299

RAPORTY GOSPODARCZE
PLACÓWEK ZAGRANICZNYCH R. P.

1925 r. № 1.

HAMBURG I JEGO OKRĘG
W ROKU 1924

(RAPORT GOSPODARCZY KONSULA R. P.
W HAMBURGU, A. POMIANA — ZA R. 1924)

CENTRALOWANO
dn. ..... 192 r.
inspektor .....

Czytelnia Więzienna
„PATRONAT"
im. Jerzego Sokołowskiego

P. 8 v 4

WYDAWNICTWO
MINISTERSTWA SPRAW ZAGRANICZNYCH

CENTRALNEGO MUZEUM MORSKIEGO BIBLIOTEKA W GDAŃSKU
II 8032

SPIS RZECZY.

Str.:

Uwagi ogólne (finanse W. M., podatki etc.) 3

Żegluga:

Stan marynarki handlowej 4
Ruch budowlany na stoczniach 6
Wiek statków 7
Statki o motorach spalinowych 8
Ceny tonażu 8
Ruch żeglugowy w Hamburgu 8
Administracja portu hamburgskiego 12
Ruch żeglugowy na Łabie 14
Koncesja portowa dla Czechosłowacji 15
Port w Bremie 15
Ruch żeglugowy na Wezerze 16
Inne porty okręgu Hamburga (Emden, Flensburg, Lubeka) . . 17

Handel:

Handel Hamburga 18
Handel Hamburga z Polską 21
Klientela zagraniczna Hamburga 22
Handel Bremy 23

Przemysł:

Budownictwo okrętowe 24
Kopalnie węgla 25
Torfowiska 25
Kopalnie soli potasowych 26
Oleje bitumiczne 27
Saliny 27
Przemysł drzewny 27
Papiernictwo 28
Oleje roślinne 28
Przemysł tytoniowy 28

Rybołówstwo 29

Dla Hamburga i okręgu hamburgskiego rok 1924 był, jak i dla całych Niemiec zresztą, rokiem stopniowego powrotu do finansowej równowagi po orgjach inflacyjnych w r. 1923.

Koła finansowe Hamburga, które najpierwsze zorganizowały w październiku r. 1923 doraźną akcję ratowniczą, tworząc t. zw. hamburgską złotą markę (Goldmark), czem niemało się przyczyniły do powodzenia akcji, opierającej się na „Rentenmark," potrafiły też ustalić kredyt hamburgski na rynkach finansowych i tem samem umożliwić światu kupieckiemu korzystanie na nowo z kredytów zagranicznych.

Finanse Woln. Miasta też się znacznie w zeszłym roku poprawiły, tak dalece, że nawet mogło ono zakończyć rok 1924 ze znaczną nadwyżką w rezerwie na rok 1925, co pozwoliło w roku tym uniknąć podniesienia podatku gruntowego na terytorjum Woln. Miasta. Na r. 1925 budżet Woln. Miasta przewiduje dochodów 164.736.219 mk. n., wydatków zaś — 165.066.746 mk. n.; nieznaczny deficyt — 330.520 mk. n., oczywiście przy takim budżecie nie gra żadnej roli.

Dochody zostały podniesione za pomocą szeregu nowych podatków, z których część spotyka się z ostrą krytyką.

I tak żądają ogólnie jaknajrychlejszego obniżenia t. zw. „Gewerbesteuer," czyli podatku zawodowego. Tak zw. „Freihafensteuer," mocno niepopularny i uważany za przyczynę szkodliwego wzrostu kosztów ładowania w porcie, upadł pod naporem oponentów, zaś „Lohnsummensteuer", podatek od zarobków robotniczych w porcie, został obniżony z 2% na 1%.

Bardzo niepopularnym podatkiem jest „Wegesteuer," podatek na drogi, jako też „Beherbergungssteuer, podatek od sumy komornego przy zamieszkaniu przejściowem. Ostatni podatek w szczególności jest dla miasta handlowego, starającego się o jak największą frekwencję podróżnych, bardzo nieodpowiednim.

Nie cieszą się też uznaniem takie podatki, jak „Reitpferdsteuer," t. j. od koni wierzchowych, podatek od statków i łodzi sportowych

na jeziorku „Alster“ w centrum Hamburga, podatek od psów, oraz podatek od zabaw publicznych—„Lustbarkeitssteuer.“ Ten ostatni podatek nawet, na skutek trudniejszych z każdym dniem stosunków ekonomicznych, daje coraz to mniejsze dochody.

Sytuacja mieszkaniowa była w r. 1924 równie trudną, jak w poprzednich latach powojennych. W celu poparcia ruchu budowlanego, Rząd Woln. Miasta pobiera od właścicieli domów podatek, t. zw. „Wohnungssteur“ w wysokości 15% czynszu przedwojennego; wpływy z tego podatku mają być użyte na kredyty dla budowy nowych domów. Dotychczas jednak z tego funduszu nie korzystano, ponieważ inflacja zniszczyła wszelkie poprzednio nagromadzone zasoby. Natomiast zaczęto w r. 1924 znosić stopniowo ochronę lokatorów, dzięki której ci ostatni płacili tylko część czynszu przedwojennego. Co miesiąc była podnoszona stopa czynszu w porównaniu z czynszem przedwojennym, tak, że z końcem roku osiągnęła już 60% czynszu przedwojennego — w złocie. Oczekują, że już w ciągu r. 1925 czynsz dojdzie do wysokości przedwojennej, zaś, w razie zniesienia zupełnego reglamentacji mieszkaniowej, możliwie nawet rychło przekroczy stan przedwojenny.

Pertraktacje z Prusami celem zaokrąglenia terytorjum Wol. Miasta Hamburga i umożliwienia dalszego rozwoju portu hamburgskiego przez połączenie z Hamburgiem pewnych gmin podmiejskich, jak np. całej wyspy Wilhelmsburg, z której połowa należy do Prus, nie doprowadziły do porozumienia. Prusy zerwały rokowania i zaczęły prowadzić roboty konkurencyjne przeciw Hamburgowi w pobliskich portach Wilhelmsburg i Harburg, położonych nad południową odnogą Łaby, naprzeciwko Hamburga. Konkurencja ta, hamując rozwój Wolnego Miasta, nie przysporzy przypuszczalnie korzyści ani Prusom, ani też handlowi Rzeszy, której największym portem morskim jest i pozostanie Hamburg, dzięki swym tradycjom, sytuacji dominującej już osiągniętej i instytucjom własnym, całkowicie poświęconym żegludze i handlowi.

ŻEGLUGA.

Rok 1924 zaznaczył się w rozbudowie marynarki handlowej niemieckiej chwilowym zastojem na skutek wyczerpania funduszów, przez Rzeszę na te cele po wojnie przeznaczonych, oraz na skutek kryzysu pieniężnego, jaki zapanował w Niemczech po stabilizacji waluty. Stan tonażu marynarki handlowej nawet się nieco obniżył przez wyprzedaż statków o pojemności 150.000 ton przez firmy, zmuszone do targnięcia się na substancje swych podstaw bytu z racji braku gotówki.

Nadzwyczaj dały się przedsiębiorstwom żeglugowym we znaki ciężary, spowodowane polityką fiskalną Rządu Rzeszy. To też głośno się skarżą na rujnującą politykę Skarbu koła, zainteresowane w żegludze, przyczem panuje ogólne przekonanie, że o ile sytuacja pieniężna nie ulegnie radykalnej zmianie, rozwój marynarki handlowej będzie wstrzymany, oraz że marynarka w obecnej chwili osiągnęła już maximum tego, czego się dorobić mogła o własnych siłach. Jak się sytuacja przedstawia w porównaniu z czasami przedwojennemi, wykazuje następujące zestawienie kapitału akcyjnego i tonażu najważniejszych przedsiębiorstw żeglugowych w Niemczech:

Tow. żeglugowe:	Kap. akc. 1914	Kap. akc. 1924	Tonaż (ton reg. br.) 1914	Tonaż (ton reg. br.) 1925
Hamburg-Amerika Linie	180 000.000	55.100.000	1.366.000	414.000
Deutsche Levante-Linie	9.000.000		178.000	
Norddeutscher Lloyd	125.000.000	33.000.000	900.000	364.000
Deutsche D.—G. „Hansa“	25.000.000	12.000.000	431.000	150.000
Hamburg—Südamerik. D.—G.	25.000.000	20.500.000	385.000	144.000
Deutsch—Austral. D.—G.	20.000.000	18.230.000	310.000	87.000
D. D.—G. Kosmos	14.000.000	12.120.000	217.000	84.000
Woerman—Linie A. G.	20 000.000	4.000.000	113.000	42.000
Deutsche Ost—Afrika—Linie	10 000.000	4 000.000	113.000	43.000
Roland Linie A. G.	9.000.0 0	12.120.000	75.000	111.000
„Argo“ D.—G.	8.500.000		40.000	
Rickmers Reederei A G.	13.000.000	1.000.000	65.000	22.000
Reederei A. G. v. 1896	2.500.000	1.280.000	60.000	15.000
Continentale Rhederei	1.250.000		26.000	
„Neptun“ D.—G.	5.000 000	3.000.000	54.000	35.000
Hamburg—Bremen—Afrika Linie	5 500.000	830.000	43.000	26 000
Oldenburg—Portugies. Dampfsch. Red.	3.650.000	2.400!000	41.000	24.000
Dampfschiffs—Reederei „Horn“ A.G.	3.500 000	1.200.000	36.000	19.000
Stettiner Dampfer—Co.	3.170.000	6.350.000	25.000	38.000
Flensbuger Damfer—Co.	2 000.000	1.800.000	23 000	18.000
„Midgard“ Deutsche Seeverkehrs A G.	3.500 000	1.200 000	36.000	19.000
Bugsier, Reederei u. Bergungs A G.	2.000.000	5.500.000	19.000	32.000
Flensburger von 1869	2.000.000	600.000	11.000	2.000
„Ozean“ Dampfer A. G.	1.200.000	1.200 000	9.000	4.000
Renata Dampfschiffs—Ges. (Th. Gribel)	1.000.000	1.000.000	8.000	8.000
	494 770.000	197.730.000	4.563.000	1.683.000

Tonaż obecny wymienionych firm, w r. 1914 stanowiący około 80% całej floty handlowej niemieckiej, obniżył się do mniej niż połowy i wynosi tylko 55% całego tonażu obecnego marynarki handlowej niemieckiej. Należy tu zaznaczyć, że właśnie wymienione firmy, które w pierwszym rzędzie były powołane do odstąpienia części swego taboru wodnego na rzecz reperacji, nie były jeszcze w stanie mimo własnych wysiłków i pomocy rządowej do odbudowania nawet połowy swego przedwojennego tonażu. Jeśli dziś flota niemiecka posiada tonaż, wynoszący 55% tonażu przedwojennego, jest to zatem zasługą nowopowstałych towarzystw żeglugowych, koncernu Hugo Stinnes, który przez zakupy wielkiej ilości statków wielkich rozmiarów zagranicą stworzył przedsiębiorstwo żeglugowe, w obecnej chwili pod względem tonażu może największe w Niemczech.

To, w jak ujemnym stopniu kryzys inflacyjny podziałał na kapitał rezerwowy towarzystw żeglugowych, wynika z faktu, że — według danych oficjalnych — rezerwy, wynoszące w r. 1914 ok. 220 miljn. mk., w r. 1924 wynosiły tylko 80 miljn. mk., czyli ok. 35% stanu przedwojennego.

Stan floty niemieckiej wogóle przedstawiał się jak następuje w końcu r. 1924·

	Statków	Ton. reg. br.	%	Stosunek poszczególnych kategorji w tonażu światowym
Parowców na węglu . .	1.715	2.488.243	83,8	66,20
„ na nafcie .	44	252.272	8,5	26,79
Motorowców	147	151.705	5,0	3,09
Żaglowców	97	81.451	2,6	3,92
Razem .	2.003	2.953.671	100,0	100,0

Z powyższego zestawienia wynika, że flota handlowa niemiecka w wyższym stopniu, niż przeciętny stosunek tonażu światowego, posługuje się statkami parowemi, opalanemi węglem. Natomiast stosunek żaglowców do całej floty niemieckiej jest słabszy, niż w ogólnym tonażu światowym. Słaby, w porównaniu z tonażem światowym, rozwój użycia we flocie niemieckiej opału naftowego jest uderzający. Przypisać to należy brakowi zainteresowania tem paliwem sfer żeglugowych wobec faktu, że Niemcy nie posiadają własnych zasobów olejów mineralnych, ani też nie mają widoków zdobycia takowych na przyszłość. Przejście na większą skalę na opalanie statków naftą uczyniłoby zatem żeglugę niemiecką zupełnie zależną od rynku zagranicznego co do dostawy paliwa, coby w danym razie mogło znacznie krępować swobodę ruchu, a ponadto uniemożliwić wszelką konkurencję żegludze niemieckiej, ponieważ największe zasoby nafty znajdują się właśnie w posiadaniu konkurentów i urodzonych rywali Niemców na morzu—państw anglo-saskich.

Z ogólnej ilości statków floty handlowej niemieckiej o pojemności minimum 1000 ton przypadało na:

Hamburg	— 385	o pojemności	1.402.300 ton
Bremę	— 113	„ „	615.300 „
Szczecin	— 73	„ „	157.900 „
Flensburg	— 47	„ „	85.200 „

Wykazuje to olbrzymie, wprost przygniatające, znaczenie portu hamburgskiego, jako przedsiębiorcy żeglugowego, w życiu gospodarczem Niemiec.

Ruch budowlany na stoczniach niemieckich mocno osłabł w r. 1924. Subwencje, wypłacone w swoim czasie przez Rząd Rzeszy celem odbudowy marynarki handlowej wzamian za wydane przez towarzystwa żeglugowe aljantom statki, wyczerpały się. Poniższe zestawienie wykazuje dobitne zmniejszenie się budowli na rachunek niemiecki na stoczniach niemieckich.

W r. 1913-1923, według statystyki niemieckiej, zaś w r. 1924 — według „Lloyd Register," działalność stoczni niemieckich ilustrowały liczby następujące:

	Statki na stoczni:		*Statki wykończone:*		*Stosunek %-owy wykończonych statków:*
	Ilość	*Ton. reg. br.*	*Ilość*	*Ton. reg. br.*	
1913	1.011	1.296.800	656	423.900	33%
1920	797	1.563.800	284	241.200	15%
1921	1.088	1.687.027	326	404.733	25%
1922	407	1.171.576	325	598.320	50%
1923	278	597.404	147	380.774	60%
1924 1 kwart.	94	287,307	14	25 847	9%
„ 2 „	101	320.254	10	26.348	8%
„ 3 „	144	378.522	32	60.640	10%

W zestawieniu powyższem nie są uwzględnione budowy na rachunek obcy, ani na skutek postanowień reperacyjnych Traktatu Wersalskiego.

Dla roku 1924, nawet jeśli przyjmiemy, że ostatni kwartał 1924 r. równał się III kwartałowi, według statystyki „Lloyd Register," dojdziemy zaledwie do połowy produkcji roku poprzedniego na rachunek niemiecki.

Do tego trzeba dodać w 1924 r. 40.000 ton, wybudowanych dla zagranicy. Według prywatnych informacji, znajdowało się dn. 31 grudnia 1924 r. na stoczniach niemieckich ok. 200.000 ton w budowie na rachunek zagranicy.

Jest to poważny plus w ruchu budowlanym stoczni niemieckich; to też stocznie te, dzięki znacznym inwestycjom, stoją dzisiaj u szczytu doskonałości technicznej. Ułatwia im to konkurencję z zagranicą, chociaż na skutek braku kapitałów nie są one w stanie dawać swym klijentom poważniejszych kredytów, bijąc konkurentów jedynie taniością i doskonałością wyrobu. W takich warunkach jednak zysk jest bardzo nikły, a często nawet zmienia się w straty, na co uskarżają się sfery odnośne, wskazując na ciężkie opodatkowanie i drożyznę kredytu bankowego.

