





ROWMUND PIŁSUDSKI

ROZBUDOWA FLOTY HANDLOWEJ  
CENTRALNYM ZAGADNIENIEM POLITYKI  
GOSPODARCZEJ

Odbitka

z

Nr. 5 "EKONOMISTY POLSKIEGO"

LONDYN 1943

103.



001510



ROZBUDOWA FLOTY HANDLOWEJ  
CENTRALNYM ZAGADNIENIEM POLITYKI  
GOSPODARCZEJ

*The Importance of Poland's Merchant Navy in  
Her Post-war Economic Policy*

*Summary: The direction of the economic development of a country depends largely upon its geographical conditions. This is particularly noticeable in the case of those countries which, possessing natural advantages, have built up a large merchant navy and based their economic development on maritime trade.*

*Poland does not possess any such advantages. Her maritime development is rather a problem of political security, which arose during the eighteenth century when her political and economic independence was threatened by two strong and aggressive neighbours. A balance of power could only be restored by the close collaboration of Poland with Northern and Western Europe. It is unnecessary to stress that this collaboration in turn would depend chiefly upon an adequate access to the Baltic Sea and the building up of her merchant navy.*

*It was, however, not until 1925, when the tariff conflict broke out between Germany and Poland, that the latter fully realised the importance of freeing herself from the German economic influence by the development of her ports and merchant navy. It should be pointed out that the results achieved in this direction during the short period from 1925 to 1939 were remarkable and they were gained largely owing to a planned and consistent policy on the part of the State, which gave full and efficient support to private enterprise and initiative.*

*The author expresses the view that the main basis upon which Poland's political security will rest after the war could be defined as follows:*

(a) *The possibility of obtaining effective military and economic aid from the Anglo-Saxon powers, should there be fresh danger of German aggression.*

(b) *Her close military, political and economic collaboration with other countries of Central and South-Eastern Europe, in order to make this whole area sufficiently powerful, strategically and economically.*

*The author discusses in detail the importance of Poland's maritime development in the realisation of these two aims.*

Political security in Europe would only be guaranteed by keeping open the lines of communication between Great Britain and Eastern Europe through the Baltic Sea, by freeing the latter from German control and placing it under the supervision of the British fleet until such time as the Polish fleet is strong enough to undertake this task. Another important factor in the establishment of political security is the formation of a bloc of the countries in Central and Eastern Europe.

The author comes to the conclusion, which is based upon thorough calculation, that the tonnage of the Polish merchant navy after the war should amount to some 850,000 B.R.T., in order to cope with post-war conditions. He gives detailed suggestions for the establishment of regular communication lines between Poland and the distant overseas countries by planning the necessary tonnage and the number of departures monthly for each line.

As far as short-distance navigation is concerned, the three most important lines would lead to Great Britain, the Western European ports and the Baltic and Scandinavia. The tonnage necessary for tramp shipping is also dealt with, as well as the special uses to which tankers, tugs, excursion steamers, etc., could be put.

The author points out also that the development of the Polish merchant navy would benefit the Anglo-Saxon powers in the placing of their products on the market of Central and Eastern Europe, by dispensing with Germany as an intermediary. This was proved during the period from 1928 up to the present war, since, with the increasing growth of the Polish merchant navy and the development of her ports, this tendency became more and more marked.

The last chapter of the article deals with the speediest means by which this development could be achieved. War reparations would be the first. For instance, before the war the collective tonnage of the three Axis merchant navies amounted to some 13.5 million B.R.T., and Poland's claim would represent only 5.5% of this amount, since at present her merchant navy is approximately 100,000 B.R.T.

It should be emphasised that this problem should not be treated only on a pre-war basis, since the tasks awaiting the Polish navy after the war more than justify her claims in this direction.

If, however, for any reason these claims could not be fully met by war reparations, arrangements could be made with the U.S.A. to make up the deficiency, since the present monthly production of merchantmen by America amounts to nearly the whole Polish merchant navy, as planned by the author.

In conclusion, he urges the necessity for the training in all branches connected with maritime trade of the Polish specialists and technicians now in this country, in order that they may be fully prepared for their future tasks.

---

## I. Ogólno-państwowy charakter zagadnień morskich w Polsce i wynikająca stąd rola żeglugi.

Historia ekspansji morskiej typowych w tym zakresie krajów wykazuje, iż stanowiła ona zawsze konsekwencję ich przyrodzonych warunków geograficznych oraz ograniczonych możliwości zarobkowania, jakie społeczeństwu dawała gospodarcza eksploatacja macierzystych obszarów państwowych. Innymi słowy, ekspansja ta była tylko normalnym objawem przedstawiania się ludności na najbardziej korzystną w jej warunkach narodowych gałąź działalności gospodarczej. W związku z naturalnym charakterem tego procesu, państwo mogło ograniczyć swą rolę wyłącznie do jego ochrony oraz pokonywania zewnętrznych trudności politycznych stojących na jego drodze.

Nie wymaga uzasadnienia, że Polska takich warunków przyrodzonych dla stania się krajem morskim nigdy nie posiadała. Dla nas problem morski powstał nie jako przedmiot zainteresowania gospodarczego ludności, lecz jako *zagadnienie bezpieczeństwa państwa* z chwilą kiedy—przez konsolidację w wieku XVIII na jego wschodnich i zachodnich granicach dwóch silnych organizmów państwowych—jego dotychczasowa samowystarczalność i dominujące stanowisko w tej części Europy zostało podważone. Przywrócenie równowagi sił mogło nastąpić tylko w drodze nawiązania ściślejszej współpracy z Europą Zachodnią i Północną, dla realizacji czego posiadanie dostępu do Bałtyku stanowiło element zasadniczy.

Zmiany, jakie zaszły w Europie w okresie prawie 125-cio letniego nieistnienia Państwa Polskiego, a wyrażające się w ostatecznym utrwaleniu charakteru wielkomocarstwowego Rosji i Niemiec, oraz w wadze jaką czynnik niezależności i rozwoju gospodarczego nabrał dla politycznej egzystencji narodów, jeszcze bardziej pogłębiły znaczenie problemu morskiego dla odrodzonej Polski.

Podłoże interesu *publicznego*—przesłanek, dla których Polska, pomimo swego charakteru kontynentalnego, musi być krajem morskim—tłumaczy, dlaczego tak niewiele było w tym kierunku dokonane, dopóki realizacja tego problemu pozostawioną była tylko wolnej grze sił gospodarczych, czy to w epoce przedrozbiorowej, czy też w pierwszych latach po odzyskaniu przez nas niepodległości.

Momentem przełomowym w tym zakresie był dopiero wybuch wojny celnej z Rzeszą w roku 1925, który na tle ówczesnej naszej zależności gospodarczej od Niemiec, wyrażającej się w fakcie że konsumowały one aż 43% polskiego eksportu, ostatecznie uwypuklił całą wagę zagadnienia morskiego dla państwa i zmusił je do działania.

Nawiasem mówiąc, odcinek morski stanowi jedyny przykład w przedwojennej Polsce, gdzie przez dłuższy okres czasu stosowana była konsekwentnie i planowo gospodarka kierowana. Może też on być w pewnym stopniu wzorem dla innych gałęzi gospodarstwa narodowego, które z racji na interes publiczny będą również musiały ulec szybkiej rozbudowie, jak można pogodzić szeroką inicjatywę państwa z wykorzystaniem przedsiębiorczości i zalet eksploatacyjnych gospodarki prywatnej.

W świetle doświadczeń ostatnich lat 25-ciu w następujący sposób można sformułować główne elementy natury strategicznej, politycznej i gospodarczej, które ze względu na sytuację geopolityczną państwa polskiego będą się składały po obecnej wojnie na zagadnienie jego bezpieczeństwa :

(1) możliwość skutecznego korzystania z pomocy militarnej i ekonomicznej mocarstw anglo-saskich na wypadek ponownego zagrożenia ze strony Niemiec ;

(2) uwielokrotnienie strategicznych, przemysłowych i surowcowych możliwości własnego obszaru państwowego w drodze ścisłej współpracy wojskowej, politycznej, i ekonomicznej z innymi krajami Środkowej i Południowo-Wschodniej Europy ;

(3) rozbudowanie do poziomu zachodnio-europejskiego własnego potencjału gospodarczego.

