. Może to być wręcz szkodliwem.

Nasi sąsiedzi przyjęli tę zasadę, że o tak delikatnej rzeczy, jak o flocie, pisać należy oględnie. Bardzo rzadko znajdziemy wzmiankę o jakiej awarii swego statku. Natomiast szeroko opisują wypadki ze statkami obcemi, rezultat — wzrost ogólnego zaufania do swej floty. U nas zaś z najzwyczajniejszych wypadków robili niekiedy wielkie sensacje.

Niestety, na wybrzeżu mamy bardzo słabą prasę, a redagowanie np. jednej z gazet, rzekomo wychodzącej w Gdańsku, w miejscowości znacznie oddalonej od morza, nie daje możliwości korzystania bez opóźnienia ze źródłowych informacji na miejscu.

A interesować społeczeństwo sprawami morskimi trzeba. W procesach myślowych przeciętnego Polaka morze w rzeczywistości jeszcze nie istnieje. Istnieje już brzeg morza, port, lecz nie flota handlowa, nie działalność na morzach.

Jest nader charakterystycznym, że w naszym prawodawstwie nie przewidywano możliwości istnienia floty morskiej, która pracuje w warunkach zgoła odmiennych i zupełnie niepodobnych do warunków lądowych. U nas zaś zawsze istnieje dążność do traktowania spraw morskich w płaszczyźnie lądowej, co wytwarza nieporozumienia i trudności.

Tę psychologję społeczeństwa może zmienić życzliwie nastrojona prasa wszelkich odcieni politycznych, gdyż morze łączy wszystkich.

Wiele rzeczy w tej dziedzinie poprawia się stopniowo, jednak należy zawsze pamiętać o tem, że na morzu wszystko dzieje się inaczej, niż na lądzie.

Kończąc swój referat, pragnąłbym jeszcze raz podkreślić, że z każdą cegłą, wbudowaną w Gdyni, wzmacnia się nasza sytuacja na Bałtyku, z każdą tonną, dodaną do naszej floty handlowej, zwiększa się znaczenie naszego kraju na świecie



