

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, wrzesień 1945

Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Nr 2

Przedwojenny tonaż światowy i przewozy morskie

Brak wiadomości o składnikach gospodarki morskiej

Sprawy morskie nabierają z każdym dniem większej aktualności. W czerwcu rozpoczęto prace nad odbudową portów w Gdańsku i Gdyni, do których zaczęły od połowy lipca zawijać okręty (w sierpniu w Gdyni lądowało się 90 statków, w Gdańsku 44). We wrześniu nadeszły pierwsze statki z Ameryki i Anglii, do Gdyni zawiązał „Kraków”, pierwszy statek przedwojenny polskiej marynarki handlowej. Powstaje kwestia wznowienia regularnych linii z polskich portów. Zawarto w Moskwie umowę, na podstawie której przynależy Polsce część tonażu niemieckiego z tytułu odszkodowań. Nadejdą wkrótce dokładniejsze wiadomości o przemianach tonażu światowego w wyniku 6-letnich zmagani wojennych. W miarę likwidacji gospodarki wojennej będzie wpływać coraz częściej kwestia naszego udziału w transporcie morskim.

Powstaje w związku z tym potrzeba sięgania coraz częściej do ścisłych cyfr i porównywania nowego stanu rzeczy z poprzednim. Tymczasem zniszczenia wojenne i braki nimi spowodowane nigdzie może tak nie dają się odczuć jak w dziedzinie wydawnictw. Rocznik Morski i Kolonialny, wydany w r. 1938 przez Ligę Morską, Roczniki Rady Interesentów Portu Gdynińskiego, Roczniki Statystyczne miasta Gdyni, wszelkie inne wydawnictwa statystyczne i gospodarcze, oświetlające zagadnienia tonażu, przewozów morskich, obrotów portowych, należą w danej chwili do rzadkości. Tym się tłumaczy zjawisko bardzo smutne, że znaczna część tego, co się pisze na temat zmniejszonej zasadniczo sytuacji naszego państwa w związku z uzyskaniem szerokiego dostępu do morza, obraca się stale w obrębie ogólników.

Wydaje się wobec tego uzasadnione przytoczenie materiału cyfrowego, ilustrującego stan marynarki handlowej w głównych państwach przed wojną, obok tego wydaje się wskazane przytoczenie zasadniczych cyfr obrotu towarowego przez porty Gdańsk, Gdynię i Szczecin, na końcu zaś podanie kilku cyfr, ilustrujących całość przewozów morskich. Cyfry te odnoszą się przeważnie do lat 1937 i 1938 i są zaczerpnięte częściowo z Rocznika Morskiego i Kolonialnego (1938) i Małego Rocznika Statystycznego (1939), częściowo zaś z dwóch publikacji: Hellander „Die Internationale Schifffahrtskrise” (Jena, 1928) oraz Blank „Oczerki ekonomiki morskawo transporta” (Moskwa, 1941).

Tonaż światowy przed wojną

Stan floty morskiej na 1 lipca 1938 r. wynosił 67.847 tys. ton rejestrowych brutto (BRT). Nie mamy w tej chwili danych co do przemian tonażu podczas wojny. Należy przypuszczać, że mimo znacznych strat ogólna liczba tonażu wzrosła, gdyż budownictwo nowych statków pokrywało straty w większym stopniu niż to miało miejsce podczas wojny 1914—1918 r., szczególnie jeśli chodzi o Stany Zjednoczone A. P.

Przytaczamy poniżej w tab. 1. dane co do wzrostu tonażu światowego od początku tego wieku, jednocześnie z porównaniem tonażu głównych państw morskich oraz Skandynawii, Zw. Radzieckiego i Polski. Podajemy również tonaż Niemiec i Włoch ze względu na ewentualny nasz udział w odszkodowaniach morskich.

1. Tonaż światowy i tonaż niektórych państw w tys. BRT

Lata	1900	1914	1920	1928	1938
Kraje					
Ogółem	29,044	49,090	57,281	66,954	67,847
Anglia	14,261	19,257	20,582	19,875	17,781
St. Zjedn. A. P.	2,836	5,368	16,049	14,634	12,050
Kraje skand. razem	2,796	4,443	4,094	5,482	7,320
Norwegia	1,640	2,505	2,219	2,967	4,614
Szwecja	637	1,118	1,072	1,448	1,576
Dania	519	820	803	1,067	1,130
Niemcy	2,650	5,459	672	3,777	4,244
Włochy	984	1,668	2,242	3,429	3,290
Rosja-ZSRR *	721	1,254	535	377	1,281
Polska	—	—	—	26	98

*) Bez statków na morzu Kaspijskim.