Rozpatrzymy w jakim stopniu realizacja każdego z wymienionych postulatów związana jest z dalszym pogłębianiem charakteru morskiego Polski i jakie w związku z tym stawia ona konkretne zadania przed naszą polityką morską.

*Problem strategiczny.* Współdziałanie z Zachodem na wypadek agresji niemieckiej uzależnione jest przede wszystkim od uprzedniego zabezpieczenia odpowiedniej arterii komunikacyjnej, która ze względu na centralne położenie Niemiec w Europie może iść tylko przez Bałtyk i Cieśniny Duńskie.

Zagadnienie to omówione zostało obszernie w Bellonie<sup>1</sup> i dlatego ograniczymy się jedynie do stwierdzenia, że wymaga ono :

(1) przywrócenia Bałtykowi charakteru morza otwartego przez pozbawienie Rzeszy kontroli nad Cieśninami Duńskimi (odłączenie Schleswig-Holstein i utworzenie brytyjsko-polskiej strefy obronnej Cieśnin);

(2) zapewnienia Polsce takiego wybrzeża nadbałtyckiego, w szczególności przez inkorporację Prus Wschodnich, które strategicznie nadawałoby się do obrony i mogłoby być użytkowane dla komunikacji zamorskiej nie tylko w czasie pokoju lecz i podczas wojny ;

(3) wprowadzenia na Bałtyk, jako czynnika równowagi sił na morzu, podobnie jak ma to miejsce na Morzu Śródziemnym, floty brytyjskiej co najmniej na tak długo, aż rolę tę będzie mogła przejąć polska marynarka wojenna z chwilą jej odpowiedniego rozbudowania.

*Problem konsolidacji Europy-Środkowej.* Wstępnym warunkiem dla stworzenia politycznego bloku państw leżących między Niemcami a Rosją musi być ich gospodarcze uniezależnienie od Rzeszy, jako głównego nabywcy a zatem i dostawcy w ich handlu zagranicznym.

Dla ilustracji panujących w tym zakresie stosunków wystarczy przypomnieć, że już w roku 1936, tzn. jeszcze przed powstaniem Wielkiej Rzeszy, Niemcy były odbiorcą około 49% całości wywozu Bułgarii, 41%—

<sup>1</sup> p.t. " Bałtyk a bezpieczeństwo Europy "—Bellona, rok 1942, zeszyt II.



Węgier i 30%—Jugosławii. Cyfry te były jeszcze wyższe w przededniu wybuchu wojny, przede wszystkim na skutek dokonanych w międzyczasie zmian terytorialnych.

Konieczność radykalnej zmiany tego stanu rzeczy jest oczywista, a może być dokonana *szybko*, co z racji na powojenną normalizację życia tej części Europy będzie okolicznością wielce istotną, tylko w drodze zastąpienia Niemiec na rynkach środkowo-europejskich przez podobnie gospodarczo wszechstronne, pojemne i bogate organizmy państwowe. W pierwszym rządzie zadanie takie powinno przypaść w udziale narodom anglo-saskim, tak ze względu na ich możliwości materialne, jak i zainteresowanie w utrzymaniu przyszłego pokoju świata. Wypada przy tym podkreślić, że o ile realizacja tego problemu ma zasadnicze znaczenie dla losów tej części Europy, o tyle ze strony Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej wymagałoby to tylko minimalnego przestawienia w ich dotychczasowych zamorskich źródłach zakupu, co z racji na międzyimperialne stosunki brytyjskie stanowi okoliczność szczególnie ważną. Przykładowo można podać, że w roku 1936 eksport do Niemiec z sześciu krajów: Bułgarii, Jugosławii, Rumunii, Węgier, Czechosłowacji i Austrii wynosił zaledwie 5.2% wartości ogólnego importu Wielkiej Brytanii, względnie 3.2% łącznego importu W. Brytanii i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

W swoim czasie podobnego przekierowania handlu zagranicznego dokonała Polska, w której wywozie udział Rzeszy w okresie od 1928 do 1937 r. spadł z 34% na 14%, podczas gdy łączny udział Wielkiej Brytanii, i Stanów Zjednoczonych A.P. wzrósł z 10% na 27%. Wynik ten mógł jednak być osiągnięty przede wszystkim dzięki temu, że posiadając własny dostęp do morza mogliśmy go planowo wyzyskać dla zwalczania niemieckiego pośrednictwa komunikacyjno-handlowego, koncentrując około 78% zagranicznych obrotów towarowych w Gdyni i Gdańsku.

Niemniej istotne znaczenie będzie miał charakter morski Państwa Polskiego również i dla wprowadzenia mocarstw anglo-saskich na rynki środkowo-europejskie. Jest zrozumiałym, że proces ten jako dokonywany kosztem stanu posiadania niemieckiego będzie się musiał odbywać z pominięciem dróg komunikacyjnych wiodących przez Rzeszę. Otóż w tym zakresie porty polskiego wybrzeża są jedynymi portami leżącymi na wschód od Hamburga, które z racji swego położenia i stopnia rozbudowy będą posiadały warunki techniczne i handlowe dla objęcia roli pośrednika w obrocie towarowym Europy Środkowo-Wschodniej z Wielką Brytanią i Stanami Zjednoczonymi A.P., o ile tylko zostaną zaopatrzone w odpowiednią sieć morskiej komunikacji regularnej.

*Problem uprzemysłowienia.* Konieczność szybkiej rozbudowy potencjału gospodarczego Polski, jako jednego z warunków jej bezpieczeństwa—nie wymaga uzasadnienia. Może to być dokonane tylko w formie powszechnego zatrudnienia przez wielkie roboty publiczne oraz intensywne uprzemysłowienie kraju. Poważnym hamulcem na tej drodze, jak wykazują doświadczenia państw o gospodarce kierowanej, będzie kwestia

zdobycia środków na opłacenie zwiększonego z jego tytułu importu, w szczególności maszyn i surowców przemysłowych. Częściowo trudność ta byłaby usunięta o ile tytułem reparacji wojennych udałoby się uzyskać od Niemiec kluczowe instalacje fabryczne dla potrzebnych gałęzi przemysłowych oraz patenty na wyrób surowców zastępczych. Szersze jednak rozwiązanie problemu, poza drogą kredytową, zależeć będzie od tego czy potrafimy podnieść odpowiednio pozycję usług, a przede wszystkim usług morskich w naszym bilansie płatniczym.

Nie wydaje się bowiem realne liczenie na możliwości pokrywania nadwyżek importowych przez dodatkowy eksport. Raczej bezpośrednim następstwem procesu uprzemysławiania będzie zmniejszenie wywozu, przynajmniej w okresie przejściowym. Szerokie zatrudnienie musi wywołać wzrost konsumpcji wewnętrznej, co przy niskiej stopie życiowej w Polsce, odbije się przede wszystkim na zwiększeniu spożycia produktów rolnictwa, a tym samym na ograniczeniu możliwości eksportowych w tej dziedzinie. Ponieważ zaś wywóz rolniczy wynosił przeszło 40% wartości naszego ogólnego eksportu, stąd wszelką obniżkę tej pozycji tylko z wielkim wysiłkiem będzie można wyrównać przez inne gałęzie wytwórcze. Trudno jednak przypuszczać, aby były one jeszcze zdolne sfinansować dodatkowe importy.

W ten sposób dalszy rozwój gospodarki morskiej—przede wszystkim w drodze zwiększenia floty handlowej, jako głównego instrumentu usług morskich—będzie koniecznym warunkiem dla nadania odpowiedniego tempa całej akcji uprzemysłowienia.

Pouczający przykład w tym zakresie może stanowić historia industrializacji Niemiec, które przed 1871 r., to znaczy na progu swej rewolucji przemysłowej, były jeszcze poważnym eksporterem zboża i miały strukturę gospodarczą zbliżoną do tej jaką posiadała Polska w ostatnich latach przed wojną. Na 41 milionów Niemców w 1871 r.—64% mieszkało na wsi, produkcja węgla kamiennego wynosiła około 30 milionów ton, produkcja surówki—około 1.5 milionów ton.<sup>1</sup> Poza przemysłem ciężkim i włókienniczym inne gałęzie przemysłowe znajdowały się dopiero w stanie początkowego rozwoju. Dotyczy to w szczególności przemysłu maszynowego i chemicznego.

