1.72

67

DR. FELIKS HILCHEN

KAPITAŁ PRYWATNY I KAPITAŁ PAŃSTWOWY W MARYNARCE HANDLOWEJ

Odbitka z I tomu „Ekonomisty"

WARSZAWA 1935

DR. FELIKS HILCHEN

KAPITAŁ PRYWATNY I KAPITAŁ PAŃSTWOWY W MARYNARCE HANDLOWEJ

Odbitka z I tomu „Ekonomisty"

MINISTERSTWO ŻEGLUGI Biblioteka

BIBLJOTEKA Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej

WARSZAWA 1935

Polskie Towarzystwo Nau
BIBLIOTEKA
172
GDYNIA
D-8172

Centralne Muzeum Morskie
Biblioteka
w Gdańsku

II 15.637

Kapitał prywatny i kapitał państwowy w marynarce handlowej.

Zapotrzebowanie wielkich kapitałów dla przemysłu morskiego zostało wywołane w XIX wieku nietylko rozwojem handlu zamorskiego i ekspansją krajów europejskich za morze, ale przedewszystkiem ewolucją, jaka w owym czasie zaszła w budowie statku morskiego. Małe, koło tysiąca tonn liczące statki, były zastępowane przez wielkie, po kilkanaście tysięcy tonn mające okręty, budowane ze stali i wyposażone w drogie, skomplikowane maszyny parowe i elektryczne.

W 1870 roku było 100.000 statków morskich, o łącznej pojemności 16.800.000 BRT, w czem parowców było tylko 2.700.000 BRT.

W 1914 roku było już tylko 30.836 statków oceanicznych, pomimo że tonaż tych statków wzrósł do 49.000.000 BRT. Przeciętna więc wielkość statku wzrosła kilkakrotnie, ilość zaś żaglowców spadła do 13% w 1914 r., a do 3% w 1934 roku. Koszt budowy żaglowca typu oceanicznego nie przewyższał na początku XIX wieku możności finansowej przeciętnego średniego kapitalisty, który przeważnie sam, lub do spółki z innym kapitalistą, prowadził przedsiębiorstwo transportowe, będąc najczęściej właścicielem i kapitanem okrętu w jednej osobie. Od początku XIX wieku datuje się wzmożony ruch osobowy i wzrastają potrzeby komunikacyjne między Starym i Nowym Światem, szczególnie między Anglją, a Północną Ameryką. Potrzeby te wywołują konieczność utworzenia regularnych linij okrętowych pasażerskich i pocztowych. Powstają wielkie spółki akcyjne, zajmujące się już tylko przemysłem transportowym, a nie handlem. Jednocześnie rządy, zainteresowane w komunikacji, zawierają specjalne umowy subwencyjne z temi towarzystwami, celem utrzymania regularnego i szybkiego połączenia z nowemi krajami. Transport morski zaczął nabierać wyraźnych cech wielkiego przemysłu. Budowa nowoczesnego okrętu wymagała takich kapitałów, jakich mógł

dostarczyć tylko kapitał akcyjny, lub obligacyjny, względnie pożyczki hipoteczne, zabezpieczone na statkach.

Wzmożone potrzeby transportowe morskie i niezwykły rozwój handlu zamorskiego, czyniły rentownemi kapitały inwestowane w transporcie, czego najlepszym dowodem było to, że szereg państw, jak Anglja, państwa Skandynawskie, Niemcy, Holandja, stworzyły z tego przemysłu poniekąd przemysł narodowy (szczególnie Anglja i Norwegja). Niektóre z tych państw, np. Anglja, były uprzywilejowane, tak pod względem geopolitycznym, jak i gospodarczym, w rozwoju żeglugi morskiej, szczególnie wtedy, gdy budowa okrętów wymagała przedewszystkiem produkcji stali, a maszyny parowe — węgla. Anglja, posiadająca i rudy i węgiel, mogła budować statki z żelaza najtaniej i miała najtańszy opał, zaopatrując równocześnie cały świat w węgiel bunkrowy. Dzięki temu, kapitał prywatny w Anglji, inwestowany w żegludze morskiej, pracował z dużym zyskiem, zapewniając nietylko rentowność, ale i stałe dalsze powiększanie tonażu i jego normalną amortyzację. Pomimo dość już silnego rozwoju linij regularnych w wieku XIX, na morzu przeważał jeszcze typ okrętu wolnego (tramp), ze względu na rodzaj przewożonych produktów (surowce, półfabrykaty, zboże). W tym czasie nie istniało prawie bezpośrednie zainteresowanie państwowego kapitału w żegludze morskiej, pomimo że dla wielu państw znaczenie transportu morskiego było daleko większe, aniżeli transportu kolejowego, i że już w tym czasie w wielu państwach europejskich krystalizowała się polityka upaństwowienia kolei.

Do państw, które przed wojną miały kapitał bezpośrednio zaangażowany w żegludze morskiej, należała Rosja, posiadająca spory udział i faktyczną kontrolę nad „Flotą Ochotniczą", od samego jej powstania, i 56% kapitału akcyjnego Towarzystwa żeglugowego Archangielsko-Murmańskiego. W Rumunji, większość tonażu, pływającego pod banderą rumuńską, była w faktycznem posiadaniu rządu. Brazylja posiadała linję okrętową (Lloyd Braziliero). Pozatem cały szereg państw, względnie państwowych kolei, posiadał promy lub też statki, łączące linje kolejowe. Np. Belgja — komunikację między Ostendą, a Dover; szwedzkie koleje państwowe — promy między Sasnitz, a Treleborgiem; Włochy — między Sardynją i Sycylją; Japonja — między Shimonoseki, a Fusan; francuskie koleje państwowe — między Francją, a Anglją. Stany Zjednoczone miały parowce pod firmą „Panama Railroad Co", kursujące między Nowym Yorkiem, a Colon.

Natomiast wszystkie nieomal państwa wspomagają wybitnie ze swych budżetów prywatne przedsiębiorstwa żeglugowe, czy to bezpośrednio, czy też pośrednio przy budowie nowych okrętów lub też przy eksploatacji poszczególnych linij regularnych. Sposób i rodzaj bezpośredniego finansowania żeglugi morskiej przez państwa w wieku XIX i aż do czasu wielkiej wojny wymaga bliższego omówienia.

Powstały jakby dwa systemy bezpośredniej pomocy finansowej rządów: a) subsydjowania ogólnego (ogólnych zasiłków pieniężnych),

i b) zapłaty za pewne, zgóry określone świadczenia. Od nazwy państw, które te systemy najwięcej stosowały, nazwiemy pierwszy system — *francuskim*, drugi zaś — *angielskim*. O francuskim systemie finansowania żeglugi morskiej wyraził się Grosvenor M. Jones w swem dziele „Pomoc Rządowa dla żeglugi Handlowej", że, „gdyby pomoc rządowa była w stanie sama przez się stworzyć wielką marynarkę handlową, to Francja powinna posiadać dziś jedną z najmocniejszych flot" [1]).

Na zasadzie przeprowadzonych przez parlament ustaw, Francja udzielała towarzystwom okrętowym zasiłków trzech rodzajów: 1) na budowę okrętów, 2) na prowadzenie żeglugi (eksploatację), 3) na wyposażenie statków.

Zasiłki na budowę statków były dawane w zależności od materjału budowlanego, od tony rejestrowej brutto. Najwyższa stawka była od okrętów stalowych, najniższa — od drewnianych. Zasiłki żeglugowe wydawano od tony rejestrowej i tysiąca przejechanych mil morskich. Zasiłki na wyposażenie maszyn dawano od wagi maszyn i od urządzeń mechanicznych na statku.

Od wprowadzenia tych zasiłków, t. j. od roku 1881 do 1913 roku wydano ogółem zasiłków na budowę okrętów około 25.000.000 złotych dolarów. Zasiłków żeglugowych — około 116.000.000 złotych dolarów, czyli razem około 141.000.000 złotych dolarów.

W roku zaś 1913, kapitał zakładowy trzech największych towarzystw żeglugowych francuskich wynosił:

Cie Générale Transatlantique . .	7.527.000 $
Cie des Chargeurs Réunis . . .	3.618.000 $
Cie des Messageries Maritimes . .	8.685.000 $
Razem .	19.830.000 $

Pozatem towarzystwa powyższe miały kapitału obligacyjnego 48.457.000 $, umieszczonego w większości również przy pomocy państwa. Jest to więc prawie stosunek 1 : 7, co znaczy, że zasiłki, wydane w tym okresie we Francji na budowę i eksploatację żeglugi morskiej, stanowiły prawie 7 razy tyle, co kapitały zakładowe trzech największych towarzystw żeglugowych francuskich, skupiających w swych rękach znaczną większość posiadanego przez Francję tonażu oceanicznego. Obok wyżej wyszczególnionych zasiłków, francuskie towarzystwa żeglugowe korzystały jeszcze z szeregu subwencyj, dawanych już na ściśle określone cele, a mianowicie: subwencyj pocztowych i subwencyj za linje regularne.

Francuskie subwencje pocztowe dla statków oceanicznych były

---

[1]) Mówiąc o bezpośredniej pomocy finansowej, pomijamy zupełnie pomoc pośrednią, jak wyłączność żeglugi kabotażowej, zwolnienie materjałów na budowę okrętów od ceł wwozowych, ulgi taryf kolejowych dla towarów przewożonych statkami pod własną narodową banderą, normalnie oprocentowane pożyczki dla towarzystw okrętowych, i t. p.

wprowadzone jeszcze w 1802 roku, dekretem Konsulów, w celu uruchomienia stałego i regularnego przewozu poczty statkami. Subwencje pocztowe były uzależnione od szeregu warunków, mających na celu poparcie flagi francuskiej, modernizację statków w kierunku zwiększenia szybkości i zwiększenia ich zdatności w czasie wojny do służby pomocniczej dla floty wojennej.

Subwencje pocztowe były wypłacane od przejechanej mili morskiej i uwarunkowane określoną regularnością zachodzenia do wskazanych portów i obowiązkiem zabierania francuskiego towaru. Między rokiem 1889 a 1912 wypłacił rząd francuski tytułem subwencyj pocztowych dla towarzystw okrętowych przeszło 91.000.000 dolarów złotych.

W umowach o subwencjach pocztowych rząd francuski zastrzegał sobie bardzo często udział w zyskach ponad określony procent wypłacanej dywidendy.

O ile można wnioskować ze sprawozdań parlamentarnych i krytycznych uwag niektórych posłów francuskich przy debatach nad zasiłkami i subsydjami przedwojennemi we Francji, z tego udziału rząd nigdy nie korzystał.

Reasumując powyższe dane o udziale kapitału państwowego we Francji w żegludze morskiej przed wielką wojną, można skonstatować, że, pozostawiając posiadanie faktyczne floty handlowej w rękach kapitału prywatnego, skarb Francji wydał na budowę i utrzymanie floty narodowej kilkakrotnie więcej, aniżeli inwestowały w niej kapitały prywatne.