Według statystyki „Lloyd Register," w pierwszych trzech kwartałach r. 1924 została wybudowana ilość tonażu, równająca się całemu r. 1923. Wobec tego faktu i wobec ujawniającej się tendencji zmodernizowania taboru morskiego, znacznie zwiększył się tonaż na morzu, a zarazem siła przewozowa statków. Jeśli więc chodzi o wiek statków, to ze wszystkich krajów Niemcy posiadają obecnie najnowsze statki, jak to wynika z poniższego zestawienia (w %%-ach):

	Statków ponad 25 lat	*Statków poniżej 25 lat*
Szwecja	30,0	21,5
Japonja	18,5	22,0
Niemcy	15,0	52,0
Danja	14,5	33,5
Francja	12,4	32,5
Norwegja	10,6	30,0
Anglja	8,5	26,0
Stany Zjednoczone	4,8	30,5
Flota światowa	12,5	27,0

Co się tyczy bliższego wieku statków, to stosunek pod tym względem przedstawia się w Hamburgu, Bremie, Flensburgu i Szczecinie jak następuje:

Rok budowy	*Hamburg*		*Brema*		*Szczecin*		*Flensburg*	
	1000 t.	*%*	*1000 t.*	*%*	*1000 t.*	*%*	*1000 t.*	*%*
1924	58,3	4,5	36,5	5,9	4,6	2,9	14,0	16,4
1923	217,0	15,4	171,9	27,9	6,1	3,8	2,2	2,6
1922	240,8	17,1	109,7	17,8	15,6	9,9	14,9	17,5
1921	248,7	17,7	91,8	14,6	—	—	5,4	6,3
1920	68,9	4,8	19,2	3,1	1,5	1,0	—	—
1914—19	90,8	6,4	17,4	2,8	3,7	2,2	3,6	4,2
1906—14	189,5	13,6	93 3	15,1	28,1	17,7	1,8	2,2
1900—06	187,8	13,4	46,6	7,6	29,8	18,8	14,3	16,8
przed 1900	100,5	7,1	28,9	5,0	68,5	45,7	29,0	34,1

Jak widać z powyższego, Hamburg szybciej się zorjentował i zaczął budować, niż Brema, poczem Brema znów dopędza Hamburg, Flensburg zaś dopiero w latach 1922 do 1925 osiąga cyfry, dające się porównywać z Hamburgiem i Bremą.

Najwięcej statków po wojnie wybudowała Brema, bo 69,3%, potem idzie Hamburg — 59,5%, dalej Flensburg — 42,8%, zaś Szczecin tylko 17,6% ogólnego tonażu niemieckiej floty handlowej. Wogóle Szczecin woli kupować gotowe statki, niż zamawiać na stoczniach.

Ogólnie uznano, że przy niskich obecnie frachtach stare statki wogóle nie są wstanie konkurować. Najbardziej pod tym względem konkurencyjnemi okazały się statki o motorach spalinowych. To też r. 1924 jest nacechowany ogromnym wzrostem zainteresowania się budową tych statków na wszystkich stoczniach światowych. W Niemczech też sfery żeglugowe zainteresowały się tym gatunkiem statków, a stocznie budują poważną ich ilość na rachunek zagranicy. I tak w końcu roku został ukończony największy istniejący statek motorowy „Svealand“ o 20.000 ton pojemności na rachunek firmy szwedzkiej, tworzący początek całej serji statków tej samej wielkości, już zamówionej przez tą samą firmę szwedzką w stoczniach „Deutsche Werft“ w Hamburgu.

W III kwartale r. 1924 na stoczniach niemieckich była w toku budowa 117.764 br. ton statków motorowych przy tylko 19.830 ton statków parowych.

Stosunek rosnący statków motorowych uwydatnia poniższe zestawienie budowli w toku w pierwszych 3-ch kwartałach r. 1924 na stoczniach światowych:

1924	*Stan w końcu kwartału:*		*Budowy, zaczęte w ciągu kwartału:*	
	Parowce	*Motorowce*	*Parowce*	*Motorowce*
I kwart.	72,2%	27,8%	69,9%	30,1%
II „	68,4„	31,6„	65,8„	35,7„
III „	63,3„	36,7„	49,6„	50,4„

Jest to wyraźną wskazówką dla sfer w Polsce, interesujących się żeglugą, aby przy nabywaniu nowego tonażu dobrze się zastanowić nad typem statku, jaki należy zakupić, oraz tem, czy statek motorowy najnowszej konstrukcji nie okazałby się najodpowiedniejszy.

Ceny tonażu nowego wynosiły na przełomie r. 1924 — 1925 na stoczniach w Hamburgu przeciętnie 14 — 15 funt. st. za tonę br. reg. statku, pędzonego siłą pary, a opalanego węglem lub naftą.

Za statki motorowe, t. j. o motorach spalinowych typu Diesel'a, cena przeciętna wynosiła £ 17.0.0 za tonę br.

Oczywiście, ceny te muszą być rozumiane jak najbardziej ogólnikowo, albowiem koszty statku są zależne od tylu czynników w konstrukcji, w wyporządzeniu i gatunkowości materjałów użytych, że różnice zachodzą bardzo znaczne w cenie między statkami, zależnie od ich przeznaczenia i typu.

Ze statystyk oficjalnych ruchu żeglugowego w portach niemieckich wynika, że ruch ów w r. 1924 zmniejszył się o 1% w porównaniu z rokiem poprzednim, zaś o 2% w porównaniu z rokiem 1913.

Obniżenie się ruchu nastąpiło na skutek pogorszenia się światowej sytuacji handlowej, po części też i na skutek srogiej zimy na początku r. 1924, kiedy to port szczeciński przez parę miesięcy był zamknięty przez lody, a ruch jego w r. 1924 spadł do 68% w porównaniu z r. 1923. Wogóle ruch żeglugowy w portach nadbałtyckich Niemiec zmniejszył się o 4%, za wyjątkiem portu kilońskiego, którego ruch żeglugowy podwoił się w porównaniu z r. 1923.

Natomiast porty nad morzem północnem okazują wzrost ruchu w porównaniu z r. 1913, np. Brema aż o 57%, Hamburg o 10%.

Ruch żeglugowy najważniejszych portów niemieckich przedstawia się w r. 1924 jak następuje:

	Przybyło:		*Odeszło:*		*Stos. %-wy*	*Stos. %-wy*
	statków	*tys. reg ton.*	*statków*	*tys. reg ton.*	*do r. 1923*	*do r. 1913*
Bałtyk og.	**14.277**	**5.966**	**13.940**	**5.930**	**96,4**	**76,4**
Królewiec	1.032	510	1.345	625	120,8	86,9
Świnoujście	380	60	252	47	124,6	25,4
Szczecin	2.401	1.243	2.686	1.352	68,0	63,5
Stolzenhag	351	733	318	553	130,8	195,8
Sassnitz	1.098	1.122	1.117	1 124	84,8	88,7
Rostock	1.607	1.084	1.613	1.081	102,1	69,4
Lubeka	2.407	537	2.396	533	106,0	53,3
Kiel	2.448	462	2.225	427	228,8	88,1
Flensburg	2.553	215	1.991	188	100,4	94,6
Morze Półn. og.	**30.712**	**24.647**	**32.961**	**24.705**	**99,4**	**104,8**
Cuxhaven	2.856	644	2 767	600	158,1	50,0
Hamburg	14 652	15.691	17.307	16.001	101,6	110,3
Altona	2.493	535	2.286	486	104,9	91,7
Harburg	1.5 2	778	1.472	707	65,6	157,3
Bremerhaven	954	1.928	998	1.891	97,7	79,4
Wesermünde	2.457	267	2.165	246	131,4	94,5
Brema	3.081	3.309	3.160	3.335	101,3	157,3
Brake	201	158	183	110	47,9	33,5
Mordenham	461	235	522	237	47,8	58,6
Emden	2.045	1.102	2.101	1.092	107,2	83,5
Razem	**44.989**	**30.613**	**46.901**	**30.635**	**98,8**	**97,7**
Rok 1923	40.984	30.750	43.574	31.266	120,7	—
Rok 1913	59.479	31.437	60.375	31 226	—	—

Statki, które zwiedziły porty powyższe, dzieliły się podług swoich flag w sposób następujący (w tys. reg. ton.):

	Niemcy	*% ilości og.*	*Anglja*	*Danja*	*Holandja*	*Norwegja*	*Szwecja*	*St. Zjedn.*	*Inne kraje*
Bałtyk.	7.003	58,9	423	1.629	325	225	1640	222	429
Morze Półn.	22.031	44,6	11.432	831	4.288	1.641	651	3.733	4.745
Razem	**29.034**	**47,4**	**11.855**	**2.460**	**4.613**	**1.866**	**2.291**	**3.955**	**5.174**
Rok 1923.	26.319	42,4	14.193	2.731	4.333	3.21[illegible]	2.656	3.919	4.653
Rok 1913.	37.647	60,1	12.276	2.994	1.638	2.198	3.849	43	2.018

Wogóle udział flagi niemieckiej zwiększył się z 42,4% w r. 1923 do 47,4% w r. 1924, ale pozostaje jeszcze w tyle za r. 1913, który wykazał 60% tonażu niemieckiego. Przeszło połowa ruchu żeglugowego w portach nadbałtyckich Niemiec szła pod flagą niemiecką, podczas gdy ruch żeglugowy w portach morza północnego wykazał 55,4% tonażu obcego, zaś 44,6% tonażu niemieckiego.

Ruch żeglugowy w porcie Hamburga w latach 1913, 1923 i 1924 przedstawiał się jak następuje:

	Przybyło:		*Odeszło:*	
	Statków	*Tys. ton. reg. n.*	*Statków*	*Tys. ton. reg. n.*
1913	15.073	14.185	16.627	14 440
1923	13.192	15.344	15.984	15.619
1924	12.527	15.540	15.137	15.775

Przybyłe statki miały następujące flagi:

Flagi:	1913		1923		1924	
	Statków	Tys. ton reg.	Statków	Tys. ton reg.	Statków	Tys. ton reg.
niemiecka	9.005	8.581	7.001	5.177	6.894	5.788
gdańska	—	—	119	119	112	97
szwedzka	352	163	178	183	141	175
norweska	593	405	764	804	507	536
duńska	516	158	669	398	554	335
angielska	3.500	4.096	2.692	4.748	2.394	4.381
holenderska	775	382	1.036	1.596	1.123	1.717
belgijska	33	46	63	52	65	55
francuska	132	120	119	347	180	552
hiszpańska	32	43	46	142	33	109
portugalska	—	—	13	18	35	38
włoska	5	11	56	141	46	150
poł. ameryk.	—	—	—	—	—	—
St. Zjedn. A. P.	1	3	199	946	185	800
japońska	—	—	65	285	83	365
inne	129	177	172	387	175	442

Odchodzące statki miały następujące flagi:

Flagi:	1913		1923		1924	
	Statków	Tys. ton reg.	Statków	Tys. ton reg.	Statków	Tys. ton reg.
niemiecka	10.183	8.726	9.753	5.456	9.402	5.972
gdańska	—	—	122	109	124	103
szwedzka	418	179	180	196	153	173
norweska	611	417	769	811	527	544
duńska	617	188	680	399	340	342
angielska	3.523	4.114	2.681	4.720	2.437	4.397
holenderska	917	397	1.064	1.635	1.134	1.706
belgijska	37	52	62	52	66	55
francuska	129	112	123	360	182	554
hiszpańska	35	46	43	134	34	110
portugalska	—	—	14	18	37	39
włoska	8	16	56	140	51	165
poł. ameryk.	—	—	—	—	—	—
St. Zjedn. A. P.	1	3	195	937	181	786
japońska	—	—	61	268	83	365
inne	148	195	181	384	186	464

Przybyłe statki przypłynęły z następujących krajów:

Kraje, z których przybyły statki:	1913		1923		1924	
	Statków	Tys. ton reg.	Statków	Tys. ton reg.	Statków	Tys. ton reg.
Porty niemieckie	4.455	1.245	1.597	1.140	1.907	1.316
Półn. Europa	2.816	929	4.439	1.481	3.820	1.319
W. Brytanja i Irland.	3.979	3.249	3.760	3.737	2.804	2.700
Holandja i Belgja	726	654	889	910	1.026	1.111
Francja, Hiszpanja, Portugalja, Azory	547	463	315	384	477	541
Włochy, Austrja, Węgry, Grecja, Europ. Turcja	103	147	110	135	176	203
Bułgarja, Rumunja, Europ. Rosja nad Morzem Czarnem, Ukraina	227	533	132	269	121	234
Europa	**12.853**	**7.220**	**11.242**	**8.056**	**10.331**	**7.424**
Angielska Półn. Am. nad Ocean. Atlant.	22	57	71	317	82	367

Kraje, z których przybyły statki:	*1913*		*1923*		*1924*	
	Statków	*Tys. ton reg.*	*Statków*	*Tys. ton reg.*	*Statków*	*Tys. ton reg.*
St. Zjedn. nad Oceanem Atlantyckim	451	2.143	470	2.280	456	2.211
Ameryka Środkowa, Zachod. Indje, Kolumbja, Venezuela	166	351	107	251	116	289
Brazylja	119	339	81	258	70	236
Argentyna i Urugwaj	268	905	249	1.033	296	1.252
Połud. Georgja i Połud. Szkocja . . .	3	7	2	3	1	2
Zachod. Wybrzeże Ameryki	186	528	119	399	141	485
Afryka nad Morzem Śródz.	64	89	45	49	51	60
Afryka nad Oceanem Atlant.	305	560	140	301	246	494
Afryka nad Oceanem Indyjsk., łącznie z Unją Poł. Afr. . .	116	476	90	354	99	412
Azja nad Morzem Śródz. i Czarnem	104	202	118	149	110	183
Arabja i Persja . .	8	22	2	1	4	7
Indje Wsch. z wysp.	245	744	275	1.097	321	1.229
Chiny, Japonja i Rosja nad Oceanem Spokojnym. . . .	76	281	136	609	157	695
ustralja z wyspami A Oceanu Spokojn. .	87	261	45	187	47	194
Kraje pozaeuropejsk.	**2.220**	**6.965**	**1.950**	**7.288**	**2.196**	**8.116**
Ogółem	**15.073**	**14.185**	**13.192**	**15.344**	**12.527**	**15.540**
Pozatem rybołówstwo morskie . .	1.354	57	1.454	54	1.627	69

Odchodzące statki popłynęły do następujących krajów:

Kraje, do których odpłynęły statki:	*1913*		*1923*		*1924*	
	Statków	*Tys. ton reg.*	*Statków*	*Tys. ton reg.*	*Statków*	*Tys ton reg.*
Niemieckie porty .	5.077	1.305	1.387	994	2.129	1.248
Półn. Europa . . .	3.620	1.075	7.574	1.964	6.265	1.811
W. Brytanja i Irland.	4.769	4.758	4 081	4.461	3 353	3.819
Holandja i Belgja .	701	682	672	785	975	1.135
Francja, Hiszpanja, Portugalja, Azory	429	317	265	287	317	367
Włochy, Austrja, Węgry, Grecja, Europ. Turcja	131	169	96	98	100	107
Bułgarja, Rumunja, Europ. Rosja nad Morzem Czarnem, Ukraina	48	89	74	100	75	113
Europa	**14.775**	**8.395**	**14.149**	**8.689**	**13.214**	**8.600**
Angielsk. Półn. Ameryka nad Oceanem Atlant	23	68	75	309	56	281
St. Zjedn. nad Ocean. Atlant.	355	1.856	395	2.084	402	2.063
Ameryka Środk., Indje Zach., Kolumbja, Venezuela . .	152	356	133	298	146	344

Kraj, do których odpłynęły statki:	*1913*		*1923*		*1924*	
	Statków	*Tys. ton reg.*	*Statków*	*Tys. ton reg.*	*Statków*	*Tys. ton reg.*
Brazylja	189	438	101	326	112	365
Argentyna i Urugwaj	122	557	216	941	230	1.023
Połud. Georgja i Poł. Szkocja	1	2	—	—	—	—
Zach. wybrz. Ameryki	167	475	148	458	136	453
Afryka nad Morzem Śródziem. . . .	37	49	65	61	67	68
Afryka nad Oceanem Atlant.	274	527	139	299	174	378
Afryka nad Oceanem Indyjsk., łącznie z Unją Poł. Afryk. .	138	543	119	489	122	496
Azja nad Morzem Śródziem. i Czarn.	66	121	48	59	78	82
Arabja i Persja . .	13	36	5	8	6	12
Indje Wschodn. z. wyspami	162	524	177	682	180	702
Chiny, Japonja i Rosja nad Oceanem Spokojnym . . .	100	337	153	647	152	643
Australja z wysp. Oc. Spokojn. . .	53	156	66	278	62	265
Kraje pozaeuropejskie	**1.852**	**6.045**	**1.835**	**6.930**	**1.923**	**7.175**
Ogółem	**16.627**	**14.440**	**15.984**	**15.689**	**15.137**	**15.775**
Pozatem rybołówstwo morskie . .	1.358	57	1.454	54	1.625	68

Ruch żeglugowy Hamburga w II-gim kwartale r. 1924 wykazał cyfry rekordowe i, mimo że ruch ten znacznie spadł w III-cim kwartale, jednakże r. 1924 jako całość oznacza pod tym względem rekord, przewyższający wszystkie lata poprzednie, nawet przedwojenne. Hamburg jako port i emporium handlu Europy środkowej nietylko że odzyskał swe stanowisko przedwojenne, ale nawet je prześcignął i szybkim krokiem dąży do supremacji w handlu morskim na kontynencie europejskim.

