

# Materiały

## ODBUDOWA FLOTY HANDLOWEJ NIEMIECKIEJ REPUBLIKI FEDERALNEJ

Poważny w swych rozmiarach i tempie rozwój gospodarczy Niemieckiej Republiki Federalnej śmiało można zaliczyć do rzadko spotykanych zjawisk w świecie kapitalistycznym. Z niezmiernie niskiego poziomu produkcji przemysłowej, z nie istniejącego prawie handlu zagranicznego, po stracie wszystkich niemal aktywów zagranicznych, przemysł zachodnio-niemiecki w krótkim stosunkowo czasie, bo w niespełna pięć lat po zakończeniu działań wojennych, które doprowadziły do całkowitej katastrofy wojskowej i politycznej Rzeszy Niemieckiej, odzyskał swą przedwojenną pozycję na rynkach światowych i podjął ponownie eksport kapitału. Rosnący z każdym rokiem eksport stanowić może w dużym stopniu odbicie wzrastającego rozwoju całości gospodarki Niemieckiej Republiki Federalnej. Gdy w r. 1950 eksport Niemiec zachodnich wynosił 8,4 mlrd DM, to w r. 1955 osiągnął już 25,3 mlrd DM, a więc wzrósł o 300%. Z 27 miejsca jako eksporter w świecie kapitalistycznym w r. 1949, Niemiecka Republika Federalna przesunęła się w r. 1954 na trzecie miejsce po Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, osiągając zarazem prawie że przedwojenny udział procentowy w ogólnym eksporcie świata kapitalistycznego<sup>1</sup>.

Ponieważ handel zagraniczny czy nawet szerzej mówiąc cały rozwój gospodarczy Niemieckiej Republiki Federalnej uzależniony jest w poważnej mierze od transportu morskiego a w szczególności od transportu własnej morskiej floty handlowej, należy pamiętać rozpatrując jej odbudowę — która jest ściśle związana z potrzebami i możliwościami gospodarki Niemieckiej Republiki Federalnej — o wspomnianym powyżej ogólnym rozwoju tej gospodarki.

Aby utrzymać właściwy obraz stanu i odbudowy morskiej floty handlowej Niemieckiej Republiki Federalnej, wydaje mi się rzeczą celową omówić, chociaż w kilku słowach, dzieje niemieckiej floty handlowej w poprzednim okresie.

Z chwilą wybuchu pierwszej wojny światowej niemiecka morska flota handlowa zajmowała po Wielkiej Brytanii drugie miejsce w świecie licząc ok. 5,5 mln BRT, co stanowiło 11,1% światowej floty handlowej<sup>2</sup>. Przez działania wojenne jak i odstąpienia statków aliantom, zgodnie z traktatem wersalskim, straty wynosiły ogółem 1316 jednostek o ogólnym tonażu ok. 4,8 mln BRT<sup>3</sup>, tak iż w r. 1920 posiadały Niemcy jedynie 673000 BRT. Po potrąceniu z tej liczby statków żaglowych tonaż pozostałej floty handlowej wynosił tylko 419000 BRT<sup>4</sup>. Gdy przed pierwszą wojną światową 75—80% floty niemieckiej zatrudnionej było w żegludze liniowej, i to przede wszystkim oceanicznej, to pozostała po wojnie flota handlowa nie mogła dalej pełnić tej funkcji, ponieważ po odstąpieniu wszystkich większych statków aliantom posiadała tylko statki nie przekraczające 1600 BRT.

Pomimo ogromnych strat poniesionych w pierwszej wojnie światowej niemiecka flota handlowa ze swoim tonażem w wysokości 4,5 mln BRT zajmowała już w r. 1939 piąte miejsce w świecie po Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych Ameryki, Ja-

<sup>1</sup> M. Tomala, Ekspansja przemysłu zachodnio-niemieckiego na rynki światowe, „Przegląd Zachodni“, Poznań, 1956, zes. 7—8, s. 195.

<sup>2</sup> „Wirtschaftsdienst“, Hamburg, r. 35 (1955), zes. 9, s. 538.

<sup>3</sup> H. Pantlen, Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, (Sozialwissenschaftliche Forschungen, część 4, zes. 5). Berlin u. Leipzig 1927, s. 5.

<sup>4</sup> Lloyd's Register of Shipping, United in 1949 with the British Corporation Register, Register Book Appendix. London 1954, cz. 6, s. 23.



ponii i Norwegii i stanowiła 6,5% światowej floty handlowej<sup>5</sup>. Z chwilą wybuchu drugiej wojny światowej statki niemieckiej floty handlowej, służące wyłącznie do celów przewozowych w żegludze wielkiej, posiadały tonaż 3,85 mln BRT<sup>6</sup> a w żegludze przybrzeżnej 130000 BRT<sup>7</sup>. Resztę stanowiły statki nie służące wyłącznie do przewozu, np. statki ratownicze, holowniki, statki rybackie itp. Po kapitulacji w maju 1945 r. niemiecka flota handlowa posiadała jeszcze statki zdadne do celów przewozowych o ogólnym tonażu 1,4 mln BRT. Z ilości tej jednak 1,1 mln BRT zostało odstąpione aliantom w ramach reparacji wojennych, a 122000 BRT zatopione z załadowanymi pociskami gazowymi. Tylko 117000 BRT pozostawiono początkowo niemieckim przedsiębiorstwom żeglugowym. Dalsze 99000 BRT zwrócono byłym właścicielom z początkiem 1950 r.<sup>8</sup>

W jesieni 1947 r. składała się niemiecka flota handlowa

z 107 statków parowych o tonażu	98.739 DWT
i 315 statków motorowych o tonażu	64.432 DWT
tj. razem z 422 statków o tonażu	163.171 DWT

Licząc w BRT całkowity tonaż wynosił 117.557 BRT. Przeciętny wiek statków parowych wynosił 40 lat (przed wojną 15 lat). Statki te składały się z małych jednostek towarowych, które niewiele miały wspólnego z nowoczesnymi statkami morskimi<sup>9</sup>.

Okolicznością, która bardzo poważnie hamowała odbudowę floty handlowej, były zarządzenia ograniczające posiadanie przez Niemcy pewnych kategorii statków morskich. Zarządzeniem nr 37 Alianckiej Rady Kontrolnej z 26 września 1946 r. ustalono m. i. następujące ograniczenia:

Wielkość maksymalna statków:	1500 BRT
Szybkość maksymalna statków:	12 mil morskich/godz.
Promień działania:	najwyżej 2000 mil morskich
Rodzaj siły napędowej dla statków powyżej 33 m długości:	maszyna parowa opalana węglem.

Ograniczenia te znoszono bardzo powoli. Zasadnicza zmiana dokonana została dopiero przez układ waszyngtoński z kwietnia 1949 r. i od tego czasu mogła się rozpocząć poważniejsza odbudowa niemieckiej floty handlowej. W początkowym okresie odbudowa ta była jednak nadal hamowana przez niektóre nie usunięte jeszcze ograniczenia, które zostały jednak usunięte w części przez układ petersbergski z 22 listopada 1949 r., a całkowicie z dniem 2 kwietnia 1951 r. przez Wysoką Komisję Aliancką.

Podstawę do etapowej odbudowy floty handlowej tworzyły programy budowy floty opracowane przez rząd federalny w porozumieniu z przedsiębiorstwami żeglugowymi. Na poszczególnych programach wyciskały zasadnicze piętno każdorazowo obowiązujące zarządzenia alianckie, wymogi gospodarki narodowej oraz stan gospodarki światowej. Decydujący jednak wpływ na wielkość ustalanego tonażu w poszczególnych programach miały rozporządzenia środki finansowe, z których wielką część oddawał do dyspozycji rząd federalny.

<sup>5</sup> „Wirtschaftsdienst“, j. w.

<sup>6</sup> H. Heeckt u. H. Stender, Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte. Volkswirtschaftliche und juristische Grundsatzfragen der Wiederaufbaufinanzierung. Kiel 1954, s. 16.

<sup>7</sup> K. Schubert, Die Grundlagen der deutschen Seeschifffahrt 1952, „Nauticus“, Darmstadt, t. 28 (1952), s. 9.

<sup>8</sup> H. Heeckt, j. w. s. 16.

<sup>9</sup> „Deutschland-Taschenbuch“. Tatsachen und Zahlen. Frankfurt am Main — Berlin 1954, s. 383.