• Zestawienie nasze ilustruje cyfrowo następujące ważniejsze zjawiska:

1. stale zwiększanie się światowego tonażu,
2. wysuwanie się na czołową pozycję St. Zjedn. A. P.,
3. względne pozostawanie w tyle Anglii,
4. szczególną pozycję krajów skandynawskich, które — brane łącznie — zajmują trzecie miejsce co do stanu floty handlowej,
5. regenerację marynarki handlowej radzieckiej i
6. nikły udział Polski w całości tonażu.

Struktura światowych przewozów morskich

W okresie ciężkiego kryzysu światowego po poprzedniej wojnie zastanawiano się po raz pierwszy nad strukturą obrotów towarowych i nad zmianami, które zaszły po wojnie w rozmieszczeniu towarów, przewożonych drogą morską. Okazało się wówczas, że tonaż morski, jak widzieliśmy w tab. 1., uległ zwiększeniu o blisko 20%, natomiast ilość towarów nadających się do przewozów morskich zwiększyła się nieznacznie z 300 milionów ton w r. 1913 na 314,6 mil. ton w r. 1924. Zwiększyły się przede wszystkim znacznie przewozy ropy, powodując powstanie specjalnego tonażu tankowego, natomiast podaż innych towarów raczej skurczyła się, powodując unieruchomienie znacznej ilości tonażu. Dane te przedstawia tab. 2.

2. Struktura światowych przewozów towarowych drogą morską w latach 1913 i 1924

T o w a r y	1913		1924	
	w mil. ton	w %	w mil. ton	w %
Ogółem	300,0	100	314,6	100
w tym: węgiel	91,3	30,5	80,4	25,6
ropa	10,8	3,6	44,9	14,3
ziarno, mąka	39,7	13,2	37,3	11,8
drzewo i poch.	26,1	8,7	25,8	7,7
rudy	30,0	10,0	22,9	7,3
inne towary	102,1	34,0	104,8	33,3

Należy się obawiać, że w wyniku ostatniej wojny nastąpią również poważne perturbacje gospodarcze, które będą miały wpływ na podaż towarów do przewozów morskich. Na razie przeżywamy ostry głód tonażu morskiego ze względu na trwające przewozy wojenne w związku z okupacją terenów zajmowanych, a w przyszłości w związku z demobilizacją.

Dla uzupełnienia obrazu użytkowania tonażu światowego podajemy w tab. 3. podział obrotów towarowych drogą morską na zasadnicze grupy kierunkowe.

3. Podział transportów morskich na główne kierunki w latach 1913 i 1924

K i e r u n k i	1913		1924	
	w mil. ton	w %	w mil. ton	w %
Ogółem	300,0	100	314,6	100
w tym: między portami				
połn. Europy	100,8	33,6	86,9	28,0
połn. Europa-Morze Śródz.	32,5	10,8	23,6	8,0
połn. Europa-wsch. Ameryka	25,8	8,6	25,6	8,2
Ameryka Połn.-Am. Połudn.	15,7	5,2	29,0	9,3
Europa, Azja, Australia	12,7	4,2	12,5	4,1

Widzimy z powyższego, że już zaraz po poprzedniej wojnie, jako wynik natychmiastowy wzrostu tonażu St. Zjednoczonych, zaznaczyło się przesunięcie również przewozów w kierunku kontynentu amerykańskiego. Proces ten potęgował się w ciągu następnych 15 lat i wydaje się prawdopodobne przypuszczenie, że po wojnie obecnej ewolucja stosunków w tonażu i w transportach morskich będzie się nadal odbywała w tym kierunku.

Ruch statków i przedwojenne obroty towarowe portów Gdańska, Gdyni i Szczecina

O ile tonaż przedwojenny polskiej marynarki handlowej można uznać za niedostateczny i stwierdzić, że nie zaspakał podstawowych wymagań, szczególnie jeżeli chodzi o przewóz towarów masowych, o tyle polska polityka portowa może poszczycić się bardzo dużymi sukcesami:

stworzono Gdynię, rozbudowano Gdańsk i kierowano przez porty polskie coraz większą część obrotów handlu zagranicznego. W 1938 r. na 15,5 mil. ton ogólnego obrotu handlu zagranicznego Polski — 12,5 mil. ton, czyli 80,6% przeszło przez porty polskie, w tym 7,5 mil. ton przez Gdańsk.