Tymczasem już w 1882 r. tylko 42% ludności żyło z rolnictwa, a w 1907 r. cyfra ta spadła do 34%. Pomimo, że w okresie 1871–1913 produkcja zboża i kartofli uległa prawie podwojeniu, już w 1879 r. Niemcy musiały importować ze Stanów Zjednoczonych A.P. prawie pół miliona ton żyta i pszenicy. Wzrost spożycia na głowę oraz przyrost absolutny ludności towarzyszący uprzemysłowieniu spowodował, że Niemcy w tym czasie z eksportera stały się importerem produktów spożywczych. Ponieważ eksport dopiero tworzonego przemysłu nie pokrywał importu, a do 1880 r., pomimo kontrybucji francuskiej, bilans obrotu kapitałowego Niemiec był ujemny—musiały one szukać wyrównania bilansu płatniczego w dziedzinie

<sup>1</sup> Odpowiednie dane dla Polski w 1937 r.: na wsi mieszkało około 72% ludności; produkcja węgla wynosiła 36 miln. ton, stali—1.4 miln. ton.

usług. Tym się przede wszystkim tłumaczy gwałtowny w tym czasie rozwój niemieckiej marynarki handlowej, która z 81 tys. trb.<sup>1</sup> statków parowych w 1871 r. wzrosła do przeszło 2.6 milionów trb. w roku 1900, aby w 1913 r. osiągnąć szczytową cyfrę około 5.5 milionów trb.

Jeżeli pominiemy postulaty morskie natury strategiczno-terytorialnej, jako nie należące do tematu naszych rozważań, to z uprzednich uwag wynika, że główny wysiłek polskiej polityki morskiej winien być w chwili bieżącej skierowany na dostosowanie naszej floty handlowej przez jej odpowiednią rozbudowę do czekających ją po wojnie zadań.

Zarówno rozwiązanie potrzeb komunikacyjnych portów polskich w ich nowej roli ośrodków przeładunkowych Europy Środkowej, jak i odpowiednie podniesienie pozycji usług w bilansie płatniczym—będą wymagać tonażu conajmniej kilkakrotnie większego od tego jaki Polska posiadała w 1939 r.

Zanim przystąpimy do szczegółowego omówienia tego problemu, wydaje się wskazanym zreasumowanie najważniejszych cech zagadnienia żeglugowego w Polsce w okresie przedwojennym. Prowadzona od roku 1926 w ramach inicjatywy państwowej rozbudowa marynarki handlowej dostosowana była do ówczesnego naczelnego postulatu całej polityki morskiej, tj. uniezależnienia zagranicznych obrotów towarowych (od 1930 r. również ruchu emigracyjnego) od obcego, a w szczególności niemieckiego, pośrednictwa i w związku z tym miała na uwadze przede wszystkim obsługę własnych przewozów.

Ten instrumentalny charakter żeglugi, jako środka dla pozbawienia czynników obcych kontroli nad naszym handlem, wymagał rozwijania jej najodpowiedniejszego dla tego celu typu, tzn. linii regularnych, w pierwszym stadium jako linii dowozowych do portów zachodnio-europejskich w celu omińnięcia portów niemieckich, a w drugim—jako linii dalekomorskich dla ubezwspędniienia handlu z krajami pozaeuropejskimi.

Planowość akcji w rozbudowie tych linii, przystosowanie techniczne tonażu oraz wykorzystanie będących w ręku państwa środków dla ułatwienia im konkurencji z zagranicą, dały podobnie dodatnie wyniki w kierunku zdobycia przez nie przewozów, jak miało to miejsce w zakresie koncentracji obrotów towarowych w portach polskich. W 1938 r. na trzech głównych szlakach naszego zamorskiego handlu: Ameryka Północna, wschodnie wybrzeże Ameryki Południowej oraz Wielka Brytania—udział polskiej bandery w bezpośrednich przewozach<sup>2</sup> wynosił odpowiednio w przywozie: 57%, 62% i 33%, oraz w wywozie: 82%, 48% i 50%.

Jeżeli pomimo tych wyników udział bandery narodowej w ogólnych obrotach portów polskich sięgał w 1938 r. tylko do 14.9% w imporcie, oraz 8.3% w eksporcie, było to następstwem specyficznej struktury tych obrotów, które w około 83% (bez tranzytu) składały się z towarów masowych

<sup>1</sup> trb. oznacza pojemność rejestrową brutto (gross tonnage).

<sup>2</sup> Po potrąceniu złomu (Stany Zjednoczone A.P.), węgla i rudy (Ameryka Południowa) oraz drzewa (Wielka Brytania).

jak węgiel, ruda, złom i drzewo, stanowiących typowe ładunki żeglugi trampowej. Ten zaś typ żeglugi o ile może być atrakcyjny dla prywatnego armatora interesującego się nie *narodowością i kierunkiem* przewożonego towaru lecz wyłącznie elementem zysku, o tyle z racji na swoje *oderwanie* od stałych szlaków komunikacyjnych, tylko w ograniczonym stopniu może służyć jako instrument popierania *własnych* obrotów towarowych. Podobnie z powodu niskich stawek frachtowych w trampingu, ich chwiejności, oraz częstych podróży pod balastem, jest on mało wydajny w porównaniu do żeglugi regularnej jako środek aktywizacji usług morskich w bilansie płatniczym.

Ciekawą pod tym względem ilustrację daje dla lat 1936-37 porównanie zarobku dewizowego 260 zł. netto na 1 trb. floty handlowej polskiej, zatrudnionej przede wszystkim w przewozach towarów wysoko wartościowych i pasażerów, z inkasem 115 zł. żeglugi norweskiej posiadającej wysoki odsetek trampów i wreszcie z zarobkiem tylko 55 zł. marynarki estońskiej pracującej wyłącznie na polu przewozów nieregularnych.

W tych warunkach jest rzeczą zrozumiałą, że państwo w roli armatora, interesując się żeglugą przede wszystkim pod kątem korzyści pośrednich jakie ona daje gospodarstwu narodowemu, nie miało specjalnego interesu rozbudowywania we własnym zakresie trampingu, starało się natomiast zainteresować nim inicjatywę prywatną, co jednak z powodu na brak czynników fachowych z odpowiednim kapitałem nie mogło dać doraźnie większych rezultatów. Jeżeli uwzględnimy teraz, że już w 1937 r. po potrączeniu węgla, rudy, złomu i drzewa<sup>1</sup> około 26% wywozu i 31% przywozu naszych obrotów morskich obsługiwane było przez polskie linie regularne dowozowe i bezpośrednie oraz przyjmujemy 50% udziału bandery narodowej we własnym obrocie za granicę, której przekraczanie nie jest wskazane z racji na komplikacje jakie powoduje w stosunkach z innymi krajami—to okaże się, że perspektywy szerszej rozbudowy rodzimej żeglugi regularnej w oparciu tylko o *własne* przewozy już przed wojną były dość ograniczone. Bezspornie istniały jeszcze dodatkowe możliwości zwiększenia tonażu linii regularnych przez ściągnięcie na nie większej ilości drzewa i zboża, jak również przez przekształcenie na niektórych szlakach linii dowozowych na bezpośrednie—wszystko to jednak stanowiłoby tylko półśrodki.

Dalszy rozwój tego działu żeglugi stawał się uzależniony przede wszystkim od stopnia w jakim udałoby się rozszerzyć jego dotychczasowy zakres pracy drogą włączenia w obrót międzynarodowy.

Rozwiązanie tego problemu przed wojną było szczególnie trudne zarówno z racji chronicznego przerostu podaży światowego tonażu w stosunku do obrotów towarowych, jak i współdziałania wszystkich krajów morskich w ramach tzw. umów konferencyjnych dla obrony swych udziałów w przewozach regularnych. Zupełnie odmiennie przedstawia się to zagadnienie obecnie wobec faktu, że wszystkie trzy państwa osi

<sup>1</sup> Potrącono tylko eksport do Wielkiej Brytanii.

poważnie partycypowały w tych umowach i stąd przy ustalaniu przyszłych warunków pokojowych będą istniały możliwości częściowego włączenia się na ich miejsce do obrotów międzynarodowych, bez uszczerbku dla stanu posiadania flot państw sprzymierzonych.

