



Polska Marynarka Wojenna: Z lewej okręt wojenny „Komendant Piłsudski” za nim „Generał Haller”, z prawej obok siebie cztery traewlery, „Jaskółka”, „Mewa”, „Rybitwa”, „Czajka”. Zdjęcie Kier. Maryn. Wojennej.

gdzie ma zapewniony obiekt przewozu (pasażerowie, czy towary) i gdzie warunki konkurencyjne z góry nie przesądzą o bankructwie,

Poddając te punkty w stosunku do floty handlowej polskiej szczegółowemu badaniu konstatować musimy:

Ustawa z dnia 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych (Dziennik Ustaw Nr. 47 z roku 1920) wymaga, żeby każdy statek polski t. j. pod banderą polską był w 60% własnością obywatela Rzeczypospolitej Polskiej, a tylko co najwyżej w 40% mogą w nim być zaangażowane kapitały zagraniczne. Przy dzisiejszych cenach, gdzie tona statku kosztuje od 10 do 25 funtów szterlingów trudno znaleźć na tyle kapitału czysto polskiego, bo i mały statek kosztowałby w markach polskich sumy przestraszająco wysokie. Dlatego też ukazała się w roku 1921 nowa ustawa, która zezwala na zaciąganie hipoteki w walucie zagranicznej na statki polskie. Ma ona na celu ułatwić polskim przedsiębiorstwom żegludowym sfinansowanie, nie zmniejszając ingerencji i praw właścicieli Polaków i polskiego charakteru przedsiębiorstwa, a mając na widoku jedynie czasową pomoc kapitału zagranicznego. Z tego wynika, że istnieje łatwy i legalny sposób finansowania polskiego towarzystwa żegludowego morskiej. Za granicą istnieją banki, które chętnie ulokują kapitały na hipotece statków.

Jeśli chodzi o to, czy flota nasza miałaby teren działania i zapewniony obiekt dla przewozu — należy przedewszystkiem rozróżnić żeglugę przybrzeżną (cabotage) i żeglugę daleką. Te dwa rodzaje żegludgi wymagają zasadniczo odrębnych warunków. Żegluga przybrzeżna uprawiana jest przeważnie małymi statkami, które u nas dochodzą do portów Bałtyku, Morza Północnego i do zachodnich portów Norwegii, Anglii i Francji.

Dla tej żegludgi w dzisiejszych warunkach wchodzi w rachubę jedynie statki od 1000 do 2000 ton Deadweight. Mają one takie właściwości morskie (Seeeigenschaften), że mogą przy każdej pogodzie pływać po tych morzach, a z drugiej strony nie są one tak wielkie, żeby musiały pływać częściowo puste; statki do 2000 t. zawsze znajdują pełny ładunek tak z Polski, jak i do Polski. Wystarczy przypatrzeć się ruchowi towarowemu w Gdańsku, skąd eksport drzewa n. p. odbywa się w olbrzymich ilościach, brak wprost statków małych, któreby się podjęły jego przewozu. I z powrotem wszystkie mniejsze statki przychodzą do Gdańska z pełnych ładunkiem.

Stosunki handlowe pomiędzy Polską, a państwami Bałtyckimi osiągnęły takie stadium rozwoju, że ruch towarowy pomiędzy tymi państwami już dziś wymaga utworzenia regularnej komunikacji morskiej pomiędzy portami tych państw. A w najbliższej przyszłości wzmocnić się musi ten ruch jeszcze kilkakrotnie.

Tak samo konjunktura handlowa z Danją, z Niemcami, z Holandją i Belgją dają pewną rękojmię, że stała linia okrętowa pomiędzy Polską, a tymi państwami byłaby bardzo rentowną i pożądaną.

Pomiędzy New-Yorkiem a Gdańskiem mogłaby już teraz nawet powstać polska linia okrętowa, a to przedewszystkiem z tego względu, że mogłaby ona liczyć na przewóz emigrantów i reemigrantów miałaby wobec tego stale wypełnione statki i co