Tabela 1

Programy budowy floty Niemieckiej Republiki Federalnej w latach 1949—1954<sup>10</sup>

Program	Okres czasu	Liczba statków	Tonaż nowo budowanych statków BRT
Program poczdamski	1949/50	43	73300
Program boński	1950/51	59	194200
Program dodatkowy	1951/52	57	133300
Program bud. statk. żegl. liniowej	1951/52	25	163500
Program budowy statków tram-powych i żeglugi liniowej	1952/54	59	157700
Program linii oceanicznych	1952/54	25	156000
Program bud. tank.(statk.-cyst.)	1952/54	15	110000

Do odbudowy niemieckiej floty handlowej przyczyniły się w poważnej mierze, oprócz pożyczek państwowych, różne ułatwienia podatkowe, dzięki którym umożliwiono finansowanie budowy statków nie objętych wyżej wymienionymi programami budowy. Poza tym przedsiębiorstwa żeglugowe zakupiły za granicą do końca kwietnia 1954 r. 632000 BRT tonażu z drugiej ręki.

Stan floty handlowej na 31. 12. 1951 r. przedstawiał się następująco<sup>11</sup>:

1883 statków handlowych o łącznym tonażu	1 185107 BRT
w tym 7 statków towarowo-pasażerskich	
52 tankowców	
1733 statków towarowych	
91 statków pasażerskich, i to przede wszystkim takich, jak promy itp.	
331 morskich statków rybackich o łącznym tonażu	141205 BRT
w tym	
79 statków powyżej 1000 BRT	
Inne statki o łącznym tonażu	42430 BRT
razem	1368742 BRT

Całkowita ilość towarów, przewożona miesięcznie w lecie 1951 r. przez niemieckie statki handlowe, wynosiła 2,06 mln t. Rozwój floty handlowej Niemieckiej Republiki Federalnej od r. 1948 do 1955 r. oraz jej udział procentowy w tonażu światowym, jak i odpowiednie miejsce w świecie, podają następujące tabele:

Tabela 2

Rozwój tonażu floty handlowej Niemieckiej Republiki Federalnej<sup>12</sup>

(Dane z połowy czerwca każdego roku)

Rok	w 1000 BRT	% tonażu światowego
1948	431	0,5%
1949	303	0,4%
1950	461	0,5%
1951	1038	1,2%
1952	1398	1,5%
1953	1750	1,9%
1954	2227	2,3%
1955* <sup>13</sup>	2653	2,6%

\* na 1. 7. 1955 r.

<sup>10</sup> H. Krüger, Die deutsche Handelsschifffahrt an der Jahreswende, „Hansa“, r. 91 (1954), zesz. 1/3, s. 47. <sup>11</sup> „Deutschland-Taschenbuch“, j. w. s. 384.

<sup>12</sup> „Wirtschaftsdienst“, j. w., r. 35 (1955), zesz. 9, s. 533.

<sup>13</sup> J. w., r. 36 (1956), zesz. 7, s. 410 — źródła: „Lloyd's Register of Shipping“, U N O — Monthly Bulletin of Statistics.



Tabela 3

Flota handlowa świata na 1. 7. 1955 r.<sup>14</sup>  
 (Statki o 100 BRT i powyżej) w 1000 BRT

Kraj	tonaż tankowców	tonaż innych statków	razem	% tonażu światowego
St. Zjedn. Ameryki	4322	22101	26423	26,27
Wielka Brytania	5261	14096	19357	19,25
Norwegia	4173	3076	7249	7,21
Liberia	2356	1641	3997	3,97
Francja	1152	2771	3923	3,90
Panama	2134	1789	3923	3,90
Włochy	1210	2701	3911	3,89
Japonia	743	2992	3735	3,71
Holandia	893	2803	3696	3,68
Szwecja	902	1905	2807	2,79
Niem. Republ. Feder.	290	2363	2653	2,64
Z. S. R. R.	211	2295	2506	2,49
Dania	504	1148	1652	1,64
Kanada	241	1280	1521	1,51
Hiszpania	211	1172	1383	1,38
Grecja	180	1065	1245	1,24
Argentyna	338	705	1043	1,04
Brazylia	169	724	893	0,89
Finlandia	—	731	731	0,73
Australia	—	612	612	0,61
Indie	—	570	570	0,57
Chiny	—	567	567	0,56
Portugalia	—	563	563	0,56
Turcja	—	532	532	0,53
Belgia	97	401	498	0,50
Honduras	153	279	432	0,43
Kostaryka	—	341	341	0,34
Polska	—	316	316	0,31
Jugosławia	—	300	300	0,30
Hongkong	—	270	270	0,27
Nowa Zelandia	—	240	240	0,24
Chile	—	230	230	0,23
Wenezuela	142	74	216	0,21
Meksyk	130	42	172	0,17
Związek Połudn. Afryki	—	161	161	0,16
Pakistan	—	152	152	0,15
Filipiny	—	149	149	0,15
Egipt	—	131	131	0,13
Izrael	—	122	122	0,12
Indonezja	—	101	101	0,10
Peru	—	98	98	0,09
Urugwaj	—	66	66	0,07
Pozostałe kraje	643	439	1082	1,07
Wszystkie kraje świata	26455	74114	100569	100,00

Jak z tablicy 3 wynika, flota handlowa Niemieckiej Republiki Federalnej zajmuje obecnie 11 miejsce w świecie. Należy jednak przy tym pamiętać, że takie

<sup>14</sup> J. w.



państwa, jak Liberia, Panama i Honduras, posiadają wysoki tonaż tylko dzięki istniejącym u nich liberalnym przepisom rejestracyjnym i poważnym ulgom podatkowym.

W okresie czasu od połowy 1948 do połowy 1955 r. powiększył się tonaż floty handlowej świata z 81,1 mln BRT<sup>15</sup> do 100,6 mln BRT. W wymienionym czasie udział niemieckiej floty handlowej w całkowitym tonażu świata wzrósł z 0,5% do 2,6%.

Według rodzajów napędów flota handlowa Niemieckiej Republiki Federalnej przedstawiała się w r. 1955 następująco:

Tabela 4

Rodzaje napędów floty handlowej Niemieckiej Republiki Federalnej  
w połowie czerwca 1955 roku<sup>16</sup>

(dla statków pojemności 500 BRT i powyżej)

Statki parowe		Statki motorowe		Razem	
Liczba	BRT	Liczba	BRT	Liczba	BRT
377	760691	480	1385099	857	2145790

Z powyższego zestawienia wynika, że przeciętna pojemność statku parowego wynosiła 2018 BRT, statku motorowego 2886 BRT a przeciętna pojemność ogółu statków 2504 BRT. Ponieważ w tym samym okresie czasu ogólna ilość statków na świecie pojemności 500 BRT i powyżej wynosiła 19819 jednostek o łącznym tonażu 96264123 BRT<sup>17</sup> a przeciętna pojemność 4857 BRT, z tego więc wynika, że średnia wielkość jednostki morskiej floty handlowej Niemieckiej Republiki Federalnej była poważnie mniejsza od średniej wielkości jednostek morskiej floty handlowej świata.

Omawiając zagadnienie odbudowy niemieckiej floty handlowej należy zdać sobie sprawę, że odbudowa ta odbywa się w stosunku do czasów przedwojennych w zupełnie odmiennych warunkach gospodarki światowej oraz odmiennych warunkach techniczno-organizacyjnych. Zadając sobie pytanie, jak wielką powinna być ta flota, czynniki niemieckie z jednej strony wykazują dążenie do posiadania tonażu przedwojennego, z drugiej jednak strony muszą się zastanowić, czy to jest celowe, ze względu na poważny wzrost floty handlowej w świecie w ostatnich latach i na równoczesne unieruchomienie pewnej ilości istniejącego tonażu.