Z zestawienia przedwojennych doświadczeń naszej marynarki handlowej z czekającymi ją zadaniami w przyszłości, wynikają dwa szczególnie istotne wnioski odnośnie jej dalszej linii rozwojowej :

(1) żegluga regularna powinna być nadal czynnikiem dominującym w składzie polskiej floty handlowej—tak z racji potrzeb komunikacyjnych portów, jak i swej wysokiej wydajności na polu akwizycji dewiz ;

(2) troską polskiej polityki morskiej w zakresie rozbudowy linii regularnych winno być w równej mierze powiększenie ich tonażu, jak i zabezpieczenie im odpowiedniego udziału w przewozach z portów obcych.

## II. *Potrzebna Polsce marynarka handlowa i wytyczne jej organizacji.*

W pierwszym okresie uprzemysłowienia kraju, wobec prawdopodobieństwa uzyskania szeregu instalacji fabrycznych z Niemiec tytułem reparacji oraz pewnej pomocy kredytowej ze strony sojuszniczej dla usunięcia zniszczeń powojennych, uzyskane środki powinny wystarczyć, o ile dzięki usługom żeglugowym będziemy w stanie zwiększyć nasz import surowców przemysłowych i maszyn w porównaniu do 1938 r. przynajmniej o 25%, co wyniesie około 150 milionów zł. rocznie. W wypadku utrzymania importu bawełny, wełny, skór i tłuszczów na poziomie przedwojennym suma ta umożliwiłaby pokrycie zwiększonego o 50% przywozu maszyn, złomu, rudy i metali nieszlachetnych, względnie pozwoliłaby na podniesienie o 100% importu złomu i rudy.

Jako średni dewizowy zarobek netto na 1 trb. powiększonej floty można przyjąć—przy założeniu iż utrzyma ona nadal przede wszystkim swój charakter regularny—inkaso marynarki niemieckiej z lat 1936–1937 w wysokości około 200 zł., ponieważ jest ono bardziej miarodajne dla warunków pracy w obrocie międzynarodowym, niż dotychczasowe wyższe zarobki marynarki polskiej, korzystającej z uprzywilejowanych okoliczności własnych przewozów. Z podziału 150 milionów przez 200 otrzymamy cyfrę 750 tys., stanowiącą ilość ton brutto rejestrowych, o którą powinna być *zwiększona* nasza żegluga morska w porównaniu do stanu przedwojennego, aby mogła wypracować potrzebną sumę dewiz. Ogólny więc stan floty wynosiłby w tym wypadku około 850 tys. trb.

Jest ciekawe, że do zbliżonej cyfry dochodzi się również o ile przyjmie się—jako kryterium dla wielkości żeglugi, którą Polska powinna była posiadać przy przedwojennej wysokości bilansu płatniczego—założenie, iż tonaż ten powinien był móc utrzymać pozycje usług morskich na poziomie, jaki porównawczo zajmuje ona w bilansach płatniczych tych krajów, które podobnie jak Polska (np. Dania) zmuszone do poważnego importu, bilansują go tylko z trudem przez eksport głównie rolniczy, a mając jednocześnie ujemny obrót kapitałowy—muszą szukać wyrównania bilansu płatniczego na drodze usług.

Przeprowadzone tytułem przykładu obliczenie w oparciu o bilanse płatnicze Danii i Polski z roku 1936 i 1937 daje średnią cyfrę ok. 880 tys. trb., jako wykładnik naszego zapotrzebowania w tym czasie na flotę handlową. Innymi słowy powyższa liczba może być uważana za ten tonaż morski, z którym Polska powinna wyjść z obecnej wojny na to aby usługi żeglugowe w jej gospodarce narodowej mogły odgrywać podobną rolę do tej, jaką spełniały w gospodarstwie Danii. Jasnym jest, że w miarę rozwoju naszego potencjału ekonomicznego tonaż ten musiałby również ulegać odpowiedniemu powiększeniu.

Zanalizujmy obecnie czy wyliczone 850 tys. trb. będzie pokrywać potrzeby komunikacyjne portów i jakie w związku z tym powinny obejmować działy żeglugi.

*A. Linie regularne.* O ile czynnikiem decydującym dla stworzenia warunków umożliwiających Polsce podjęcie obsługi morskiej krajów środkowo-europejskich będą okoliczności natury międzynarodowej, jak ukształtowanie granic tych państw oraz zakres w jakim mocarstwa anglosaskie zastąpią Niemcy w ich obrocie towarowym, o tyle stopień wykorzystania przez nią tych warunków zależeć będzie przede wszystkim od rozmiaru w jakim zostaną rozbudowane regularne połączenia morskie naszych portów.

Dopóki porty te obsługiwały tylko rodzimy handel zagraniczny, a tranzyt—zresztą nie przekraczający 10% ich obrotu—składał się głównie z towarów masowych korzystających z trampingu, dopóty kwestia bezpośredniości i częstotliwości połączeń regularnych, chociaż zawsze ważna, nie decydowała jednak o ich zdolności konkurencyjnej w stosunku do portów niemieckich, względnie zachodnio-europejskich. Ze względu na całokształt przedwojennych stosunków gospodarczych było korzystniejszym dla polskiego kupca posługiwanie się własnymi portami nawet wówczas, gdy ustępowały one komunikacyjnie portom obcym.

Z chwilą jednak, gdy porty polskie po wojnie mają obsługiwać większą część zamorskiego obrotu towarowego Europy Środkowej, konieczność dostosowania ich połączeń regularnych, chociażby tylko w pewnej skali, do poziomu istniejącego w portach Morza Północnego, staje się oczywista. Dla zilustrowania właściwego oblicza tego zagadnienia wystarczy porównać ilości miesięcznych odjazdów w roku 1939 z Hamburga i Gdyni (w nawiasach) statków linii regularnych na niektórych szlakach: Daleki Wschód—14 (1), Australia—7 (0), Indie—6 (0), U.S.A.—12 + 4 z Bremy razem 16 (4), wschodnie wybrzeża Ameryki Południowej—14 (5), Wielka Brytania przeszło 60 (12), w tym Londyn—30 (4).

W tych warunkach rozwiązanie problemu komunikacyjnego portów polskich sprowadza się nie tylko do zapewnienia im regularnych połączeń na głównych drogach handlu, lecz również i *odpowiedniej częstotliwości* odjazdów. W świetle podanych cyfr, jako *minimum* w tym zakresie wydaje się konieczne przyjąć dla ruchu dalekomorskiego (Morze Śródziemne włącznie) od 2 do 4 odjazdów miesięcznie. Pod nazwą „częstotliwość minimalna“ należy rozumieć tę ilość miesięcznych odjazdów statków linii

regularnych na każdym szlaku, którą porty polskie powinny posiadać *stale*—niezależnie od mniejszego lub większego zainteresowania nimi obcych armatorów—by mogły stać się *międzynarodowo-atrakcyjne* w zakresie komunikacyjnym i ten charakter utrzymać. Innymi słowy jest to *bazowa* ilość odjazdów, którą powinna móc im zapewnić we własnym zakresie bandera narodowa.

Kierując się znaczeniem, jakie poszczególne szlaki morskie mają zarówno dla naszego obrotu towarowego jak i głównych portów kontynentu, co jest specjalnie ważne z racji na konieczność rozszerzania podstawy eksploatacyjnej powiększonej floty polskiej—można ustalić następujące dalekomorskie połączenia *zasadnicze*, których obsługa powinna należeć do obowiązków tej floty i być dostosowana, tak pod względem tonażu jak organizacji, do stawianych wymagań przez zwyczaje oraz warunki konkurencji światowej:

- |  |                              |
|--|------------------------------|
| (1) Wschodnie wybrzeże Ameryki Południowej (Brazylia, Urugwaj, Argentyna): ilość odjazdów miesięcznie—4 (w tym 2 pasażersko-towarowe). Tonaż 6-ciu statków towarowych i 5-ciu statków pasażersko-towarowych, razem .. .. .   | ok. 92,000 trb. <sup>1</sup> |
| (2) Zatoka Meksykańska (porty bawełniane U.S.A.): ilość odjazdów 3. Tonaż 6-ciu statków towarowych.. .. .  | „ 36,000 „                   |
| (3) Ameryka Centralna, Meksyk, Indie Zachodnie, Wenezuela, Kolumbia: ilość odjazdów 2. Tonaż 6-ciu statków towarowych .. .. .  | „ 25,000 „                   |
| (4) Wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych i Kanada: ilość odjazdów 4 do 6, w tym 2 do 4 pasażersko-towarowych, jedna linia pasażerska via Kopenhaga, druga via Hamburg, Antwerpia, Havre. Tonaż 4-ech statków towarowych i 4-ech statków pasażersko-towarowych. Razem.. .. . | „ 84,000 „                   |
| (5) Daleki Wschód (Japonia, Chiny, Malaje Brytyjskie, ew. Indie Holenderskie): ilość odjazdów 2. Tonaż 11-stu statków towarowych .. .. .   | „ 82,000 „                   |
| (6) Indie, Birma, Zatoka Perska: ilość odjazdów ok. 2. Tonaż 9-ciu statków towarowych.. .. .   | „ 72,000 „                   |
| (7) Australia via Afryka Zachodnia i Południowa: ilość odjazdów 2. Tonaż 12-stu statków towarowych .. .. .   | „ 88,500 „                   |
| (8) Bliski Wschód—2 linie:   |                              |
| (a) Egipt, Palestyna, Syria: ilość odjazdów 3  |                              |
| (b) Turcja, Grecja, Bułgaria, Rumunia: ilość odjazdów 2. Tonaż 10-ciu statków towarowych .. .. .   | „ 33,000 „                   |
| (9) Morze Śródziemne—2 linie:  |                              |
| (a) Italia, Południowa Francja: ilość odjazdów 2 do 3  |                              |
| (b) Hiszpania, Portugalia: ilość odjazdów 2 do 3. Tonaż 8-miu statków towarowych .. .. .   | „ 17,000 „                   |

Dla stworzenia powyższej sieci połączeń zasadniczych marynarka polska, jak wynika z uprzedniego, powinna dysponować dalekomorskim tonażem regularnym w ilości około 81 statków o łącznej pojemności około 530 tys. trb., w czym około 125 tys. trb. statków pasażersko-towarowych.

Z regularną obsługą dalekomorskiego ruchu pasażerskiego naszych portów przez własną banderę, należy się zasadniczo liczyć tylko na dwóch kierunkach: do Ameryki Północnej i Południowej, a to zarówno z powodu

<sup>1</sup> Za podstawe do obliczenia przyjęto dane techniczne, a w szczególności szybkości (13–16 węzłów) nowoczesnego tonażu niemieckiego zatrudnionego na odpowiednich szlakach.

na znajdujące się tam największe poza europejskie ośrodki polskiej emigracji, jak i faktu, że wymienione szlaki skupiają większą część morskich przewozów osobowych świata.

Wobec problematyczności istnienia na szeroką skalę po wojnie własnego ruchu emigracyjnego, tak ze względu na spodziewane szersze zatrudnienie w kraju, jak i prawdopodobieństwo utrzymania w obu Amerykach dotychczasowych ograniczeń immigracyjnych—konieczne będzie oparcie eksploatacji statków pasażerskich podobnie jak i towarowych w jaknajszerszym stopniu o przewozy międzynarodowe. Doświadczenia eksploatacyjne GAL'u oraz spodziewane przejście po wojnie obsługi pasażerów I klasy przez lotnictwo—wskazuje tonaż mieszany osobowo-towarowy, tzw. klasy turystycznej, jako najbardziej odpowiedni dla naszych celów. Względny konkurencji bander obcych wymagać będą zachodzenia do portów zagranicznych na każdym kierunku conajmniej dwa razy na miesiąc.<sup>1</sup>

Linia północno-amerykańska dla szerszego włączenia się w ruch międzynarodowy powinna pracować na dwóch szlakach: duńsko-skandynawskim via Kopenhaga (dotychczasowa trasa statków GAL'u) oraz kontynentalnym via Hamburg, Antwerpia i Le Havre. Potrzebny tonaż: 4 statki.

Linia południowo-amerykańska oprócz portów Europy Zachodniej powinna obsługiwać również Lizbonę i jeden z portów hiszpańskich (np. Santander) w celu zapewnienia sobie udziału w poważnym ilościowo ruchu pasażerskim pomiędzy Półwyspem Iberyjskim a Brazylią i Argentyną. Tonaż—5 statków.

W regularnej żegludze bliskiej należy rozróżnić trzy zasadnicze kierunki, z których każdy wymaga odmiennego traktowania:

(1) *Wielka Brytania*. Ze względu na spodziewane przestawienie na ten szlak większej części ładunków, które przed wojną składały się na handel Niemiec z Europą Środkową, oraz ożywienie naszych własnych obrotów z Anglią, będzie on wymagał specjalnego dostosowania obsługi komunikacyjnej tak w zakresie częstotliwości, jak i zróżniczkowania portów. Biorąc pod uwagę ilość połączeń Hamburga na tym szlaku wydaje się, że konieczne minimum dla Gdyni i Gdańska będą stanowić odjazdy codzienne, w tym do Londynu co drugi dzień. Z racji na szczególny charakter tego szlaku i zainteresowanie nim już w okresie przedwojennym bandery brytyjskiej należy się liczyć z tym, że tylko 50% powyższych odjazdów zasadniczych byłoby obsługiwane przez statki polskie.

(2) *Porty Zachodnio-Europejskie*. Logicznym następstwem rozwoju pozaeuropejskich bezpośrednich połączeń Gdyni i Gdańska, powinno być ograniczenie roli jaką w ich ruchu dalekomorskim spełniały przed wojną własne linie dowozowe do przeładunkowych portów Europy Zachodniej.

<sup>1</sup> Ilość odjazdów statków pasażerskich w r. 1939 z Hamburga i Bremy do Stanów Zjednoczonych wynosiła 12 miesięcznie.



W tym celu należałoby zmniejszyć ich częstotliwość do 2 lub 3 odjazdów miesięcznie, oraz dostosować całą obsługę tylko do potrzeb wymiany towarowej z Holandią, Belgią i ewentualnie Francją.

(3) *Bałtyk i Skandynawia*. Rozszerzenie naszego wybrzeża morskiego kosztem nadbałtyckiego stanu posiadania Rzeszy oraz projektowane zastąpienie jej przez Polskę w zamorskiej obsłudze Europy Środkowej, musi iść w parze, tak ze względów politycznych jak i gospodarczych, z odpowiednim zmniejszeniem zasięgu niemieckiej żeglugi regularnej w ruchu bałtycko-skandynawskim. Jej miejsce winna zająć szeroko rozbudowana sieć linii *rozwozowych* portów polskich o następujących celach :

- (a) przedłużenie dalekomorskich połączeń tych portów ;
- (b) obsługa obrotu towarowego pomiędzy Polską a krajami skandynawsko-bałtyckimi ;
- (c) skanalizowanie przez porty polskie tranzytu pomiędzy Norwegią, Danią i obszarem nadbałtyckim a Europą Środkową ;
- (d) przejęcie części przewozów pomiędzy Rzeszą a krajami nadbałtyckimi, oraz morskiego obrotu towarowego polsko-niemieckiego.

Ilość łącznego tonażu dla omówionych działów komunikacji regularnej północno-europejskiej można szacować na około 36 statków o pojemności około 55 tys. trb.

Zestawiając teraz zapotrzebowanie obu grup żeglugi regularnej daleko i blisko morskiej, otrzymamy ogólną cyfrę około 585 tys. trb., koniecznych dla umożliwienia rozbudowy we własnym zakresie podstawowej sieci linii regularnych naszych portów. Pozostałe 265 tys. trb., przypadałoby na trumpy i żeglugę specjalną.

Dalsze pogłębienie, w porównaniu do stanu z przed wojny, charakteru *instrumentalnego* linii regularnych na skutek rozszerzonych zadań portów polskich—uzasadnia celowość pozostawienia tego działu żeglugi, zwłaszcza w formie rozbudowanej, w gestii państwa. Odpowiednie rozwiązanie winno iść po drodze ustalonej przez praktykę przedwojenną polskich przedsiębiorstw okrętowych, które jako spółki akcyjne o kapitale państwowym, względnie o jego przewadze, potrafiły pogodzić zasadę podporządkowania polityki żeglugowej interesowi publicznemu z elastyczną techniką gospodarki prywatnej. W szczególności może się okazać korzystne szersze zastosowanie doświadczeń tych towarzystw z zakresu współpracy na poszczególnych szlakach morskich z kapitałem krajów docelowych. Również nie należy wykluczać możliwości wprowadzenia niektórych statków pod obce bandery.