Administracja portu hamburgskiego w r. 1924 była przedmiotem ostrych krytyk i dyskusji, zarówno w prasie hamburgskiej, jak i w sferach gospodarczych M. W.

Zwracano uwagą na pewne niedomagania służby portowej i spowodowano polepszenie sprawności oraz obniżenie kosztów manipulacyjnych w tym bądź co bądź godnym podziwu organiźmie. Na podstawie źródeł dobrze poinformowanych poniżej podajemy krótki opis tej organizacji.

Organizacja pracy w porcie hamburgskim, a zatem nadzór nad przeładowywaniem towarów w porcie, uregulowanie ruchu okrętowego, oraz kierowanie okrętami w porcie, zasadniczo spoczywa w ręku państwa, t. j. Rządu W. M. Sprawą składów zajmują się towarzystwa specjalne, napół prywatne, bądź czysto prywatne. Ładowanie towarów na okręty, jak również związane z tem poboczne czynności, leżą wyłącznie w rękach prywatnych. Wogóle organizacja pracy portowej o tyle tylko dopuszcza do udziału organa państwowe, o ile tego wymagają interesy publiczne, by, wykluczając jednostronne uprzywilejowania, dać dużą iniojatywę faktycznym sferom zainteresowanym—sferom kupieckim. Te oba dążenia spotykają się

również na polu przeładowywania towarów. Mogą tu zajść pewne różnice poglądów, czy w tym właśnie wypadku większe korzyści gospodarcze osiąga się pod zarządem państwowym o organizacji kupieckiej, czy też pod zarządem prywatnym, uposażonym, oczywiście, w odpowiednie prawa. W każdym razie, odkąd istnieją te urządzenia dla przeładowywania towarów w Hamburgu, kierownictwo pracy spoczywa wyłącznie w rękach państwowego zarządu przystaniowego (Kaiverwaltung).

Uważając, że żegluga ma prawo żądania odprawy okrętów według kolejności ich przybycia do portu, opłaty portowe winny iść na dobro gospodarki narodowej, utrzymania zdolności konkurencyjnej w ruchu światowym, a nie być źródłem dochodów prywatnych; z drugiej zaś strony nie powinny one swoją taniością uniemożliwiać oprocentowania włożonych w porcie kapitałów. Przez równomierne traktowanie okrętów w stosunku do pracy i stawek na wszystkich miejscach urządzeń przystaniowych ma się tę korzyść, że okręt na jednym i tym samym postoju może swój cały towar wyładować, a o ile miejsca wystarczy — także zabrać swój nowy ładunek. W wypadku zaś, gdyby urządzenia portowe były wynajęte firmom prywatnym, nastąpiłoby rozdwojenie interesu przeładowawczego przez przeprowadzenie okrętu z jednego miejsca na drugie, a co zatem idzie — strata czasu i zbędne koszta. Oprócz tego wykorzystanie tego miejsca byłoby zależnem od interesów prywatnych.

System państwowego zarządu przystaniowego, który w Hamburgu istnieje już od 60-ciu lat, uchyla te niedogodności. Sprawy w państwowym zarządzie przystaniowym załatwiane są w następujący sposób: w chwili przybycia okrętu, zgłoszonego już naprzód przez agenta, na przeznaczone mu miejsce postoju, jest już ze strony zarządu przygotowane wszystko co jest potrzebnem celem natychmiastowego zapoczątkowania prac wyładowczych. Prócz tego Zarząd stawia niezwłocznie do dyspozycji przybywającego okrętu miejsce w magazynie dla przyjęcia ładunku i rozłożenia go według przedstawionego spisu towarów. Dalej stawia do dyspozycji krany, jakoteż personel i robotników. Zarząd portu rozporządza stałym zasobem wypróbowanych i wyszkolonych robotników, którzy przy specjalnych wymaganiach pracy przystaniowej tworzą wysoce wartościową kategorję pracowników. Ta grupa robotników stałych jest podzielona między 50-iu magazynami, względnie przestrzeniami wolnemi do ładowania, tak, że w każdym takim magazynie znajduje się zawsze grupa ludzi, nie podlegających zmianom z dnia na dzień. W razie potrzeby uzupełnia się tą ilość robotników stałych przez niestałych (dniowych), dla których zarząd utrzymuje własne biuro pośrednictwa pracy. Unika się tutaj, o ile to jest tylko możliwem, angażowania ludzi niedoświadczonych w tej pracy, ponieważ obniżają oni, jak zauważono, wydajność pracy w tonach na osobę i dzień. Wobec tego też są wydawane karty pierwszeństwa dla tych robotników, którzy znają już pracę portową i okazali się do niej odpowiednimi.

Na kierowników kranów przyjmuje się wyłącznie tylko wykwalifikowanych rzemieślników. Ponieważ ich czynność i wydajność do pewnego stopnia nadaje rytm i miarę dla wydajności pracy całej grupy, od ich sprawności przytem zależy w wysokiej mierze ograniczenie ilości nieszczęśliwych wypadków przy pracy, poświęca się więc dużo czasu ich wyszkoleniu. Unika się też zmian w tej cennej kategorji robotników.

Pozostaje jeszcze do nadmienienia, że regulowanie ruchu kolejo-

wego w porcie Hamburga spoczywa również w ręku zarządu przystaniowego, przyczem zarząd portowy kieruje koleją pocztową, podczas gdy praktyczne wykonywanie samej jazdy i przesuwanie wagonów kolejowych podlega zarządowi kolei państwowej. Jest jasnem, że urząd kolejowy nie mógłby tutaj pracować tak wydatnie, jak pracuje obecnie, gdyby zamiast mieć do czynienia z urzędem, miał się układać z szeregiem firm prywatnych.

Przeładowywanie z okrętu morskiego na środki lokomocji rzecznej, która to czynność odbywa się „na wodzie", niema nic wspólnego z pracą przystaniową w porcie. Ale także i tutaj dogląda państwo celowego wykorzystania swoich urządzeń, albowiem ta praca podlega nadzorowi wydziału deputacji dla handlu, żeglugi i rękodzielnictwa, t. zw. Urzędowi marynarki (Marineverwaltung). Zadanie jej ogranicza się zresztą do przydziału miejsca postoju dla okrętów i przestrzegania ustaw portowych, samo zaś kierownictwo pracy spoczywa w ręku prywatnem. Jedynie zabieranie na skład tych towarów, które celem wywozu mają być „z wody" załadowane na okręty morskie lub wyładowywane, jest po większej części załatwiane przez zarząd przystaniowy w specjalnych magazynach.

Pozatem odnośnie organizacji pracy zarządu portowego należy zaznaczyć, że jest ona tak zorganizowana, że prawie wszystkie regularne linje okrętowe mają w miarę możności swe stałe miejsca postoju, z których przedewszystkiem one korzystają, oraz że jeszcze przed przybyciem okrętu, przeznaczony ładunek, uporządkowany już według portów przeznaczenia, jest zupełnie gotów do załadowania. Ta stałość w przydzielaniu miejsc nie jest wprawdzie ustaloną żadnemi umowami i opiera się na niewiążących porozumieniach z zarządem przystaniowym, pozostawiając obu stronom wszelką swobodę działania, jeśli tego wymaga interes publiczny.

Gdy znaczenie jakiegoś t-wa okrętowego osiągnie tak wysoki stopień, że stałe wykorzystanie najmniej jednej grupy magazynowej jest zagwarantowanem, to następują warunki, nie wymagające już mieszania się w pracę przystaniową organizującego czynnika rządowego. Po starannem zbadaniu sprawności wspomnianych linji okrętowych, są im wydzierżawiane pojedyńcze magazyny i części, a nawet dłuższe przestrzenie przystani do wyłącznego użytku, celem przeładowywania towarów. Towarzystwa te odnoszą stąd tą korzyść, że przy odprawie swoich okrętów nie są niczem skrępowane, a państwo ma zagwarantowany dochód ze swoich wydzierżawionych urządzeń. Oczywiście, w tym wypadku są uwzględniane tylko przedsiębiorstwa o największej wydajności; do nich należą: „Hamburg-Amerika-Linie", „Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft", „Deutsche Levante-Linie", „Woermann-Linie" i „Royal Mail-Linie". Państwo przytem zastrzega sobie jednak kontraktowo prawo, niedostatecznie wykorzystywane objekty dzierżawne oddać na nowo do dyspozycji ogółu. W ten sposób, mimo rozluźnienia państwowego kierownictwa pracy w porcie na korzyść niektórych wielkich towarzystw okrętowych, bywa jednakowoż zachowany jednolity charakter całej organizacji pracy portowej.

Ruch żeglugowy na Łabie jest ściśle powiązany z ruchem morskim. Jasnem jest, że port, położony u ujścia takiej rzeki, jak Łaba, spławnej aż do serca Czechosłowacji, musi przewozić przeważającą część masowych towarów, importowanych w głąb kraju drogą rzeczną; drogą tą również z wewnątrz kraju przybywają towary, przeznaczone na

eksport. W r. 1913 nie mniej jak 84,7% towarów zostało przetransportowanych w głąb kraju drogą rzeczną. Jaki był w ostatnich latach stosunek transportów rzecznych do portów kolejowych wykazuje następujące zestawienie (w %%-ach):

	Statkami rzecznemi:	*Kolejami:*
1921	64,8	35,2
1922	60,4	35,6
1923	43,5	56,5
1924 Stycz.—Paźdz.	64,3	35,7

Koncesja portowa dla Czechosłowacji jeszcze nie doszła do skutku. Czesi, przez dłuższy czas mało interesujący się wykorzystaniem przyznanych im Traktatem Wersalskim praw do osobnej koncesji portowej, zrażeni tem przez zaofiarowanie im w r. 1920 terenu portowego nieodpowiedniego, dopiero w r. 1924 żywiej się zainteresowali tą sprawą.

W drugiej połowie r. 1924 rozpoczęły się na ten temat pertraktacje, obejmujące też sprawę koncesji portowej w Szczecinie; pertraktacje te dotychczas się toczą i prawdopodobnie w ciągu r. 1925 zostaną doprowadzone do konkretnego rezultatu. Czy zaś Czesi zechcą uzyskaną koncesję użyć na tworzenie marynarki czeskiej, wydaje się narazie nieprawdopodobnem. Należy przypuszczać, że, przynajmniej początkowo, zamierzają utworzyć tam składy na towary, przeznaczone dla Czechosłowacji, lub pochodzące z Czechosłowacji, a przeznaczone na eksport.

Do okręgu Hamburga należy również port w Bremie.

Porównanie ruchu żeglugowego portu bremeńskiego w r. 1924 z latami poprzedniemi wypada jak następuje:

	Ilość statków:	*Ton reg. netto:*
1913	6.323	5.251.267
1919	2.107	764.656
1920	2.914	1.622 659
1921	3.312	3.157.287
1922	4.007	4.736.990
1923	4.805	5.816.728
1924	4.189	5.302.561

Rok 1924 w porównaniu z r. 1923 wykazuje zatem obniżenie ruchu okrętów o 10%. Przytem trzeba jednak zauważyć, że r. 1923 wykazał sztuczne zwiększenie się ruchu w porcie, a to z powodu wzrostu importu węgla na skutek zamieszek w obwodzie Ruhry. Brema bowiem w r. 1913 importowała okrągło 300.000 ton węgli angielskich, w 1922 r. zaś—900 000 ton, a w 1923 r.—2.600.000 ton tych węgli, natomiast w r. 1924 już tylko 700.000 ton. Cały import towarów wzrósł od r. 1922-1923 o 1.230.000 ton. Gdyby nie import węgla, byłby się dał zaznaczyć spadek o 470.000 t.

Pozatem znaczenie portu bremeńskiego jako portu wywozowego i importowego obniżyło się znacznie w okresie lat 1913-23 na skutek otwarcia linji rzecznej między obwodem przemysłowym Ruhr'y a Renem za pomocą kanału Ren-Herne, oraz z racji zniesienia specjalnej taryfy kolejowej, faworyzującej porty morskie. Brema jednak żywi nadzieję, że otworzenie w najbliższych latach t. zw. kanału Hansa, łączącego dorzecze Renu z Weserą i Łabą, pozwoli jej odzyskać swoje stanowisko przedwojenne.

Statki, odwiedzające terytorjum W. M. Bremy, dzieliły się na następujące flagi:

W Bremie:

	Ilość statków	*Ton. reg. netto*
niemieckich	2.217	1.916.630
angielskich	407	482.186
holenderskich	143	281.543
amerykańskich (St. Zj.)	67	236.747
japońskich	26	111.729
norweskich	88	80.730
duńskich	25	34.533
włoskich	8	27.027
szwedzkich	13	29.925
rosyjskich	18	18.878
francuskich	19	18 738
innych	50	73.993
razem	3.081	3.309 059

W Bremerhaven:

niemieckich	707	899.418
angielskich	85	168.160
holenderskich	16	33.999
norweskich	8	10.646
innych	138	510.251
razem	954	1.928.465

W Bremie samej flaga niemiecka liczyła 58% ogólnego ruchu żeglugowego. Na drugiem miejscu stoi flaga angielska, na trzeciem — holenderska.

Najważniejszą rolę odgrywają statki o pojemności od 10.000 ton wzwyż, i to pod wszelkiemi flagami.

Ruch żeglugowy do portów Wesery przedstawiał się jak następuje:

	1913		*1923*		*1924*	
	Statków	*Tys. t. r. n.*	*Statków*	*Tys. t. r. n.*	*Statków*	*Tys. t. r. n.*
Brema	3.876	2.149	—	3.256	3.081	3.309
Bremerhaven	1.853	2.376	—	1.928	954	1.928
Vegesack i Burg	30	4	—	—	3	1
Geestemünde	67	110	—	13	1	2
Brake	184	360	—	275	91	102
Nordenham	179	250	—	405	63	134
Inne porty	181	13	—	5	83	6

Zwraca uwagę okoliczność, że przeciętna pojemność statków, wbrew przewidywaniom powojennym, stale wzrasta.

Prowadzone są energiczne roboty nad rozbudową dalszą portu w Bremerhaven w celu umożliwienia przyjęcia do przystani nawet największych statków oceanicznych. Jak dotychczas, statki wielkie, jak np. Kolumbus (22.000 ton), musiały zatrzymywać się na redzie, t. j. na morzu, w pewnej odległości od przystani.

Żegluga na rzece Weserze między Bremerhaven a Bremą wzrosła w r. 1924 w porównaniu z rokiem poprzednim, co wynika z poniższego zestawienia:

	Statki	*Ton r. netto*
1913	6.395	1.412.201
1922	3.437	926.826
1923	2.912	849.252
1924	3.502	1.007.787

Między Bremą a Górną Weserą żegluga rzeczna tak się przedstawia:

	Statki	*Ton r. netto*
1913	3.312	962.381
1922	1.954	648.978
1923	1 526	513.830
1924	2.571	841.592

Ruch żeglugowy innych portów okręgu wykazuje, według dotychczas dostępnych danych statystycznych, następujące liczby:

		Przybyło:		*Odeszło:*	
		Statków	*Tys. t. r. n.*	*Statków*	*Tys. t. r. n*
Emden	1923	1.458	1.007	1.614	1.048
	1924	2.062	1.093	2.098	1.097
Flensburg	1923	967	1.260	967	1.430
	1924	1.129	1.350	1.118	1.300
Lubeka	1923	2.390	545	2.253	454
	1924	2.407	537	2.396	532

Dla porównania z Lubeką, poniżej podany jest ruch żeglugowy portu Szczecina, też portu bałtyckiego, nie należącego jednak do okręgu Hamburga.

		Przybyło:		*Odeszło:*	
		Statków	*Tys. ton r. n.*	*Statków*	*Tys. ton r. n.*
Szczecin	1923	—	2.710	—	2.200
	1924	2.926	1.550	2.856	1.450

W powyżej wymienionych portach są energicznie prowadzone roboty nad ich dalszą rozbudową.