Gospodarczo optymalna wielkość światowej floty handlowej uzależniona jest z jednej strony od jej zdolności przewozowej, a z drugiej od zdolności przeładunkowej portów morskich. Jeśli wielkość światowego tonażu handlowego wyrażona jest w BRT, to należy przy tym uwzględnić stale zmieniający się stosunek tego tonażu do zdolności nośnej i ładunkowej statków. Stosunek ten zmienił się przez wyparcie statków żaglowych przez parowe i z kolei pojawienie się statków motorowych, a zmieni się poważnie w następnych dziesiątkach lat, o ile statki napędzane będą siłą atomową. Kiedy znów w pierwszych latach powojennych zachodziły w całym świecie poważne zahamowania w zdolności przeładunkowej portów morskich, zapotrzebowanie na tonaż morski bardzo wzrosło. Z kolei, biorąc pod uwagę unieruchomiony na całym świecie tonaż w połowie 1954 r. w wysokości przeszło 12 mln BRT, z tego tonażu tankowców w wysokości 3 mln DWT<sup>18</sup>, wnioskować by można, że tonaż istniejącej w świecie floty handlowej jest za wielki. Unieruchomienie przeważającej ilości statków przypisać należy ich nierentowności, natomiast unieruchomienie większej ilości tankowców spowodowane zostało wprowadzeniem do eksploatacji większej ilości supertankowców. Do budowy supertankowców przy-

<sup>15</sup> „Lloyd's Register of Shipping“, j. w., 1954, cz. 6, s. 23.

<sup>16</sup> „Wirtschaftsdienst“, j. w. r. 35 (1955), zes. 11, s. 661.

<sup>17</sup> J. w.

<sup>18</sup> „The Financial Times“, London, z 3 lipca 1954.



czyniła się rozbudowa po wojnie rafinerii w głównych krajach przemysłowych i zwiększone zapotrzebowanie tych krajów na ropę naftową<sup>19</sup>. Ponieważ z początkiem 1954 r. zlecono stoczniom na całym świecie budowę dalszych 190 supertankowców o tonażu powyżej 24000 DWT<sup>20</sup>; istnieje możliwość dalszego pogorszenia się konkurencyjności pozostałych statków tankowych i tym samym powiększenia się ilości statków unieruchomionych. W r. 1955 były już w eksploatacji 103 tankowce nośności powyżej 30000 DWT. Stanowiły one 9% całego światowego tonażu statków tankowych<sup>21</sup>.

Z uwagi na to, że możliwości rozwoju światowej floty handlowej i tym samym częściowo również niemieckiej floty handlowej zależne są od wielkości transportu morskiego towarów w świecie, wydaje się rzeczą celową przeprowadzenie odpowiedniego porównania między rozwojem wymienionego wyżej transportu towarów a rozwojem niemieckiej floty handlowej. Porównanie to może w pewnej mierze ułatwić ustalenie potrzebnej wielkości floty handlowej w Niemieckiej Republice Federalnej.

Tabela 5

Wielkość transportu morskiego towarów w świecie i niemieckiej floty handlowej w roku 1938 i w latach 1949—1953<sup>22</sup>

Rok	Morski transport towarów w świecie w mln t	Tonaż niemieckiej floty handlowej w 1000 BRT
1938	470	4244
1949	510	303
1950	550	461
1951	640	1038
1952	660	1398
1953		1750

Podczas gdy w r. 1953 transport morski towarów w świecie był szacunkowo o 40% większy niż w r. 1938<sup>23</sup>, stan całej niemieckiej floty handlowej liczonej w BRT był w połowie r. 1953 o ok. 60% mniejszy niż w r. 1938.

Powyższe porównanie nie daje jednak zupełnie właściwego obrazu, ponieważ z jednej strony przy transporcie towarów uwzględnić trzeba nie tylko przewożoną ilość towarów, lecz również przestrzeń, którą towary te muszą przebyć, z drugiej znowu strony tonaż liczony w BRT nie jest żadną idealną miarą porównawczą. Z uwagi również na to, że średnia długość drogi transportu morskiego jest w latach powojennych większa aniżeli w latach przedwojennych, przyjąć należy, że powyższe porównanie przedstawia rozwój niemieckiej floty handlowej w świetle zbyt korzystnym.

Według obliczeń Urzędu Statystycznego Rzeszy Niemieckiej średnia długość drogi transportu w żegludze światowej wynosiła w r. 1913 — 5640 km, w r. 1924 — 6090 km a w r. 1925 — 6200 km<sup>24</sup>. Natomiast w latach 1936—1938 długość ta wynosiła 6300 km<sup>25</sup>. W latach powojennych długość drogi transportu morskiego prawdopodobnie nadal wzrosła, i to z następujących przyczyn: jako główny dostawca węgla morzem wystąpiły Stany Zjednoczone zajmując w poważnej mierze miejsce krajów

<sup>19</sup> „Die Weltwirtschaft“, j. w. 1954, zes. 1, s. 157.

<sup>20</sup> „Shipbuilding a. Shipping Record“, London, t. 83 (1954), zes. 2, s. 39.

<sup>21</sup> „Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung“, Stuttgart, z 21 listopada 1956.

<sup>22</sup> „Monthly Bulletin of Statistics“, New York, t. 8 (1954), zes. 1, s. XVII — „Lloyd's Register of Shipping“, j. w., cz. 6, s. 21.

<sup>23</sup> H. Heeck t., j. w. s. 21.

<sup>24</sup> „Der Güterverkehr der Weltschiffahrt in den Jahren 1913, 1924 und 1925“. Bearbeitet im Statistischen Reichsam. <sup>25</sup> H. Heeck t., j. w., s. 21.



europjskich. Wzrastający popyt na rudę ze strony wielkich krajów uprzemysłowionych może być pokryty obecnie tylko dostawami z dalekich źródeł surowcowych. Najwięcej jednak do zwiększenia średniej długości transportu morskiego przyczynił się transport ropy naftowej, który wzrósł poważnie. Wypada również podkreślić, że różne utrudnienia handlowe działają w tym samym kierunku, często uniemożliwiając dostawy towarów z krajów, które przez swe położenie geograficzne byłyby naturalnymi i najdogodniejszymi dostawcami. W szczególności istniejące utrudnienia w handlu między Wschodem a Zachodem wywierają w tym względzie decydujący wpływ.

Z powyższych rozważań wynika, jak trudno jest znaleźć odpowiedź zadowalającą na pytanie, jak wielki tonaż powinna posiadać flota handlowa świata. Problem ten komplikuje się dalej przez to, że stosunek między światowym tonażem floty handlowej a światowym transportem morskim towarów nie może być oceniany tylko z punktu widzenia technicznego planowania gospodarczego. Decydującym czynnikiem, określającym wielkość optymalną flot handlowych poszczególnych narodów i tym samym tonażu światowego, jest raczej wynik gospodarczy, powstający z działalności transportowej i otrzymywanych z niej opłat frachtowych przy równoczesnym uwzględnieniu poniesionych kosztów.

Ponieważ towary przewożone morzem ze względu na swą różną wartość podane są różnym stawkom frachtowym, przeto wpływ na wielkość światowej floty handlowej wywiera nie tylko wielkość transportu morskiego towarów, lecz i wartość tych ostatnich.

Tak więc jeśli się zmieni stosunek procentowy między ilością towarów masowych przewożonych przeważnie przez statki trampowe, ilością towarów drobnicowych przewożonych znów przeważnie przez statki żeglugi liniowej i ilością ładunków płynnych przewożonych przez tankowce, to może się zmienić tonaż floty handlowej, chociaż ogólna wielkość transportu towarów pozostanie bez zmiany. Przy wzrastającym udziale towarów masowych — o ile nie zachodzą poważne zmiany w stosunku procentowym towarów importowanych i eksportowanych — zapotrzebowanie na tonaż jest na ogół mniejsze aniżeli przy wzrastającym udziale towarów drobnicowych. Największe natomiast zapotrzebowanie na tonaż daje się zauważyć przy wzroście udziału ładunków płynnych. Poważny wzrost tonażu przy wzrastającym transporcie towarów drobnicowych jest następstwem przede wszystkim tego, że towary drobnicowe są na ogół więcej wartościowe i dlatego mogą ponosić wyższe koszty frachtowe aniżeli towary masowe. Dlatego przy pełnym wykorzystaniu pomieszczeń ładunkowych statku żeglugi liniowej mogą wpływać za frachty być wyższe aniżeli ze statku trampowego tej samej wielkości. W tych warunkach statki żeglugi liniowej niekoniecznie muszą być całkowicie wykorzystane, aby być rentowne w eksploatacji. W ten sposób przy wzrastającym transporcie towarów drobnicowych powstać może nieproporcjonalnie większa podaż tonażu.