Wobec odmiennych wymagań jakim musi odpowiadać eksploatacja różnych grup żeglugi regularnej, powinna być ona prowadzona w ramach daleko posuniętej specjalizacji oraz decentralizacji organizacyjnej. W praktyce mogłoby to wyglądać w ten sposób, że :



- (1) obsługa Półkuli Zachodniej (szlaki Nr. 1, 2, 3, 4)<sup>1</sup> i całego ruchu pasażerskiego byłaby skoncentrowana w GAL'u ;
- (2) obsługa dalekomorska Półkuli Wschodniej (szlaki Nr. 5, 6, 7) należałaby do specjalnie w tym celu stworzonego nowego przedsiębiorstwa okrętowego ;
- (3) obsługa Bliskiego Wschodu i Morza Śródziemnego (szlaki Nr. 8, 9) byłaby prowadzona przez Żeglugę Polską S.A. ;
- (4) obsługa Wielkiej Brytanii, Europy Zachodniej, Skandynawii i Bałtyku koncentrowałaby się w Polbrycie.

Powyższy podział miałby tą zaletę, iż pozwalałby na wykorzystanie większej części przedwojennego doświadczenia poszczególnych przedsiębiorstw w najlepiej im znanych dziedzinach przewozów morskich.

B. *Tramping*. Niemożność zabezpieczenia żegludze trampowej udziału w przewozach z portów obcych środkami umownymi zmusza przy ustalaniu tak ilości jak i typu tej żeglugi do przystosowania jej przede wszystkim do pracy w oparciu o własne porty. Rozpatrzmy oddzielnie oba podstawowe dla nich rodzaje żeglugi trampowej: węglowej i drzewnej.

Okoliczności charakteryzujące warunki dla rozwoju rodzimego trampingu węglowego można ująć w następujące punkty :

(a) wielkość i stałość morskiego eksportu węgla wynoszącego w ostatnich latach przed wojną około 10 milionów ton rocznie wobec około 13 milionów ton całości eksportu towarów masowych ;

(b) koncentracja eksportu węgla głównie w trzech rejonach : Skandynawia i Bałtyk—38%, Holandia (Belgia) Francja—26%, Italia—16% (wg r. 1937) ;

(c) ostrość konkurencji na frachtowym rynku bałtyckim przede wszystkim na skutek posiadania dużych flot trampowych przez kraje tego basenu, stanowiące skądinąd naturalne rynki zbytu dla naszego węgla ;

(d) brak większych ładunków powrotnych z wyjątkiem szwedzkiej rudy (w 1938 r. produkcja około 14 milionów ton).

Powyższe zestawienie pozwala na wyciągnięcie dwóch wniosków :

(1) charakter obszaru bałtycko-skandynawskiego, jako naturalnego nabywcy polskiego węgla i dostawcy rudy, w pierwszym rzędzie predestynuje Bałtyk na teren pracy naszego trampingu węglowego ; w drugiej kolejności szłyby porty belgijsko-holenderskie i północnej Francji ze sporadycznymi powrotnymi przewozami złomu ;

(2) zarówno ostrość walki konkurencyjnej, jak i zależność dyspozycji w sprawie wyboru tonażu do przewozu węgla od jego zagranicznych nabywców, nie pozwalają na rozbudowywanie trampingu węglowego w zbyt szerokim zakresie. Wydaje się więc, że tak z tego tytułu, jak i ze względu na możliwości zdobycia powrotnych ładunków rudy—co będzie ważne dla wyników dewizowych—udział bandery narodowej w obsłudze eksportu węgla nie powinien przekraczać 30%. Potrzebny dla tego celu tonaż wynosiłby około 46 statków o łącznej pojemności około 105 tys. trb.

<sup>1</sup> Patrz numeracja projektowanych połączeń zasadniczych portów polskich—str. 44.

O ile tramping węglowy, ze względu na stałość eksportu węgla oraz spodziewaną intensyfikację importu rudy w wyniku akcji uprzemysławiania, posiada trwale podstawy pracy w oparciu o własny obrót towarowy—o tyle jest to wątpliwe w odniesieniu do trampów drzewnych. Należy przypuszczać, iż w związku z dalszym pogorszeniem się stanu zalesienia Polski na skutek rabunkowej gospodarki okupantów, eksport drzewa, zwłaszcza w stanie surowym i prostej obróbki, ulegnie poważnemu zahamowaniu. Z podobnym zjawiskiem należy się również liczyć odnośnie wywozu zbóż, gdzie znów czynnikiem kurczącym ten eksport, będzie przede wszystkim wzrost spożycia wewnętrznego w wyniku szerokiego zatrudnienia.

W tych warunkach, jak również z powodu spodziewanego przekierowania większych ilości drzewa i zboża na linie regularne w następstwie ich rozbudowy, perspektywy rozwojowe rodzimego trampingu drzewnego w oparciu o własne porty są raczej ograniczone, chyba że na skutek zastąpienia Niemiec przez Wielką Brytanię na rynku czesko-słowackim, udałoby się stamtąd ściągnąć na porty polskie poważniejsze ilości drewna. W każdym razie cyfra 10 do 12 trampów tego typu wydaje się być wystarczającą dla naszych potrzeb. Łączny ich tonaż wynosiłby około 20 tys. trb., a roczna zdolność przewozowa około 50% całości naszego eksportu drzewnego do Anglii i Holandii w 1937 r., względnie eksportu czeskiego do Niemiec w tymże roku.

Wreszcie dla zapewnienia składowi tonażu trampowego jak największej technicznej wszechstronności, ważnej jako środek uelastycznienia jego eksploatacji, oraz celem zabezpieczenia możliwości prac pionierskich na szlakach nieobjętych przez dalekomorskie linie regularne, wskazanym byłoby jeszcze posiadanie około 5 trampów oceanicznych o łącznej pojemności około 25 tys. trb. W ten sposób ogólny tonaż żeglugi nieregularnej wynosiłby około 61 statków o pojemności około 150 tys. trb.

Pomimo że tramping stanowi dział żeglugi, który ze względu na rodzaj swojej pracy powinien być dziedziną *fachowej* inicjatywy prywatnej, w naszych jednak warunkach z powodu ograniczonych możliwości personalnych i kapitałowych—o czym już było wspomniane przy omawianiu przedwojennego rozwoju polskiej marynarki handlowej—trzeba się liczyć w przyszłości z koniecznością poważnego udziału państwa również i w żegludze nieregularnej. Z racji na swój specjalny charakter, odbiegający od form klasycznego trampingu (stałość ładunków i rejsów), najłatwiejszym jeszcze do eksploatacji w gestii państwowej byłby bałtycki tramping węglowo-rudowy. Inną możliwością w tym zakresie stanowiłoby prowadzenie tego trampingu we wspólnym zarządzie polskich koncernów węglowych i hut żelaznych.

Eksploatacja żeglugi nieregularnej przez państwo względnie wielki przemysł nie powinna być jednak traktowana jako ostateczne załatwienie sprawy, ale raczej jako narzucone przez sytuację rozwiązanie tymczasowe, chociaż mogące trwać długo. Odpowiedzialne za gospodarkę morską czynniki powinny dążyć do wytworzenia z biegiem czasu liczniejszej grupy

fachowych armatorów prywatnych. W tym celu państwo mogłoby np., pozostając właścicielem uzyskanego po wojnie tonażu trampowego, niektóre ze statków, zwłaszcza mniejsze oraz trampy drzewne—wydzierżawiać z prawem ratalnego wykupu prywatnym firmom maklerskim i żeglugowym, ułatwiając i popierając tworzenie tych ostatnich przede wszystkim przez wysłużonych oficerów marynarki handlowej.

C. *Żegluga specjalna*. Pod nazwą żeglugi specjalnej należy rozumieć :

(1) Tankowce do przewozu ropy i olejów, które były by wykorzystane przede wszystkim w obsłudze międzynarodowej, w szczególności portów bałtycko-skandynawskich z racji na wysoki procent tonażu motorowego odnośnych krajów. Miałyby one jednak również zatrudnienie w przewozach własnych, ponieważ należy się liczyć z istnieniem po wojnie stałego importu ropy i benzyny, jako naturalnym następstwem wzrostu motoryzacji kraju przy ograniczonej krajowej produkcji materiałów pędnych. Brak dostatecznej ilości cystern, niższy koszt transportu wodnego oraz dążenie do odciążenia linii kolejowych powinny wpływać na kierowanie tego importu na drogę morską. Potrzebny tonaż : około 72 tys. trb., w tym 7 statków dalekomorskich o pojemności około 10 tys. trb. każdy, oraz 3 statki rozwozowe do małych portów bałtyckich.