W r. 1923 zapoczątkowane były roboty w celu powiększenia przestrzeni murowanych przystani w Emden, które to roboty były dalej prowadzone w r. 1924, tak, że w połowie 1925 r. mają być ukończone i pozwolą wyładować statki z rudą i węglem normalnej wielkości w przeciągu 24 godzin. Tem samem Emden stanie się jednym z najsprawniejszych portów europejskich dla wyładowywania rudy, węgla, zboża, żelaza i innych towarów masowych.

We Flensburgu urządzenia i składy portowe zostały znacznie rozbudowane w r. 1924. Otwarty w r. 1923 nowy port wolny został powiększony: posiada 450 m. przystani o głębokości 7 m. przy brzegu; wybudowano nowocześnie urządzony spichrz na zboże o 6.000 ton pojemności, oraz magazyn o powierzchni 5.000 m.², ustawiono 2 krany wielkich rozmiarów (Portalkräne). Pozatem zarówno w wolnym porcie, jak w obrębie granicy celnej, przygotowano rozległe tereny na zakłady fabryczne, połączone szynami z siecią kolejową.

W Lubece urządzenia portowe zostały znacznie ulepszone. Oprócz ustawienia nowych potężnych kranów w porcie, zauważyć się daje otwarcie „strefy wolnego portu“ (Freihafenzone), obejmującej część przestrzeni wodnej, magazyny i połączenia kolejowe. Tym sposobem Lubeka obecnie posiada też pomieszczenie na składy wolne od cła, z możnością przeładowania i eksportu.

HANDEL.

Statystyka handlu W. M. Hamburga za r. 1924 nie jest jeszcze dokładnie opracowana. W każdym razie nie podaje ona podziału towarów importowanych i eksportowanych na poszczególne kraje. Ocena tego, jakie towary, względnie jakie ilości były sprowadzone z danego kraju lub do niego wywiezione, musi narazie opierać się jedynie na informacjach prywatnych, ew. też na statystyce żeglugowej. Co do Polski, to statystyka hamburgska wogóle niema sposobności wprowadzenia takiej rubryki, a to dlatego, że towary, sprowadzane morzem z Polski, są przeładowywane w Gdańsku, a zatem w statystyce figurują jako sprowadzone z Gdańska. Towary zaś, przewożone koleją, są notowane już na granicy polsko-niemieckiej w ogólnej statystyce importu lub eksportu Niemiec.

To też narazie może być podane jedynie zestawienie ilościowe towarów, improtowanych i eksportowanych przez Hamburg w r. 1924 (w tonach):

	Import	*Eksport*
Azbest	21.798	4.747
Asfalt	28.992	8.157
Piwo	—	49.771
Kwiaty sztuczne	—	1.420
Celluloid i wyroby	—	1.670
Chemikalja i artykuły apteczne:		
Ałun	—	4.569
Sole byrytowe	—	4.899
Sól gorzka (Bittersalz)	—	11.611
Karbid	—	5.497
Chloran i chromian potasu	—	4.418
Sól glauberska	—	16.457
Kazeina	8 506	—
Szkło płynne sodowe	—	2.997
Siarka	12.178	25.600
Siarczan sodu	—	5.400
Inne	70.274	213.766
Jelita	31.610	2.861
Nawozy:		
Guano	9.404	—
Torfat	125.590	—
Saletra	164.467	—
Artykuły elektryczne	12.051	2.043
Jaja, białka, żółtka jaje	—	40.799
Ziemie i kamienie	80.577	85.845
Orzechy ziemne (arachidy)	69.045	7.357
Rudy:	—	15.282
Piryty siarczanu	113.734	—
Inne	167.934	—
Farby	—	44.289
Ryby:	—	23.600
Ryby świeże	7.555	—
Śledzie solone	48.402	—
Stokfisze i klipfisze	18.002	—
Sardynki	16.775	—
Mięso i sadło	155.245	9 669
Artykuły pastewne:		
Mąka rybia	15.478	—
Otręby	96.418	71.050
Makuchy	204.947	156.548
Odpadki ryżu	14.281	—
Inne	22.615	96.367

	Import	Eksport
Przędza wszelkiego gatunku	35.930	14.563
Jarzyny	17.293	6.804
Garbniki i ekstr. garbn.:		
Ekstrakt quebracho	65.389	35.386
Inne	85.907	26.760
Zboże:		
Jęczmień	319.144	67.825
Owies	28.708	14.226
Jagło	27.136	12.451
Kukurydza	443.922	146.946
Żyto	366.677	149.045
Pszenica	518.295	156.848
Tkaniny wszelkiego gatunku	—	16.353
Korzenie	14.806	3.961
Szkło i wyroby szklane	—	148.502
Grafit	4 966	1.694
Guma i art. gumowe	40.691	10.948
Włosie	6.628	1.971
Skóry surowe.	187.127	37.840
Kasza owsiana	3.484	—
Żywica.	102.236	20.532
Drzewo:		
budulcowe	248.928	308.627
szlachetne	19.571	—
farbnikowe	26	1.592
korkowe	13.142	—
Artykuły drzewne	—	68.034
Miód	4.455	—
Chmiel.	510	2.310
Owoce strączkowe	36.037	29.323
Ziemniaki	739	21.065
Towary kolonjalne:		
Kawa	95.084	22 394
Kakao	141.159	31.722
Herbata.	9.461	2.319
Kopra	165.186	17.380
Skóry wyprawione i wyr. skórz.	401	7.190
Linoleum	—	1.760
Szmaty	16.036	42.037
Słód	317	25.187
Tow. włókniste	9 256	28.301
Maszyny i części maszyn	23.927	172.030
Mąka	461.923	67.743
Metale i wyroby z metali:		
Aluminjum	1.840	3.105
Ołów i art. ołowiane.	37.730	14.690
Żelazo i stal	125.089	89.734
Blacha i drut żelazny	37.389	126 574
Art. żelazne	22.927	333.719
Miedź i art miedziane	114.312	31.408
Mosiądz i art. mosiężne	21.569	10.776
Nikiel i art. niklowe.	3.104	504
Cynk i art. cynkowe.	15.737	21.760
Cyna i art. cynowe	8.343	5.374
Mleko kondensowane i w proszku.	49.436	4.928
Oleje skalne:		
Benzyna	105.677	10.833
Gazolina, benzol	260.636	—
Smary	164.948	—
Nafta.	103.541	18.031
Inne	—	66.416

	Import	Eksport
Wody mineralne	—	2.951
Muzykalja	—	19.712
Owoce:		
Jabłka świeże	16.685	—
Pomarańcze	131.546	—
Banany	15.145	—
Daktyle	4.715	—
Figi	11.351	—
Orzechy kokosowe	14.436	—
Koryntki	12.423	—
Migdały	10.984	—
Rodzenki	10.984	—
Orzechy włos. i laskowe	14 444	—
Winogrona	10.878	—
Cytryny	36.919	—
Owoce suszone	70.754	—
Oleje i tłuszcze:		
Olej bawełn.	2.133	932
Masło	2.677	—
Olej kokos. i palm.	50.494	—
„ lniany	11.119	—
Smalec	165.971	5.084
Łój	32.600	7.636
Tran	38 393	—
Inne	84.286	94.695
Orzechy palmowe	144.079	23.688
Papier i wyr. papier.	127.829	492.146
Koks naftowy	18.740	—
Rośliny żywe	—	95.604
Porcelana i wyr. z gliny	—	1.512
Ryż	411.227	223.122
Nasiona wszelkiego gatunku	223 042	—
Worki	7.913	11.748
Sago	2.430	1.204
Sól morska, skalna i warz.	—	180.449
Łupek i wyr. łupkowe	—	2.476
Nasiona soi	110 991	2.667
Zabawki	—	31.354
Surowce włók. i rośl.		
Bawełna	62.745	8.196
Odpadki bawełny	32.599	5 729
Konopie sisal	32.520	9.629
Juta	162 032	19.429
Krochmal	19.688	2.775
Węgiel kamienny	3.752.144	5.452
Koks węglowy	138.769	5.071
Orzechy kamienne	5.766	789
Bambus i inne trzciny	11.295	—
Tytoń i art. tytoniowe	60.081	15.874
Dziegieć	6.327	16.790
Torf	—	5.231
Zegarki i art. optyczne	—	5.784
Wosk	15.371	8.987
Wina i spirytualje	51.165	26.833
Wełna surowa i czesana	105.789	12.507
Celuloza	77.895	147.064
Cement	53.284	268.648
Cukier:		
surowy i stołowy	41.584	622.999
syrop i glukoza	974	4.803
Zapałki i fajerwerki	2.355	7.841

Dla Polski z towarów, powyższem zestawieniem objętych, większe znaczenie miało jedynie drzewo budulcowe, które w latach inflacji pieniężnej w Polsce było sprowadzane w znacznych ilościach przez Gdańsk. Dokładnych liczb w tej mierze jednak nie było możności osiągnąć. W każdym razie wiadomem jest, że w r. 1924 eksport ten z Polski znacznie się zmniejszył w porównaniu z r. 1923 i obejmował również części towaru, sprowadzonego w roku poprzednim.

Cement polski, przedtem pewną rolę odgrywający, stracił teren w Hamburgu.

Pozatem dały się wyśledzić w imporcie hamburgskim tylko sporadyczne partje polskich wyrobów włóknistych.

Najważniejszemi artykułami importowemi do portu hamburgskiego okazały się rudy, materjały pastewne, skóry surowe, drzewo, zboże, mąka, oleje skalne i ryż; z artykułów eksportowych na czoło wysuwają się chemikalja, żelazo i artykuły żelazne, materjały pastewne, zboże, drzewo, nawozy sztuczne, sól, papier, cement i cukier.

Artykuły, nie objęte importem morskim, a eksportowane z Hamburga, jak chemikalja, żelazo, papier, cement i cukier, pochodzą bądź z wnętrza Niemiec, bądź, jak cukier—przeważnie z Czechosłowacji.

Wogóle handel eksportowy Czechosłowacji odgrywa dla Hamburga bardzo poważną rolę, a Czechosłowacja, jako kraj, korzystający z Hamburga, jako z portu przeładunkowego dla swych towarów, jest obecnie najpoważniejszym klijentom tego portu. To też sfery gospodarcze Hamburga bardzo się liczą ze swym klijentem czeskim.

Okazało się to dobitnie w dyskusji na przełomie lat 1923—1924 nad sprawą kosztów portowych w Hamburgu; ujawniło się wówczas, w jakim stopniu w Hamburgu obawiano się, aby czeski handel nie obrał sobie nowej drogi dla eksportu przez tańszy port Triestu.

Między towarami importowanemi poważną wciąż rolę odgrywał węgiel kamienny. Znaczenie tego towaru dla żeglugi jest pierwszorzędne, albowiem daje on masowy artykuł dla statków, wracających do portu. Jednakże, na skutek zwiększonej na nowo dostawy z Zagłębia Ruhry, po likwidacji oporu przeciw okupacji, import ten w r. 1924 znacznie się zmniejszył w porównaniu z latami poprzedniemi. I tak wynosił w r. 1924 już tylko 3.890.913 ton, gdy w r. 1923 wynosił 6.072.441, a w r. 1922—4.228.951 ton.

Ogólna ocena bilansu handlu hamburgskiego na r. 1924 wypada jednak pomyślnie. I tak handel eksportowy wogóle wzrósł w porównaniu z rokiem poprzednim, co oczywiście powoduje poprawę bilansu wobec jednoczesnego obniżenia importu. Za niepomyślny jednak uważany jest fakt, że import fabrykatów okazuje tendencję zwyżkową, gdy tymczasem import surowców naogół się zmniejszył. I tak w końcu roku wzmógł się import farbników, przędzy, szkła, artykułów gumowych, skór wyrobionych, maszyn, artykułów metalowych i artykułów elektrycznych, podczas gdy zmniejszył się import węgla, skór surowych, kopry, orzechów palmowych, celulozy i cementu.

Co do eksportu, to zwiększył się w końcu roku znacznie wywóz prawie wszystkich artykułów, jak: azbestu, piwa, chemikalji, makuchów, tytoniu, artykułów optycznych, cementu, przędzy, tkanin, szkła, artykułów gumowych, drzewa i maszyn.

Wobec olbrzymiej roli Hamburga w handlu zagranicznym Niemiec, tę ogólną ocenę stosować można również do całości handlu zagranicznego tego kraju.

Aby mieć pojęcie o roli Hamburga jako wielkiego centrum handlu zamorskiego, należy przyjrzeć się bliżej terenom działalności handlu hamburgskiego i rynkom zagranicznym, do których wpływ jego sięga.

Największym klijentem Hamburga jest już od ćwierć wieku Ameryka Południowa i Republiki Ameryki Środkowej.

W Ameryce Południowej jedynie Argentyna pozostała wierna swym stosunkom z Anglją i Francją, natomiast Brazylja została prawie w zupełności zawojowana przez kupców hamburgskich; Venezuela jest dziś w znacznej mierze domenem handlowym niemieckim, tak samo Urugwaj, Paraguay, Chile, a po części i Peru. Columbja jeszcze się broni.

W Ameryce Środkowej Guatemala jest jak gdyby kolonją niemiecką, do tego stopnia najważniejsze źródło bogactwa tego kraju — plantacje kawy, znajduje się dzisiaj w posiadaniu Niemców. To samo ma miejsce i w innych małych republikach Środkowej Ameryki, jak Costarica i San Salvador. Meksyk, bojąc się zachłanności gospodarczej Stanów Zjednoczonych Am. P., którym Anglicy dobrowolnie z pola ustąpili, żywo faworyzuje wysiłki firm niemieckich do opanowania tego rynku i pielęgnuje zażyłe stosunki ze światem kupieckim Hamburga. Sympatje te, powstałe na tle gospodarczem, mocno się zaznaczyły w czasie wojny światowej, a po wojnie spowodowały podjęcie ożywionych stosunków handlowych na nowo, o czem świadczy demonstracyjna wizyta obecnego prezydenta Meksyku, Calles, w r. 1924 w Hamburgu.

W drugim rzędzie najpoważniejszym zamorskim rynkiem dla Hamburga jest daleki Wschód: Indje, Chiny i Japonja. Teren tam utracony podczas wojny jeszcze nie został odzyskany, w czem wielkie trudności stwarza Niemcom utrata kolonji Kiaoczou i koncesji w portach chińskich. Wszystkie jednak wiadomości stamtąd nadchodzące, oraz rozrost żeglugi hamburgskiej w te strony, świadczą o szybkiem tempie wzrostu wpływów niemieckich na dalekim Wschodzie i o sympatji, z jaką krajowcy spotykają tam niemieckich kupców, a to na skutek zmiany nastrojów wobec innych konkurencyjnych narodów. Można już dziś przewidzieć, że Niemcy w krajach dalekiego Wschodu za kilka lat odzyskają swoje wpływy przedwojenne, a nawet je dalej rozszerzą kosztem swych konkurentów.

Na kontynencie afrykańskim, gdzie przed wojną Niemcy posiadały szybko rozwijające się rynki, po utracie kolonji swych w tej części świata i przy polityce ekskluzywnej nowych ich posiadaczy, nie dopuszczających Niemców do udziału w handlu z temi krajami, handel niemiecki zupełnie podupadł. Od roku dość nieśmiało czynione próby nawiązania stosunków z Afryką przez firmy i towarzystwa okrętowe niemieckie słabe dotychczas dały rezultaty. Przy jednocześnie panującym w kolonjach afrykańskich zastoju gospodarczym, przypuszczać należy, że dużo jeszcze wody upłynie w Łabie, nim handel niemiecki, a z nim kupiectwo Hamburga i Bremy, odzyskają tam swoje wpływy.

W Australji statki niemieckie zostały dopuszczone do pewnych portów krajowych dopiero w r. 1923. Do byłych zaś kolonji niemieckich na Oceanie Spokojnym do dziś dnia nie są Niemcy dopuszczeni. Handel

w te strony zatem nie mógł się jeszcze ruszyć, i rynki te na czas długi można uważać za straconе dla Niemców.

Co do Ameryki Północnej, to ruch żeglugowy w tym kierunku wzmógł się znacznie, przyczem jednak zaznaczyć trzeba, że flota handlowa niemiecka, reprezentowana przez linję „Hamburg—Amerika—Linie“ (Hapag) i „Norddeutscher Lloyd“ (Brema), nie odgrywa już tej samej roli, co przed wojną. Linje te pracują do spółki z dwoma towarzystwami amerykańskiemi, powstałemi po wojnie i zaopatrzonemi w tabor pływający, odebrany Niemcom, mianowicie „United States Lines“ i „American Line“.