Chociaż omawiane związki przyczynowe między rozwojem światowego tonażu handlowego a transportem morskim towarów w świecie wymagają jeszcze szczegółowej analizy, to można jednak stwierdzić, że pomimo silnego wzrostu tonażu handlowego w świecie w latach powojennych istnieją perspektywy dalszej odbudowy niemieckiej floty handlowej, tym więcej że wielka część tonażu handlowego w świecie jest przestarzała i nie może być dochodowa.

Wiele krajów w świecie nie posiada do przewozu swych towarów odpowiedniej floty handlowej. W związku z tym istnieją możliwości transportowe dla obcych statków handlowych. Transport jednak między obcymi portami jest dla niemieckiej floty handlowej poważnie ograniczony, ponieważ niemieckie przedsiębiorstwa żeglugowe nie są obecnie w stanie odpowiednio współzawodniczyć z obcymi przedsiębiorstwami żeglugowymi posiadającymi tankowce, a również w wielu relacjach przewozowych niemiecka flota handlowa natrafia na trudności spowodowane protekcjo-



nizmem żeglugowym innych krajów. Tym większe więc znaczenie dla dalszej odbudowy niemieckiej floty handlowej przypisać należy transportowi morskemu Niemieckiej Republiki Federalnej. Wprawdzie te same siły, które się przyczyniły do zaostrożenia międzynarodowej konkurencji, starają się również konkurować w relacjach transportowych z niemieckimi portami, to jednak łatwiej jest statkom niemieckim włączyć się w transport morski Niemieckiej Republiki Federalnej aniżeli w transport krajów, które stosują dyskryminację w stosunku do obcych bander.

Do najważniejszych zadań niemieckiej floty handlowej należy — jak już wyżej wykazano — transport importowanych i eksportowanych towarów przez przemysł niemiecki. Rozwój przemysłu ma więc znaczenie decydujące dla odbudowy niemieckiej floty handlowej. Całkowita produkcja przemysłowa Niemieckiej Republiki Federalnej, obliczona na głowę ludności, osiągnęła już w r. 1952 około 97% stanu z r. 1938<sup>26</sup>. Kiedy produkcja przemysłowa w r. 1953 wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 8,4%<sup>27</sup>, a w r. 1954 wykazywała dalszą tendencję wzrostu i przekroczyła już poważnie stan przedwojenny, flota handlowa w połowie r. 1954 nie osiągnęła jeszcze stanu przedwojennego. W stosunku więc do produkcji przemysłowej określić można stan floty handlowej jako mocno zacofany.

Twierdzenie to zastosować wolno w szczególności do produkcji tych gałęzi przemysłu, które ze względu na swe poważne powiązania handlowe z zagranicą zależne są w wielkim stopniu od usług żeglugi. Zaliczyć tu należy przede wszystkim przemysł budowy maszyn, którego udział w obrocie zagranicznym całego zachodnio-niemieckiego przemysłu wynosił w pierwszym półroczu 1953 — 22,7%. Udział przemysłu chemicznego w tym samym czasie wynosił 11,4% całego eksportu<sup>28</sup>.

Podkreślić należy, że kiedy całkowity wskaźnik produkcji przemysłowej Niemieckiej Republiki Federalnej — łącznie z produkcją energii elektrycznej i przemysłu budowlanego — wynosił z końcem 1953 r. 167,2% (1936 = 100%), to większość gałęzi przemysłu przetwórczego, które mają poważny udział w transporcie morskim towarów, jak np. przemysł chemiczny, przemysł budowy maszyn i przemysł motoryzacyjny wykazują o wiele wyższe wskaźniki. Znaczenie eksportowo-intensywnych gałęzi przemysłu dla transportu morskiego zwiększyło się w latach powojennych jeszcze przez to, że udział procentowy przypadający w handlu zagranicznym Niemieckiej Republiki Federalnej na handel z krajami zamorskimi jest o wiele większy od odpowiedniego udziału w eksporcie przedwojennym Rzeszy Niemieckiej.

Podział Niemiec na różne strefy okupacyjne, później zaś — powstanie dwóch odrębnych państw niemieckich i utrudnienia w handlu między Wschodem a Zachodem przyczyniły się do tego, że masa towarowa przekraczająca granice Niemieckiej Republiki Federalnej została częściowo skierowana w inne strony. Powiększenie się gęstości zaludnienia przez przyływ przesiedleńców i powstanie z kolei wzmoczonego popytu na podstawowe artykuły żywnościowe i surowce powodowało ponadto zwiększenie się tej masy towarowej.

W r. 1936 import towarów sprowadzonych drogą morską wynosił w Rzeszy Niemieckiej 33,5 mln ton brutto. W r. 1953 odpowiednia część importu Niemieckiej Republiki Federalnej i Berlina zachodniego wynosiła 32 mln ton brutto<sup>29</sup>.

Jeśli się uwzględni, że ludność Rzeszy Niemieckiej w r. 1936 osiągnęła 67,35 milionów, a Niemieckiej Republiki Federalnej, łącznie z Berlinem zachodnim wynosiła w r. 1953 — 51,18 milionów, to wypadnie na głowę towarów sprowadzanych drogą morską 500 kg w Rzeszy Niemieckiej, a 625 kg w Niemieckiej Republice Federalnej. Chociaż z powyższych liczb nie można wysnuwać wniosku, że przywóz towarów drogą morską do Niemieckiej Republiki Federalnej obliczony na głowę

<sup>26</sup> „Wirtschaft und Statistik“. Stuttgart, r. 5 (1953), s. 18.

<sup>27</sup> J. w., r. 6 (1954), s. 14.

<sup>28</sup> J. w., r. 5 (1953), s. 429.

<sup>29</sup> H. Heeckt, j. w., s. 29.



ludności jest większy o 25% w stosunku do okresu przedwojennego, to jednak można przypuścić, że wzrost ten jest poważny. W związku z powyższym wzrosło zapotrzebowanie na tonaż obliczony na głowę ludności w stosunku do lat przedwojennych.

Ponieważ całkowita ilość towarów eksportowanych drogą morską z Niemieckiej Republiki Federalnej wynosiła w r. 1953 12 mln ton brutto a importowanych towarów drogą morską 32 mln ton brutto<sup>30</sup>, w r. 1955 natomiast odpowiednie liczby wynosiły 15,4 i 35,3 mln ton brutto<sup>31</sup>, tonaż potrzebny do importu towarów jest bezwzględnie większy aniżeli tonaż potrzebny do eksportu towarów. Podkreślić jednak należy, że między różnymi relacjami przewozowymi istnieją w części poważne różnice co do ilości wywożonych i przywożonych ładunków. Są nawet relacje przewozowe, w których ilość towarów eksportowanych jest większa aniżeli importowanych.

Na podstawie obliczeń H. Heeckta<sup>32</sup> do transportu morskiego towarów zachodnioniemieckiego handlu zagranicznego potrzebny był w r. 1953 tonaż w wysokości 4,8 mln BRT. Z wymienionego tonażu przypadało 3,4 mln BRT na statki trampowe a 1,4 mln BRT na statki żeglugi liniowej. Gdy dodamy do tego nie uwzględniony w powyższych cyfrach tonaż potrzebny do transportu paliw płynnych w wysokości 0,4 mln BRT<sup>33</sup>, to przyjąć można, że całkowite zapotrzebowanie Niemieckiej Republiki Federalnej na tonaż wynosiło w tym okresie około 5,2 mln BRT.

Gdyby uwzględniono w obliczeniach coraz bardziej rozpowszechniający się zwyczaj w międzynarodowym transporcie morskim, że 50% transportu morskiego towarów należy rezerwować dla własnej floty handlowej, to niemiecka flota handlowa winna posiadać 2,6 mln BRT. Od wielu jednak lat niemieckie statki handlowe zajęte są również transportem towarów między obcymi portami, np. między Rotterdamem a Kopenhagą. O wielkości tego transportu świadczy najlepiej fakt, że w transporcie tym brało udział 45% całej niemieckiej floty handlowej<sup>34</sup>. Chociaż stosowana przez wiele krajów dyskryminacja w stosunku do obcych bander utrudnia dokonywanie transportu towarów między obcymi portami, to jednak nie należy sądzić, aby Niemiecka Republika Federalna zrezygnowała z tego transportu, ponieważ stanowi on dodatkowe źródło dewizowe, a zajęte w tym transporcie tonaż może w razie potrzeby służyć za flotę rezerwową. Oceniając zapotrzebowanie na powyższy tonaż na 1,3 mln BRT, łączny tonaż floty handlowej Niemieckiej Republiki Federalnej w wysokości 3,9 mln BRT byłby w stanie pokryć  $\frac{3}{4}$  odpowiedniego zapotrzebowania handlu zagranicznego. Dodając do tego 0,3 mln BRT jako tonaż statków morskich żeglugi przybrzeżnej oraz statków towarowo-pasażerskich i pasażerskich płynących znów pod banderą niemiecką, ogólny tonaż floty handlowej służący do celów transportowych wynosiłby 4,2 mln BRT.

