

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, październik 1945 Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Nr 6

Plany żeglugowe Stanów Zjednoczonych

Powszechnie wiadomo, że flota handlowa Stanów Zjednoczonych Am. Półn. uległa w czasie ostatniej wojny olbrzymiej rozbudowie. Zanim zjawisku temu oraz wiążącym się z nim konsekwencjom będziemy mogli poświęcić obszerniejszą ocenę, podajemy kilka dotyczących tego zagadnienia informacji, zaczerpniętych z przygodnie jeszcze na razie otrzymywanych czasopism anglosaskich.

W amerykańskim miesięczniku *Marine Progress* z początków r.b. prezes zarządu jednego z czołowych amerykańskich przedsiębiorstw żeglugowych, *United States Lines*, stwierdza, że tonaż amerykańskiej floty handlowej osiągnął poziom 50.000.000 BRT. Wynik ten uzyskany został kosztem wkładów kapitałowych w olbrzymich rozmiarach 25.000.000.000 dol. amer. (niewątpliwie kwota ta obejmuje również koszty budowy stoczni i inne koszty pośrednie — przyp. nasz).

Zdaniem amerykańskiego autora, Stany Zjednoczone po wojnie będą dążyły do utrzymania na stałe pod swoją banderą połowy tego tonażu, czyli 25.000.000 BRT. Ponieważ te zamiary, ujawniane od dość dawna w autorytatywnych nawet głosach amerykańskich, mają wszelkie dane, aby budzić niepokój wśród armatorów europejskich, zwłaszcza zaś wśród brytyjskich przedsiębiorców transportu morskiego, przeto cytowany przez nas powyżej autor amerykański stara się obawy te rozproszyc zapewnieniem, wypowiedzianym zresztą w najbardziej ogólnikowej formie, że rozmiary handlu międzynarodowego po wojnie oraz likwidacja żeglugowych potencjałów Niemiec, Japonii i Włoch pozwolą na zapewnienie każdemu morskiemu narodowi właściwej pozycji w międzynarodowym interesie żeglugowym.

Ciekawe, a może nawet symptomatyczne jest, iż cytowany autor, omawiając potrzebę międzynarodowego porozumienia w tej drażliwej sprawie, liczy przede wszystkim i zaleca metodę „man to man” metodą osobistych pertraktacji i porozumień między zainteresowanymi kupcami morskimi (armatorami). Można by z tego wnioskować, iż po stronie amerykańskiej nie żywi się szczególnego przekonania do formalnych porozumień międzypaństwowych w materii powojennego bilansu sił żeglugowych.

Wrześniowy zeszyt *The Economist* przynosi echo radiowego przemówienia wice-admirała Stanów Zjednoczonych Land'a, szefa USMC (amerykańskiego urzędu marynarki handlowej), które dotyczy również amerykańskich planów żeglugowo-morskich. Z enuncjacji tego autorytatywnego męża stanu wynika, że: 1) handlowy morski tonaż Stanów Zjednoczonych wzrósł w czasie

wojny z 8,9 mil. BRT do 45 mil BRT; 2) istnieją zamiary utrzymania w ruchu pod banderą gwiazdzistą 17 mil. BRT (pozostała reszta stanowiłaby: 20 mil. ton stałej rezerwy oraz 8 mil. ton obiektów żeglugowych na sprzedaż innym narodom); 3) z powyższych 17 mil. BRT Stany Zjedn. użyłyby 7,5 miliona w międzynarodowych przewozach.

The Economist zaopatruje te zamiary następującym komentarzem: z przedwojennego tonażu amerykańskiego w wysokości 8,9 mil. ton prawie połowa zatrudniona była w żegludze przybrzeżnej, w Stanach Zjednoczonych bardzo szeroko rozbudowanej i obejmującej m. in. żeglugę między wschodnim i zachodnim wybrzeżem Stanów, via Kanał Panamski, z pozostałej zaś połowy 1 do 2 mil. BRT było unieruchomione. Efektywnie więc Stany Zjednoczone miały przed wojną w ruchu w obrocie międzynarodowym ok. 3 mil. ton. Wobec tego obecne plany uruchomienia w tej dziedzinie na stałe tonażu 2^{1/2} razy większego, oparte na założeniu ujęcia połowy obrotów towarowych Stanów Zjednoczonych przez tonaż amerykański, oznaczają, że Stany Zjednoczone nie chcą w przyszłości być „importerami usług żeglugowych”, czyli nie chcą korzystać w większym zakresie z usług przewozowych obcych, t. zn. europejskich bander. *The Economist* rzuca w związku z tym uwagę, że skoro Stany Zjednoczone, tak predestynowane do eksportu, zechcą w ten sposób ograniczać import, to Europa zacznie się zastanawiać, jak zdołają Stany Zjednoczone zrównoważyć bilans swoich obrotów ze światem.

Wice-admirał Land świadom jest tych nastrojów europejskich, wyrażających zatroskanie o losy żeglugi europejskiej. Z tej racji i on uspokaja zaniepokojonych: twierdzi on, że Wielka Brytania, Francja oraz inne zachodnie kraje (m. in. Norwegia i Holandia) przejmą większość szlaków morskich, obsługiwanych przez banderę niemiecką. Natomiast Stany Zjednoczone obejmą spadek po Japonii, co stanowi o przyszłości floty amerykańskiej.

Głosy powyższe wskazują, że wojna wykołubiła dawny stosunek sił w żegludze światowej, wysuwając na czoło aspiracje amerykańskie, które zwłaszcza na Pacyfiku dążyć będą do utrwalenia zajętych w czasie wojny pozycji. Już jednak także i na wodach morza europejskich obserwuje się powrót bandery amerykańskiej, która przy sposobności przewozów ładunków UNRRA odnawia swoje koneksje morskie z krajami europejskimi.

Opracował: Tadeusz Ocioszyński.

Gdańsk, w październiku r. 1945