

## PROBLEM FLOTY HANDLOWEJ W CZASIE WOJNY

Sprawa strat tonażu handlowego w czasie wojny światowej była dotąd mało znana i nie doceniana z powodu braku szczegółowych danych. W ostatnim czasie ze względu na aktualność tematu problem ten poddano głębszej analizie. Wyrazem zainteresowania się tą kwestią jest artykuł prof. E. Wagemana, dyrektora Niemieckiego Instytutu Badania Konstruktury, omawiający w ostatnim Biuletynie Instytutu straty tonażu oraz jego sytuację w czasie wojny światowej. Porównanie światowego tonażu 1919 r. z rokiem 1914 wykazuje, że już w osiem miesięcy po zawieszeniu broni wynosił on 47,9 mil. trb, wzrósł zatem w ciągu tych 5 lat o 5,5%. Wzrost ten tłumaczy się tym, że Anglia i Stany Zjedn. rozpoczęły realizację swojego programu odbudowy floty w tym czasie, gdy jeszcze prowadzono wojnę podwodną.

W czasie pokoju przyczyną normalnych strat tonażu jest oddawanie statków na złom lub wypadki na morzu; w czasie wojny dołączyły się jeszcze przyczyny działań wojennych. W latach 1914—1918 zaprzestano całkowicie ciężką żeglówkę, natomiast straty na morzu się podwoiły, dochodząc do 3,2 mil. trb w 1918 r. Bilans strat i zysków tonażu wykazuje (w tys. trb) w r. 1914 — 709 strat, a 1 013 nowego tonażu, w 1915 r. — 1 723 i 1 202, w 1916 r. — 2 797 i 1 688, w 1917 r. — 6 623 i 2 938, w 1918 r. do października — 3 199 i 4 008. W całości straty wyrażają się liczbą 15 051 tys. trb, a tonaż nowozbudowany — 10 849, przy czym nie budowały w tym czasie Niemcy i Austro-Węgry.

Niezależnie od zniszczenia wskutek bezpośredniej walki na morzu, straty powodowało używanie nieodpowiednich jednostek, łatwo ulegających awariom, na co wpływał brak należytej kontroli władz portowych. 4% ogólnych strat wynikało z walki na powierzchni morza, 9% strat spowodowały miny i 87% — bezpośrednie ataki łodzi podwodnych.

Zastosowany z czasem system konwojowania statków przyczynił się do wzrostu zatrudnienia załóg i oficerów. Dużą ilość wykwalifikowanych pracowników stoczni wezwano pod broń, stocznie oddano do dyspozycji władz wojskowych, toteż w budowie tonażu handlowego nastąpił zastój. W latach 1915—1916 spuszczone na wodę zaledwie 1/3 liczby jednostek wodowanych w 1913 r.

W 1916 r. Anglia, wobec krytycznej sytuacji zmuszona do uruchomienia stoczni handlowych, napotkała na olbrzymie trudności przy zdobywaniu materiału stalowego oraz fachowych sił roboczych, choćby tylko dla naprawy statków uszkodzonych. Mimo wielkich wysiłków produkcja angielska w tej dziedzinie nie przekroczyła 2/3 poziomu z 1913 r. W podobnych warunkach znalazły się i inne państwa: Stany Zjedn., Japonia i Holandia. Dopiero w końcu 1918 r., gdy

Stany Zjedn. zrealizowały swój potężny program żeglugowy, produkcja ogólna przekroczyła cyfry z 1913 r. Dzięki konstrukcji jednostek standardowych budownictwo okrętowe Anglii i Ameryki Półn. postępowało w szybszym tempie.

Największy sukces ilościowo osiągnęły Stany Zjedn., jakkolwiek statki pod względem jakości pozostawiały dużo do życzenia.

Niżej podana tabela wykazuje produkcję tonażu w latach 1913—1919 w tys. trb:

	Anglia	U. S. A.	Japonia	Inne państwa	Prod. świat.
1913	1 932	228	65	1 108	3 333
1914	1 684	163	86	920	2 853
1915	651	157	49	345x)	1 202
1916	608	385	146	549x)	1 688
1917	1 163	821	350	604x)	2 938
1918	1 348	2 602	490	1 007x)	5 447
1919	1 620	3 580	612	1 334y)	7 146

Posrednie przyczyny zmniejszenia się tonażu użytkowego — to uwiązanie statków i ograniczenie ich wydajności. Uniemożliwienie to przewyższa znacznie straty, spowodowane zniszczeniem statków, trudno jednak ująć w cyfry zmniejszenie użytkowania istniejącego tonażu, spowodowane zmianą dróg handlowych i przedłużonym czasem rejsów. Przyjmując rok 1914 za 100, tonaż biorący udział w przewozach handlowych wynosił: w r. 1914 — 76, 1915 — 69, 1916 — 68, 1917 — 61, 1918 do końca października — 62.

Wielkim utrudnieniem dla transportu towarowego były pola minowe w pobliżu portów, które trzeba było omijać; przez zmianę zaś trasy opóźniały się statki, powodując przepełnienie w magazynach portowych, wskutek czego i wyładowanie odbywało się z znacznym opóźnieniem.