Dla porównań na bazie międzynarodowej jest rzeczą pożądaną, aby uwzględniono również statki handlowe nie służące wyłącznie do celów transportowych, np. statki rybackie, których tonaż już obecnie wystarcza na potrzeby Niemieckiej Republiki Federalnej<sup>35</sup>, dalej statki ratownicze, holowniki itp. Ostatnio wymienione statki stanowiły przed wojną 12% całego tonażu Niemiec wyrażonego w BRT. Przyjmując ten sam stosunek procentowy między poszczególnymi typami statków dla lat powojennych, otrzymamy ogólne zapotrzebowanie na tonaż w wysokości 4,8 mln BRT.

Przy wszystkich wyżej wymienionych obliczeniach szacunkowych dotyczących zapotrzebowania na tonaż opierałem się na stanie handlu morskiego Niemieckiej Republiki Federalnej w r. 1953. Ponieważ liczyć się trzeba z tym, że niemiecki handel

<sup>30</sup> J. w.

<sup>31</sup> „Wirtschaftsdienst“, j. w., r. 36 (1956), zes. 7, s. 410.

<sup>32</sup> H. Heeck t, j. w., s. 32.

<sup>33</sup> „Die Welt“, Hamburg, z 7 maja 1954.

<sup>34</sup> „Bremer Jahrbuch der Weltschiffahrt“, Berlin, Göttingen u. Heidelberg, 1952/53, s. 103.

<sup>35</sup> „Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung“, j. w., z 8 sierpnia 1956.



zagraniczny — zależnie od istniejących w danym czasie warunków — może się zmie-  
nić w swej wielkości i strukturze towarowej oraz układzie przestrzennym, możliwości  
te będą zapewne uwzględniane przy dalszej rozbudowie niemieckiej floty handlowej.  
Zakładając dalszy wzrost eksportu morskiego Niemieckiej Republiki Federalnej  
przyjąć należy zwiększenie się z kolei importu surowców przemysłowych i półfabry-  
katów potrzebnych do produkcji dodatkowych towarów eksportowych. Zresztą przez  
poszerzenie się stosunków handlowych z Azją Wschodnią i w związku z tym powsta-  
nie dłuższej drogi transportowej dla towarów, zapotrzebowanie na tonaż może  
wzrosnąć stosunkowo dość poważnie. Nadmieniam, że w r. 1936 obrót towarowy  
drogą morską między Rzeszą Niemiecką a krajami Dalekiego Wschodu dochodził do  
blisko 1,5 mln ton, kiedy odpowiedni obrót towarowy Niemieckiej Republiki Federal-  
nej w r. 1953 wynosił tylko 700 000 ton<sup>36</sup>. W razie więc intensyfikacji stosunków  
handlowych między Wschodem a Zachodem zajdą poważne możliwości dla dodatko-  
wego zatrudnienia tonażu w powyższej relacji przewozowej. Na ogół można się  
liczyć w przyszłości — uwzględniając możliwości rozwojowe niemieckiego handlu  
zagranicznego — z dalszym, chociaż już powolniejszym wzrostem zapotrzebowania  
na tonaż przez Niemiecką Republikę Federalną.

W związku z powyższymi rozważaniami zaznaczyć należy, że w r. 1954 Minister-  
stwo Komunikacji Niemieckiej Republiki Federalnej ogłosiło jako swój cel ostateczny  
na razie odbudowę niemieckiej floty do wysokości 3,5 mln BRT<sup>37</sup>.

Ze względu na stale zwiększający się w ostatnich latach tonaż niemieckiej floty  
handlowej wzrastała również ilość towarów przez nią przewożonych. W latach  
1950—1955 przewiozła flota handlowa Niemieckiej Republiki Federalnej następujące  
ilości towarów (p. tabl. 6).

Tabela 6

*Ilość towarów przewiezionych przez flotę handlową Niemieckiej Republiki Federalnej  
w latach 1950—1955 w mln ton<sup>38</sup>*

Rok	Statki żeglugi liniowej	Trampowce	Tankowce	Razem
1950	1,49	6,93	0,54	8,96
1951	3,55	11,87	1,61	17,03
1952	4,24	16,62	2,31	23,17
1953	5,97	20,04	2,91	28,92
1954	7,76	22,49	3,93	34,18
1955	9,03	28,09	4,89	42,01

Ponieważ odbudowa floty handlowej zależna jest nie tylko od wyżej omó-  
wionych czynników, lecz również od stanu organizacyjnego przedsiębiorstw  
żeglugowych, ilości odpowiednich fachowców, możliwości produkcyjnych stoczni, stanu  
technicznego portów i możliwości finansowania odbudowy, zagadnienia te winny być  
również — chociaż w krótkim zarysie — omówione.

Według opinii niemieckich kół gospodarczych nie byłoby rzeczą rozsądną dokony-  
wanie odbudowy jedynie technicznej zdolności przewozowej niemieckiej floty han-  
dlowej z okresu przedwojennego, bez równoczesnej odbudowy zdolności konkurencyj-  
nej niemieckich przedsiębiorstw żeglugowych w transporcie międzynarodowym. Kola  
te podkreślają to tym więcej, że szkody, które poniosły przez wojnę niemieckie przed-  
siębiorstwa żeglugowe w dziedzinie ekonomiczno-organizacyjnej i finansowej w sto-  
sunku do konkurentów zagranicznych, nie zostały do dnia dzisiejszego w całości usu-  
nięte.

<sup>36</sup> H. Heeckt, j. w., s. 36.

<sup>37</sup> „Wirtschafts-Correspondent“, r. 8 (1954), nr 27, s. 10.

<sup>38</sup> „Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung“, j. w., z 31 marca 1956.



W dziedzinie ekonomiczno-organizacyjnej odgrywa poważną rolę, obok odbudowy zagranicznej sieci organizacyjnej, która nie jest jeszcze zakończona, sprawa ponownego uczestnictwa niemieckich przedsiębiorstw żeglugowych w międzynarodowych konferencjach żeglugowych<sup>39</sup>. Przed drugą wojną światową stronięcie niemieckich przedsiębiorstw żeglugi liniowej od tych konferencji należało do rzadkości. Po wojnie jednak ze względu na zdziśiatkowanie floty handlowej niemieckie przedsiębiorstwa żeglugowe nie były w stanie przez okres kilku lat przystąpić do konferencji żeglugowych. Dotychczasowe przyjęcia do różnych międzynarodowych konferencji żeglugowych dokonywały się z wielkimi trudnościami, ponieważ każde zagraniczne przedsiębiorstwo żeglugowe należące do konferencji żeglugowej zmuszone było zrezygnować z części swych uprawnień na rzecz przedsiębiorstwa niemieckiego<sup>40</sup>. Rokowania dotyczące ponownego przyjęcia niemieckich przedsiębiorstw żeglugowych do konferencji żeglugowej zachodnio-indyjskiej przeciągały się np. prawie trzy lata, zanim uzgodniono ilość odjazdów i ilość portów docelowych. Na linii przewozowej do Kuby i Meksyku nie pozwolono niemieckim przedsiębiorstwom żeglugowym odwiedzać portu w Rotterdamie. W konferencji żeglugowej wschodnio-azjatyckiej niemieckie przedsiębiorstwa żeglugowe otrzymały przy tej samej ilości odjazdów z portów niemieckich co zagraniczni uczestnicy konferencji tylko połowę przydziału ładunków<sup>41</sup>. W różnych innych konferencjach żeglugowych, w których niemieckie przedsiębiorstwa uczestniczyły przed wojną, obecnie nie biorą wcale udziału. Istniejące w tym względzie zacofanie, które niekorzystnie wpływa na stan finansowy przedsiębiorstw żeglugowych, może być usunięte tylko z wielkimi trudnościami i w dłuższym okresie czasu.