zatem idzie bardzo znaczne zarobki. Tu należy tylko przeprowadzić łatwą kalkulację, która daje obraz olbrzymich zysków statków emigracyjnych. Z Polski obecnie wychodzi corocznie około 30.000 emigrantów do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Towarzystw dotychczas wyłącznie zagranicznych jest 19, które przewożą tych emigrantów, należą one wszystkie do jednego portu, który naznacza ceny. Obecnie bierze się od każdego emigranta za przejazd z Polski do Nowego Yorku 107 dolarów, z których zapewne około 50 dolarów stanowi czysty zysk towarzystwa. Wobec tego, że jest takich pasażerów rocznie 30.000 wynosi czysty zysk z ich przewozu 50×30.000 t. j. około 1.500.000 dol. Wobec takich cyfr łatwo zrozumiałym jest, dlaczego zagraniczne towarzystwa żegludowe tak się ubiegają o pozwolenie na przewóz tych emigrantów i dlaczego też godzą się na wszelkie warunki, jakie im dyktować może Rząd polski. Każde powstające polskie towarzystwo żegludowe, które by miało zamiar zająć się przewozem emigrantów z Polski do jakiegokolwiek innego kraju mogłoby z góry liczyć na bardzo znaczny zarobek zwłaszcza wtedy, gdyby Rząd polski nadal nie dawał na to zezwolenia zagranicznym towarzystwom żegludowym. I prawdopodobnie do tego w niedalekiej przyszłości dojdzie. Wydaje się, że obecnie w interesach Rządu leży jaknajdalej idące faworyzowanie polskiej floty handlowej. Przewidywane są ustawy, które mają zapewnić polskim statkom handlowym realną pomoc Rządu, a w szczególności co do emigracji ma być postawiony warunek, że 50% emigrantów z Polski ma wychodzić na polskich statkach. Gdyby więc także Subside Bill projektowany dla floty handlowej Stanów Zjednoczonych, a żądający emigracji do Ameryki w 50% na statkach amerykańskich miał być przez Senat Stanów Zjednoczonych przyjęty, wtedy Polska i Stany Zjedno-

czone będą mogły podzielić między sobą przewóz emigrantów — rzecz z punktu widzenia polityki handlowej tych dwóch państw najzupełniej słuszna. Należałoby sobie życzyć takiego obrotu sprawy. Stany Zjednoczone nie mogą mieć nic przeciwko takiej polityce Rządu polskiego, gdyż flota handlowa polska nigdy nie może stanowić konkurencji dla floty handlowej Stanów Zjednoczonych; dlatego też wydaje się, że współpraca tych dwóch flot handlowych jest najzupełniej możliwa, a nawet pożądana. W rederze amerykańskim reder polski może znaleźć właśnie pożądanego współpracownika. Mamy i będziemy mieli w przyszłości szerokie stosunki handlowe ze Stanami Zjednoczonymi, a w interesie tych dwóch państw właśnie leży, by towary były przewożone na własnych statkach.

A więc obiekt dla przewozu, ten ważny warunek egzystencji floty handlowej, umożliwia u nas już obecnie uruchomienie komunikacji przybrzeżnej z państwami na Bałtyku i na Morzu Północnym, a w żegludzie dalekiej ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej.

Lecz linie takie regularne czy też trump pod banderą polską, mogą z powodzeniem prosperować tylko, o ile będą w stanie wytrzymać konkurencję ze statkami innych państw. Wobec tego, że ustawodawstwa poszczególnych państw wymagają określonej ilości załogi, a nawet określonej płacy, nic dziwnego, że przedsiębiorstwa żegludowe państw, nie stawiających takich wymagań, same określają sobie ilość i płacę załogi, która zawsze niższa jest od rządowo wymaganej, i dlatego też mają łatwą konkurencję. Do takich państw należą zarówno Niemcy jak i Polska. Prócz tego mają one bardzo niską walutę, w której opłacają większość pozycji utrzymania statków, węgla itp. Tak n. p. polskie i niemieckie statki przeszło 7 razy mniej płacą za utrzymanie i wyżywienie załogi, aniżeli równej wielkości statki duńskie. Dowiedzionem także jest, że przy równych warunkach dochodowych niemieckie statki zarabiają przeszło 4 razy tyle co amerykańskie. Polskie statki są w takim samym położeniu co i niemieckie, mają podobne warunki kosztów, eksploatacji i zarobku. Dlatego też polscy przedsiębiorcy okrętowi, jak i Rząd starają się we wszystkim stworzyć takie warunki, by statek polski nie miał trudniejszych od niemieckiego sposobu zarabkowania. Tak n. p. załogi polskie otrzymują takie same płace jak niemieckie. To wszystko jest koniecznem dlatego, że tylko niemiecka flota handlowa może być poważnym, niebezpiecznym konkurentem floty polskiej, a to tak ze względów finansowych jak i geograficznych. Dotychczas jednak dzięki odpowiedniej polityce ze strony polskiej obie te floty skromna polska i potężna niemiecka istnieją obok siebie i żyją w pozornej zgodzie.

Tak samo i w Ameryce były robione próby stworzenia polskiej floty handlowej, a próby te spełzły na niczem, bo wspomniane towarzystwa żegludowe nie były oparte na takich zasadach, jakie tu na początku były wyłuszczone: nie miały one mocnych finansowych podstaw, ani odpowiedniego personelu — tak w administracji na lądzie jak i na statkach — cudzoziemcy oficerowie i załoga dbali tylko o swój własny interes, a nie o interes towarzystwa. Tak samo towarzystwo, to



Polska Marynarka Handlowa: Okręt Rzpltej Polskiej traewler „Jaskółka”. (Zdj. Kier. Marynarki Woj.).