Jednakże Ameryka Północna nie była nigdy takim rynkiem eksportowym dla Hamburga lub Bremy, jak Ameryka Południowa. Punkt ciężkości w tej żegludze leżał przed wojną w przywozie pasażerów (emigrantów i reemigrantów), co też zaznaczyło się w stosowaniu okrętów specjalnie w tym celu zbudowanych i w urządzeniu hali pasażerskich w Hamburgu i Bremie. Od chwili ograniczenia immigracji w Stanach Zjednoczonych, interes ten podupadł i nie jest w stanie dać dostatecznego materjału dla żeglugi między portami Hamburga i Bremy a Ameryką Północną. Przewóz zaś towarów, zawsze o znaczeniu drugorzędnem, niema widoków większego rozwoju przy obecnej polityce celnej i gospodarczej Stanów Zjednoczonych. Dla Hamburga teren ten jest obecnie mniej interesujący, niż poprzednio wyliczone, a w każdym razie zdaje się nie przedstawiać tych widoków na przyszłość, co tamte rynki.

Handel Bremy morzem obejmował, według obliczeń szacunkowych (statystyka dokładna jeszcze nie jest opracowana), okrągło 3 2 miljn. ton towarów importowanych i 3,1 miljn. ton towarów eksportowanych, przy resp. 3,1 i 1,1 miljn. ton w r. 1923, zaś 4,37 i 2,8 miljn. ton w 1913 r.

Z pomiędzy towarów importowanych najważniejsze były: bawełna, tytoń, pomarańcze, banany, zboże (w szczególności jęczmień i owies), drzewo, celuloza, juta, kawa, kakao, miedź, mąka, oleje, ryż, nasiona bawełny, sadło, smalec, herbata i wino. Z pomiędzy towarów wywiezionych główne są: żelazo i wytwory żelazne, węgiel kamienny, nawozy sztuczne, piwo, celuloza, miedź, mąka, smary, ryż, otręby, cukier.

Z powyższego wynika, że poważna część importowanych towarów została reeksportowana w inne strony.

Najważniejszym artykułem handlu bremeńskiego jest bawełna. Obroty były w r. 1924 większe, niż w roku poprzednim. Importowano jej do Bremy 1,63 miljn. bel przy 1,1 miljn. w r. 1923 i 1,53 miljn. w r. 1921. Jednakże jeszcze daleko do cyfry z r. 1913, wynoszącej 2,6 miljn. bel. Największa część tego importu, t. j. 1,53 miljn. bel, przyszło ze St. Zjedn. A. P. Import ten został pochłonięty w przeważnej części przez Niemcy same. W drugim rzędzie jako odbiorca stoi Polska, po niej zaś idą Czechosłowacja i Austrja. Szwajcarja zaś od czasu wojny sprowadza bawełnę z Ameryki przeważnie przez Marsylję i Rotterdam.

Poczyniono w r. 1924 kroki celem uruchomienia na nowo giełdy bawełnianej w Bremie, co też nastąpiło dn. 17 stycznia 1925 r.

Bardzo ważny dla Bremy handel wełną mniej pomyślne dał rezultaty: na skutek zmniejszenia konsumpcji krajowej import trzymał się mniej więcej na stopie roku poprzedniego.

W handlu tytoniem Brema odzyskała zupełnie swoje znaczenie przedwojenne. W r. 1924 import znacznie wzrósł i osiągnął okrągło 46.000

ton przy 35.000 ton w r. 1923, a 50.000 ton w r. 1913. Brema jest znowu jednem z najważniejszych centrów handlu tytoniami amerykańskiemi (Virginia) w Europie.

PRZEMYSŁ.

Budownictwo okrętowe jest najważniejszą gałęzią przemysłu w okręgu hamburgskim. Centra jego są: Hamburg, Brema, Bremerhaven, Kiel, Flensburg i Lubeka, przyczem poza okręgiem hamburgskim istnieją większe zakłady budowy statków morskich jeszcze tylko w Szczecinie.

Pod względem budownictwa okrętowego Hamburg i Brema oddawna prowadzą ożywioną walkę o pierwszeństwo. W ostatnich latach jednak uważać można, że Hamburg ostatecznie prześcignął Bremę pod względem rozmiaru wytwórczości, a to dzięki założeniu w obrębie W. M. wielkich nowych stoczni i rozwojowi już poprzednio istniejących. Hamburg posiada dzisiaj stocznie o światowej sławie, z których wyszły największe i najbardziej luksusowe oraz najszybsze statki, jakie świat posiada, np. słynny „Vaterland“ o 56.000 ton pojemności, przezwany „Leviathan“ po objęciu go przez Rząd amerykański tytułem reperacji powojennych. Stocznie te po wojnie, dzięki dobrze obmyślanym nowym inwestycjom, oraz dzięki zamówieniom na cele odbudowy marynarki handlowej niemieckiej, jeszcze bardziej się wydoskonaliły i rozwinęły technicznie, tak, że dzisiaj z pewnością nie ustępują w niczem stoczniom angielsko-szkockim, a nawet może pod względem poziomu techniczno-naukowego je przewyższają.

Dla informacji poniżej podany jest wykaz najpoważniejszych stoczni w okręgu hamburgskim:

Hamburg:

„Blohm & Voss“ Kommanditges. auf Aktien *).
„Deutsche Werft“ A. G. *).
„Wulkan-Werke“ A. G. (Główny Zakład w Szczecinie) *).
„Hamburger-Elbe“ Schiffwerft A. G.
„Vereinigte Elbe und Norderwerft“ A. G.

Brema:

„Rolandswerft, Verteros & Co.“
„Atlaswerke“ A. G.
„Act. Ges.-Weser“.
„Burmester-Gebr.“ Burg (jachty i łodzie).
„Norddeutsche Kleinschiffbauwerft“ G. m. b. H.

Kiel:

„Howaldts-Werke“ A. G.
„Germaniawerft“ (Krupp A. G.).
„Stocks u. Kolbe“.
„Deutsche Werke“ A. G.

Flensburg:

„Flensburger Schiffsbauges.“

---

*) Powyższe firmy zatrudniają od 5.000 do 10.000 robotników.

Lubeka:

„Schiffwerft v. Henry Koch".
„Tavewerk" Gebr. Goedhart" A. G.
„Lübecker Maschinenbau Ges."
„Brückenbau Flender" A. G.

Poza przemysłem budownictwa okrętowego, miasta większe, jak Hamburg i Brema, posiadają pewien przemysł o raczej lokalnem znaczeniu, za wyjątkiem bowiem przemysłu tytoniowego i znanych fabryk cygar w Bremie, nie posiadają one znaczenia światowego i przeważnie opierają się na surowcach, sprowadzanych z zagranicy, albo przerabiają na potrzeby lokalne surowce własne. Miasta portowe okręgu są przedewszystkiem pośrednikami w handlu zagranicznym Niemiec, i w stosunku do roli, jaką odgrywają pod tym względem, znaczenie ich przemysłu schodzi na drugi plan.

Kopalnie węgla znajdują się w Dolnej Saksonji w dwuch okręgach: na wschodzie — w Zagłębiu, zarysowanem przed Ostewald, Deister, góry Bückeberger i Rehburger, i na zachodzie — w pobliżu Osnabrück, a zatem już właściwie w Zagłębiu Ruhry.

Węgiel z Bückeburg jest węglem tłustym, węgiel z Deister jest węglem gazowym.

Węgiel ten konsumowany jest jedynie w okręgu Dolnej Saksonji. Produkcja jego wynosi od $1^1/_2$ do 2 miljn. ton. Sprzedaży dokonywa syndykat Dolnej Saksonji („Niedersächsisches Kohlensyndikat" G. m. b. H.) z siedzibą w Hannowerze. Większość węgla i koksu idzie do pieców w Osnabrück-Minden, chude węgle — do cementowni i ceglarni w okręgu, zaś węgle gazowe — do pędzenia generatorów gazowych w hutach szklanych.

Setki tysięcy hektarów obszaru dolnej Saksonji zajętych jest przez torfowiska. W samej Oldenburgji, która posiada najrozleglejsze torfowiska, zajmują one obszar ok. 1000 km.^{2}, czyli 18,6% ogólnego obszaru tego kraju. Torfowiska ciągną się aż do granicy holenderskiej i w głąb Holandji, oraz Schleswigu i Holsteinu, w prowincji Hannower zaś zajmują obszar 463.500 ha., czyli 14,6% całej powierzchni tej prowincji. Torfowiska te nadają całemu krajowi specyficzny charakter, bezludny i ubogi. Że jednak dają się one zużytkować w celach rolniczych, o tem świadczą żyzne okolice Holandji, powstałe na dawnych torfowiskach. Olbrzymia ta połać kraju czeka jeszcze jednak w Niemczech na kolonizację. To też w ostatnich latach zapoczątkowano olbrzymie roboty w celu osuszenia tych obszarów.

Przemysł torfiarski jest pionierem w tych wysiłkach i dzisiaj odgrywa poważną rolę w gospodarstwie Dolnej Saksonji. Koncentruje się on w czterech punktach tej części Niemiec, mianowicie w Oldenburgji w okolicach kanału Hunte-Ems, gdzie się znajduje ok. 40 fabryk, wyrabiających torf na użytek przemysłowy, dalej we wschodniej Fryzji (Ostfriesland), po obu stronach kanału Ems-Jade, w okolicach Ems, oraz w Hannowerze południowo-zachodnim, w dorzeczu Hamme.

Najważniejszem centrum przemysłu torfiarskiego jest Oldenburgja. Fabryki tego kraju są zorganizowane w związek, zwany „Verband Oldenburgischer Torferzeuger" z siedzibą w Oldenburgji, obejmujący 60 przed-

siębiorstw, uposażonych w rozmaite maszyny, a produkujących znany od wieków torf spalinowy oldenburgski, na którym oparty jest przemysł cegielniany w Oldenburgji.

Torf jest dzisiaj wydobywany za pomocą potężnych maszyn bagrowych. I tak w Oldenburgji pracuje obecnie maszyna, która produkuje na dobę 300 ton torfu suszonego. W użyciu są też prasy różnych systemów, jak Dolberg'a, Heinen'a i t. p. W Oldenburgji znajduje się też od r. 1907 fabryka koksu torfowego w Elisabethfehn, jedyna w swoim rodzaju w Niemczech. Dalej znajduje się w Oldenburgji na „Schwanenburgermoor" olbrzymia fabryka, produkująca torf za pomocą rozcieńczenia wodą.

Na terytorjum pruskiem w Hanowerze znajdują się wielkie fabryki w okolicy miasta Stade, należące do związku „Torferzeugungsverband Stade" z siedzibą w Osterholz-Scharmbeck. Przemysł ten w ostatnich latach znacznie się rozwinął i produkuje torf zarówno na opał, jak na podścielisko. Najważniejszemi centrami tej produkcji są Osterholz-Scharmbeck, Bremervörde, Gnarrenburg i Stade.

Trzeciem wielkiem centrum przemysłu torfiarskiego są torfowiska na lewym brzegu Ems'y, których fabryki są złączone w związek „Torferzeugungsverband Burtange" z siedzibą w Meppen. Tu przemysł ten stoi pod wpływem wzorów holenderskich. Z ruchem fabrycznym na wielką skalę łączy się intensywna praca nad zużytkowaniem obszarów torfowych na rolnicze. Najważniejsze punkty są położone nad brzegami kanału Harenrütenbrock w Fehndorf, Schöningsdorf i Twist.

Fabryki te produkują torf na opał i na podścielisko, przyczem po „odtorfieniu" terenu obszary wyczerpane są brane pod uprawę rolną. Ale i obszary jeszcze nie odtorfione bywają też już od góry użyźniane i uprawiane.

Produkcja ogólna torfu na opał wynosiła szacunkowo—dokładnych danych statystycznych brak—w latach powojennych:

1918	c-a	80.000 ton
1919	„	250.000 „
1920	„	615.000 „
1921	„	950.700 „

zaś w r. 1924 obliczają całą produkcję Dolnej Saksonji na 1,5 miljn. ton (przy ogólno-niemieckiej produkcji 3,5 miljn. ton).

Szybki ten rozwój przemysł torfiarski Dolnej Saksonji zawdzięcza wysokiej gatunkowości torfu tutejszego. W porównaniu bowiem ze wszelkiem innem paliwem, torf dolno-saski daje najmniejszy procent popiołu, t. j. 1—3% (podczas gdy węgiel daje 5—20 %), przyczem nie tworzy żadnej szlaki i nie przepala rusztów. Pozatem daje ów torf bardzo duży, pozbawiony siarki płomień, a szybkość, z jaką torf się przepala, pozwala na podwojenie wydajności kotłów parowych. Torf ten zatem nie jest uważany jako „ersatz" innych materjałów spalinowych, ale jako materjał zupełnie samodzielnie odpowiedni do zastosowania w zakładach przemysłowych.

Dolna Saksonja posiada w pobliżu Cassel-Stassfurt znaczne pokłady soli potasowych, po części znajdujące się w ręku Rządu pruskiego.

Największy rozwój tego przemysłu przypada na lata 1890 do 1908. W porównaniu z innemi pokładami soli potasowych w Niemczech sole han-

nowerskie odznaczają się wielką łatwością przy wydobywaniu. Znajdują się one na małej względnie głębokości; jest to wysokoprocentowy „sylwinit“, t. j. czysty chloryt potasu (chlor-kali) z domieszką soli kamiennej, co pozwala na wyprodukowanie wysokowartościowych nawozów bez kosztownych manipulacji, jakim podlegają sole potasowe innych pokładów. Produkcja potasu dolnej Saksonji wynosiła w 1922 r. 3 miljn. cent. metr. potasu czystego przy 48 miljn. soli potasowej, a 13 miljn. cent. metr. potasu czystego na całym obszarze Rzeszy, to znaczy 25% ogólnej produkcji Niemiec.

W r. 1920 w przemyśle tym w Hannowerze zatrudnionych było 15.000 robotników i urzędników. W obecnej chwili przemysł ten przeżywa ostry kryzys na skutek obniżenia się konsumpcji.

Dość poważne są w Hanowerze źródła oleju mineralnego. Są dawno znane, zaczęto się jednak dopiero w ostatnich latach interesować niemi żywiej.

Ropę napotyka się zazwyczaj na nieznacznej głębokości ok. 100 metrów i wydobywa się zapomocą wierceń pompami, o ile nie występuje ona na powierzchnię na skutek własnego ciśnienia. Ropa bywa dostarczana rafinerjom, które wyrabiają z niej benzynę, naftę, smary i inne oleje. Że pokłady ropy naftowej jeszcze mało są znane i eksploatowane i że prawdopodobnie są o wiele znaczniejsze, niż dotychczas przypuszczano, wynika z faktu dowiercenia coraz to nowych szybów naftowych. W ostatnich czasach skonstatowano też istnienie olejów mineralnych w pobliżu Hamburga (na południowym brzegu Łaby, naprzeciwko Hamburga), co wykazuje, iż pokłady ropy mają tu bardzo szerokie rozgałęzienie. Ciekawym jest fakt, że złoża ropne znajdują się w bliskości i jakby w związku z pokładami soli kamiennej i potasowej, tak samo, jak to ma miejsce w południowej Polsce.

Saliny w Lüneburgu są znane od czasów odwiecznych, i ich odkrycie otoczone jest legendami, jak u nas w kopalni w Wieliczce. Saliny te są eksploatowane już od przeszło 1.000 lat. Woda, przesycona solą, wydobywana bywa z głębokości ok. 30 metrów, dokąd o własnem ciśnieniu dochodzi z głębokości 250 metrów. W mieście Lüneburg miejscami napotyka się źródła salinowe już na głębokości 45 metr. Rurami płyn ten jest sprowadzany do 8 rafinerji. Płyn salinowy daje na jeden litr 308 gr. produktów solnych, z czego 300 gr. czystej soli kuchennej. Przy salinach istnieje fabryka chemiczna, wyrabiająca sodę krystaliczną i kaustyczną, magnezję, wapniak i wapno nawozowe. Z salinami jest połączone uzdrowisko z kurhausem i kąpielami.

Przemysł drzewny ma swoje centrum w Harzu, pozatem też prowincja Halstein oraz Hannower posiadają znaczne lasy, których drzewo idzie na użytek lokalny. W szczególności Lüneburg i tereny na zachód od Wesery odgrywają znaczną rolę w przemyśle drzewnym.