Obecnie przedsiębiorstwa żeglugowe Niemieckiej Republiki Federalnej obsługują następujące międzynarodowe linie żeglugowe<sup>42</sup>:

Przedsiębiorstwo żeglugowe	Obsługiwana linia
<i>Argo Nah-Ost Linie</i>	Afryka Północna i wybrzeże Lewantu
<i>Atlas Levante-Linie</i>	
<i>Deutsche Afrika Linien</i>	Afryka Zachodnia i Południowa
<i>Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“</i>	Morze Czerwone, Zatoka Perska, Pakistan i Indie
<i>Deutsche Levante-Linie</i>	Afryka Północna i wybrzeże Lewantu
<i>Deutsche Orient-Linie</i>	
<i>Hamburg-Amerika-Linie (Hapag)</i>	Wschodnie wybrzeże Ameryki Północnej, Zatoka Meksykańska, Indie Zachodnie, Wybrzeże północne i zachodnie Ameryki Południowej
<i>Hamburg-Chicago-Linie</i>	Rzeka Św. Wawrzyńca i Wielkie Jeziora
<i>Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft</i>	Brazylia, Urugwaj i Argentyna
<i>Hanseatischer Afrika-Dienst</i>	Afryka Zachodnia wraz z portugalską Afryką Zachodnią
<i>Horn-Linie</i>	Indie Zachodnie i wybrzeże północne Ameryki Południowej
<i>Norddeutscher Lloyd</i>	Wybrzeże wschodnie Ameryki Północnej, Zatoka Meksykańska, Indie Zachodnie, Wybrzeże północne i zachodnie Ameryki Południowej, Brazylia, Madera i Wyspy Kanaryjskie

<sup>39</sup> Międzynarodowe konferencje żeglugowe są to porozumienia międzynarodowe ustalające współpracę i wysokość frachtów linii regularnych obsługujących te same trasy.

<sup>40</sup> W. Traber, *Deutsche Linienschiffahrt im Dienste des deutschen Aussenhandels*, „Hansa“, r. 90 (1953), s. 1092.

<sup>41</sup> J. w.

<sup>42</sup> „Deutschland-Taschenbuch“, j. w. s. 384 i 385.



Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs- Afryka Północna i Wyspy Kanaryjskie  
 Reederei  
 Ozean Stinnes-Linien Zatoka Meksykańska i Indie Zachodnie  
 „Union” Afrika-Linie Afryka Zachodnia wraz z portugalską  
 Afryką Zachodnią

Podkreślić jednak należy, że odbudowa wielu niemieckich przedsiębiorstw żeglugowych nie osiągnęła jeszcze swego optimum.

Tabela 7

Wielkość tonażu a) niemieckich wielkich przedsiębiorstw żeglugowych w latach 1938 i 1954 w BRT<sup>43</sup>

Przedsiębiorstwo żeglugowe	1938 b)		1954 c)	
	Tonaż własny	Tonaż korespondenta	Tonaż własny	Tonaż korespondenta
Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa”, Bremen	296833	—	92950	8963
Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg	713222	30504	103063	34803
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert u. Amsinck, Hamburg	358555	25484	53403	18058
Norddeutscher Lloyd, Bremen	548441	38763	7553	122056d)

a) Bez statków specjalnych, jak holowniki itp. — b) Stan w dniu obliczeniowym „Germanischer Lloyd” 1938. — c) Stan w dniu 30 czerwca 1954. — d) Wielkość tonażu następujących przedsiębiorstw żeglugowych: Roland-Linie Schiffahrtsges. m. b. H., Bremen; Orlanda Reederei G. m. b. H. Bremen; Bremen—Amerika Linie G. m. b. H. Bremen.

Przede wszystkim przedsiębiorstwa żeglugowe obsługujące linie oceaniczne posiadają poważne niedobory w tonażu. Następstwem tego jest brak trwałego zabezpieczenia rentowności linii żeglugowych obsługiwanych przez te przedsiębiorstwa<sup>44</sup>. Nawet doskonała jakość większości niemieckich statków towarowych obsługujących linie żeglugowe nie może tu wiele zmienić. Jedynie przez zwiększenie ilości statków i częstości ich odjazdów będą mogły być z jednej strony lepiej wyszkolone urzędnienia lądowe przedsiębiorstw żeglugowych, a z drugiej strony poważnie ułatwiona akwizycja ładunków. Dopiero kiedy do terminowości i bezpieczeństwa transportu, zapewnionych przez wysoką jakość statków, dojdą możliwości częstszego załadunku towarów, można będzie liczyć na szeroki krąg stałych interesantów i pewność długotrwałej dochodowości linii żeglugowych obsługiwanych przez niemiecką flotę handlową.

Niezupełnie jeszcze rozwiązany problem dla niemieckich przedsiębiorstw żeglugowych stanowi brak właściwej ilości wyszkolonego personelu nawigacyjnego i technicznego. Straty wojenne, przejście w pierwszych latach powojennych większej ilości pracowników do innych zawodów oraz wycofanie się z pracy ze względu na podeszły wiek były powodem tego, że z pracowników zatrudnionych na statkach niemieckich przed ostatnią wojną światową pozostała tylko ilość niedostateczna. Ponieważ nadto w związku z zarządzeniem Aliantów wszystkie niemieckie szkoły morskie były przez szereg lat zamknięte i młodzież w tym czasie nie mogła być szkolona, zapotrzebowanie na odpowiedni personel fachowy nie jest całkowicie pokryte.

Do wiosny 1954 r. wydano np. 750<sup>45</sup> zezwoleń nadzwyczajnych na obsadzenie niemieckich statków handlowych pracownikami technicznymi nie posiadającymi odpowiednich uprawnień. Istniał również brak oficerów nawigacyjnych i telegrafistów

<sup>43</sup> Źródło: „Germanischer Lloyd, internationales Register”. Berlin 1939; „Germanischer Lloyd”. Hamburg. „Register 1954”, jak również 1—7 dodatek do rejestru 1954.

<sup>44</sup> „Die Welt” z 15 maja 1954.

<sup>45</sup> H. Heeck t. j. w., s. 39.



I i II klasy. Brak odpowiedniej ilości pracowników fachowych i w związku z tym ich płynność jest powodem zwiększenia się kosztów niemieckich przedsiębiorstw żeglugowych. Ponieważ zapotrzebowanie na tych pracowników będzie mogło być całkowicie pokryte prawdopodobnie dopiero w roku 1957<sup>46</sup>, przyjąć należy, że do tego czasu możliwości konkurencyjne niemieckich przedsiębiorstw żeglugowych pozostaną w pewnym stopniu ograniczone. Obecnie marynarka handlowa Niemieckiej Republiki Federalnej zatrudnia ok. 30 000 pracowników<sup>47</sup>.

Przedsiębiorstwa żeglugowe, jak zresztą większość przedsiębiorstw transportowych, są przedsiębiorstwami wymagającymi wielkich nakładów kapitałowych, wpływają jednak bezpośrednio na rynek pracy w stosunkowo niewielkiej mierze. Ich wpływ pośredni na rynek pracy jest o wiele większy i uwypukla się przede wszystkim w stanie zatrudnienia stoczni i gospodarki portowej. Stan zatrudnienia stoczni niemieckich nie zależy jednak wyłącznie od zleceń udzielonych przez niemieckie przedsiębiorstwa żeglugowe, lecz również od zleceń zagranicznych, które już przed drugą wojną światową stanowiły poważny procent całkowitego portfela zleceń. W połowie r. 1938 przypadało np. 0,6 mln BRT na zlecenia zagraniczne, kiedy ogół zleceń posiadanych przez stocznie niemieckie wynosił 1,1 mln BRT<sup>48</sup>.

Ze względu na istniejące początkowo zakazy i ograniczenia jak również częściowy demontaż stoczni niemieckich i brak odpowiednich środków finansowych, budowa nowych statków rozpoczęła się dopiero w r. 1950. Rozwój budowy statków handlowych w Niemieckiej Republice Federalnej oraz stan ich zleceń w latach 1950—1956 podają tabele 8 i 9.

Tabela 8

Rozwój budowy statków handlowych w Niemieckiej Republice Federalnej w latach 1950—1955 w 1000 BRT<sup>49</sup>

	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Rozpoczęcia budowy	97	511	606	827	1005	957
Wodowania	155 a)	318	520	814	956	927
Dostawy	81	265	498	712	875	966

a) Dane niekompletne.