Tego rodzaju system zainteresowania skarbu państwa w żegludze morskiej przed wojną, znajdujemy i w innych państwach, a mianowicie we Włoszech, Hiszpanji, Japonji, Austrji, Rosji. Wszystkie te kraje, wzorując się na Francji, dawały zasiłki i na budowę i na żeglugę, jak również specjalne subsydja pocztowe, względnie na utrzymanie regularnych linij, z zachodzeniem do określonych portów. Ze względu na szczupłe ramy tej pracy, nie będziemy przytaczali szczegółowych cyfr dopłat ze strony powyższych państw dla prywatnych towarzystw żeglugowych, poprzestając na stwierdzeniu faktu, że może w mniejszym stopniu, aniżeli we Francji, wszędzie jednak sumy dopłat, szczególnie we Włoszech i Japonji, były wyższe, aniżeli prywatne kapitały, inwestowane w żegludze morskiej.

Nie będziemy poruszać sprawy celowości tego rodzaju zainteresowania tych państw w transporcie morskim lub negować argumenty niektórych obrońców tego systemu, którzy twierdzą, że eksploatacja państwowa żeglugi morskiej kosztowałaby skarb państwa jeszcze drożej. Te kwestje pozostawiamy otwarte, poprzestając na stwierdzeniu faktów.

Drugi system bezpośredniej pomocy finansowej skarbu dla żeglugi morskiej, t. zw. system „angielski", opiera się na zapłacie jedynie za określone zgóry świadczenia, jak np. tworzenie linij regularnych, zachodzenie do wskazanych portów, szybkości przejazdów na danej linji i za przewóz poczty. Wyrazicielką tego systemu była

Anglja, która nie płaciła nigdy ogólnych zasiłków na budowę i eksploatację statków handlowych, a bezpośrednia finansowa pomoc jej rządu wyrażała się w subwencjach: 1) pocztowej, 2) na cele admiralicji (ze względu na mobilizację), 3) w subwencjach kolonjalnych (nowe linje regularne), i obejmowała zaledwie 5% tonażu angielskiego, gdyż nie korzystały z niej statki towarowe, które stanowiły olbrzymią większość floty angielskiej [2]). Dalecy jesteśmy od twierdzenia, że ten rodzaj pomocy rządowej był żelazną zasadą polityki angielskiej, odwrotnie, gotowiśmy raczej przypuszczać, opierając się na historji polityki żeglugowej morskiej w Anglji i jej przeszło dwuchsetletnim protekcjonizmie, który się skończył dopiero w połowie XIX wieku, że ten rodzaj polityki odpowiadał najlepiej interesom floty handlowej angielskiej, która przez wczesny rozwój przemysłu brytyjskiego, nabycie rozległych kolonij, zmonopolizowanie handlu morskiego, oraz posiadanie najniezbędniejszych surowców węgla i żelaza, miała tak daleko idące podstawy naturalnego rozwoju, że kapitał prywatny, ulokowany w żegludze, dawał duże zyski i doskonale i szybko się amortyzował.

W 1913 roku, ostatnim przed wojną, szereg przedsiębiorstw żeglugowych angielskich, o pojemności 7.338.868 BRT, których kapitał zakładowy wynosił 48.000.000 £, dał przeciętnie 12,5% dywidendy, po odpisaniu na amortyzację 5% i dużych sum na różne kapitały zapasowe. Zaś w 1914 roku 25 towarzystw żeglugowych, o ogól-

---

[2]) Sumy, jakie rząd angielski wypłacał towarzystwom okrętowym za utrzymanie regularnej komunikacji pocztowej, nie są wielkie. Jako przykład weźmiemy pierwszą umowę, zawartą jeszcze w 1838 r. z Cunard Line, na utrzymanie regularnego połączenia 2 razy na miesiąc między Liverpoolem, Halifaxem, Quebekiem i Bostonem, za subwencję roczną 272.524 £ rocznie. Później jednak, gdy chodziło o prestiż flagi angielskiej, w roku 1852, rząd angielski, chcąc pomóc Cunard Line w walce z konkurencyjną linją amerykańską Collin's Line, podniósł te subwencje do 843.359 £ rocznie za 52 okrężne podróże. Linja Cunard'a była jednem z tych towarzystw żeglugowych, które rząd angielski finansował od 1838 roku aż do obecnych czasów w postaci wszelkiego rodzaju subsydjów. Obok subwencyj pocztowych linji tej wypłaca admiralicja angielska sumy, dochodzące do 729.000 £ rocznie (umowa, zawarta na 25 lat) za przystosowanie okrętów do służby pomocniczej wrazie wojny i za osiąganie pewnej szybkości.

Drugiem towarzystwem, które stale, od 1842 r. otrzymuje subwencje pocztowe i od admiralicji angielskiej, jest Royal Mail Steam Packet Co. Subwencje te dochodziły do 1.313.955 £ rocznie. W ostatnich czasach przed wojną zostały obniżone do 306.103 £ rocznie.

Inne towarzystwa angielskie, jak Pacific Steam Navigation Co, Union Castle Co, i t. d., razem 12 towarzystw, otrzymywały tylko subsydja pocztowe nieznaczne, do kilkudziesięciu tysięcy £ rocznie. Tonaż tych 12 subsydjowanych linij okrętowych nie wynosił nawet 5% tonażu angielskiego. Subsydja te były wydawane raczej pod kątem widzenia prestiżu państwa w uzyskiwaniu najszybszych i najregularniejszych połączeń Europy z Ameryką. Zachowanie tego prestiżu było również przyczyną innych wydatków, do których wrócimy później.

nej pojemności 5.106.000 BRT i kapitale zakładowym 299.223.371 £, dało przeciętnie 8,26%, również po odpisaniu 5% na amortyzację i dużych sum na specjalne kapitały zapasowe. Niektóre z towarzystw angielskich wypłacały nawet 65% dywidendy (Oceanic Steam Navigation). Wobec tego nie mogło być mowy o potrzebie bezpośredniej pomocy finansowej rządu.

Warunki, jakie polityka i bogactwa przyrodzone Anglji stworzyły dla własnej bandery, były zupełnie wystarczające dla rozwoju i dochodowości angielskich przedsiębiorstw żeglugowych. Uwaga rządu brytyjskiego była skierowana nie na finansowe podtrzymanie floty narodowej, jak to widzieliśmy we Francji, Włoszech, Japonji, a na utrzymanie tych monopolistycznych warunków, w jakich pracowała bandera brytyjska, a mianowicie: utrzymanie handlu zamorskiego w swych rękach, dalszą ekspansję do kolonij i niedopuszczenie do rozrostu flot handlowych innych krajów, które miałyby podobne do Anglji warunki pracy i rozwoju.

Angielski system subsydjów za określone usługi stosowały poniekąd i inne państwa, przedewszystkiem państwa Skandynawskie: Szwecja, Norwegja, Danja i Holandja [3]).

Wszystkie te państwa miały warunki, sprzyjające rozwojowi floty handlowej, może nie w tym stopniu, co Anglja, jednak dostatecznie, ażeby kapitał prywatny, inwestowany w żegludze morskiej, przynosił dywidendy i mógł się amortyzować. Większość tych państw, szczególnie Norwegja, stworzyła sobie z żeglugi przemysł narodowy, który obsługiwał potrzeby transportu morskiego przedewszystkiem innych krajów. Rozwój swej żeglugi i jej dochodowości państwa te zawdzięczają, obok geograficznego położenia, zdolnościom i zamiłowaniom żeglarskim mieszkańców, bliskiemu sąsiedztwu Anglji, Niemiec i Rosji, niektóre zaś, jak Holandja, Danja, swemu rozwiniętemu handlowi zamorskiemu.

Na specjalną uwagę zasługuje rozpatrzenie powstania, rozwoju i bezpośredniego finansowania przez skarb państwa floty niemieckiej.

W odróżnieniu od innych krajów, mających bogatą tradycję żeglugową morską, Niemcy, z wyjątkiem miast Hanzeatyckich (Hamburg, Brema, Lubeka), tradycji tej nie posiadały i wzięły się do rozbudowy swej floty dopiero po roku 1870. Jak już na początku zauważyliśmy, żegluga morska, jako samodzielny przemysł transportowy, rozwinęła się w wielkie przedsiębiorstwa dopiero w XIX wieku i wspomniane tradycje państw morskich, dotyczą raczej handlu zamorskiego, który był ściśle złączony z posiadaniem statków. Budując swą flotę handlową już pod koniec XIX wieku, Niemcy budowały ją już więc ściśle na usługi przemysłu przewozowego.

Wciągu 45 lat, t. j. do wybuchu wojny światowej, niemiecka

---

[3]) Co do Belgji, to, znajdując się między Anglją, Francją i Niemcami, a Holandją, nietylko nie popierała bezpośrednio finansowo swej floty, ale płaciła subsydja zagranicznym towarzystwom żeglugowym za połączenia swego portu Antwerpji z krajami, z któremi miała stosunki handlowe.

oceaniczna marynarka handlowa zajęła drugie miejsce w świecie po angielskiej [4]).

Przyczyny tego niezwykłego rozwoju niemieckiej marynarki handlowej leżą w umiejętnem, poprawionem naśladownictwie metod angielskich, na podłożu tych samych bogactw naturalnych węgla i żelaza z dodaniem jeszcze jednego czynnika: zagarnięcia lwiej części ruchu emigracyjnego z Europy do Ameryki. Bandera niemiecka i przemyślana dobrze organizacja linij okrętowych, wykluczająca możliwość wzajemnej konkurencji, torowały drogę handlowi i ekspansji zamorskiej Niemiec i umacniały handel na nowych ziemiach. Kupiec niemiecki, zmuszony do zdobywania rynków zbytu już zajętych przez Anglję i inne stare handlowe narody, stawał się bardziej rzutki i lepiej zorganizowany, dzięki czemu udawało mu się często rynki te pozyskać dla siebie. Początek wprowadzenia bezpośredniej pomocy skarbu państwa dla marynarki handlowej niemieckiej datuje od roku 1886, gdy Niemieckiemu Lloydowi Północnemu przyznano na przeciąg 15 lat 1.047.200 $ złotych rocznie za utworzenie linij regularnych na daleki wschód (Chiny, Japonja), do Australji i na bliższy wschód — Morze Śródziemne. Umowa przewidywała budowę nowych statków i przewóz urzędników i towarów dla potrzeb rządu o 20% taniej od przyjętych stawek. Subwencje te w roku 1893 były podniesione do 1.300.000 $ złotych, z warunkiem utrzymania szybszych statków.