(2) Tonaż dla obsługi emigracji żydowskiej z Polski do Palestyny na szlaku Konstanca, względnie Tryjest—Haifa: 2 statki pasażersko-towarowe łącznej pojemności około 12 tys. trb.

(3) Statki dla przewozu łatwo psujących się owoców (banany), jako typowy instrument akwizycji dewiz w obrocie międzynarodowym. Dla orientacji można podać, że import bananów do krajów zachodnio i północno-europejskich w roku 1936 wynosił około 730 tys. ton. Potrzebny tonaż : 4 statki dalekomorskie oraz 1 statek rozwozowy o łącznym tonażu około 13 tys. trb.

(4) Statek dla masowych popularnych wycieczek jako jeden z instrumentów „uświadczenia morskiego“ najszerzych warstw społeczeństwa. Tonaż : 1 statek pasażerski o pojemności około 18 tys. trb.

(5) Statki żeglugi przybrzeżnej, holowniki, statki bunkrowe itd. razem około 10 tys. trb.

Typy statków wymienione pod punktami 4 i 5 nie stanowią bezpośrednio instrumentu aktywizacji usług, ponieważ jednak nie były one odliczone przy ustalaniu zarobków na 1 trb. flot obcych, więc zostały umieszczone również w ogólnym zestawieniu floty polskiej. W ten sposób całkowite zapotrzebowanie tej floty (bez rybackiej) obejmowałoby następujące grupy :

- |                        |     |         |       |     |           |
|------------------------|-----|---------|-------|-----|-----------|
| 1. żegluga regularna—  | 117 | statków | około | 585 | tys. trb. |
| 2. żegluga trampowa—   | 61  | „       | „     | 150 | „ „       |
| 3. żegluga specjalna — | 18  | „       | „     | 125 | „ „       |

Razem .. 196 statków około 860 tys. trb.

Nie należy traktować powyższego podziału jako czegoś specjalnie sztywnego. Okoliczności natury eksploatacyjnej mogą powodować nawet poważne przesunięcia w poszczególnych grupach. W szczególności część

tonażu regularnego może być w pierwszym okresie po wojnie używana dla komunikacji na w pół stałej, lub wręcz dla celów trampingu.

### III. Drogi realizacji.

Przy ustalaniu wielkości i rodzaju potrzebnej Polsce marynarki handlowej kierowaliśmy się przesłankami interesu publicznego. Było to zgodne z podstawowym naszym założeniem, iż w gospodarce morskiej z racji na jej ogólnopństwowe znaczenie—kryterium decydującym o rozbudowie takiej lub innej jej gałęzi powinny być przede wszystkim korzyści pośrednie, jakie ona państwu daje, a dopiero w następnej kolejności jej handlowa opłacalność. W rozpatrywanym wypadku floty korzyści te reprezentowane będą przez zyski dewizowe, oraz zapewnienie portom koniecznych warunków komunikacyjnych dla stania się ośrodkami przeładunkowymi Europy Środkowej. Jeżeli chodzi natomiast o perspektywy eksploatacyjne, to zgodnie z tym co było już uprzednio podkreślone, będą one zależęć przede wszystkim od zakresu w jakim uda się włączyć rozbudowaną sieć linii regularnych do przewozów międzynarodowych zarówno w obrocie własnych portów (ładunki środkowo-europejskie) jak i obcych.

Jest rzeczą szczególnie istotną, aby zwiększenie naszej żeglugi do potrzebnej wysokości 850 tys. trb., oraz włączenie się do przewozów międzynarodowych było dokonane w możliwie jak najkrótszym czasie po zakończeniu wojny. Porty polskie powinny zostać zaopatrzone w sieć komunikacji regularnej już od samego początku kształtowania się szlaków zaopatrzeniowych Europy, a to w celu umożliwienia im wykorzystania przejściowego okresu nieustabilizowanych stosunków w światowym handlu morskim dla skanalizowania środkowo-europejskich obrotów towarowych i nie dopuszczenia aby drogą starych nawyków związały się one ponownie z portami niemieckimi. Dysponowanie od razu po wojnie odpowiednio rozbudowanym tonażem będzie również konieczne dla wyzyskania możliwości, jakie wówczas będą istniały w zakresie włączenia się do obsługi portów obcych. Będzie to okres odbudowania przez poszczególne porty swoich połączeń regularnych i towarzystwa okrętowe, które dzięki posiadanym wtedy statkom będą mogły wziąć w tym czynny udział, stworzą pewien stan dokonany, z którym będą się musiały następnie liczyć międzynarodowe organizacje armatorskie przy ustalaniu swoich rozdzielników.

Potrzebny Polsce bezpośrednio po wojnie tabor okrętowy powinny nasze czynniki państwowe starać się uzyskać przede wszystkim na drodze odszkodowań wojennych. Wszystkie trzy państwa osi są krajami morskimi o dużych marynarkach handlowych, których łączny tonaż w roku 1939 sięgał około 13.5 milionów trb. Zapotrzebowanie nasze wynosi około 850 tys. trb., z czego około 100 tys. trb. stanowi obecna flota polska. Pozostałe 750 tys. trb. przedstawia zaledwie 5.5% stanu posiadania państw osi z 1939 r. Jest to procent tak mały, że nawet przyjmując pod uwagę poważne straty wojenne oraz pretensje reparacyjne innych krajów

sojuszniczych, nie powinien nastęrczać zbyt wielkich trudności dla pokrycia, tym bardziej że czekające Państwo Polskie obowiązki w dziedzinie obsługi morskiej Europy Środkowej będą w pełni uzasadniały aby jego postulaty odszkodowań żeglugowych nie były rozpatrywane tylko pod kątem wyrównania poniesionych strat, ale w płaszczyźnie znacznie szerszej. Przy precyzowaniu naszych żądań reparacyjnych w zakresie żeglugi towarowej, trzeba mieć na uwadze w pierwszej kolejności tonaż Rzeszy, jako najbardziej nowoczesny, zwłaszcza w swym dziale regularnym, oraz najlepiej przystosowany do przyszłych potrzeb naszych portów. Dla tych samych przyczyn natomiast wskazanym byłoby statki pasażerskie uzyskać od Italii.

Gdyby z tych lub innych powodów nie można było pokryć pełnego zapotrzebowania żeglugowego w formie odszkodowań, to należałoby starać się wyrównać zachodzące braki z olbrzymiego tonażu pływającego i na stocznjach, którym pod koniec wojny będą dysponowały Stany Zjednoczone A.P. Już obecnie miesięczna produkcja stoczni amerykańskich wynosi prawie tyle co nasze całe zapotrzebowanie na odcinku floty handlowej<sup>1</sup> i w tych warunkach uzyskanie zgody na ustąpienie nawet kilkuset tysięcy ton nie powinno przedstawiać większych praktycznych trudności, a sfinansowanie tej transakcji mogłoby nastąpić w ramach ogólnej powojennej pomocy amerykańskiej dla odbudowy Europy Środkowej oraz jej gospodarczego usamodzielnienia.

Zagadnienie włączenia naszych linii regularnych do obsługi portów obcych nosi podwójny aspekt—techniczny i prawny. Pierwszy z nich związany jest z omówioną uprzednio koniecznością posiadania tonażu umożliwiającego faktyczne wykonywanie transportów, drugi dotyczy umownego zabezpieczenia flocie polskiej udziału w przewozach na poszczególnych szlakach.