Tabela 9

Stan zleceń w stocznjach Niemieckiej Republiki Federalnej w latach 1950—1956<sup>50</sup>

(Statki o 1000 BRT i powyżej)

Rok	Razem		Tankowce		Statki towarowe		Statki pasażerskie i kombinowane	
	Liczba statków	w 1000 BRT	Liczba statków	w 1000 BRT	Liczba statków	w 1000 BRT	Liczba statków	w 1000 BRT
1950	115	445	12	110	102	334	1	1
1951	265	1647	57	750	207	890	1	8
1952	230	1791	76	1047	150	716	4	29
1953	169	1421	63	883	102	501	4	37
1954	241	1417	37	522	193	827	11	68
1955	311	2651	52	828	255	1798	4	26
1956 a)	357	3229	62	1067	292	2141	3	21

a 1. 7. 1956 r.

<sup>46</sup> „Hansa“, r. 91 (1954), s. 1249.

<sup>47</sup> „Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung“, j. w., z 4 sierpnia 1956.

<sup>48</sup> „VDI — Nachrichten“, Düsseldorf, z 22 kwietnia 1950.

<sup>49</sup> G. A. Theel, Der Weltschiffbau in der Nachkriegszeit, w „Wirtschaftsdienst“, j. w. r. 36 (1956), zes. 4, s. 209.

<sup>50</sup> K. H. Tendahl, Die Auftragsbestände der Werften der Welt 1956, w „Wirtschaftsdienst“, j. w., r. 36 (1956), zes. 10, s. 591.



Tonaż statków handlowych zbudowanych przez wszystkie stocznie świata od r. 1946 wynosi 33 mln BRT; z tego przypada ok. 33% na Wielką Brytanię i po ok. 10% na Szwecję i Stany Zjednoczone Ameryki. Z kolei następuje Niemiecka Republika Federalna z ok. 3,4 mln BRT i Japonia z ca 3 mln BRT, przed Holandią, Francją, Włochami, Danią i Norwegią jako największymi producentami statków w świecie<sup>51</sup>. Od r. 1953 utrzymuje się Niemiecka Republika Federalna jako producent statków na drugim miejscu w świecie, po Wielkiej Brytanii<sup>51a</sup>. Natomiast co do posiadanych zleceń w portfelu, to od r. 1955 Niemiecka Republika Federalna znajduje się na trzecim miejscu w świecie, po Wielkiej Brytanii i Japonii<sup>52</sup>.

Stan zleceń na budowę statków handlowych dla przedsiębiorstw żeglugowych Niemieckiej Republiki Federalnej przedstawiał się na dzień 1 lipca 1956 r. jak podaje tabl. 10.

Tabela 10

Stan zleceń na budowę statków handlowych dla Niemieckiej Republiki Federalnej<sup>53</sup>  
(Stan na dzień 1 lipca 1956 r.)

Typ	Liczba statków	DWT
Trampowce	80	739 215
Tankowce	12	374 470
Statki żeglugi liniowej Ia	9	96 900
Statki żeglugi liniowej IIb	3	24 900
Statki żeglugi liniowej IIIc	8	66 300
Statki żeglugi liniowej IVd	2	20 400
Rudowce	11	167 750
Rudowce/tankowce	2	44 860
Różne	3	18 480
Ogółem	130	1 553 275

a) szybkości nieznaney, b) szybkości 16 do poniżej 18 węzłów, c) szybkości 14 do poniżej 16 węzłów, d) szybkości poniżej 14 węzłów.

Liczba pracowników zatrudnionych w stoczniach zachodnio-niemieckich wynosiła w r. 1949 średnio 36 000, a w marcu 1953 r. przekroczyła nawet liczbę 75 000. Równocześnie zwiększyła się miesięczna produkcja stoczni z 21,3 do 72,3 mln DM, w połowie r. 1952, w tym produkcja zleceń zagranicznych z 6,3 do 32,2 mln DM, dochodząc do 44,5% ogólnej produkcji stoczni<sup>54</sup>. W r. 1954 przerób na jednego pracownika w stoczniach Niemieckiej Republiki Federalnej kształtował się w wysokości 20 500 DM. Licząc produkcję stoczni w BRT, to w r. 1955 przypadało na jednego pracownika powyżej 10 BRT. Dla porównania można przytoczyć, że plan gospodarczy Niemieckiej Republiki Demokratycznej na lata 1956—1960 przewidyuje roczną produkcję stoczni na jednego pracownika tylko w wysokości 5,6 BRT<sup>55</sup>. Należy również podkreślić, że od r. 1953 tonaż wodowany w Niemieckiej Republice Federalnej jest poważnie wyższy od tonażu wodowanego przez wszystkie stocznie Rzeszy Niemieckiej podczas rekordowego r. 1922 w wysokości 526 000 BRT<sup>56</sup>. Ponieważ jak z wyżej podanych tablic wynika, ilość budowanego tonażu statków handlowych w stoczniach niemieckich stale w ostatnich latach wzrastała i w jeszcze większej mierze powię-

<sup>51</sup> G. A. Theel, j. w., s. 208.

<sup>51a</sup> J. w., s. 209.

<sup>52</sup> Tendahl, j. w.

<sup>53</sup> J. w., s. 592.

<sup>54</sup> „Deutschland-Taschenbuch“, j. w., s. 385.

<sup>55</sup> „Wirtschaftsdienst“, j. w., r. 36 (1956), zes. 10, s. 580.

<sup>56</sup> „Lloyd's Register of Shipping“, j. w.



kszał się stan zleceń zagranicznych, stwierdzić należy, że przemysł stoczniowy można zaliczyć do najwięcej eksportowo-intensywnych gałęzi przemysłu Niemieckiej Republiki Federalnej.

Jest rzeczą naturalną, że ze wzrostem budowy okrętów powiększa się również produkcja maszyn okrętowych, i to w szczególności silników Diesla, ze względu na stale jeszcze wzrastający udział budowy statków motorowych. W r. 1954 zbudowano w świecie 2,887 mln BRT tonażu statków motorowych i 2,540 mln BRT tonażu statków parowych, w r. 1955 2,968 mln BRT tonażu statków motorowych i 1,9 mln BRT tonażu statków parowych<sup>57</sup>. Podkreślić przy tym należy, że większość wszystkich budowanych statków na świecie, w szczególności mniejszej i średniej wielkości, składa się ze statków motorowych. W produkcji silników okrętowych zajmuje Niemiecka Republika Federalna drugie miejsce w świecie po Wielkiej Brytanii, której, jak wynika z tabeli 11, niewiele ustępuje.

Tabela 11

*Produkcja silników okrętowych*<sup>58</sup>

Rok	Wielka Brytania		Niemiecka Republika Feder.		Świat	
	1000 KM	%	1000 KM	%	1000 KM	%
1955	543	22,2	535	21,9	2443	100,0

Ze względu na to, że zastosowanie energii atomowej do napędu statków może się okazać z technicznego i ekonomicznego punktu widzenia bardzo korzystne, utworzono w Hamburgu specjalne biuro studiów, mające za zadanie zajęcie się tym zagadnieniem. Biuro to popierane jest przez państwo. Z realnym wynikiem pracy biura studiów należy się liczyć za lat kilka. Studia nad tym samym zagadnieniem przeprowadza się również w Stanach Zjednoczonych, Anglii, Japonii i Norwegii<sup>59</sup>.

Stan gospodarczy miast portowych Niemieckiej Republiki Federalnej zależy w poważnej mierze od wielkości niemieckiej floty handlowej. Kiedy w pierwszych latach po drugiej wojnie światowej konkurencja niemieckich statków handlowych nie istniała, zagraniczne przedsiębiorstwa żeglugowe wprowadziły w początkowym okresie tylko niewystarczające połączenia żeglugowe między portami niemieckimi i zagranicznymi. Ponieważ przydział tonażu był niewielki, wiele transportów było kierowanych do obcych portów, gdzie istniały lepsze możliwości załadunku. Odbijało się to ujemnie na całym życiu gospodarczym portów. W następstwie utworzenia granic międzystrefowych odpadły transporty ze środkowych i wschodnich okręgów przemysłowych. Hamburg, który był wielkim portem przeladunkowym dla Niemiec środkowych i wschodnich włącznie z Berlinem, utracił większą część swego zaplecza. Portom niemieckim leżącym nad Morzem Północnym pozostały obecnie przede wszystkim transporty towarów masowych, jak węgiel, rudy i żelazo pochodzące lub przeznaczone dla zachodnio-niemieckiego okręgu przemysłowego.