Dalsze subwencje otrzymywały linje regularne, torujące drogę towarowi niemieckiemu do Afryki (Deutsche Ost-Africa Linie). Największą jednak pomocą finansową, otrzymaną przez towarzystwa żeglugowe niemieckie od rządu, były tanie, względnie bezpłatne kredyty bankowe na budowę statków i łatwość otrzymywania tych kredytów. W tem właśnie przejawia się rozumne ujęcie pomocy finansowej rządu niemieckiego dla swej marynarki handlowej.

W 1912 roku kapitał zakładowy wszystkich towarzystw żeglugowych niemieckich wynosił 98.228.000 $ złotych, a pożyczki, zabezpieczone na okrętach wynosiły 48.500.000 $, t. j. więcej aniżeli połowę kapitału zakładowego.

Pożyczki te, udzielane przez banki, były dawane przy poparciu rządu i były cicho przez ten rząd gwarantowane. Obok pożyczek hipotecznych, banki dały w tym samym czasie towarzystwom żeglugowym w postaci kapitału obrotowego przeszło 32.039.560 $ złotych. Rozpatrzmy, jako przykład, warunki dwu największych towarzystw żeglugowych niemieckich, posiadających znaczną większość tonażu oceanicznego niemieckiego przed wojną, a mianowicie: Hamburg—America—Pacific A. G. i Norddeutscher Lloyd.

Kapitał zakładowy Hamburg Am. Pac. wynosił w 1913 roku 35.700.000 $, a pożyczki prawdopodobnie bezprocentowe lub niskoprocentowe, dane przez banki, wynosiły 60.133.987 $.

---

[4]) Nie licząc floty handlowej Stanów Zjednoczonych, pływającej na Jeziorach Wielkich wewnętrznych.

Kapitał zakładowy Nord Deutscher Lloydu wynosił 29.750.000 $, pożyczki zaś, zabezpieczone hipotecznie — 16.588.000 $, a pożyczki bankowe — 42.587.461 $.

Towarzystwa te wypłacały dywidendy od 8—9%. Mogli więc Niemcy twierdzić przed wojną, że kapitał prywatny, zainwestowany w żegludze morskiej, pracuje dobrze i przynosi dochód i że pomoc finansowa państwa ogranicza się jedynie do tanich lub bezprocentowych kredytów lub pomocy dla utorowania drogi dla własnego handlu.

Inwestowany przed wojną kapitał prywatny w żegludze morskiej, przyjmował za podstawę swych kalkulacyj dalszy stopniowy rozrost obrotów morskich, które wtedy rosły szybciej, aniżeli wzrastał budowany tonaż morski, co pozwalało utrzymywać stawki przewozowe morskie nietylko na poziomie opłacalności eksploatacji, ale i możności normalnego oprocentowania i amortyzacji (5%) kapitału inwestowanego, zbierania znacznych rezerw, przedwczesnego spisywania wartości statków i tworzenia specjalnych kapitałów zapasowych. Zdawało się wszystkim, że światowy rynek przewozów morskich stale się będzie zwiększał, a rola pewnych państw w żegludze morskiej pozostanie zawsze ta sama i istniejąca flota będzie obsługiwała potrzeby przewozowe sąsiadów i innych narodów na świecie. W tych warunkach, t. j. prawie że w warunkach monopolu przewozów morskich, prywatny kapitał inwestowany w żegludze morskiej w tych państwach, jak Anglja, Niemcy, państwa Skandynawskie, Holandja, miał duże pole do działania i mógł liczyć na stałe dochody.

Wojna światowa zupełnie zmieniła warunki, w jakich pracowała żegluga morska.

Już w czasie trwania wojny państwa wojujące musiały ze względu na potrzeby transportowe zarekwirować cały rozporządzalny tonaż marynarki handlowej na usługi przewozów wojennych i dla zaopatrywania ludności cywilnej. 90% okrętów oceanicznych całego świata, zdolnych do użytku, przeszło pod kontrolę aljantów i było kierowane nie przez własne zarządy towarzystw żeglugowych, a przez centralną organizację transportów aljanckich, t. zw. The Allied Maritime Transport Counsel. Pozatem wojna zmusiła poszczególne rządy do ujęcia żeglugi morskiej w swe własne ręce, to też w 1922 roku przeszło 10.400.000 BRT znajdowało się w posiadaniu i bezpośredniej eksploatacji rządów. Część tego tonażu, około 1.500.000 BRT stanowiło zdobycz wojenną. Na pierwszem miejscu w upaństwowieniu floty stanęły Stany Zjednoczone, które miały 8.080.000 BRT (United States Shipping Board). Ta rządowa flota była dwa razy większa, aniżeli flota handlowa prywatnych kapitałów w Stanach Zjednoczonych. Inne państwa: Anglja Francja Włochy, zaraz po wojnie, między 1919 a 1922 r. sprzedały prywatnym przedsiębiorstwom żeglugowym całą swą flotę, zbudowaną podczas wojny i statki niemieckie, przyznane jako odszkodowanie. Poza Stanami

Zjednoczonemi, jeszcze Kanada i Australja utrzymują po wojnie marynarkę handlową w zarządzie państwowym.

Wojna światowa uwypukliła we wszystkich państwach ogromne znaczenie marynarki handlowej i podkreśliła jej charakter przedsiębiorstwa użyteczności publicznej i zależność gospodarki narodowej od posiadania własnej bandery, stawiając politykę morską państwa na tej samej płaszczyźnie, co politykę kolejową, będącą już dawno w niektórych państwach europejskich domeną kapitału państwowego.

Równocześnie, już przed wojną, następowało stopniowe przejście z opału węglem na opał naftą, jako ekonomiczniejszy i zajmujący mniejszą przestrzeń bunkrową na statku, jak również następowała zamiana maszyn parowych na maszyny motorowe, pędzone produktami naftowemi.

W 1914 roku było tylko 500 okrętów, o łącznej pojemności 1.720.000 BRT, opalanych ropą, t. j. 4% całego tonażu światowego. W 1922 roku jest już tych okrętów, opalanych ropą, 3100 o pojemności 15.000.000 BRT, t. j. 1/3 część okrętów oceanicznych. Widzimy więc wielkie przesunięcie gospodarcze: zmierzch węgla i wzrost znaczenia ropy dla żeglugi. Na miejsce dawnych trampów węglowych angielskich powstaje nowy typ okrętów tankowych, przystosowanych do przewozu jedynie produktów naftowych. Wzrost tego rodzaju tonażu, w porównaniu z równoczesnem wydobyciem ropy naftowej, najlepiej ilustruje poniższa tabela:

LATA	BRT	Nośność tonn nafty	Wydobycie nafty w tonnach wagi
1914	1.478.488	2.111.200	55.917.000
1919	2.929.133	4.188.000	77.372.000
1924	5.243.238	7.500.000	137.700.000
1928	6.620.028	9.470.000	176.300.000
1929	7.071.005	10.110.000	199.000.000

Rozmieszczenie terenów naftowych przeważnie poza Europą, wytwarza nowy rynek przewozów morskich i znosi dotychczasową geopolityczną przewagę państw europejskich, posiadających tani węgiel (Anglja, Niemcy) w stosunku do innych. Wszystkie państwa europejskie, odnośnie do geograficznego położenia miejsc wydobycia ropy naftowej, znajdują się mniej więcej w tych samych warunkach. Pozostaje jedynie sprawa posiadania ropy w krajach pozaeuropejskich. To tłumaczy walkę Anglji o tereny naftowe i niedopuszczanie do nich innych państw.

Jeszcze większe przemiany spowodowała wojna w handlu zamorskim. W czasie wojny uprzemysłowiono kraje zamorskie i stały się one same producentami wyrobów przemysłowych, wskutek cze-

go ruch towarów, idących z Europy, musiał się zmniejszyć. Zmniejsza się również ruch pasażerski, szczególnie na Atlantyku. W 1913 roku przewieziono przez Atlantyk w obie strony 2.584.674 osób, a w 1923 roku ogółem tylko 777.288 osób. Przywozy morskie zmniejszyły się więc wybitnie. Według niemieckiego Instytutu Badań Konjunktury wartość obrotu handlu światowego wynosiła w 1924 roku tylko 94% wartości z 1913 roku. Towar ten jednak, ze względu na zmianę struktury obrotu morskiego, wymaga do przewozu mniej statków, aniżeli przed wojną.

Zmniejszył się więc po wojnie wolny rynek przewozów morskich, z którego czerpały przewozy floty wszystkich państw, a w szczególności tych, które przemysł transportu morskiego uważały za swój przemysł narodowy, jak Anglja lub państwa Skandynawskie.

Jednak rozpęd, jaki podczas wojny nadano rozbudowie flot narodowych, trwał nadal po wojnie aż do wybuchu wszechświatowego kryzysu, t. j. do 1931 roku. Stan floty całego świata (parowej i motorowej) wynosił 30 czerwca 1914 roku 45.404.000 BRT, a 30 czerwca 1920 roku — 53.905.000 BRT, tonaż więc ten wzrósł w czasie wojny o 8.501.000 BRT i wzrastał w dalszym ciągu aż do 1934 roku do 60.652.000 BRT, t. j. przeszło o 40%.

Jeżeli do tego weźmiemy pod uwagę zwiększenie możliwości przewozowej okrętów ze względu na ich modernizację, t. zn. lepsze wykorzystanie ich ładowności i ich zwiększoną średnią szybkość i ze względu na modernizację portowych urządzeń, pozwalających na szybszy ładunek i wyładowanie towarów, to można przyjąć, że wszechświatowe oceaniczne możliwości przewozowe tonażu wzrosły nie o 40%, a o 60% i więcej. W takich warunkach musiał po wojnie nastąpić kryzys w żegludze, zmniejszenie się jej rentowności i ucieczka kapitału prywatnego od żeglugi morskiej, przy równoczesnem przesunięciu ciężaru utrzymania bandery narodowej na skarb państwa.