Niezależnie od tego czy międzynarodowa współpraca żeglug regularnych różnych krajów odbywać się będzie w ramach jakiejś nowej organizacji światowej, czy też odżyją dawne ugrupowania—to w każdym wypadku oprze się ona tak jak przed wojną o pewien klucz, określający zakres działania poszczególnych bander. Polskie postulaty w tym zakresie dla uniknięcia kolizji z interesami flot sojuszniczych powinny zmierzać do włączenia naszej żeglugi w obrót międzynarodowy nie inną drogą, jak tylko w formie przejścia na interesujących nas szlakach pewnej części przedwojennych udziałów państw osi. Powinno to być dokonane w ramach umów ogólnych gdy będzie chodziło o porty nie niemieckie, oraz umów specjalnych z odpowiednimi towarzystwami okrętowymi niemieckimi odnośnie przewozów z portów i do portów Rzeszy. Ten drugi rodzaj umów będzie szczególnie ważny dla wyników eksploatacyjnych naszych linii z racji na podróżny charakter portów niemieckich, oraz ich wielkie obroty towarowe,

<sup>1</sup> W grudniu 1942 stocznie amerykańskie zbudowały 121 statków o nośności 1,199,300 ton dead weight, co odpowiada około 750 ton trb. Program na rok 1943 przewiduje wyprodukowanie 16 milionów ton d.w.

które po wojnie powinny jeszcze się zwiększyć w wypadku utraty przez Rzeszę rynków środkowo-europejskich i wynikającej stąd konieczności przedstawienia się na kraje zamorskie. Partycypowanie w obrotach portów niemieckich pozwoli poza tym naszej żegludze na kontrolowanie tej części tranzytu środkowo-europejskiego, która dla takich lub innych przyczyn omijając porty polskie korzystałaby nadal z usług Hamburga lub Bremy. Udział nasz w obrocie towarowym portów niemieckich powinien zostać potraktowany jako część reparacyjnych świadczeń Rzeszy, a regulujące to zagadnienie umowy mogłyby nosić charakter przymusowych umów pool'owych, zawartych z żegluga niemiecką na okres 5 do 7 lat i gwarantujących liniom polskim odpowiednie ładunki, względnie inkaso frachtowe.

Dzięki specjalnemu charakterowi pracy żeglugi morskiej, polegającemu na tym, że musi się ona odbywać poza własnym obszarem państwowo-politycznym, będzie stosunkowo łatwo zabezpieczyć się przed ewentualnymi próbami ze strony niemieckich towarzystw okrętowych nie wykonywania przyjętych zobowiązań. W tym celu wystarczy aby rozstrzyganie wynikających sporów było poddane kompetencji sądów państw trzecich, oraz aby polscy armatorzy posiadali na hipotekach odpowiednich statków niemieckich sumy gwarancyjne i mogli dochodzić na nich swych pretensji, powodując na podstawie wyroków sądowych aresztowanie statków w portach zagranicznych.

Czas trwania projektowanych umów pool'owych proponujemy ograniczyć od 5 do 7 lat, ponieważ w tym okresie istnieje prawdopodobieństwo że będą one przez Rzeszę bez większych trudności honorowane, a poza tym ten czasokres powinien wystarczyć naszej flocie do uzyskania dostatecznej, samodzielnej podstawy eksploatacyjnej tak przez wpracowanie się w obrót innych portów, jak na skutek spodziewanego wzrostu ładunków w portach własnych w wyniku rozwoju gospodarczego ich zaplecza. W tym zakresie, opierając się na doświadczeniach marynarki niemieckiej<sup>1</sup>, czynnikiem szczególnie ważnym powinien być z jednej strony wzrost eksportu wytworów hutniczych, z drugiej zaś stopień rozbudowy przemysłu olejarsko-tłuszczowego i związanego z tym importu nasion oleistych.

Istnieje poważne niebezpieczeństwo, że możliwości jakie otwiera obecna wojna przed Polską w zakresie uzyskania warunków i środków dla ekspansji morskiej mogą być nie wykorzystane w pełni z braku dostatecznej kadry sił fachowych. Zarówno obszary nadbałtyckie rewindykowane od Rzeszy, jak i zwiększona flota handlowa będą wymagały *natychmiastowego* obsadzenia po wojnie przez odpowiednio wyszkolony aparat ludzki. Personel fachowy, którym obecnie dysponujemy jest dla tego celu nie wystarczający, a tempo przygotowywania nowych sił jest wciąż zbyt powolne w stosunku do potrzeb, pomimo że :

(a) posiadamy na terenie Wielkiej Brytanii wyjątkowo korzystne warunki naturalne dla zapoznania ludzi ze wszystkimi dziedzinami specjalności morskich ;

<sup>1</sup> W 1935 r. 55 ładunków eksportowych żeglugi regularnej niemieckiej stanowiły wyroby żelazne, a 40 ładunków importowych nasiona oleiste.

(b) dysponujemy własnym, stosunkowo licznym i wysoko wykwalifikowanym personelem instruktorskim ;

(c) całkowite zapotrzebowanie do przeszkolenia nie przekracza 2 tys. osób,<sup>1</sup> a zatem powinno dać się stosunkowo łatwo pokryć z materiału ludzkiego, jaki znajduje się w Wielkiej Brytanii i na Bliskim Wschodzie, o ile tylko kompetentne czynniki uznałyby, że w hierarchii naszych celów państwowych przygotowanie kadry specjalistów morskich powinno się znaleźć na jednym z czołowych miejsc.

Licząc się z potrzebą użycia tej kadry już w 1944 r., rozszerzenie akcji szkoleniowej do wymaganych przez sytuację rozmiarów powinno nastąpić w jak najkrótszym czasie, gdyż inaczej może się okazać w ogóle spóźnione. Dla tej samej przyczyny cały system szkolenia musi być przede wszystkim nastawiony na uzyskanie jak najszybszych rezultatów, a to przez :

(a) odpowiedni dobór kandydatów o tego rodzaju dotychczasowych zawodach, aby przedstawienie ich na nową specjalność morską wymagało tylko *częściowego* doksztalcenia, jak np. inżynierów i studentów mechaników —na budownictwo okrętowe, handlowców—na poszczególne gałęzie handlu morskiego i specjalizację towarową, urzędników administracji ogólnej—na administrację portową itd. ;

(b) kształcenie materiału fachowo surowego wg specjalnie skróconych programów, jak np. na 10 miesięcznym kursie naszej Szkoły Morskiej.

Biorąc pod uwagę wysoki odsetek ludzi z wykształceniem w naszym społeczeństwie emigracyjnym, znalezienie chętnych i z odpowiednimi kwalifikacjami do przestawienia się zawodowego na odcinek morski, nie powinno nastroczać specjalnych trudności. Jest rzeczą oczywistą, że wszyscy kandydaci musieliby się zobowiązać do paroletniej pracy po wojnie w nowym fachu. W celu spotęgowania wydajności szkolenia, organizacja jego powinna być możliwie wszechstronna i elastyczna, tak aby uwzględniała zarówno potrzeby szerszych zespołów (kursy zbiorowe), jak i poszczególnych jednostek o różnym poziomie wykształcenia (studia i praktyki indywidualne). Jednocześnie powinna ona jednak być na tyle zcentralizowana, by umożliwiała kontrolę postępów elementu szkolonego oraz zapewniała pełną dyspozycyjność jego użycia (czasowe odkomenderowania z armii).

Jeżeli chodzi o interesującą nas specjalnie kwestię zapewnienia obsady dla powiększonej floty, to w tym zakresie istniejący niedobór sięga przeszło tysiąca młodszych oficerów pokładowych i maszynowych, radiotelegrafistów, szyprów oraz maszynistów. Sprawa ta stanowi organiczną część całości problemu przygotowania potrzebnej po wojnie kadry morskiej i dlatego nie rozpatrujemy jej osobno, ponieważ z chwilą usunięcia głównej trudności stojącej na drodze tego problemu, a mianowicie uzyskania odpowiednich ludzi, zostałaaby ona również załatwioną. Należy tu tylko podkreślić, że o ile czynnik czasu odgrywa poważną rolę w całym zagadnieniu przygoto-

<sup>1</sup> Mowa jest o specjalistach morskich potrzebnych dla obsadzenia tylko kluczowych stanowisk w żegludze, w administracji portów, w przemyśle stoczniowym, oraz w najważniejszych przedsiębiorstwach handlowo-morskich.



wania kadr, to w odniesieniu do personelu pływającego ma on znaczenie zasadnicze z racji na dłuższy okres koniecznego wyszkolenia.

Zamykając nasze rozważania *sprawą kształcenia ludzi*, czynimy to celowo, aby uwypuklić wagę tego problemu, który w dużej mierze zdecyduje o zasięgu naszych praktycznych możliwości stania się państwem morskim.



BIBLIOTEKA

Muzeum  
Morskiego  
w Gdańsku

001510



BIBLIOTEKA

Muzeum  
Morskiego  
w Gdańsku

1510