

# W SPRAWIE POŁĄCZENIA OKRĘTOWEGO GDYNIA — PÓŁN. AMERYKA

Kwestja uporządkowania sprawy połączenia okrętowego z Ameryką północną nabiera coraz więcej aktualności. Istniejące na linii Gdynia — New York, zakupione przed trzema laty stare statki polskie już odawna wymagają zamiany na nowsze i nowocześniejsze. Sprawa utrzymania komunikacji okrętowej z Ameryką Północną, jest nie tylko sprawą prestiżową, lecz linja ta stanowi niejako pomost ruchomy łączący kraj nasz z czteremilionową polską rzeszą emigracyjną w St. Zjedn. A. P. Wymiana towarów pomiędzy Polską i częściowo Czechosłowacją z jednej i Stanami Zjednoczonymi z drugiej strony daje również pewne, chociaż nie całkowite, ale podstawy, do istnienia tej linii.

Poruszane zagadnienie jednakże jest skomplikowanym i trudnym z następujących powodów.

Emigracja będąca w końcu XIX i na początku XX-go stulecia kardynalną podstawą rozwoju komunikacji okrętowej oceanicznej, w czasach dzisiejszych a niewątpliwie, i w przyszłości przestanie być tą dojrzałą krową, która była alfą i omegą założenia linii okrętowych. Ruch emigracyjny powoli, jako taki — zanika, przestając się, nazwijmy go tak, w ruch turystyczny. Roku 1932 emigracja z Polski do Stanów Zjednoczonych Am. Północnej wyniosła zaledwie 2.600 osób, a reemigracja stamtąd — 2800 osób. Emigranta można zmusić, jak jest to obecnie, do jazdy określoną linią okrętową, turysta zaś ma wolny wybór połączenia okrętowego. W dodatku jazda morzem z Gdyni do Ameryki o kilka dni jest dłuższą niż np. jazda tamże z portów zachodniej Francji.

Bazować się więc wyłącznie na ruchu emigracyjnym niema najmniejszej podstawy, wymiana zaś towarowa również nie daje nadziei zbyt różowych, gdyż dla linii pasażerskiej szybkiej mogą wchodzić w rachubę jedynie ładunki drobnicowe, ze względu na drogi fracht takiego połączenia oraz na istniejącą uprzywilejowaną linię towarową północno - amerykańską „Scantie Line”, która uprawia żeglugę z Gdyni do portów północno - amerykańskich. Zresztą obrót towarowy Polski i Czechosłowacji wynosił naprz. w r. 1931 ok. 200.000 ton w eksporcie (towarów przeważnie tanich) i ok. 80.000 ton w imporcie (towarów droższych). Przeważa w tym obrocie udział Czechosłowacji, która tylko ułamek swych towarów ma zamiar przewozić przez Gdynię. Uzyskanie zaś ładunków w portach zachodnio - europejskich i do tych portów z Ameryki jest niemożliwym dla li-

nji czysto polskiej z powodu istniejącego pomiędzy sobą porozumienia i presji w tym sensie linii okrętowych zagranicznych.

Z powyższego wynika, że połączenie okrętowe z Gdyni do Ameryki północnej jest i będzie przedsięwzięciem deficytowym i tylko przy związaniu go z portami zachodnio - europejskimi mogłoby się opłacać.

Projektowane obecnie do budowy i na stepnego uruchomienia dwa statki towarowo - pasażerskie około 15.000 brutto rej. ton pojemności każdy, kosztowałyby około 25.000.000 zł. za statek. Przy regularnej miesięcznej komunikacji będą one przynosić według moich obliczeń około 4 milj. zł. rocznej straty każdy.