Najważniejszym gatunkiem drzewa jest sosna i jodła, przyczem obszar, zajęty przez lasy iglaste, stale wzrasta. Gatunek drzewa tego jest jednak mało odpowiedni dla celów budowlanych. Największym właścicielem lasów w Dolnej Saksonji jest Państwo Pruskie i Państwo Brunświckie, przyczem Rząd zupełnie kieruje rynkiem drzewnym. Największymi konsumentami drzewa są fabryki wyrobów drzewnych, papiernie i górnictwo.

Wywóz drzewa jest dość znaczny, przyczem drzewo idzie przewa-

żnie do Francji, Belgji, Holandji, Anglji i Danji, przy ożywionej konkurencji krajów północnych, skąd również do okręgu hamburgskiego są sprowadzane poważne ilości drzewa wyższych gatunków; drzewo to przychodzi mianowicie do Hamburga ze Szwecji, Polski (jodła i sosna), z Ameryki Północnej. Z Czechosłowacji przybywa znaczna ilość drzewa sosnowego.

Wyrób masy papierowej i papieru odgrywa poważną rolę w przemyśle niemieckim, a w szczególności w Dolnej Saksonji, która eksportuje papier. W Dolnej Saksonji znajduje się 18 fabryk papieru, 18 fabryk masy papierowej i 11 fabryk tektury. Niektóre z nich istnieją od wieków; i tak: fabryka w Lachendorf była założona już w r. 1538, w Hahnemülle—w r. 1584, w Kloster—w r. 1622. Oprócz tych fabryk istnieją fabryki tektury dachowej, tapet, ksiąg rachunkowych, papieru listowego, kart do gry, materjałów biurowych.

Eksport papieru idzie przeważnie (połowa produkcji ogólnej, wynoszącej przed wojną 500.000 ton) do Ameryki i do Anglji. Największymi konkurentami Niemiec w eksporcie papieru drukarskiego są: Szwecja, Finlandja, Norwegja, a ostatnio też Czechosłowacja.

Centrum wyrobów olejów roślinnych jest miasto Harburg, położone nad południową Łabą, naprzeciw Hamburga. Do Hamburga przybywają z zagranicy różne nasiona oleiste, z których fabryki Harburga wyrabiają oleje różnego gatunku. Niemcy są największym w Europie producentem olejów roślinnych: w r. 1913 wyprodukowały 1.800.000 ton olejów (przy 1.500.000 ton produkcji w Anglji i 1.024.000 ton we Francji). Harburg z tej ilości sam w r. 1913 wyprodukował 800.000 ton.

Od roku 1896 istnieje w Harburgu 5 olejarni: „Teutonia“ G. m. b. H., „Noblee et Thörl Nachf.,“ „Kochs Oelwerke A. G.,“ „F. Thörls Vereinigte Harburger Oelfabriken A. G.“ i „Harburger Oelwerke Brockmann u. Margell.“

Każda z tych fabryk posiada swoją specjalność. Najważniejsze materjały, poza krajowemi nasionami rzepaku, są sprowadzane z zagranicy: nasiona lnu z Argentyny, Indji i Rosji; orzechy palmowe z Afryki, kopra (kokosowy orzech) z Afryki, Jawy, Filipinów i wysp Oceanu Spokojnego, tuja z Chin, sezam z Chin i Indji, orzechy ziemne z Afryki, Indji Wschodnich i Chin, nasiona bawełny z Egiptu, orzechy babarsu z Brazylji.

Produktami najważniejszemi są oleje spożywcze i tłuszcze, jak tłuszcze stołowe, margaryna, olej lniany do fabryk linoleum, mydło i surowce do przemysłu farbiarskiego.

Przemysł olejarski w Hamburgu zatrudnia ok. 3.300 robotników, między nimi dużo Polaków, obywateli niemieckich. W r. 1913 eksport tego przemysłu wynosił 133.000 ton, w r. 1922—tylko 17.000 ton, przy imporcie 137.000 ton. W r. 1923 stosunek ten jeszcze się pogorszył. Są to skutki utraty kolonji niemieckich i zmniejszenia się wymiany towarowej z krajami tropikalnemi, produkującemi nasiona oleiste.

Przemysł tytoniowy oddawna doszedł w okręgu hamburgskim do wysokiego rozkwitu, opierając się na łatwym i tanim dowozie do portów Bremy i Hamburga.

Pod względem technicznym przemysł ten nie poczynił znaczniejszych postępów. Jedynie fabrykacja papierosów jest bardziej zmechanizowana. Fabrykacja cygar natomiast wciąż jeszcze prowadzona jest ręcznie, przyczem właśnie najważniejszą częścią przemysłu tytoniowego jest

tu dotąd wyrób cygar, mimo, że konsumpcja papierosów znacznie się wzmogła.

Głównem centrum wyrobu papierosów są miasta Hannower i Brema.

Wyrób cygar ma swoje główne centrum w Bremie z okolicą, oraz w okolicach Minden-Ravensberg. Wyroby bremeńskie cieszą się renomą światową i były w wielkiej ilości eksportowane zagranicę w latach przedwojennych.

Pozatem znaczne fabryki cygar znajdują się w Geestemünde, Oldenburg, Verden, Achim, Burgdamm, Hemelingen i Osterholz-Scharmbeck.

RYBOŁÓWSTWO.

Porty Dolnej Saksonji są siedzibą największego rybołówstwa Niemiec.

Najważniejszemi portami rybackiemi są Geestemünde, Altona, Bremerhaven, Cuxhaven. Mimo, że przed wojną porty te zostały znacznie rozbudowane, okazały się one po wojnie za małe i Rządy zarówno pruski (w Geestemünde i Nordenham), jak hamburgski (w Cuxhaven), poczyniły w ostatnich latach znaczne inwestycje celem powiększenia tych portów i umożliwienia jaknajbardziej racjonalnej gospodarki rybackiej.

W jakim też w związku z tem stopniu rozwinęło się rybołówstwo, np. w Gestemünde, wynika z faktu, że w r. 1895, t. j. z przed otwarciem tu portu rybackiego, przywieziono tam 27,5 miljn. funtów ryb, wartości 2,2 miljn. mk. niem., a w r. 1913 obrót ten dosięgnął już 95 miljn. funtów, wartości 11,1 miljn. mk. niem. Mimo, że po wojnie, na skutek utraty większej części floty rybackiej, połów się zmniejszył, dowóz do Geestemünde jednak już w r. 1921 wynosił 102,5 miljn. funtów.

Ogólny połów w powyżej wymienionych portach wynosił w r. 1921 (w miljn. funtów):

Geestemünde	102,5
Altona	55,7
Bremerhaven	17,2
Cuxhaven	32,7

Dla porównania należy dodać, że największy port rybacki Holandji, Ymuiden, centrum wielkich targów rybnych w r. 1921, dał tylko 61,2 miljn. funt.

Największą rolę odgrywa tu połów śledzi. Rybacy niemieccy zimą poławiają śledzie w nadbrzeżnych morzach, latem zaś udają się na dalsze wyprawy pod wybrzeża Szkocji i aż do Irlandji.

W drugim rzędzie poważną rolę odgrywa połów flonder różnych gatunków, oraz połów dorsza (kabeljau). Inne gatunki ryb mają dla całości rybołówstwa mniejsze znaczenie.

Rybacy w Geestemünde są zorganizowani w związek „Verband der deutschen Hochseefischereien“, który zarazem jest towarzystwem wzajemnego ubezpieczenia.

Jedenaście towarzystw rybackich, trudniących się specjalnie połowem śledzi, zorganizowane są w związek „Verein deutscher Heringsfische-

reien", który w r. 1913 otworzył w Bremie własną centralę sprzedaży śledzi.

Podczas kryzysu inflacyjnego w latach 1922 i 1923 konsumpcja ryb w Niemczech zmalała, ponieważ rybacy woleli połowy swoje dostawiać do portów Danji, Holandji i Anglji, gdzie im płacono w monecie pełnowartościowej. Po minięciu kryzysu w r. 1924 połowy znowu zaczęły napływać do portów niemieckich, i to w tak znacznej ilości, iż zakłopotano się, w jaki najkorzystniejszy sposób osiągnąć zbyt ryb. W Cuxhaven powstały wędliniarnie i fabryki konserw rybnych, które dziś przerabiają znaczne ilości połowu. W Hamburgu zaś i w Altonie zajęto się przyzwyczajaniem szerokiej publiczności do większej konsumpcji tego taniego i hygienicznego pokarmu. W S. Pauli, dzielnicy hamburgskiej, położonej pomiędzy Hamburgiem a zabudowaną razem z nim Altoną, zostały zbudowane hale rybne. Hale są zaopatrzone w lodownie dla konserwowania towaru rybnego.

Pozatem rozpoczęto akcję na szeroką skalę celem wprowadzenia w życie publicznych piekarń ryb, gdzie za tani pieniądz każdy może nabyć ryby pieczone, na wzór angielski. We wszystkich tanich jadłodajniach, zarówno miejskich, jak i prywatnych, podawane są po cenie nadzwyczaj taniej potrawy rybne, co znacznie się przyczyniło do polepszenia sposobu odżywiania się ubogiej ludności.

W tym wypadku, jak wogóle w całej swej akcji odbudowy gospodarczej po wojnie, władze niemieckie, zarówno jak sfery gospodarcze, okazały inicjatywę organizacyjną i zmysł wynalezienia prostych a praktycznych środków dla ulżenia doli klas pracujących, popierając zarazem przedsiębiorczość prywatną.

Dotąd wyszły drukiem następujące raporty:

		Cena:
1. — Morawska Ostrawa	(1923 r.)	1,—
2. — Turcja	(1923 r.)	1,—
3. — Palestyna	(1923 r.)	1.—
4. — Kanada	(1923 r.)	1,20
5. — Holandja	(1923 r.)	1,80

Skład główny w firmie „Gebethner i Wolff".

Pozatem raporty można nabywać bezpośrednio w Ministerstwie Spraw Zagranicznych (Bibljoteka — pl. Małachowskiego 4), oraz w Administracji tygodnika *„Przemysł i Handel"* (Elektoralna 2, pok. 26).

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka, Warecka 15 w Warszawie.

HENRYK
TENNENBAUM

CZYNNIKI GOSPODARCZE W POLITYCE ŚWIATOWEJ

CENTRALNEGO MUZEUM WOJSKOWEGO BIBLIOTEKA
I = 8032

I.

Zagadnienia gospodarcze w ciągu długiego okresu pokoju, poprzedzającego wielką wojnę światową, powstawały i rosły powoli, i były rozwiązywane łącznym wysiłkiem czynników rządowych i prywatno-gospodarczych również powoli i stopniowo. Można powiedzieć, że historja polityki gospodarczej w owym okresie miała pod wielu względami cechy powolnego organicznego rozwoju i bynajmniej nie była szeregiem skutków, wynikających z szeroko i syntetycznie pomyślanych planów gospodarczych. Polityka gospodarcza tkwiła prawie całkowicie w kategorjach gospodarstwa narodowego. Handel zagraniczny poszczególnego kraju był niemal tylko zagadnieniem polityki gospodarczej danego kraju. Z bardzo małymi wyjątkami sprawa równowagi budżetowej danego państwa była jego zagadnieniem wewnętrznem, i nawet w tym przypadku, jeżeli jakieś państwo bankrutowało, to traciło tylko kredyt i zaufanie, ale nie było to motywem do wszczynania międzynarodowej akcji sanacyjnej. Jedyny może pod tym względem wyjątek stanowiła Turcja i to raczej ze względów politycznych, aniżeli gospodarczych, utworzono w niej międzynarodową komisję długu otomańskiego. Otrzymanie pożyczki zewnętrznej było naogół rzeczą łatwą i było sprawą stosunku państwa zainteresowanego do jednego albo dwóch konsorcjów bankowych. Powoli i stopniowo zwiększały się rozmiary kredytów krótkoterminowych, udzielanych sezonowo przez jedne kraje innym krajom i dopiero gdy krążenie kredytów krótkoterminowych pomiędzy bankami rozmaitych krajów się rozrosło, dostrzeżono pewnego rodzaju regularność tego zjawiska i jego olbrzymie znaczenie. Zaopatrywanie się w su-

rowce przez kraje uprzemysłowione, z bardzo nielicznymi wyjątkami pewnych surowców i pewnych nielicznych państw, nie było jeszcze przedmiotem planowej polityki gospodarczej. Polityka kolonjalna była traktowana empirycznie. Szybkie wzrastanie rezerwoaru rasy żółtej było nieledwie zagadnieniem lokalnem Stanów Zjednoczonych, traktowanem pod kątem widzenia immigracji japońskiej do Stanów Zjednoczonych. Syntetyczne ujęcie polityki gospodarczej w skali światowej było udziałem niewielu uczonych, ale prawie że zupełnie nie było zagadnieniem praktycznem.

Wojna wysunęła w postaci palących i praktycznych zagadnień takie sprawy, jak dostawę i dystrybucję surowców w określonych ilościach z odległych kontynentów, sprawę pożyczek udzielanych przez rząd jednego państwa rządowi innego państwa na warunkach nieustalonych i niewiadomych. Pożyczki te były udzielane w czasie wojny dla zakupów i dla podtrzymania waluty kraju zaciągającego pożyczkę. Koniec wojny wysunął jeszcze sprawę odszkodowań państw zwyciężonych na rzecz państw zwycięskich.

Cały szereg państw, a mianowicie państwa neutralne, dominja angielskie, państwa azjatyckie, skorzystały z tego, że uprzemysłowione państwa europejskie były zajęte wojną, a ich przemysł zaspakajaniem potrzeb wojennych, i znacznie posunęły się w kierunku rozwoju własnego przemysłu. W ten sposób rynki zewnętrzne państw uprzemysłowionych uszczupliły się.

Chaos walutowy we wszystkich prawie państwach europejskich zniszczył kredyt zarówno długoterminowy, jak i krótkoterminowy; z rynków giełdowych prawie że znikły europejskie długoterminowe obligacje państwowe, municypalne i przemysłowe, prawie że zginęły oszczędności w postaci rachunków bieżących w kasach oszczędnościowych i bankach; zaś przyrost oszczędności i kapitału, jaki się dokonywał niezależnie od procesu zubożenia Europy, był lokowany w inwestycjach przemysłowych. Wskutek tego, że tylko lokata w wartościach rzeczowych chroniła od strat w czasie inflacji, w zubożałej Europie zdolność wytwórcza przemysłu się zwiększyła. Odwrotną stroną rozbudowy aparatu przemysłowego jest brak kapitałów obrotowych i uszczuplenie spożycia państwowego i municypalnego. Gdyby rozporządzalne kapitały były lokowane w obligacjach państwowych i municypalnych i gdyby wskutek tego tempo inwestycyj przemysłowych było powolniejsze, dysproporcja pomiędzy wytwórczością i spożyciem nie byłaby tak znaczna. Ucieczka od kapitału obrotowego do walorów rzeczowych wywołała sprzeczne z naturą gospodarstwa kredytowo-kapitalistycznego narzucenie mu form obrotu gospodarstwa naturalnego, wyrażających się w tem, że za uzyskaną gotówkę ze sprze-

daży towaru natychmiast kupowano inny towar, aby pieniędzy nie przetrzymywać.