Bezpośrednia pomoc finansowa dla żeglugi morskiej po wojnie światowej trzymała się w różnych państwach tych samych metod, co przed wojną, z tą jednak różnicą, że uświadomienie opinji publicznej o znaczeniu żeglugi morskiej dla gospodarki narodowej, oraz o jej charakterze przedsiębiorstwa użyteczności publicznej i o jej znaczeniu strategicznem w czasie wojny, bardzo wzmocniło zainteresowanie banderą narodową i ułatwiło rządom uchwalanie coraz większych sum na tę pomoc. Zapoczątkowany przed wojną we Francji system pomocy finansowej na budowę okrętów i pomoc żeglugową, był po wojnie kontynuowany na zasadzie starych ustaw. Sumy, wypłacone towarzystwom żeglugowym w czasie między 1919—1930 rokiem z tego tytułu, wynoszą przeszło 40.000.000 franków. Subwencje pocztowe dla towarzystw żeglugowych w tym samym okresie czasu wynoszą około 1.006.908.000 fr. Uważając tę pomoc za niedostateczną, przeprowadzono w parlamencie w 1925 roku ustawę, t. zw. Crédit Maritime, mocą której udzielano specjalnych kredytów na budowę nowych okrętów. Kredyty te miały być oprocentowane od 3,1% do 4,1%

i miały wynosić 1.250.000.000 franków. Dalsze pogarszanie się sytuacji na rynku przewozów morskich nie rokowało nadziei, aby kapitał i procenty od udzielanych z tego funduszu kredytów był rządowi zwracany. Bez przesady można więc dziś twierdzić, że wielkie towarzystwa żeglugowe francuskie dawno przestały reprezentować kapitał prywatny, a są jedynie administratorami pieniędzy, które rząd pośrednio, czy bezpośrednio im pożyczył lub udzielił bezzwrotnie. Kapitał prywatny zaś albo już dawno został stracony lub też wycofał się z żeglugi z większości wielkich towarzystw. Do państw, które prowadziły ten sam system pomocy dla żeglugi morskiej, należały Włochy. Po wojnie, podobnie jak Francja, początkowo i Włochy kontynuowały udzielanie zasiłków ogólnych na budowę okrętów, jak również na podtrzymanie żeglugi. Od 1919 roku do 1926 skarb państwa włoskiego wypłacił na podstawie szeregu ustaw parlamentarnych tytułem zasiłków pod najrozmaitszemi postaciami (dwadzieścia różnych tytułów wypłat[1]) przeszło 2.400.000.000 lirów.

Wzorując się na Francji, utworzono we Włoszech dekretem z 5 lipca 1928 roku „Isstituto di Credito Navale", z prawem wypuszczania obligacji dla poparcia budowy nowych okrętów, na sumę 1 miljarda lirów. Pożyczki te miały być oprocentowane na 1%, względnie na 2.5%. Po roku 1926 sprawę zasiłków dla żeglugi starano się uregulować pod kątem widzenia mniejszej lub większej użyteczności dla gospodarstwa krajowego niektórych linij regularnych.

Podzielono istniejące towarzystwa żeglugowe i linje okrętowe na dwie grupy: 1) nieodzowne dla gospodarstwa krajowego i 2) użyteczne, i stworzono plan rozbudowy floty narodowej za pieniądze państwowe w formie zasiłków na lat 21, aż do 1945/6 roku, przeznaczając na ten cel 3.204.779.000 lirów z tem, że nieodzowne linje okrętowe były w tym planie wybitnie uprzywilejowane. Nadano im charakter przedsiębiorstw użyteczności publicznej, zasługujących na pomoc finansową rządu. Pozatem wypłacano niektórym linjom opłaty za przewóz poczty, według wagi przewożonych ładunków. Mimo tak potężnej pomocy finansowej dla towarzystw żeglugowych, nie udało się rządowi włoskiemu stworzyć dostatecznie pomyślnych warunków dla ściągnięcia także i prywatnych kapitałów do żeglugi i nie udało się uzyskać dodatnich wyników finansowych, pozwalających na wypłacanie dywidend, tworzenie kapitałów rezerwowych i amortyzację, a przedewszystkiem na spłatę długów i uiszczanie procentów od zaciągniętych pożyczek rządowych. Już w 1933 roku rząd włoski jest zmuszony do objęcia bezpośredniej kontroli nad towarzystwami żeglugowemi, które, tak jak i we Francji, stały się jedynie administratorami kapitałów publicznych i fikcją towarzystw akcyjnych. Następuje przymusowa reorganizacja i koncentracja tych przedsiębiorstw. Lloyd Sabaudo i Navigazione Generale Italiana tworzą jedną grupę pod wspólnym zarządem pod nazwą „Italia" i do niej wią-

[1]) Na zasadzie sprawozdań budżetowych, zebranych przez E. W. Schiedewitz. Hamburg 1931.

MINISTERSTWO ŻEGLUGI Biblioteka

czono towarzystwo Cosulich. Akcje tych towarzystw wydzielono z „Banca Commerciale“ (który faktycznie stał się już bankiem państwowym) i w ten sposób państwo ujęło bezpośrednio kontrolę nad administracją tych towarzystw, których akcje przejęło. Obok tego powstała druga grupa zjednoczonych towarzystw żeglugowych pod kontrolą rządu, a mianowicie „Lloyd Triestino, Marittima Italiana, Società Italiana di Servici Marittime“, pod nazwą „Lloyd Triestino“. Przystąpiono również do zjednoczenia mniejszych towarzystw okrętowych, jak Compagnia Adriatica di Navigazione, San Marco, Società Industrie Marittime, Puglia, Società Nautica, Zari i t. p.

Reorganizacja ta miała na celu nietylko bezpośrednią kontrolę państwa nad administracją i eksploatacją żeglug i pieniędzy, dawanych w najróżnorodniejszych formach przez skarb państwa na cele żeglugi, ale przedewszystkiem racjonalny podział pracy, rynków transportowych, komunikacji morskiej, któryby dał największy efekt eksploatacyjny i zaoszczędził państwu dopłat ze skarbu. Równocześnie centralizacja ta ułatwia kontrolę pracy towarzystw i wykonania umów z rządem. Chociaż rząd włoski stał się faktycznym właścicielem floty handlowej, zatrzymał jednak formę towarzystw handlowych, rezerwując sobie ostateczny głos w postaci posiadanej bezwzględnej większości akcji, oraz wpływ i kontrolę ludzi odpowiedzialnych, postawionych na czele tych zjednoczonych towarzystw.

Po tych ostatnich zarządzeniach, można powiedzieć o włoskiej polityce żeglugowej, że rząd panuje zupełnie nad towarzystwami akcyjnemi, które faktycznie administrują majątkiem państwa, czego nie da się powiedzieć o Francji.

Z innych państw, uprawiających tak zwany francuski system pomocy dla żeglugi, trzeba wspomnieć jeszcze o Japonji, odgrywającej po wojnie wielką rolę w żegludze na Pacyfiku i stopniowo wypierającej państwa europejskie z transportu na Dalekim Wschodzie. Przed wojną Japonja wypłacała swej flocie zaliczki na wzór Francji, bez specjalnych uwarunkowań. Po wojnie zasiłki te znacznie wzrosły, nastąpiła jednak daleko idąca kontrola ze strony państwa nad towarzystwami, które otrzymywały bezpośrednią pomoc finansową ze strony skarbu. System powojenny japoński oparł się na umowach z towarzystwami żeglugowemi, które za pomoc finansową, zobowiązywały się do tworzenia nowych połączeń i do utrzymania regularności istniejących linij. Od 1919 do 1930 roku wypłacono towarzystwom żeglugowym na zasadzie tych indywidualnych umów przeszło 110.000.000 jen. Pozatem płacono koło jednego miljona jen rocznie za subwencje pocztowe, również na zasadzie indywidualnych umów z poszczególnemi towarzystwami. System ten po wojnie różni się bardzo od systemu francuskiego, gdyż miał on na celu wykonanie pewnego planu połączenia i utrzymania komunikacji morskiej z Japonją, celem ułatwienia zdobycia nowych rynków zbytu i uchwycenia istniejących przewozów morskich dla bandery narodowej. Wypłacane subsydja i zasiłki przez skarb państwa w Japonji pozwalają mniemać, że japońska żegluga handlowa jest faktycznie oparta na ka-

pitale prywatnym, i że ten kapitał musi się amortyzować i oprocentowywać. Specjalne warunki, jakie historycznie wytworzyły się w Japonji w dziedzinie towarzystw okrętowych, zupełnie uzasadniają to twierdzenie: większość okrętów, t. zw. trampów należy w Japonji do drobnych kapitalistów, przyczem jeden okręt posiada niejednokrotnie kilku, a nawet kilkudziesięciu udziałowców. Okręty te są oddawane w formie specjalnej umowy[6]) wielkim towarzystwom okrętowym do eksploatacji, które właścicielom płacą za nie czynsz najmu. Te specjalne warunki pozwalają wielkim towarzystwom żeglugowym ograniczać swe kapitały zakładowe do minimum, potrzebnego na eksploatację i ubezpieczenie, a wrazie strat i niemożności płacenia czynszu dzierżawnego od kapitałów włożonych w budowę okrętów, ryzyko rozkłada się na setki tysięcy małych kapitalistów. Rozumie się, wielkie pasażerskie okręty transoceaniczne są jednak budowane przez wielkie towarzystwa okrętowe i one to właśnie otrzymują zasiłki od rządu na tworzenie i utrzymanie tych regularnych linij pasażerskich.

Na specjalną uwagę zasługują Stany Zjednoczone Ameryki Północnej po wojnie i rola, jaką kapitał państwowy odegrał w żegludze amerykańskiej.

Przed wojną, Stany Zjednoczone, tak jak Anglja, ograniczały swą pomoc bezpośrednią dla żeglugi morskiej do subwencji pocztowych, szczególnie w celu utrzymania komunikacyj morskich w kierunkach pożądanych. Subsydja te wahały się, w zależności od długości linji i częstości połączeń, od 100 do 800 tys. $ rocznie dla danego towarzystwa. Przed wojną Stany Zjednoczone nie kładły nacisku na rozwój floty handlowej w ruchu oceanicznym, koncentrując swój wysiłek na utrzymywaniu floty handlowej na wewnętrznych wodach i wielkich jeziorach, zagarniając jednocześnie kabotaż obu oceanów dla własnej bandery. Toteż w chwili wybuchu wojny europejskiej Stany Zjednoczone posiadały tylko 1.076.151 tonn rejestrowanych netto okrętów oceanicznych, które były zatrudnione w przewozie między Stanami, a innemi państwami. (Było to mniej, aniżeli ówcześnie miała Norwegja). Reszta tonażu marynarki handlowej Stanów była zajęta własnym kabotażem i przewozami na wodach wewnętrznych[7]). Konieczność prowadzenia wojny w Europie zmusiła Stany Zjednoczone do forsownego budowania okrętów, gdyż był to jedyny ratunek

---

[6]) polegającej na tem, że okręt, bez załogi i wyposażenia, oddaje się w dzierżawę eksploatującemu.

[7]) Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy była stara ustawa rejestracyjna w St. Zjedn., która nie pozwalała statkom, budowanym zagranicą, pływać pod banderą St. Zjedn., a wiadomo było, że w Europie budowano taniej, niż w Ameryce. Ustawa ta wytworzyła taki stan w ostatniem 25-leciu przed wojną, że kapitał amerykański lokowany był w okrętach oceanicznych pod flagą tych narodów, których statki, na mocy traktatów, mogły się zajmować handlem zagranicznym ze Stanami Zjednoczonemi. Druga przyczyna była ta, że koszt utrzymania załogi pod flagą amerykańską był większy, aniżeli w krajach europejskich, co obniżało dochodowość linij amerykańskich.

dla państw aljanckich. Od 1914 roku do 1922 Stany Zjednoczone wybudowały 12.652.000 BRT. Rząd Stanów Zjednoczonych sam wziął na siebie budowę okrętów handlowych. Funkcje te przejęła Rada żeglugi Stanów Zjednoczonych (United States Shipping Board), utworzona dn. 7 września 1916 roku.