Jeśli do tego dodać oprocentowanie kredytu i amortyzowanie go w ciągu np. 20 lat — strata powiększy się rocznie o 2.500.000 zł. na statku, czyli dopłata do każdego statku wyniesie rocznie 6.500.000 zł. a dla całej linii 13 milj. zł. rocznie. Jest to kwota bezsprzecznie imponująca, tembardziej w teraźniejszych czasach kryzysowych, kiedy każdy grosz powinien być skrupulatnie wyliczony przed wydaniem go. W dodatku kwoty powyższe były by wydane prawie całkowicie zagranicą. Statki zaś o 15.000 br. rej. ton pojemności byłyby jednymi z najmniejszych kursujących statków pasażerskich do Ameryki północnej (ze zbadanych przezemnie 65 statków północno - amerykańskich zaledwie 10 proc. jest o pojemności mniejszej, niż 15.000 br. rej. ton.).

Wydaje mi się, że jesteśmy za biedni, aby pozwolić sobie na luksus utrzymywania komunikacji wyłącznie z Gdyni do Ameryki północnej w tym czasie, kiedy linje światowe cudzoziemskie unieruchomiły z powodu zastoju znaczną część swego tonażu.

Należy znaleźć inne rozwiązanie.

Nasuują się dwie możliwości wyjścia z sytuacji, aby prestiż bandery polskiej na szlaku północno-amerykańskim był utrzymany.

1) Porozumienie z państwami bałtyckimi dla stworzenia wspólnej linii północno - amerykańskiej.

Rozwiązanie to wydaje się zanało skomplikowanym.

2) Porozumienie się z istniejącą linią okrętową północno - amerykańską cudzoziemską.

Przez danie monopolu na przewóz choć nikłej ale istniejącej ilości emigrantów polskich i przez wyznaczenie rocznej subwencji w wysokości chociażby 2.000.000 zł. na statek uda się niezawodnie zainteresować poruszaną koncepcją linje zagraniczne, mające obecnie nadmiar statków. Zobowiązania ze strony linji cudzoziemskiej składałyby się z uruchomienia pod banderą polską regularnej komunikacji okrętowej przy pomocy dwóch statków na linii Gdynia — Ameryka Północna z przeważającą żalagą polską i udziałem polskim w administracji. Linja taka oparta o linje cudzoziemską mogłaby bazować się nie tylko na Gdyni, lecz i na innych portach bałtyckich i zachodnio - europejskich, skąd otrzymywała by ładunki i pasażerów. Posiadając duże, szybkie nowoczesne statki i opierając się na wielkiej linji cudzoziemskiej, linja taka miałaby twarde a nie suchotnicze podstawy swego bytu.

W ten sposób kosztem paru milionów zł. rocznie utrzymałaby się komunikacja okrętowa z Ameryką Północną i zaoszczędziłoby się około dziesięciu milj. zł. które można było by użyć chociażby na wzmocnienie floty polskiej dla eksportu węgla do krajów skandynawskich, który to eksport jest jedną z kardynalnych podstaw naszej polityki gospodarczej.

Jan Korwin - Kamieński  
inż. morski.

## SPRAWY DROGIST

### PUBLICZNOŚĆ ŻĄDA KRAJOWYCH WYROBÓW PERFUME

(kl) Rozpoczęte w związku z ostatnimi wydarzeniami w Niemczech powstrzymanie się kupców od nabywania wyrobów niemieckich przeradza się samorzutnie w szeroką akcję popierania wytwórczości fabryk polskich, którą w dziale artykułów kosmetycznych stoi na wyso-

kim poziomie i czyni zbędnym nabywanie niepolskich wyrobów. Do Stowarzyszenia Właścicieli Składow Aptecznych Rz. P. w Warszawie nadchodzą z prowincji liczne sprawozdania o powstaniu lokalnych komitetów, przyczem inicjatywa podobna wychodzi również od publiczności, która odrzuca ofiarowane przez sprzedawców artykuły obce, pozostające jeszcze w zapasach. Meldunki takie nadeszły zarówno z województw centralnych (tu podkreślić należy żywą akcję w Ło-

### OBWIESZCZENIE

Na podstawie art. 102 Statutu Zarząd Towarzystwa Kredytowego Przemysłu Polskie-