I oto polityka gospodarcza postawiła przed sobą zadanie rekonstrukcji gospodarczej świata w warunkach zupełnie oryginalnych. Zaczęto się posługiwać metodami, o których się ludziom realnym i praktycznym jeszcze przed 10 laty nie śniło. Weźmy np. plan Dawes'a. Obowiązek uskuteczniania spłat od Niemiec jest uzależniony od skomplikowanych i teoretycznie zbudowanych wskaźników pomyślności gospodarczej Niemiec. Dłużnicy Stanów Zjednoczonych i Anglji jeżdżą do Londynu z obfitymi materjałami statystycznymi i ustalają z wierzycielami zdolność płatniczą swego kraju na podstawie danych budżetowych, handlu zagranicznego, zatrudnienia przemysłowego, bilansów bankowych i t. d. Obecny premjer angielski Baldwin, gdy jeździł do New Yorku, jako prezes delegacji angielskiej do rokowań w sprawie konsolidacji długu angielskiego, wziął ze sobą foljały urzędowych ksiąg statystycznych. Jest to zgoła nowy tryb załatwiania spraw finansowych. Dotychczas zwykły tryb postępowania polegał na tem, że wierzyciel pożyczał dłużnikowi na określonych warunkach i dłużnik albo się uiszczał z powziętych zobowiązań, albo się nie uiszczał i był bankrutem. Obecnie zaś potężna Anglja w osobie obecnego premjera legitymuje się ze swej niezdolności płatniczej, a Stany Zjednoczone wysuwają zasadę, że wierzyciel ma prawo w różny sposób traktować dłużników, którzy zaciągnęli długi w warunkach jednakowych, a tylko dłużnik nie ma prawa uprzywilejować jednego wierzyciela przed innym. Stany Zjednoczone uważają np., że Francja nie ma prawa do tych dogodnych warunków spłaty długów, jakie uzyskały Włochy; Anglja zaś uważa, że Francja, przymuszona do pewnych warunków spłaty długu amerykańskiego, będzie zmuszona zrezygnować z lżejszych warunków, jakie uzyskała od Anglji, aby Anglja jako wierzyciel nie była gorzej traktowana przez Francję, aniżeli inny wierzyciel—Stany Zjednoczone. Jeżeli dotychczas sprawa długów francuskich nie została uregulowana i dopiero w ostatnim roku zostały uregulowane długi Belgji i Włoch, to cóż dziwnego, że Rosja Sowiecka wysuwa doktrynę, że pertraktacje co do spłaty długów rozpocznie dopiero wtedy, gdy państwa burżuazyjne uregulują swe długi państwowe. Do zakresu planowej polityki gospodarczej weszły zagadnienia, które dotychczas były regulowane pomiędzy konsorcjami bankowemi i rządami państw, zaciagających pożyczki.

Inna, niemniej ważna, zasada została wysunięta przy regulowaniu długów międzypaństwowych; odrzucono, mianowicie, tryb przekazywania długów. Francja w swoich pertraktacjach usiłowała uzależnić obowiązek wypłat na rzecz swoich wierzycieli od tego, czy

Niemcy je będą spłacały. Zarówno Ameryka, jak i Anglja odrzucają to żądanie Francji. Gdyby teza francuska została przeprowadzona, to nacisk finansowy na Francję utożsamiałby się z naciskiem na Niemcy: Niemcy płaciłyby Francji, a Francja Anglji i Ameryce. Jednakże państwa te starają się osiągnąć coś wprost przeciwnego. Chodzi im o stworzenie narzędzia presji finansowej, którem by się można było posługiwać w stosunku do poszczególnych dłużników w zależności od konjunktur politycznych i gospodarczych. Za lat pięć może Anglja zechce wywrzeć nacisk na Francję, za lat dziesięć na Niemcy, lub naodwrót. Wiadomo jest, że plan Dawes'a został w zasadzie przyjęty przez Francję w okresie spadku franka francuskiego pod presją banków amerykańskich. Sprawa kredytu długoterminowego, udzielanego poszczególnym państwom, staje się przedmiotem skoordynowanej syntetycznej polityki gospodarczej. Urabiają się tryby postępowania, stworzone przez świat anglosaski t. j. przez Stany Zjednoczone i przez Anglję. Daje się dostrzec pewnego rodzaju kooperacja tych państw np. przy planie Dawes'a. Państwa anglosaskie poruszają przy omawianiu tych spraw swoje poglądy na konstrukcje budżetu i racjonalość wydatków państwowych swoich dłużników.

Inną formę planowej polityki finansowej stanowi kontrola Ligi Narodów nad państwami zaciągającemi pożyczkę. Uskuteczniona ona została w przypadku Austrji i Węgier i była traktowana pod kątem widzenia politycznym. Czechy i Włochy wzięły np. udział w pożyczce austrjackiej ze względów politycznych. W poufnych rozmowach, jakie się toczą w stolicach europejskich na przypadek, gdyby się Polska zwróciła o pomoc finansową do Ligi Narodów, zaczyna przeważać opinja, że Niemcy odgrywałyby tutaj przeważającą rolę. Od czasu do czasu dają się słyszeć pogłoski, że Niemcy przygotowują się do kontroli finansowej nad Polską, w której z ramienia Ligi Narodów objęłyby główną rolę.

Zagadnienie kredytu krótkoterminowego dla krajów europejskich staje się również przedmiotem planowej polityki. Przed wojną banki paryskie pożyczały na krótki termin bankom berlińskim, banki berlińskie bankom rosyjskim i t. d. Obecnie zagadnienie przydziału zagranicy kredytu krótkoterminowego staje się przedmiotem polityki banków emisyjnych. W okresie poprzedzającym wojnę i w czasie wojny nastąpił proces koncentracji banków, tak że w poszczególnych krajach ilość istotnych dysponentów fianansowych znacznie się zmniejszyła. W Londynie, Paryżu i Berlinie decydującą rolę odgrywa parę wielkich banków. W Stanach Zjednoczonych został stworzony skoordynowany system emisyjny, będący odpowiednikiem europejskich

banków emisyjnych. Kooperacja wielkich koncernów bankowych z rządami, albo z centralnymi bankami emisyjnymi wzmogła się. Sprzyjała temu wojna, po wojnie zaś niepokój polityczny. Banki emisyjne są w znacznym stopniu źródłem informacji politycznej dla obawiającego się ryzyka prywatnego kapitału. W tych warunkach wysuwają się na scenie światowej dwie ważne postacie p. Normana, dyrektora banku angielskiego, i p. Stronga, dyrektora federalnego systemu banków rezerwowych w Stanach Zjednoczonych. Panowie ci zjeżdżają się i omawiają sprawę udzielenia kredytów krótkoterminowego i długoterminowego tym albo innym europejskim aspirantom do pieniędzy. Pan Schacht, dyrektor banku Rzeszy, jeździ na konferencję do p. Normana i p. Stronga. Podobno p. Schacht w r. 1925 prosił p. Stronga, aby banki amerykańskie zaprzestały udzielania kredytów krótkoterminowych przedsiębiorstwom prywatnym w Niemczech, gdyż nadmierne kredyty udzielone niemieckim przedsiębiorstwom, zaczęły, według p. Schachta, odbijać się niepomyślnie na kierunku odbudowy Niemiec. W sprawach europejskich p. Strong uzgadnia podobno zawsze swoją akcję z p. Normanem. W ten sposób działalność aparatu kredytu krótkoterminowego podlega wskazaniom planowej polityki finansowej. Kredyt krótkoterminowy staje się narzędziem akcji politycznej. Ponieważ stałość waluty jest warunkiem koniecznym zespolenia poszczególnych krajów z aparatem kredytowym świata, staje się więc ona cenzusem, od którego zależy przyjęcie do międzynarodowego zespołu gospodarczego. Francja wskutek wahań walutowych, wywołanych deficytem budżetowym, deklasuje się międzynarodowo; w silniejszym stopniu odnosi się to do Polski. Uważa się nawet za prawdopodobne, że będzie wysunięta zasada regjonalnej dystrybucji kredytów. W pewnych sferach londyńskich daje się dostrzec pogląd, że przydział kredytu krótkoterminowego dla Polski, przynajmniej w pewnych działach gospodarstwa, powinien być uskuteczniany przez Berlin. Udzielenie przez Niemcy kredytów handlowych Rosji nie spotkało się, o ile nam wiadomo, z żadnym protes'em ze strony wierzycieli Niemiec. W roku 1919 Lamont, dyrektor i współwłaściciel koncernu Morgana, w udzielonym w roku 1919 wywiadzie w prasie angielskiej dał wyraz swojej irytacji z tego powodu, że pewne kraje europejskie, a mianowicie Anglja, pożyczone w Ameryce pieniądze wypożyczają innym krajom europejskim. Postępowanie takie uważał p. Lamont za niewłaściwe, gdyż według jego zdania Ameryka sama potrafi wypożyczyć pieniądze bez obcego pośrednictwa. Jak widzimy sytucja się zmieniła i obecnie pośrednictwo przy operacjach kredytowych uznawane jest za wskazane.

W okresie leżącym przed nami będą się krzyżowały dwie tendencje: bezpośredniego udzielania kredytów przez dysponentów kapi-

tału i pośredniego udzielania kredytów pewnym krajom przy pośrednictwie innych krajów, mających ku temu specjalne kwalifikacje w postaci znajomości odnośnych krajów. Wyrazem tej drugiej tendencji jest kooperacja p. Stronga z p. Morganem i wysuwanie się Berlina na rynku środkowo-europejskim jako dysponenta pieniędzy amerykańskich.

II.

W czasie wojny dostarczanie surowców przez jedne kraje innym krajom stało się czynnikiem planowej polityki gospodarczej. W okresie przedwojennym handel surowcami był ujmowany pod kątem widzenia niemal wyłącznie handlowym. Bardzo ciekawą jest pod tym względem organizacja handlu miedzią, cynkiem i ołowiem. W tym dziale handlu wysunęły się Niemcy; w dziale miedzi i cynku kontrolowały one około 1/5 produkcji amerykańskiej. Pośrednictwo przy dostawie cynku australijskiego dla hut belgijskich znajdowało się w rękach niemieckich. Wojna uwydatniła znaczenie metali dla gospodarstwa narodowego i wówczas spostrzeżono się w Anglji i we Francji, że powyższe metale, znajdujące się na terytorjach podległych Anglji i Francji kolonij i eksploatowane przeważnie przez kapitały francuskie i angielskie, nietylko że nie podlegają jednolitej dyspozycji angielskiej i francuskiej, ale że przeciwnie, dyspozycję zagarnęli wskutek swej sprężystości handlowej Niemcy. Dało to początek procesowi polegającemu na dążeniu do koordynacji i dyspozycji politycznej i dyspozycji gospodarczej. W Anglji i we Francji pod naciskiem rządów dąży się do skupienia w wytworzonych w tym celu organizacjach objektów, eksploatowanych przez kapitał danego kraju, a eksploatacja i handel tymi objektami zaczynają być dokonywane z punktu widzenia polityczno-gospodarczego. Np. w Anglji i we Francji wytworzono towarzystwa, które w ten czy w inny sposób kontrolują objekty angielskie i francuskie w rozmaitych krajach. Francuska *Société des Minerais et Metaux* dzierżawi Górnośląską Hutę Ołowiu Strzebinię i posiada wyłączną sprzedaż wyprodukowanego przez nią ołowiu. Dysponowanie surowcami przez posiadające je kraje w stosunku do krajów ich pozbawionych staje się narzędziem akcji politycznej i polityczno-gospodarczej.

Energiczną politykę surowcową prowadzą właściwie dwa kraje— Stany Zjednoczone i Anglja; dysponują one największą ilością surowców i zbliżają się do ideału samowystarczalności. Posiadane przez siebie surowce eksploatują one własnym kapitałem. Na przeciwległym biegunie znajduje się Rosja, posiadająca znaczne zasoby surowców, ale pozbawiona kapitału do ich eksploatacji. Rosja musi

dopuścić kapitał obcy do swoich bogactw naturalnych i znajduje się ona w okresie rozwiązywania zadania polegającego na tem, aby właściwie ustosunkować dyspozycję ekonomiczną kapitału obcego do własnej dyspozycji politycznej. Sprawa eksploatacji nafty kaukaskiej i jej handlu jest traktowana pod tym kątem widzenia i kwestja dopuszczenia kapitału amerykańskiego, francuskiego albo angielskiego jest traktowana pod kątem widzenia politycznym. Niewątpliwie to samo ujawni się przy eksploatacji bogactw syberyjskich.

W czasie wojny znaczenie nafty zostało powszechnie zrozumiane i sprawa nafty w świadomości politycznej zajmuje obecnie poczesne miejsce. Wkrótce po ukończeniu wojny okazało się, że Anglja opanowała na całym świecie złoża naftowe, tak że znaczenie Stanów Zjednoczonych, największego w tej chwili producenta i spożywcy nafty, będzie malało. Gdy Stany Zjednoczone chciały naprawić ten błąd, przekonały się o tem, że mają wszędzie przed sobą drzwi zamknięte. Wówczas Stany Zjednoczone wystąpiły z doktryną drzwi otwartych dla wszystkich, a właściwie z zasadą traktowania spraw gospodarczych pod kątem widzenia gospodarczym z pominięciem pierwiastka kontroli politycznej. Najzasobniejsze pod względem kapitału Stany Zjednoczone posiadają najmniej wpływów politycznych na kontynencie azjatyckim i afrykańskim. W Chinach jedynem wielkiem państwem, pozbawionem koncesyj eksterytorjalnych, są Stany Zjednoczone. Wskutek tego Stany Zjednoczone są rzecznikiem usamodzielnienia Chin t. j. stopniowego wyrzucenia stamtąd Japonji, Anglji i Francji i traktowania eksploatacji Chin wyłącznie pod kątem widzenia gospodarczym, co dla najbogatszych ze wszystkich państw Stanów Zjednoczonych jest najdogodniejsze.

Mamy więc trzy typy traktowania zagadnienia surowcowego. Typ rosyjski — polegający na dążeniu do skombinowania dyspozycji ekonomicznej obcej z dyspozycją polityczną własną; typ francusko-angielski — polegający na koordynacji własnej dyspozycji politycznej z własną dyspozycją gospodarczą (nafta, metale); wreszcie typ amerykański—polegający na doktrynie o niewiązaniu dyspozycji gospodarczej z dyspozycją polityczną. Stany Zjednoczone dzięki swej sytuacji mogą sobie pozwolić na znaczny brak logiki, polegający na tem, że tej doktryny nie stosują do kontynentu amerykańskiego, podlegającego skutkom zasady Monroe'go. W myśl powyższej doktryny Stany Zjednoczone otrzymały udział w eksploatacji nafty mesopotamskiej przez *Turkish Petroleum Co.* i protestują przeciwko zainspirowanemu przez rząd angielski ograniczeniu produkcji kauczuku, mającemu na celu podniesienie cen i zwiększenie haraczu opłacanego przez Stany Zjednoczone na rzecz Anglji.

W roku 1919, gdy Anglja wysunęła sprawę dystrybucji międzynarodowej surowców i zaproponowała w tym celu utworzenie Komisji Międzynarodowej, delegat amerykański Logan, zainterpelowany przezemnie w tej sprawie, oświadczył mi w prywatnej rozmowie, że skoro Stany Zjednoczone umieją surowce wydobywać, to je potrafią same, bez obcej pomocy, podzielić, i nie potrzebują do tego pomocy Komisji Międzynarodowej. Należy się więc liczyć z tem, że Stany Zjednoczone conajwyżej zdecydują się albo na bilateralne porozumienia z producentami surowców, albo na bilateralne porozumienia z głównymi odbiorcami surowców; będą natomiast niechętnie się odnosiły do powstawania bloku odbiorców surowców, jakiby się niewątpliwie wytworzył na międzynarodowej konferencji ekonomicznej. Można więc przypuszczać, że, w razie utworzenia regjonalnego bloku odbiorców surowców, Stany Zjednoczone popierałyby państwa znajdujące się poza blokiem.

III.

Handel międzynarodowy uległ całemu szeregowi perturbacyj w porównaniu ze stanem przedwojennym. Cały szereg państw wprowadził reglamentację towarową w celu osiągnięcia zrównoważonego albo dodatniego bilansu handlowego i w celu rozwoju wytwórczości własnej. Dążenie do stworzenia w rozmaitych krajach produkcji niewytwarzanych dotychczas towarów znajduje się w sprzeczności z zasadą międzynarodowego podziału pracy w dziedzinie wytwórczości. Mamy tutaj do czynienia z dwoma prądami. Jeden z nich polega na dążeniu do wytworzenia narodowych samowystarczalnych kompleksów gospodarczych; drugi — na doktrynie międzynarodowego podziału pracy, czyli wprowadzeniu zasady, że każdy kraj powinien wytwarzać tylko te przedmioty, których wytwórczości sprzyjają jego warunki naturalne. Za zupełnie jaskrawe pogwałcenie tej doktryny jest uważana tendencja państw nie-anglo-saskich do tworzenia własnego przemysłu. Rzecznikiem tej zasady są Niemcy z ogromnym aparatem przemysłowym i brakiem rynków zbytu. Niemcy uważają, że popieranie i usiłowanie rozwoju pewnych gałęzi przemysłu w Polsce, wówczas gdy w Niemczech przemysł jest sprawniejszy i technicznie lepiej uposażony, a nie posiada dostatecznych rynków zbytu, jest marnotrawstwem ze stanowiska międzynarodowego. Zresztą nietylko Niemcy, ale i inne kraje wysoko uprzemysłowione muszą się niechętnie patrzeć w obecnym okresie braku rynków zbytu na tendencje rozbudowy przemysłu w innych krajach. We współczesnej atmosferze światowej budzi się tendencja do oceny poszczególnych gałęzi wytwórczości w poszczególnych krajach ze stanowiska czy mają

one „rację bytu", czy też nie mają „racji bytu"; oczywiście kraje uprzemysłowione ustosunkowują się niechętnie do poczynań przemysłowych w krajach mniej uprzemysłowionych. Jest to pogląd właściwy obecnemu przemijającemu okresowi, wiadomo bowiem, że największymi odbiorcami wytworów przemysłowych są kraje uprzemysłowione; jednak w tej chwili rozbudowa aparatu przemysłowego, zmuszonego w znacznym stopniu do nieczynności i drogo produkującego, zbiega się z okresem braku rynków i wskutek tego jest traktowana nieprzychylnie. Należy również stwierdzić, że ocena racjonalności danej gałęzi przemysłu w danym kraju jest zawsze subjektywna.