Sumy, jakie Stany Zjednoczone wydały na budowę floty handlowej w czasie wojny, są olbrzymie. Od 1914 roku do czerwca 1922 roku wydano 3.491.928.650 $. Aby ocenić ten kolosalny wydatek, musimy przytoczyć opinję przewodniczącego Morskiej Transportowej Komisji Wykonawczej Sprzymierzonych (The Allied Maritime Transport Executive), p. Salter, który twierdził, że ogólna wartość wszystkich statków zdatnych do ruchu oceanicznego przed wojną, w ilości 8000, wynosiła 300.000.000 £ (koło 1.500.000.000 $). Stany Zjednoczone wydały więc na budowę floty handlowej przeszło dwa razy tyle, aniżeli kosztował cały parowy tonaż oceaniczny na całym świecie. Rząd Stanów Zjednoczonych nietylko wybudował tak potężną flotę handlową, ale jednocześnie sam ją eksploatował po wojnie. W 1922 roku, gdy inne państwa, jak Anglja, Francja, Włochy zdołały już sprzedać towarzystwom prywatnym wybudowany w czasie wojny lub zarekwirowany nieprzyjacielowi tonaż, rząd Stanów Zjednoczonych pozostał właścicielem prawie 8.000.000 BRT liczącej floty, którą sam musiał administrować i eksploatować.

Ustawa o marynarce handlowej (Merchant Maritime Act) w 1920 roku dała Radzie żeglugi Stanów Zjednoczonych szerokie uprawnienia w dziedzinie posiadanej przez Stany Zjednoczone floty handlowej, pozwalając ją częściowo sprzedawać lub też eksploatować na własny rachunek, czy też wydzierżawiać i tworzyć nowe linje regularne i połączenia morskie, konieczne dla handlu Stanów Zjednoczonych. Kongres Amerykański, uchwalający Ustawę o Marynarce Handlowej, miał na celu stworzenie wielkiej floty narodowej i dalszą rozbudowę istniejącego tonażu pod flagą amerykańską. Czy tonaż ten miał był państwowym, czy też miał zostać sprzedany prywatnym przedsiębiorstwom okrętowym, pozostawiono do rozstrzygnięcia samej Radzie żeglugi, nie wykluczając obu możliwości. W krótkim jednak czasie, po przeminięciu po wojnie powstałej i dwa lata trwającej konjunktury na przewozy morskie, już w końcu 1923 roku, dało się zauważyć zmniejszanie przewozów, spadek frachtów i spadek wartości okrętów, co pociągnęło za sobą zwiększenie kosztów utrzymania rządowej floty Stanów Zjednoczonych i wielkie deficyty eksploatacyjne, jakie skarb musiał pokrywać. Postanowiono więc dążyć do sprzedaży lub wydzierżawienia okrętów, zdatnych do użytku, i rozbierać na złom okręty seryjne, budowane przeważnie z drzewa, nie nadające się do współczesnej eksploatacji. Do końca 1923 roku Rada żeglugi Stanów Zjednoczonych nie była zdecydowana, czy zupełnie zlikwidować posiadanie floty rządowej, czy też część jej w dalszym ciągu eksploatować na rachunek państwa. W Kongresie Amerykańskim było wielu zwolenników utrzymania kilkunastu linij w zarządzie państwowym, przeważałyby jednak wpływy, dążące

do likwidacji floty rządowej, stwierdzające dużą konkurencję dla prywatnych przedsiębiorstw okrętowych i utrzymywanie w stanie naprężonym rynku budowy okrętów w całym świecie, spowodu możności rzucenia w każdej chwili na sprzedaż miljonów tonn floty państwowej amerykańskiej.

Jednocześnie, coraz dalej postępujący spadek frachtów i trudności finansowe przeinwestowanych prywatnych towarzystw okrętowych, zmusiły rząd Stanów Zjednoczonych do stopniowej likwidacji floty państwowej. Likwidacja ta przeciągnęła się aż do 1934 r. Jest zrozumiałe, że rząd Stanów Zjednoczonych wycofał przytem tylko nieznaczną część pieniędzy, wydanych na budowę obecnie zlikwidowanej floty handlowej. Z pieniędzy, otrzymanych ze sprzedaży tych okrętów, 250.000.000 $ było przeznaczone na pożyczki dla prywatnych towarzystw okrętowych na budowę i modernizację okrętów. W czasie od 1920 roku, na mocy ustawy Merchant Maritime Act, Generalny Dyrektor Poczt w Stanach Zjednoczonych zawarł umowę z szeregiem towarzystw żeglugowych o subsydja pocztowe, na sumę 286.398.000 $. W umowach tych była przewidziana budowa 54 odpowiednich nowych okrętów i przebudowa 36 starych. Obok tego, na mocy umów indywidualnych, były wypłacane dopłaty komunikacyjne, obliczane od przejechanej mili morskiej i szybkości okrętu. Z tego tytułu 6 towarzystw żeglugowych otrzymało do roku 1926 około 3 miljonów dolarów. Po nowelizacji Merchant Maritime Act w 1928 roku rząd zawarł przeszło 40 umów z przedsiębiorstwami żeglugowemi o wypłatę subsydjów tego samego rodzaju. Widzimy więc, że rząd amerykański przeszedł znowu od posiadania państwowej floty do systemu zasiłków i subsydjów na budowę i utrzymanie floty handlowej w rękach kapitału prywatnego.

Ostatnio, w 1933 i 34 roku, odzywały się w prasie amerykańskiej głosy o nadużyciach, popełnionych przez wydawanie zasiłków nieproporcjonalnie wielkich w porównaniu do usług, oddawanych za nie przez wspomagane towarzystwa żeglugowe dla polityki transportowej i komunikacyjnej Stanów Zjednoczonych.

Z państw pozaeuropejskich, jakie po wojnie stały się posiadaczami upaństwowionej floty handlowej, musimy jeszcze wymienić Australję i Kanadę.

Rząd australijski sprzedał w krótkim czasie swą flotę angielskim armatorom, nie będąc wstanie ponosić deficytów, jakie eksploatacja przynosiła.

Przeciwnie Kanada od czasu wojny zwiększyła nawet swój tonaż upaństwowionej marynarki handlowej. Rząd kanadyjski utrzymuje linje regularne na tych szlakach, które nie dawały dochodu przedsiębiorstwom prywatnym, a które dla Kanady były konieczne ze względów polityczno-gospodarczych. Rząd kanadyjski posiada na tych linjach 42 okręty o 240.000 TDW, t. j. 20% całej swej floty handlowej. Do eksploatacji tej floty rząd dopłacił od 1921 do 1932 roku 92.000.000 $ kanad. żadna z tych linij wciągu ostatnich 8 lat nie pokrywała nawet kosztów eksploatacji własnej.

Po zlikwidowaniu przez Francję, Anglję, Włochy nabytych w czasie wojny okrętów handlowych, jedna tylko Rumunja w Europie, mająca już przed wojną flotę handlową w zarządzie państwowym, pozostała przy nim i po wojnie.

Pozostaje nam jeszcze rozpatrzeć stosunek kapitału prywatnego i państwowego po wojnie w marynarce handlowej Niemiec i Anglji.

Z 5.459.296 BRT, jakie Niemcy miały w dniu rozpoczęcia wojny, pozostało im na dzień 1 lipca 1920 roku wszystkiego 419.000 BRT i to okrętów poniżej 1000 tonn każdy. Cała prawie flota handlowa Niemiec została skonfiskowana w czasie wojny, albo też wydana po zawarciu pokoju państwom zwycięskim, jako odszkodowanie wojenne.

Niemieckie towarzystwa okrętowe uważały, że za skonfiskowany i za wydany zwycięzcom tonaż, państwo niemieckie powinno im zapłacić.

W 1921 roku rząd niemiecki przyznał towarzystwom żeglugowym 12 miljardów marek na odbudowę floty handlowej z tem, że do 1930 roku będzie zbudowane nie mniej, aniżeli 2.500.000 BRT. Rząd zastrzegł sobie, że tylko 10% otrzymanych pieniędzy może być poświęcone na kupno lub obstalunki okrętów zagranicą. Do czasu wprowadzenia marki złotej rząd dopłacił towarzystwom okrętowym sumę 116.141 miljardów marek papierowych, jednak, ze względu na dewaluację marki niemieckiej, nie można ustalić faktycznej równowartości tych sum w złocie. Do roku więc 1924, t. j. do stabilizacji marki niemieckiej, flota handlowa w Niemczech budowała się za pieniądze rządowe, jako odszkodowanie skarbu państwa za zarekwirowane lub zatopione okręty.

W tym czasie za te pieniądze odkupiono od Anglji część zarekwirowanej własnej swej floty, wszystkiego razem 491.567 BRT (136 okrętów).

Jest dość trudno ustalić, jaki był udział kapitału i pomocy państwowej w dalszej budowie floty handlowej, po stabilizacji marki niemieckiej. Jeżeli posiłkować się oficjalnemi źródłami informacyjnemi niemieckiemi [8]), to znajdujemy tam tylko ślady opłat w postaci t. zw. Funduszu żeglugowego z 1925 roku (Seeschifserneuerungsfond i Zinsverbilligungsfond z 1921 r.). Natomiast rozpatrując i analizując szczegółowo bilanse towarzystw żeglugowych niemieckich i porównując zestawienia tych bilansów, nasuwa się nam przypuszczenie operacyj finansowych przy pomocy banków. Nie jest to bowiem żadną tajemnicą, że każde z tych wielkich towarzystw żeglugowych, miało swój bank, który je finansował. Można więc przypuszczać, że źródłem powiększania kapitałów własnych były banki, które, co jakiś czas, narosłe należności obracały w pakiety akcyj (przez nowe emisje), względnie skreślały należności od towarzystw żeglugowych. Aktywa tych banków zostały obarczone tyloma tego rodzaju „wartościami“ inwestycyjnemi, że musiało nastą-

---

[8]) Pomijając głosy prasy francuskiej i angielskiej „Fairplay“.

pić przejęcie tych banków pośrednio lub bezpośrednio przez skarb niemiecki, czego byliśmy świadkami przed kilkoma laty. Przy sanowaniu tych banków, zostały oczyszczone towarzystwa żeglugowe i uporządkowane ich fundusze kosztem skarbu niemieckiego. Możemy więc przyjąć za najprawdopodobniejsze, że odbudowa niemieckiej marynarki handlowej po 1924 roku została uskuteczniona w formie kredytów [9]), zamienionych w większości na akcje. Niema wątpliwości, że tak banki, jak i przemysł niemiecki liczyły, odbudowując flotę handlową, że tak jak przed wojną, będzie ona pracować z zyskiem i potrafi zamortyzować włożony w nią kapitał. Okazało się jednak, że wielkie niemieckie towarzystwa żeglugowe, jak Hapag i Nord Deutscher Lloyd, koncentrujące i kontrolujące przeszło 90% tonażu niemieckiego w roku 1934 [10]), miały zadłużenia, sięgające 500.000.000 marek złotych. Jak rząd niemiecki wysanuje te towarzystwa od długów, dziś jeszcze niewiadomo, nie ulega jednak wątpliwości, że ciężary te poniesie skarb państwa, a nie kapitał prywatny, gdyż żegluga morska w obecnym stanie wszechświatowego rynku przewozowego nie może przynosić zysków, ani amortyzować kapitału. Niema więc nadziei pozyskania dla sanacji towarzystw żeglugowych niemieckich kapitału prywatnego, pomimo, że stworzona po wojnie niemiecka marynarka handlowa miała wszelkie warunki jak najlepszej pracy.