Anglia, która od czasu wojny pokrywała większą część swojego zapotrzebowania importem z Europy, zmuszona była do zmiany statków o mniejszej pojemności na większe, przystosowane do podróży oceanicznych. Import z Europy spadł między 1913 a 1918 r. z 45% do 19%, z Ameryki natomiast wzrósł w tym czasie z 33% do 60%. W ten sposób obroty towarowe skoncentrowały się na północnym Atlantyku ze szkodą dla innych szlaków. Stany Zjedn. przez zastosowanie systemu konwojowania umożliwiły ciągłość dostaw produktów rolniczych i przemysłowych dla Europy, nie wymagając natychmiastowej zapłaty.

Jak widać z powyższego, analityczne te uwagi nie są pozbawione wartości szczególnie w dobie obecnej, mimo zmienionych warunków tak politycznych, jak i ekonomicznych. (GAM).

## KRONIKA GOSPODARCZA

**Kongres żeglugowy w Sztokholmie.** W związku z kongresem żeglugowym, zamkniętym 6 maja r. b., odbyło się tegoż dnia roczne zebranie Stowarzyszenia Technologów Okrętowych. Z odczytu dra Jamesa Montgomerie o tendencjach w budownictwie okrętowym i z dyskusji na ten temat wynikało, że od 20 lat panuje dążność do zwiększenia szerokości statków i ich szybkości. W 1914 r. szybkość statków wynosiła przeciętnie 12,5 węzła; obecnie buduje się przeważnie towarowce rozwijające 16 węzłów; wzrost ten tłumaczy się zwiększeniem mocy nowoczesnych motorów. Mówiąc o rozwoju budowania statków systemem spawania, skonstatowano znaczne zmniejszenie kosztów spawania w ostatnich latach. (GAM).

**Port w Libawie po zajęciu Kłajpedy przez Niemców.** Zajęcie Kłajpedy przez Niemców odzwierciedliło się w obrotach towarowych portów łotewskich, szczególnie w Libawie. Obrót towarów we wszystkich portach łotewskich (bez kabotażu) w ciągu pierwszego kwartału lat 1938 i 1939 wynosił (w tys. ton) na wejściu 188 i 211, na wyjściu 148 i 210, czyli ogólne obroty wzrosły o 25%. W Rydze wyładowano 157 i 165, załadowano 122 i 148, zatem obroty ryskie wzrosły o 12%; w Libawie wyładowano 31 i 46, załadowano 10 i 31. Tu więc

nastąpił wzrost o 90%, jeżeli chodzi o ogólne obroty, a nawet przeszło 200% w samym wywozie. Charakterystyczne, że w poszczególnych miesiącach r. b. obroty towarowe portu w Rydze wykazują stopniowy spadek, natomiast w Libawie silny wzrost. I tak, wyładowano tam w styczniu 10 tys. ton, w lutym 16 tys. i w marcu 20 tys., załadowano 5, 13 i 12 tys. ton. (GAM).

**Wymiana towarowa państw bałtyckich z Sowiecami.** Według statystyki krajów bałtyckich handel ich z Sowiecami w r. 1938 i 1937 przedstawiał się następująco (w mil. rubli):

Estonia	7,4	6,1	8,9	6,2
Łotwa	8,6	7,8	8,9	6,8
Litwa	13,3	11,9	15,7	9,7

Jak z powyższej tabeli wynika, przywóz w 1938 r. zmniejszył się znacznie. Kraje bałtyckie sprowadzają z Rosji głównie ropę naftową, nawozy sztuczne, drzewo, węgiel kamienny, maszyny rolnicze itd., a wywożą nierogaciznę, skóry surowe i wyprawione, produkty mleczarskie, papier itd. Udział Sowieców w handlu zagranicznym państw bałtyckich wynosi 4—5%.

Tranzyt rosyjski przez kraje bałtyckie w 1938 r. obejmował 87 000 ton wobec 198 000 ton w 1937 r. (GAM).

## PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY

Thornton R. H., *British Shipping*. Wyd. Lord Stamp. Cambridge 1939. S. VII+300.

Dla popularyzowania idei morskiej wydano opowieść o nowoczesnej żegludze angielskiej, o rozwoju jej na tle stosunków ekonomicznych, o zastosowaniu wynalazków, zwłaszcza pary, i nowych zdobyczy naukowych, o postępie w budownictwie okrętowym. W dalszych częściach omawia autor typy statków i ich prace (trampy, towarowce, pasażerskie, tankowce), dokumenty załadowania, sprawy prawne, awarie, objaśnia pojęcia charteru, agencji okrętowej, maklera i in. Autor, który od dawna pracuje w żegludze, podkreśla jej znaczenie w gospodarce morskiej, uważa ją za istotną treść życia portu. Do pracy statku podchodzi z pietyzmem i opisuje ją w barwnej formie.

Gdynia, 20 maja 1939 r.

Sikorski B., *Intervencionizm, etatyzm i kartele*. (Fragmenty polskiej polityki gospodarczej). Nakład Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego. 1938. S. 91.

W cyklu referatów, wygłoszonych na posiedzeniach Sejmu, poseł B. Sikorski, jako przedstawiciel tzw. komisji antyetatystycznej, rozpatruje elementy polityki gospodarczej Polski obecnie dominujące, tj. interwencjonizm, etatyzm i kartele. Omawiając żegludę morską zwraca uwagę na niewspółmiernie wysokie płace załóg polskich w porównaniu z państwami bałtyckimi, które mają wyższą stopę życiową od Polski. Subwencjonowanie prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych byłoby — jego zdaniem — bardziej celowe niż stwarzanie sztucznych warunków dla żeglugi państwowej.