W tabeli czwartej zestawione są dane, ilustrujące ruch statków w Gdańsku i Gdyni w 1937 r. oraz sumaryczny obrót towarowy. Obok Gdańska i Gdyni podajemy dane również i dla Szczecina, który ma nas obsługiwać jako trzeci zasadniczy port. Dla zaznaczenia roli tych trzech portów, podajemy porównawcze dane dla trzech największych portów Europy (Antwerpii, Rotterdamu i Hamburga).

4. Ruch statków handlowych oraz obroty towarowe portów polskich i niektórych innych w r. 1937

P o r t y	Tonaż statków przy wejściu w tys. NRT	Obrót towarowy w tys. ton		
		Ogółem	Załadowano	Wyladowano
Gdańsk	4.000	7.201	5.685	1.516
Gdynia	5.600	9.006	7.288	1.718
Szczecin	3.400	8.331	3.458	4.873
R a z e m	13.000	24.538	16.431	8.107
Rotterdam	23.400	42.353	19.913	22.440
Antwerpia	21.400	28.431	14.119	14.312
Hamburg	19.700	25.257	8.588	16.669

Tabela ta, mimo że zawiera dane tylko dla jednego roku, pozwala na stwierdzenie, że:

1. łączne obroty przedwojenne 3 portów obsługujących ziemie leżące w obecnych granicach Polski dorównują obrotom największych portów światowych,

2. obroty towarowe Gdańska i Gdyni miały charakter jednostronny, wywozowy (wskutek przewagi eksportu węgla),

3. natomiast obroty towarowe Szczecina miały przewagę przywozu, głównie wskutek przyjmowania transportów rudy i złomu dla potrzeb przemysłu śląskiego.

Opracował: Dr Józef Borowik

Gdańsk, we wrześniu 1945 r.

Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego

Ukazały się do września r. 1945

1. Mapa komunikacyjna Pomorza (Drogi) ze skorowidzem nazw polsko-niemieckim, opr. P. Swakowski, Wyd. kartogr. i statyst. Nr 1, Bydgoszcz, maj 1945 r.
2. Mapa podziału administracyjnego Pomorza, 1:1.500.000, opr. Inst. Bałt., Wyd. kartogr. i statyst. Nr 3, Bydgoszcz, sierpień 1945 r.
3. Komunikat Działu Informacji Naukowej (Wydz. Pomoroznawczy Inst. Bałt.) Nr 1, DZISIEJSZE POJĘCIE POMORZA, Toruń, wrzesień 1945 r.
4. Komunikat Działu Inf. Nauk. Nr 2, GŁÓWNE LICZBY DZISIEJSZEGO POMORZA, Toruń, wrzesień 1945 r.

w druku:

1. St. Srokowski PRUSY WSCHODNIE — STUDIUM GEOGRAFICZNE, GOSPODARCZE I SPOŁECZNE z 26 mapkami i wykresami oraz słowniczkiem nazw geograficznych, wyd. inform.-naukowe, seria POMORZE Nr 1.
2. B. Sroeki POMORZE DZISIEJSZE, BIBLIOTECZKA BAŁTYCKA Nr 1.

5. Komunikat Działu Inf. Nauk. Nr 3, POMORZE W TERYTORIALNO-LUDNOŚCIOWEJ STRUKTURZE NOWEJ POLSKI, Toruń, wrzesień 1945 r.
6. Komunikat Działu Inf. Nauk. Nr 4, SPRAWA NAZW DLA WOJEWÓDZTW POMORSKICH, Toruń, wrzesień 1945 r.
7. Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego Nr 1, ODBUDOWA PORTÓW W GDAŃSKU I GDYNI, opr. dr J. Kulikowski, Gdańsk, wrzesień 1945 r.
8. Komunikat Gosp. Arch. Morskiego Nr 2, PRZEDWOJENNY TONAŻ ŚWIATOWY I PRZEWÓZY MORSKIE, opr. dr J. Borowik, Gdańsk, wrzesień 1945 r.