Przyczyny, które flotę niemiecką stawiały po wojnie na pierwszorzędnem miejscu, były następujące:

1. Duża wartość eksploatacyjna okrętów, budowanych już po wojnie, dopasowanych do nowoczesnych potrzeb zmienionych przewozów. Zabranie przez zwycięzców starej floty przedwojennej dało impuls do zmodernizowania tonażu i wysunęło okręty niemieckie na czoło pod względem technicznym.

2. Rodzaj statków żeglugi niemieckiej był dostosowany do potrzeb powojennego transportu i potrzeb gospodarstwa narodowego i ekspansji niemieckiej (wielka sieć linij regularnych).

3. Ścisła koordynacja pracy każdego poszczególnego towarzystwa okrętowego, co doprowadziło do umowy poolowej 90% tonażu i jednolitej administracji i eksploatacji (Hapag i N. D. L.).

4. Doskonała współpraca sfer gospodarczych z towarzystwami żeglugowemi niemieckiemi, pozwalająca uchwycić większość własnych przewozów dla flagi narodowej.

5. Wielka liczba zawodowych specjalistów i ludzi, zainteresowanych w żegludze morskiej, rozsianych po całym świecie i pracujących w handlu światowym, na których pracy flota handlowa niemiecka opierała swe powodzenie w zdobywaniu powrotnem odebranych im w czasie wojny przewozów i rynków. Wpływ tych ludzi

---

[9]) Również i kredytów amerykańskich, które podpadły pod moratorjum i częściowo zostały spłacone przy bardzo dla Niemców korzystnych układach z bankami amerykańskiemi.

[10]) Ostatnio rząd niemiecki dąży do pewnej decentralizacji.

pejskim, szczególnie Anglji, prawie cały swój ruch towarowy morski ze światem, zadowalając się obsługiwaniem własnych portów na obu oceanach. Po wojnie, rozbudowana wielka flota Stanów Zjednoczonych zmusza rząd do zmiany polityki morskiej i do aktywnej obrony własnych przewozów morskich i do konkurencji na międzynarodowym rynku przewozów morskich, co najdotkliwiej odczuwa Anglja. Prócz tego, na dalekim wschodzie, Japonja, która zwiększyła po wojnie swój stan posiadania floty o 138%, staje się jeszcze groźniejszym przeciwnikiem Anglji na tamtejszych terenach. Był to drugi cios, jaki po wojnie podminował rentowność angielskiej marynarki handlowej. Równocześnie zaczyna się w żegludze morskiej coraz silniejszy kryzys, wywołany nadmierną podażą tonażu i ciągle kurczącym się rynkiem światowych morskich przewozów. Ceny przewozów spadają coraz niżej, wskutek czego przemysł transportu morskiego staje się nierentowny. Brytyjskie towarzystwa żeglugowe wciągu ostatnich stu lat były przyzwyczajone do okresowych lat kryzysowych, w których rentowność żeglugi opadała, aby w następnych latach wyrównać z nadwyżką poniesione straty. Toteż kilkuletni okres kryzysu żeglugi morskiej od 1924 aż do 1929 roku najlepiej i najspokojniej był przeżywany przez angielską flotę handlową, która, jak już wyżej wspomnieliśmy, miała wielkie, przez dziesiątki lat uzbierane rezerwy, pozwalające na przetrwanie najcięższych strat przy kryzysie, bez uciekania się do pomocy skarbu państwa.

System subsydjów dla brytyjskiej marynarki handlowej po wojnie pozostał ten sam, co i przedtem. Sumy, wypłacane przez skarb państwa za regularność i częstotliwość połączeń, zwiększyły się nieznacznie tylko, pozostając na poziomie 650 do 700 tysięcy angielskich funtów rocznie. System ten, opierający się na wielu oddzielnych umowach z poszczególnemi towarzystwami okrętowemi, w których wszystko zostało starannie obmyślone pod względem dostosowania do całości potrzeb komunikacyjnych imperjum brytyjskiego, mógłby być wzorem oszczędnej gospodarki państwowej pieniędzmi skarbowemi na rzecz gospodarstwa narodowego. Uwzględniał on również potrzeby admiralicji na wypadek wojny i przekształcenia okrętów na krążowniki pomocnicze.

Pozatem już od roku 1921 rząd brytyjski udzielał towarzystwom żeglugowym pożyczek na budowę okrętów, względnie gwarancji państwowej na pożyczki, na zasadzie ustawy ogólnej Trade Facilities Act. Suma tych gwarancyj na pożyczki wyniosła od 1921 do 1928 r. 22.875.000 £. Oprocentowanie tych pożyczek było o 1,5% niższe, aniżeli stopa rynkowa.

Stale po wojnie wzrastający tonaż światowy, przy równoczesnem zmniejszaniu się obrotów handlu morskiego, oddziaływał zniżkowo na kształtowanie się frachtów morskich, szczególnie na przewóz żeglugi trampowej, t. j. tej, która stanowiła około 75% tonażu angielskiego, a nie była objęta porozumieniami konferencyjnemi. To też zapasy kapitałów, nagromadzone w wielu towarzystwach okrę-

towych, topniały i stan taki musiał zwrócić uwagę rządu angielskiego. Dewalucja funta angielskiego w 1931 roku wzmocniła stanowisko marynarki handlowej angielskiej w stosunku do wielu konkurentów o walucie stałej, jednak i to nie pomogło na czas dłuższy. W latach 1933/34, pod naciskiem zainteresowanych sfer gospodarczych, zaczęto rozważać w łonie angielskiego rządu konieczność wydatnej pomocy finansowej dla żeglugi trampowej, a równocześnie zaczęto szukać sposobu międzynarodowego porozumienia i uregulowania sprawy nadwyżki tonażu i dumpingu żeglugowego innych państw. Doszło do tego, że opinja angielska zażądała powrotu do wyraźnego protekcjonizmu dla flagi brytyjskiej i wkroczenia rządu dla ratowania tego potężnego przemysłu — angielskiego transportu morskiego.

Angielska opinja publiczna zaczęła rozumieć, że kryzys obecnie przeżywany w żegludze morskiej, nie jest kryzysem cyklicznym, do którego żegluga morska, szczególnie w Anglji, była przyzwyczajona, a że staje się on walką kapitałów państwowych z kapitałami prywatnemi, i że w poszczególnych państwach nastąpiło aż nadto wyraźne zaangażowanie skarbu w żegludze morskiej, którą uznano za nieodzowne dla gospodarstwa narodowego przedsiębiorstwo użyteczności publicznej, i że ciężar jej utrzymania i rozbudowy przerzucono w większości państw bezpośrednio na budżety państwowe.

Ta nierówna walka kapitału państwowego i kapitału prywatnego, który musi zawsze zarabiać bezpośrednio wtedy, kiedy kapitał państwowy zadowala się nieraz już to korzyściami pośredniemi, już to względami obrony bilansu płatniczego, a jeszcze częściej, względami na prestiż państwa, zwróciła zarówno uwagę rządu brytyjskiego, jak i prywatnych angielskich przedsiębiorstw żeglugowych na niebezpieczeństwo, jakie zagraża banderze angielskiej. Pozatem, w światowym handlu nastąpiła również rewolucyjna zmiana struktury i handel ten został prawie upaństwowiony i oparty na kontyngentach, kompensatach i pozwoleniach, a nadmiernie rozbudowany przemysł transportowy brytyjski został zaatakowany z dwu stron naraz i pozbawiony tych warunków, w jakich się rozwijał i zarabiał. W międzyczasie jedna jeszcze sprawa nabrała po wojnie niezdrowego kierunku i wpływała demoralizująco na stosunek skarbu państwa do żeglugi morskiej. Jest to sprawa rywalizacji kilku państw: Anglji, Francji, Włoch, Stanów Zjednoczonych o posiadanie największych, najszybszych i najbardziej luksusowych okrętów pasażerskich.

Granica gospodarczej opłacalności budowy wielkich okrętów jest zależna przedewszystkiem od stopnia ich stałego wykorzystania, a więc od natężenia ruchu pasażerskiego i towarowego na danej linji. Olbrzymie koszty budowy i eksploatacji zwiększają się nieproporcjonalnie do opłacalności zdobytego tymi wydatkami miejsca użytkowego statku lub jego szybkości dodatkowej. Aby to sobie uprzytomnić, będzie dostateczne przytoczyć kilka cyfr porównawczych: koszt takich olbrzymów, jak „Europa“ i „Bremen“ wynosił, według da-

nych, zaczerpniętych ze sprawozdań towarzystw okrętowych, 150 miljonów marek złotych niemieckich. Musi więc każdy z tych statków zarobić rocznie na amortyzację i oprocentowanie 15 miljonów marek złotych, licząc 5% na amortyzację i 5% na oprocentowanie. Ponieważ statek taki może odbyć rocznie najwyżej 20 podróży, uwzględniając postoje dla remontu, to każda podróż musiałaby dać netto, po potrąceniu kosztów handlowych towarzystwa i kosztów eksploatacyjnych, około 750.000 marek złotych. Tymczasem w rzeczywistości koszta eksploatacyjne (bez kosztów handlowych i asekuracyjnych) pokrywają się jedynie wtedy, gdy ilość pasażerów i ładunku osiąga 75—80% wykorzystania. Jest to przy tak wielkiej ilości miejsc na statku i przy konkurencji innych linji i ciągle spadającym ruchu pasażerskim między Europą i Stanami Zjednoczonemi, zupełnie wykluczone. Statki te miewają obecnie 30 do 50% zapełnienia, przynoszą więc stałe deficyty eksploatacyjne. Niema też dochodów na pokrycie generalnych kosztów przedsiębiorstwa, a tem mniej na oprocentowanie i amortyzację. W kosztach eksploatacyjnych trzeba również uwzględniać wielkie sumy na asekurację i na normalny, a co parę lat generalny remont tych olbrzymów i zastosowywanie coraz to nowych wynalazków i udogodnień, stosowanych przez konkurencję, a które zmuszają do ciągłych przeróbek.

Najwybitniejszym przykładem tych, dla prestiżu państwa wyrzucanych pieniędzy, są dwa nowobudujące się kolosy: francuski „Normandie“ i angielski „Queen Mary“.