Dla odbudowy portów w Hamburgu i Bremie przeznaczono w latach 1951 i 1952 42 mln DM. Natomiast w samym Hamburgu wydatkowano od r. 1945 do r. 1952 na usunięcie szkód wojennych i nowe inwestycje około 230 mln RM/DM<sup>60</sup>.

Zmiany powstałe w obrocie portów niemieckich w stosunku do okresu przedwojennego ilustruje tabela 12.

<sup>57</sup> G. A. Theel, j. w., s. 215.

<sup>58</sup> J. w.

<sup>59</sup> K. Illies, Anwendung von Kernenergie für Schiffsantrieb, w „Wirtschaftsdienst“, j. w., r. 36 (1956), zes. 10, s. 559.

<sup>60</sup> „Deutschland-Taschenbuch“, j. w., s. 386.



Tabela 12  
Obrót portów niemieckich w latach 1936 i 1952<sup>61</sup>  
(w 1000 t)

Port	Wywóz		Przywóz	
	1936	1952	1936	1952
Lubeka	586	706	1575	1328
Kilonia	51	31	496	363
Flensburg	50	125	209	177
Pozostałe porty Morza Bałtyckiego	147	112	235	148
Hamburg	7219	4387	14808	10827
Cuxhaven	13	2	22	47
Brema	4044	3852	2177	4618
Bremerhaven	93	115	462	1148
Brake	145	286	173	1112
Nordenham	998	749	163	1118
Emden	4241	1923	3702	4622
Pozostałe porty Morza Północnego	496	255	1284	1076
Wszystkie porty Niemieckiej Republiki Federalnej razem	18083	12543	25306	26584

Obrót towarowy wszystkich portów Niemieckiej Republiki Federalnej wynosił już w r. 1955 — jak poprzednio podano — 50640 tys. t; z tego przypadło na towary wywiezione 15360 tys. t, a na towary przywiezione 35280 tys. t<sup>62</sup>. Z wymienionego obrotu towarowego przypadło z kolei na port w Hamburgu 23971 tys. t, a na port w Bremie 12024 tys. t<sup>63</sup>.

Nadmienić by jeszcze należało, że zasadnicze znaczenie niemieckiej floty handlowej w dziedzinie dewizowo-gospodarczej polega na tym, iż zarabia ona i zaoszczędza dewizy, które przed jej odbudową musiały być płacone obcym krajom za przewozy dokonane przez ich statki. Wpływy dewiz lub ich zaoszczędzenie przez posiadanie własnej floty handlowej kształtowały się w latach 1951—1953, jak wykazuje tabl. 13.

Tabela 13

Wpływy dewiz lub ich zaoszczędzenie przez flotę handlową Niemieckiej Republiki Federalnej w latach 1951—1953 w mln DM<sup>64</sup>

Tytuł wpływu	1951	1952	1953
Wpływy dewiz brutto	185,4	339,8	327,8
Wpływy DM	149,7	343,6	306,1
Wpływy razem	335,1	683,4	633,9
Wydatki dewizowe	97,2	184,6	229,3
Wpływy dewiz netto lub ich zaoszczędzenie	237,9	498,8	404,6

W r. 1953 z powodu ogólnego spadku stawek frachtowych zmniejszyły się wpływy dewiz lub zmniejszyło się ich zaoszczędzenie o blisko 100 mln DM. Pozostałe jednak wpływy w wysokości przeszło 400 mln DM były nadal bardzo wysokie.

<sup>61</sup> J. w.

<sup>62</sup> „Wirtschaftsdienst“, j. w., r. 36 (1956), zesz. 7, s. 410.

<sup>63</sup> P. Mianeck i, O konkurencyjność portów w dziedzinie tranzytu, „Handel Zagraniczny“, Warszawa, r. II (1956), nr 10, s. 23.

<sup>64</sup> „Hansa“, j. w., r. 91 (1954), s. 317.



Odpowiednie wpływy są obecnie bezwzględnie wyższe, gdyż od tego czasu zwiększyła się flota handlowa i zwykowały stawki frachtowe. Stawki te np. dla tankowców podróżowały od 1955 do listopada 1956 r. o 220%, i to ostatnio przede wszystkim w związku z działaniami wojennymi na Bliskim Wschodzie i zablokowaniem Kanału Sueskiego<sup>65</sup>.

Poruszając z kolei zagadnienie finansowania odbudowy floty handlowej w Niemieckiej Republice Federalnej zaznaczam, że do końca r. 1953 wydatkowano na ten cel ok. 2 mlrd DM<sup>66</sup>. Ponieważ niemieckie przedsiębiorstwa żeglugowe po II wojnie światowej nie dysponowały dostatecznym kapitałem własnym, przeto finansowanie odbudowy floty handlowej dokonywane było w poważnej mierze przez państwo, i to w różnej formie. Przyjmując, że na nowe i zastępcze inwestycje w niemieckiej flocie handlowej potrzeba rocznie około 400 mln DM i że niemieckie przedsiębiorstwa żeglugowe mogą inwestować z własnych środków finansowych tylko 50 mln DM rocznie<sup>67</sup>, liczyć się należy z tym, że bez dalszej poważnej pomocy finansowej państwa zainteresowane niemieckie koła gospodarcze nie będą w stanie utrzymać w przyszłości odpowiedniego tempa odbudowy floty handlowej do wysokości 3,5 mln BRT ustalonej na razie przez Ministerstwo Komunikacji Niemieckiej Republiki Federalnej.

Na tle powyższych rozważań nad odbudową morskiej floty handlowej Niemieckiej Republiki Federalnej, gdy zastanawiamy się nad jej wpływem na gospodarkę morską Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, nasuwają nam się następujące wnioski i postulaty, których spełnienie mogłoby wywrzeć korzystny wpływ na całokształt gospodarki państwa polskiego.

Gdy się uwzględni, że w r. 1955 tonaż floty handlowej Niemieckiej Republiki Federalnej wynosił 2653 tys. BRT, a obrót towarowy w portach niemieckich 50640 tys. t., z kolei tonaż floty handlowej Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wynosił 316 tys. t<sup>68</sup> a obrót towarowy w portach polskich 17066 tys. t<sup>69</sup>, odpowiednie stosunki procentowe kształtowały się w wysokości 5,24% i 1,85%. Przypuśćmy, że równy jest u obydwu flot handlowych — co jednak nie odpowiada rzeczywistości — stan jakościowy statków, długość przeciętnych rejsów, udział procentowy statków w transporcie towarów między obcymi portami, wyszkolenie załogi, stopień wykorzystania statków i stan technicznego wyposażenia i obsługi portów — otóż polska flota handlowa, aby stan jej w stosunku do obrotu towarowego w portach polskich był taki sam, jak floty handlowej NRF w stosunku do obrotu towarowego w portach niemieckich, wzrosnąć powinna do 894 tys. BRT.

Zwiększenie tonażu polskiej floty handlowej, polepszenie jej jakości, unowocześnienie technicznego wyposażenia portów i usprawnienia ich obsługi oraz prowadzenie odpowiedniej polityki gospodarczej zwiększającej konkurencyjność portów polskich dla towarów tranzytowych, staje się obecnie koniecznością, tym więcej że wzrasta aktywność portów Niemieckiej Republiki Federalnej, w szczególności Hamburga i Bremy<sup>70</sup>, w akwizycji ładunków przewozowych krajów naddunajskich, i to przede wszystkim Czechosłowacji i Węgier, które leżą w zapleczu portów polskich. Ponieważ jednak zaplecze to jest sporne, więc pozyskanie jego w poważniejszej mierze uzależnione jest przede wszystkim od sprawności konkurencyjnej portów polskich i polskiej floty handlowej.

ZDZISŁAW HOFFMANN

<sup>65</sup> „Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung“, j. w., z 21 listopada 1956.

<sup>66</sup> H. Heeckt, j. w., s. 48.

<sup>67</sup> „Hamburger Hafennachrichten“, Hamburg, r. 7 (1954) nr 13, s. 2.

<sup>68</sup> „Wirtschaftsdienst“, j. w., r. 36 (1956), zesz. 7, s. 410.

<sup>69</sup> „Rocznik Statystyczny 1956“, Warszawa, r. XVI (1956), s. 217.

<sup>70</sup> P. Miancki, j. w., s. 20—23.