Dotychczasowy koszt Normandie, największego i najszybszego pałacu pływającego [11]) wynosi przeszło półtora miljarda franków. Przyjmując to jako sumę ostateczną kosztu Normandie, musiałaby ona dawać netto 150 miljonów franków rocznie, aby kapitał włożony oprocentować i zamortyzować.

Pomijając niepodobieństwo zgromadzenia co kilkanaście dni w jednym porcie takiej ilości pasażerów, gdy z każdego nieomal portu i państwa w Europie kursują inne regularne linje pasażerskie do Ameryki Północnej, olbrzymy te są zupełnie nieusprawiedliwione potrzebami gospodarczemi każdego z tych państw. Nic dziwnego, że towarzystwa asekuracyjne decydują się na asekurowanie zaledwie części wartości (na rynku międzynarodowym asekuracyjnym) żądając, aby państwo samo przejęło resztę asekuracji. Jest to skutek nieproporcjonalności kosztów budowy i eksploatacji w stosunku do wartości użytkowej okrętu, łącznie z wielkiem ryzykiem już nietylko podróży morskich, ale i ognia, jak to miało miejsce z „Atlantique“ [12]). Obrońcy tych kolosów twierdzą, że państwo nie wymaga ani dochodów bezpośrednich, ani amortyzacji od wielu inwestycji

---

[11]) O ile się nie okaże, że Queen Mary nie przewyższa go i wielkością, i szybkością, i luksusem. Narazie oba państwa starają się szczegóły budowy otoczyć tajemnicą.

[12]) Sprawa asekuracji należącego do towarzystwa Sud Atlantique, francuskiego okrętu „Atlantique“, który się spalił, do dziś dnia jest w procesie.

komunikacyjnych, które, tak jak drogi, kanały, a nawet nieraz i drogi żelazne, są jednak konieczne dla gospodarki narodowej. Zdaje się nam jednak, że powyższe twierdzenie nie wytrzymuje krytyki, gdyż wymienione środki komunikacyjne, o ile nie przynoszą dochodów bezpośrednich, to pośrednio jednak wpływają na wzmożenie dochodów gospodarstwa narodowego. Kolej Gdynia — Górny Śląsk wraz z taborami i stacjami kosztuje do dziś niespełna 400.000.000 franków [13]).

Taki więc statek Normandie będzie kosztował prawie cztery razy więcej, aniżeli koszta budowy i wyekwipowania linji zgórą 400 klm. wraz z taborem, a czyż można porównać użyteczność gospodarczą jednego i drugiego, jak również ryzyko asekuracyjne! Jakiej składki towarzystwo asekuracyjne musiałoby zażądać od Normandie! Czy okręty pośpieszne pasażerskie, robiące tę drogę o 1 i pół dnia dłużej i zabierające jedną czwartą, albo połowę pasażerów „Normandie", a kosztujące 1/10 tego, co ona lub „Queen Mary" kosztuje, nie spełnią dostatecznie zadania transportu i komunikacji międzynarodowej? Czyż luksus na tych mniejszych okrętach nie przewyższa potrzeb nawet najwybredniejszych pasażerów?

Wyścig tych kilku państw o posiadanie największego i najszybszego okrętu luksusowego odbija się ujemnie na obciążeniu budżetów wydatkami gospodarczo nieuzasadnionemi i demoralizuje żeglugę morską. Aby te kolosy mogły być choć częściowo wyzyskane, trzebaby scentralizować w jednym porcie cały ruch z Ameryką Północną, co jest niewykonalne, tembardziej, że scentralizowany w kilku portach przed wojną ruch z Ameryką, dziś się decentralizuje, bo każde państwo chce brać w nim bezpośredni udział, obniżając temsamem jeszcze bardziej użytkową wartość tych statków olbrzymów. Łatwo zrozumieć, że kapitał prywatny nie może brać udziału w tego rodzaju wyścigu o pierwszeństwo na morzu i siłą faktu, choć olbrzymy te są budowane przez pseudo prywatne towarzystwa okrętowe, koszty budowy i późniejszej eksploatacji ponoszą państwa.

Reasumując dane o udziale kapitału prywatnego i państwowego w żegludze morskiej, dochodzimy do następującego wniosku::

I. Przemysł transportu morskiego, jako przedsiębiorstwo, pracujące na rachunek właściciela towaru, rozwinął się potężnie w wieku XIX, dzięki wyłącznie kapitałowi prywatnemu. Kapitał państwowy wtedy nie inwestował w przemyśle transportu morskiego, za nielicznym wyjątkiem tych państw, w których rozwój marynarki handlowej był niedoceniany przez kapitał prywatny lub też z braku kapitałów prywatnych (Rosja, Rumunja).

II. Kapitał prywatny pracował wtedy z zyskiem, amortyzując

---

[13]) Gdyż koszty otrzymania tej pożyczki i ogólne koszty handlowe towarzystwa starczyłyby na kupno taboru, którego kolei brak i który wypożycza kolei państwo polskie.

się i rozbudowując tonaż, a nawet w niektórych państwach, specjalnie uprzywilejowanych przez naturę lub geopolityczne położenie, jak Anglja i państwa Skandynawskie, pracował z dużemi zyskami (Anglja), co w niektórych wypadkach sprawiło, że żegluga stawała się przemysłem narodowym (Norwegja).

III. Już od połowy XIX wieku, pod wpływem Anglji, państwa wprowadziły daleko idący liberalizm bandery morskiej, zaprzestając polityki protekcyjnej, za wyjątkiem żeglugi kabotażowej, pozostawianej przeważnie dla bandery narodowej.

IV. W drugiej połowie XIX wieku, wszystkie niemal państwa, zainteresowane w żegludze morskiej, starają się przy pomocy subsydjów za określone usługi, wywierać wpływ na politykę komunikacyjną żeglugi (żądania regularnych, częstych i szybkich połączeń).

V. Niektóre państwa, mniej uprzywilejowane w transporcie morskim (Francja, Włochy), wprowadzają, w swem dążeniu do rozwoju własnej bandery, system pieniężnego popierania towarzystw żeglugowych w postaci ogólnych zasiłków na budowę i eksploatację żeglugi morskiej w takiej wysokości, że te zasiłki wypłacone towarzystwom prywatnym, przewyższyły wielokrotnie wciągu kilkunastu lat sumy kapitału prywatnego, zainwestowanego w żegludze.

VI. Do czasu wielkiej wojny i w czasie jej trwania i dwu lat powojennych, żegluga morska w niektórych państwach pracowała z zyskiem, pozwalającym na normalną amortyzację i oprocentowanie zainwestowanego kapitału.

VII. Po wojnie następuje zmiana struktury przewozów morskich, wielki ich spadek, przy równoczesnym zwiększeniu tonażu. Kapitał prywatny zaczyna się stopniowo wycofywać z żeglugi morskiej, a potrzeba pomocy rządowej zwiększać.

VIII. W niektórych państwach, nadmiernie zaangażowanych w dopłatach dla prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych, państwo centralizuje administrację tych towarzystw, przejmując pakiety akcji i ustanawiając bezpośrednią kontrolę nad temi przedsiębiorstwami i funduszami dopłat.

IX. Równocześnie państwa coraz większą uwagę zwracają na politykę komunikacyjną żeglugową, na powiększanie tonażu narodowego, a nawet na podniesienie prestiżu na morzu przez budowę największych i najszybszych statków. W ten sposób pozbawiają przemysł transportu morskiego podstawy rozumnej kalkulacji handlowej i powodują przerzucenie ciężaru utrzymania żeglugi morskiej i dalszych w niej inwestycji z kapitału prywatnego na kapitał państwowy. Doprowadziło to do takiego stanu, że w tych państwach z małemi wyjątkami prywatne towarzystwa okrętowe opierają cały swój byt na dopłatach ze skarbu państwa. Obejmuje to coraz szersze kręgi państw i staje się dziś wymaganiem nawet opinji angielskiej, chociaż do tego czasu w Anglji najlepiej pracował w żegludze kapitał prywatny.

X. Poza względami państwowej morskiej polityki komunikacyjnej, prestiżu państwa i coraz silniejszego ujawnienia znaczenia że-

glugi morskiej jako przedsiębiorstwa użyteczności publicznej, do ucieczki kapitału prywatnego od transportu morskiego przyczynił się najwięcej nietylko zanik rentowności ze względu na zmniejszenie się obrotów morskich przy równoczesnem powiększeniu się tonażu i jego sprawności, ale również wprowadzenie nowego „planowego" handlu światowego, opartego na wzajemnych kontyngentach i kompensatach.

XI. Z wielu przyczyn, które zaraz po wojnie zmusiły rządy do wycofania się z prowadzenia upaństwowionej żeglugi handlowej zbudowanej i nabytej w czasie wojny, najważniejszemi są: niekorzystny moment kryzysu, jaki żegluga morska z przyczyn, o których wyżej mówiliśmy, przeżywała, uniemożliwiający rentowność kapitału inwestowanego w żegludze morskiej, oraz głęboko zakorzeniony w umysłach mężów stanu całego świata pogląd, że żegluga morska nadaje się jedynie do eksploatacji dla kapitału prywatnego i powinna pozostać domeną najszerszego liberalizmu handlowego, ze względu na swoją strukturę i międzynarodowość rynku. Pogląd ten, któremu przedewszystkiem hołdowała Anglja i kraje Skandynawskie, wypływał równocześnie z egoistycznego interesu tych państw, które zawdzięczały rozwój swej marynarki handlowej i jego powodzenie, wolnemu rynkowi przewozów morskich. Niema wątpliwości, że pogląd ten jest tak długo usprawiedliwiony, jak długo światowy obrót towarowy pozostaje również w ramach liberalizmu handlowego i nie jest zcentralizowany przez państwa. Rozbudowa marynarki handlowej przez kapitał prywatny i dalsza struktura jej rozwoju jest ściśle związana ze strukturą i organizacją międzynarodowego handlu morskiego.

Analizując historję zainteresowania się kapitału państwowego żeglugą morską, konstatujemy jakby trzy okresy, odpowiadające równoczesnym zmianom struktury samego transportu morskiego.

W pierwszym okresie, który kończy się na początku XIX wieku, żegluga morska ma charakter instrumentu pomocniczego dla handlu morskiego: okręty należą do kupca i wielkich towarzystw handlowych, które wożą własny towar w jedną i drugą stronę. Państwa o tyle są zainteresowane w żegludze, o ile są zainteresowane bezpośrednio w tym handlu zamorskim.

W drugim okresie, wciągu XIX wieku, powstaje przemysł transportu morskiego, mający za zadanie przewożenie towaru na cudzy rachunek. Powstają wielkie towarzystwa okrętowe, które bezpośrednio nie mają nic wspólnego z handlem, a tylko wynajmują okręty lub miejsce na nich kupcom i pasażerom. Równocześnie państwa zaczynają się interesować żeglugą morską, jako środkiem komunikacyjnym. Kapitał państwowy łoży na zakładanie i utrzymanie regularnych linij dąży, popierając finansowo prywatne towarzystwa okrętowe, do otrzymania największej regularności i szybkości połączeń z krajami, gdzie gospodarka narodowa ma zainteresowania. Z transportu morskiego zaczyna się jakgdyby wydzielać zagadnienie polityki komunikacyjnej, którego rozwiązanie stopniowe przejmuje na siebie kapitał państwowy pod różnemi formami. W wieku XIX „nowe

Ściślej, rząd polski, za pośrednictwem przedsiębiorstwa państwowego „żegluga Polska“, odkupił od Elersman Line cztery statki, które już utrzymywały połączenie między Gdańskiem a Hull i Londynem, płacąc za te statki i „linję“ częściowo akcjami nowego towarzystwa, częściowo gotówką.

To samo w stosunku do Est Asiatique C-ie, odkupiono 3 statki, które utrzymywały już linję regularną między portami Bałtyku a Ameryką Północną, płacąc również za statki i „linję“ częściowo akcjami nowego towarzystwa okrętowego, częściowo gotówką.

Ponieważ przedsiębiorstwo państwowe „żegluga Polska“ nie miało swych funduszy na powyższe tranzakcje zaciągnęło więc pożyczkę ze skarbu państwa, przeważnie ze specjalnego funduszu Pożyczki Stabilizacyjnej.

Ze względu na coraz gorszą konjunkturę w żegludze morskiej, wszystkie trzy polskie przedsiębiorstwa żeglugowe wymagały jeszcze dodatkowej, choć stosunkowo małej pomocy ze strony skarbu na eksploatację i spłatę zaciągniętych pożyczek na kupno tych dwu linij, które z własnych środków było niemożliwe. W 1932 roku, na zasadzie Uchwały Sejmowej, rząd przekształcił przedsiębiorstwo państwowe „żegluga Polska“ na towarzystwo akcyjne o kapitale zakładowym zł. 8.000.000 i obrotowym 1.323.000 zł., łącznie 9.323.000 zł. i akcje tego towarzystwa przejął skarb państwa, uwalniając równocześnie nowe towarzystwo akcyjne od długów w stosunku do skarbu, państwa, zaciągniętych na kupno linij okrętowych: Polsko-Brytyjskiej i Gdynia-Ameryka. Jako ekwiwalent, skarb przejął akcje tych dwu towarzystw na swoje conto. Mamy więc w Polsce obecnie trzy towarzystwa akcyjne okrętowe, z których akcje jednego towarzystwa „żegluga Polska“ są w wyłącznem posiadaniu skarbu państwa, dwu zaś pozostałych linij: Polsko-Brytyjskiej i Gdynia—Ameryka, należą do państwa w przeważającej ilości.

Równocześnie z przemianą żeglugi Polskiej, przedsiębiorstwa państwowego na towarzystwo akcyjne, rząd przeprowadził układy z East Asiatique C-ie, odkupując od nich część portfelu ich akcyj do 75%, pozostawiając resztę, t. j. 25% w ręku Est As. C-ie, zastrzegając sobie opcję na odkupno tej reszty akcyj po cenie już zgóry oznaczonej. Ponieważ Polsko-Brytyjskie towarzystwo w czasie kilku lat istnienia wykazało straty, oraz nabyło nowe okręty, to kapitał akcyjny został podniesiony do 10.143.000 złotych, z czego grupa angielska utrzymała tylko 911.000 zł., tak że udział angielski Elersman Line został zredukowany do niespełna 10%. W ten sposób, kapitał zakładowy trzech towarzystw okrętowych, w których rząd ma przewagę, wynosi obecnie 28.466.000 zł., z czego rząd polski posiada 25.330.000 złotych, a zagraniczny obcy kapitał — wszystkiego 3.136.000 złotych. Stosunek ten ulegnie jeszcze większym zmianom, gdy kapitał państwowy dokończy budowy nowo obstalowanych dla linji Gdynia—Ameryka dwu wielkich okrętów „Piłsudski“ i „Batory“, których koszt budowy przewyższy czterokrotnie kapitał akcyjny linji Gdynia—Ameryka. Widzimy więc, że rząd polski liczył się

z faktem, że nie znajdzie się w kraju kapitałów prywatnych, któreby się chciały inwestować w żegludze morskiej w czasie wielkiego jej kryzysu. Zmuszony do bezpośredniej pomocy finansowej dla powstającej żeglugi morskiej, odrazu poszedł po tej linji, po której, po wielu wahaniach poszedł, jak widzieliśmy, rząd włoski, t. j. bezpośredniej kontroli i pełnej gestji nad istniejącemi towarzystwami okrętowymi, których dalszą budowę, a nawet eksploatację musi sam finansować. Przyciągnięcie do współpracy w linjach regularnych kapitału zagranicznego trzeba uważać za posunięcie dobre, tak pod względem merytorycznym, jak i politycznym, bez względu na to, czy wybór co do kontrahentów był słuszny. Jeżeli ta współpraca nie została dalej rozszerzona, to winna jest przedewszystkiem konjunktura, niesprzyjająca inwestycjom kapitału zagranicznego w polskiej żegludze morskiej w czasie, kiedy prawie wszystkie towarzystwa okrętowe we wszystkich nieomal państwach wymagały pomocy skarbu państwa. Sama jednak idea współpracy z innemi linjami okrętowemi naszych najbliższych sąsiadów była zupełnie słuszna i udowadniała ze strony rządu polskiego brak ekskluzywności i chęć koordynacji pracy na morzu z państwami, które dotychczas obsługiwały częściowo nasze potrzeby transportu morskiego.

Zdawano sobie w Polsce dokładnie sprawę z tego, że ciężar inwestycyj morskich musi podjąć kapitał państwowy nietylko dlatego, że kapitał prywatny nie miał dość sił ku temu, ale i dlatego, że w tym czasie nie miał on widoków na zarobek i amortyzację kapitału, a przytem nie było, i do dziś dnia jeszcze niema, dostatecznego zrozumienia wartości transportu morskiego i brak jest fachowców - kapitalistów w tej dziedzinie, którzyby, jak to ma miejsce w innych krajach, temu się poświęcali z pokolenia na pokolenie. Rząd miał więc za zadanie nietylko wypełnić pierwszą lukę i dać kapitał, ale i wychować nowe pokolenie ludzi, którzy się temu fachowi poświęcą i nim zainteresują. Obok kapitału państwowego po 1927 roku, mamy pierwsze próby pracy kapitału prywatnego w żegludze morskiej, które jednak z właściwym przemysłem transportu morskiego mało mają wspólnego, a mianowicie: koncerny węglowe, jak „Robur“ i inne, zakupiły kilka statków do przewozu sprzedawanego przez siebie węgla eksportowego. Imprezę tę można uważać za dopełnienie ich organizacji eksportowej, dającej im możność, w chwili droższych frachtów, uniezależnienia się częściowego od rynku frachtowego. Coraz częściej spotykamy tego rodzaju tabory morskie dla przewozu własnych wyrobów. Jest to objaw z jednej strony konieczny dla stabilizacji cen eksportowanego towaru, z drugiej jednak strony, pogłębiający jeszcze bardziej kryzys na rynku frachtowym, przez umniejszenie jego pojemności, a w pewnym momencie wytwarzającym nawet niebezpieczną konkurencję, gdyż okręty te czerpią zarobki nietylko z przemysłu transportowego, ale są na utrzymaniu handlu, a czasami produkcji towarzystw, czerpiących zyski z innych źródeł. Tonaż ten pracuje zatem w transporcie morskim w specjalnych warunkach i ma inną kalkulację kosztów handlowych. Objaw ten jest coraz po-

*06960

wszechniejszy. Widzimy okręty towarzystw, wydobywających rudę i przewożących ją do miejsc zbytu, widzimy tanki towarzystw, wydobywających produkty naftowe, i t. p. Wszystkie te okręty znajdują się w lepszych warunkach, aniżeli trampy, które muszą szukać ładunku i skazane są na utrzymanie jedynie z przewozu, a nie i z przewozu i handlu, a nawet i z produkcji, (wydobycie rudy i kopalnie nafty).

Suma kapitału państwowego, inwestowana w marynarce handlowej w Polsce, jest bardzo skromna i wynosi wszystkiego przez czas od 1926 do 1934 roku, wraz z dopłatami na rzecz eksploatacji przeszło 40.000.000 złotych (nie licząc nowobudowanych okrętów). Jest to 20% tego, co wyniosła budowa jednej linji kolejowej Gdynia—Górny Śląsk i suma ta, rozłożona na te 8 lat, stanowi przeciętnie znikomy ułamek naszego budżetu państwowego.

Siły potencjalne rozwoju naszej żeglugi, gdzie pod banderą polską mamy przewozów koło 8%, podczas gdy w innych państwach procent ten waha się między 25%, a 65%, są jeszcze bardzo niewykorzystane.

Na wciągnięcie u nas kapitałów prywatnych do transportu morskiego niema narazie nadziei, póki stosunki na międzynarodowym rynku transportowym nie będą natyle uzdrowione, aby kapitał inwestowany w żegludze morskiej mógł przynosić zyski dostateczne na jego oprocentowanie i amortyzację. Czy i kiedy ten moment nastąpi, dziś jest trudno odpowiedzieć. Należałoby raczej przypuszczać, że w naszej żegludze morskiej, tak, jak i w kolejnictwie, będzie coraz bardziej uwydatniać się jej znaczenie pośrednie dla gospodarstwa narodowego i charakter użyteczności publicznej, co będzie wymagało, na dalszą rozbudowę i utrzymanie, raczej inwestowania kapitału publicznego.

Proces ten będzie trwał długo i nie obejmie całej naszej żeglugi morskiej, pozostawiając dla kapitału prywatnego jeszcze duże możliwości, szczególnie w żegludze trampowej, przy połączeniu pracy z kapitałem, kiedy okręt należy częściowo do kapitana, który sam jest przedsiębiorcą okrętowym. Ten rodzaj żeglugi morskiej pozostanie zawsze w ręku kapitału prywatnego. W tym wypadku Polska jest o tyle upośledzona, że niema u nas ani tej tradycji, ani tych wielkich zastępów marynarzy, którzyby mogli połączyć pracę swoją z pracą posiadanego kapitału.

Dlatego to, musimy sobie z tego jasno zdać sprawę, że w Polsce dominującym czynnikiem w rozwoju żeglugi morskiej będzie kapitał państwowy.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne BIBLIOTEKA GDYNIA

MINISTERSTWO ŻEGLUGI Biblioteka

Warszawskie Zakłady Graficzne. Wilcza 60, tel. 893-47.

Centralne Muzeum Morskie Biblioteka

5,-

BIBLIOTEKA
CMM
II 15.637

Wypr. 4