Na tem podłożu tworzą się projekty ułatwień w handlu międzynarodowym, zniesienia reglamentacji przywozowo-wywozowej, obniżenia ceł i racjonalnego podziału produkcji pomiędzy poszczególnymi krajami.

Należy przypuszczać, że w dziedzinie reglamentacji produkcji i zbytu będą powstawały bloki i regjonalne porozumienia pewnych państw. Mamy w tej chwili do zanotowania francusko-niemiecki syndykat potasowy z przydziałem Niemcom rynków Europy Wschodniej. Zarysowuje się porozumienie węglowo-żelazne francusko niemieckie, oparte na wymianie węgla niemieckiego na rudę żelazną i żelazo francuskie, mające objąć normowanie produkcji przemysłu żelaznego i wzajemne porozumienie co do rynków zbytu. Niewiadomo czy do tego syndykatu przystąpią inne kraje jak np. Czechy i Polska, co nas w szczególności interesuje, czy też pewne części Europy będą podzielone pomiędzy Francję i Niemcy, jako ich rynki zbytu. Możliwe jest również, że powstanie regjonalne porozumienie niemiecko-czesko-austrjackie. Jeżeli zważyć, że Polska dla uruchomienia przemysłu potrzebuje kredytów krótkoterminowych i długoterminowych zagranicznych, niezbędnem staje się dobre orjentowanie w odnośnych prądach międzynarodowych. Należy zwrócić uwagę na to, że Niemcy dążą do hegemonji na wschodzie Europy i z chwilą, gdy ją utrwalą, dadzą to niewątpliwie odczuć i na zachodzie Europy. Jest pewnego rodzaju krótkowidztwem politycznem rozstrzyganie przydziału kwot produkcyjnych i rynków pod kątem widzenia przejściowej depresji gospodarczej w Europie, a bez uwzględniania przewidywań na dalszą metę.

IV.

Jakkolwiek w literaturze ekonomicznej słowa „syndykat" i „trust" wymawia sie jednym tchem, to należy zauważyć, że są one wyrazem często wzajemnie się krzyżujących tendencyj. Syndykat jest zawieszeniem broni pomiędzy przedsiębiorstwami danego kraju, albo pomię-

dzy syndykatami narodowymi poszczególnych krajów. Ustala się na okres trwania syndykatu system określania cen, kwoty produkcyjne, tryb sprzedaży i t. d. Najciekawszą jednak stroną umów syndykatowych stanowią wyjątki i odchylenia od zasad przewodnich syndykatu, mające na celu zachowanie w ramach syndykatów możliwości rozwojowych dla silniejszych przedsiębiorstw w kierunku wielkich koncernów i kontynuowania specjalnych stosunków. Do takich wyjątków należy zasada o wewnętrznem spożyciu wewnątrz koncernu, t. zn. koncerny zastrzegają sobie, że węgiel spożyty w fabrykach żelaza, należących do koncernu węglowo-żelaznego, nie podlega normom produkcyjnym syndykatu, że blacha przerobiona na fabrykach okrętów, należących do koncernu, jest wyłączona z przydzielonej mu kwoty produkcyjnej i t. d. Spotyka się w umowach syndykatowych postanowienia, że sprzedaż w danej dzielnicy np. w dorzeczu pewnej rzeki, na której dany koncern ma własną flotyllę, nie podlega normowaniu produkcji, albo, że dostawy dla innego wielkiego kompleksu, z którym dany koncern ma wspólność interesów, jak np. węgla dla koncernu barwnikowego, również są wyjęte z kwoty produkcyjnej. Jeden z wielkich praktyków syndykatowych zrobił tę słuszną uwagę, że uczeni ekonomiści popełniają wielki błąd, zwracając głównie uwagę przy badaniu syndykatów na ich zasady, a nie na odchylenia od zasad.

W ramach syndykatu występuje bardzo wyraźnie tendencja do tworzenia wielkich koncernów pionowych i wspólności interesów z innymi koncernami. Im bardziej powstają koncerny i trusty, powiązane z wielkimi bankami i instytucjami finansowemi, rozdzielcami kredytów, tem bardziej syndykat staje się niejako czczą formą demokratycznego porozumienia w przemyśle, przysłaniającym kierownictwo oligarchji wielkich trustów i koncernów. Szczególniej w dziedzinie handlu zagranicznego danego kraju wielkie koncerny i trusty okazują się bardzo sprężyste. W Stanach Zjednoczonych udział trustu stalowego w produkcji amerykańskiej zmalał z 60 do 40%, a jego udział w handlu zagranicznym Stanów Zjednoczonych produktami żelaznymi wynosi około 90%. W Stanach Zjednoczonych wielkie trusty i koncerny ujawniają ekspansję poza granice Stanów Zjednoczonych, tworząc dla siebie punkty zaczepne w postaci filij wytwórczych albo sprzedażnych, tak że można mówić o powstawaniu wielkich koncernów światowych. Jednym z interesujących nas przykładów może być usiłowanie koncernu Harimana zakupu przedsiębiorstwa cynkowego Giesche—Erben na Górnym Śląsku. Narówni z porozumieniami poziomemi ujawniać się będzie działalność wielkich koncernów światowych krzyżująca porozumienia poziome. Syndykat francusko-niemiecki

węglowo-żelazny będzie zapewne niechętnie widziany przez Anglję i, jeżeli tak będzie, to Anglja albo Ameryka może się posługiwać przedsiębiorstwami w innych krajach Europy, będących w stosunku do syndykatu *outsiderami*, jako narzędziem w swych rękach. Porozumienia międzynarodowe są bardzo trudne do zrealizowania; raczej można mówić o porozumieniach europejskich, albo o porozumieniach regjonalnych w Europie, w takim zaś razie będą często istniały sprzeczne z takiemi porozumieniami interesy koncernów anglo-saskich.

V.

Niezmiernie ważne znaczenie dla układu stosunków gospodarczych na kontynencie Europy posiada stosunek Anglji do Niemiec. Przy ocenie stosunku Anglji do kontynentu europejskiego zwykle popełnia się błąd, przypuszczając, że polityka Anglji oscyluje pomiędzy dwoma alternatywami: polityką kolonjalną, pociągającą za sobą *desintéressment* w sprawach Europy, i polityką aktywną europejską. Ponieważ Anglja nie jest w stanie spożyć surowców i płodów rolnych swoich kolonij, te ostatnie muszą znaleźć innego nabywcę poza Anglją. W przeciwnym razie musi słabnąć zdolność nabywcza kolonij na towary angielskie i musi maleć dobrobyt kolonij. Wskutek tego kontynent europejski stanowi aneks gospodarczy Anglji. Zakupy przez kontynent Europy surowców i płodów kolonjalnych są koniecznym składnikiem budowy gospodarczej Imperjum Angielskiego, są koniecznem ogniwem w łańcuchu wymiany towarowej międzyimperjalnej. Dlatego Anglja tak usilnie dążyła do rekonstrukcji gospodarczej Niemiec. Chwilowo Niemcy muszą być przychylniej widziane przez Anglję niż Francja, ponieważ Francja ma kolonje i wskutek tego może politycznie współzawodniczyć i krzyżować politykę angielską na innych kontynentach. Jednak polityka Anglji w stosunku do kontynentu europejskiego nie może być konsekwentną na dłuższą metę. Anglja jest przeciwniczką hegemonji gospodarczej jakiegokolwiek bądź państwa na kontynencie Europy; Anglja musi być przeciwniczką bloku pewnych państw, któryby mógł uzyskać hegemonję w Europie. Jeżeli więc istotnie zacznie się tworzyć blok francusko-niemiecko-belgijski, to rola Anglji jako superarbitra malałaby i wówczas Anglja niewątpliwie zaczęłaby przeszkadzać jego utrwaleniu. Anglja chce być arbitrem pokojowym.

Antagonistami tej polityki angielskiej jest Rosja i będą Stany Zjednoczone.

Jeżeli Stany Zjednoczone wezmą większy udział w wymianie międzynarodowej i w polityce gospodarczej świata, to niewątpliwie będą dążyły do tego, by uczynić Europę swoim aneksem. Lokata

kapitału amerykańskiego zarówno poza Europą, jak i w Europie, stopniowo do tego doprowadzi. Jest rzeczą ważną, że większość kontynentu europejskiego jest pozbawiona kolonij (z wyjątkiem Francji i w pewnym stopniu Włoch), nie ma marynarki światowej i wskutek tego nadaje się na aneks. Kto wie jednak, czy pod pewnym względem nie ma ona więcej danych na aneks amerykański, niż na aneks angielski. Niemcy posiadają większe od Amerykanów doświadczenie światowe w bankowości, żegludze i handlu wytworami przemysłowymi, podczas gdy Ameryka posiada kapitały i chęć ekspansji, lecz bez doświadczenia. Pomiędzy Stanami Zjednoczonemi i Niemcami może więc powstać dosyć harmonijne uzupełnianie się. Nie wiadomo czy długo da się utrzymać ta sytuacja, aby kapitałami amerykańskimi rekonstruowano Europę jako aneks angielski. Dlatego już teraz pewne prądy opinji amerykańskiej są przeciwne Locarno, którego istotą jest zrobienie z Europy aneksu angielskiego. Przeciwnikiem tej polityki jest również Rosja, która nie protestuje przeciwko zbliżeniu Francji i Niemiec, ale przeciwko patronatowi Anglji.

Jednym z motywów, który doprowadził do paktu reńskiego pod egidą Anglji, była potrzeba stworzenia bloku krajów uprzemysłowionych, wobec trudności Anglji i Francji z rasą żółtą i Islamem. W tym świecie niechrześcijańskim Rosja wystąpiła z hasłem emancypacji politycznej i narodowej ujarzmionych przez Europę kontynentów azjatyckiego i afrykańskiego. Pozbawione kolonij Niemcy też stwarzają trudności państwom kolonjalnym, i w Niemczech narówni z tendencją do uzyskania mandatów kolonjalnych, powstaje tendencja odwrotna, któraby chciała uczynić z Niemiec ideowego przeciwnika agresji kolonjalnej. Chiny i Indje wolą kupować towary niemieckie, niż towary ciemiężców. Anglja i Francja pragnęłyby wciągnąć Niemcy do wspólnej polityki kolonjalnej i dlatego mówi się o powierzeniu Niemcom mandatów kolonjalnych. Jednak poważnych mandatów ani Anglja ani Francja chętnie się nie zrzekną, pozatem Włochy uważają, że mają większe prawa do mandatów niż Niemcy, a być może, że Niemcy nie będą uważały dla siebie za korzystne otrzymanie gorszych mandatów. W tych warunkach trudno przypuszczać, aby stosunki angielsko-niemieckie były przez dłuższy czas idylliczne. Wysoce prawdopodobnem jest, że dążenie do porozumienia francusko-niemieckiego nabierze cech emancypacji ubogiej Europy z pod dyktanda angielskiego.

Jeżeli tak jest, to rzeczą nadzwyczajnie ważną jest fakt, że Stany Zjednoczone i Anglja nie są krajami demokratycznych syndykatów, ale ojczyzną oligarchicznych koncernów i trustów, operujących w skali światowej. Dla koncernów angielskich ich ekspansja na rynku

światowym zawsze była daleko ważniejsza, niż uregulowanie rynku wewnętrznego. Ogromne zbogacenie się Stanów Zjednoczonych musi popchnąć trusty amerykańskie w tym samym kierunku. Nawet w Niemczech tworzą się wielkie koncerny, znamionujące pewne osłabienie zasady syndykatowej. Dziwna rzecz, ale koncerny amerykańskie, udzielające kredytów przedsiębiorstwom niemieckim, wywierają na te ostatnie nacisk w kierunku tworzenia racjonalnych koncernów i zespołów, opartych na wspólności interesów. Polityka wielkich koncernów światowych mniej jest zależna od przejściowych kryzysów i obliczona jest na dalszą metę, niż polityka gospodarcza kontynentu europejskiego, znajdującego się pod wpływem ujemnych skutków kryzysu gospodarczego. I dlatego szeroko zakreślone pomysły planowego podziału produkcji światowej oraz redukcji przemysłów nieracjonalnych skrzyżują się przy ich realizacji z opartą na innych przesłankach polityką koncernów światowych. Okres harmonijnej współpracy p. Stronga, Normana i Schachta musi po pewnym czasie przeminąć, podobnież jak zawsze dotychczas przemijały koalicje. Życie nie będzie się rozwijało według prostej linji harmonijnych i syntetycznych planów.

Dyrektor Banku Angielskiego p. Norman zajmuje się podobno planem rekonstrukcji kredytu krótkoterminowego na kontynencie europejskim i uzdrowienia banków emisyjnych przy pomocy kapitału amerykańskiego. Ten bardzo mądry plan polega na uzależnieniu kontynentu europejskiego od Anglji przy pomocy kapitału amerykańskiego, przyczem Niemcy odegrałyby najważniejszą rolę na kontynencie. Przeciwko temu planowi musi powstać opozycja Stanów Zjednoczonych podobna do tej, jakiej dał wyraz p. Lamont w roku 1919 w sprawie kredytów i p. Logan w sprawie surowców. Wątpliwe jest, aby wielkie koncerny i trusty amerykańskie zgodziły się na dłuższą metę na to, aby działalność aparatu kredytowego Stanów Zjednoczonych była ujęta w karby porozumienia amerykańsko-angielskiego. Zresztą należy się liczyć i z tem, że Niemcy, które obecnie już są prawie nasycone kapitałem amerykańskim przy pomocy i poparciu Anglji, będą się starały wyemancypować z pod wpływów albo Anglji, albo Ameryki. Wśród pewnych sfer niemieckich zaczyna się gruntować idea niezależnej polityki kontynentalno-europejskiej, w porozumieniu z Francją. Na gruncie polityki finansowej będą występowały rozmaite tendencje, a mianowicie: stworzenia z Europy aneksu angielskiego, stworzenia z niej aneksu amerykańskiego, wreszcie stworzenia z niej bloku kontynentalnego, dążącego do emancypacji z pod wpływów anglo-saskich. W przypadku, gdyby się wytworzyło regjonalne porozumienie francusko-belgijsko-niemieckie na tych zasa-

dach, ku czemu prą pewne prądy opinji niemieckiej i francuskiej, to w takim razie kraje anglo-saskie mogłyby być antagonistami takiego bloku i w celu pokrzyżowania jego polityki zawiązać ściślejsze stosunki z krajami, znajdującymi się poza tym blokiem.

VI.

We wszystkich krajach rasy białej coraz bardziej wysuwa się troska o utrzymanie jednolitego charakteru narodowościowego. Stany Zjednoczone ograniczają immigrację i dbają o utrzymanie przewagi pierwiastka anglo-saskiego w nowo utworzonym narodzie amerykańskim. Istnieje wielka dysproporcja pomiędzy liczebnością rozmaitych ras i narodów i terytorjami przez nie zamieszkałymi. Będąca w posiadaniu anglosasów Australja, Nowa Zelandja, Kanada są słabo zaludnione, gdy na terytorjum Japonji, Chin i Indji tłoczą się narody żółte, nie mogąc się zmieścić na swych przeludnionych ziemiach. Powstają strefy niezmiernie taniej, nieledwie darmowej pracy, dotychczas mało wydajnej, jak to zwykle ma miejsce na początku z wydajnością pracy, świeżo zaprzęganej do nowoczesnego warsztatu fabrycznego.

Żyjemy w okresie, w którym się raczej uprawia restrykcje immigracji, aniżeli popiera wielkie przesunięcia mas ludzkich. Jedyna Francja, ze swemi kolonjami, i kraje południowo-amerykańskie przedstawiają pewien wyjątek. Ma się wrażenie, że w okresie, będącym przed nami, kapitał i surowce będą przychodziły do mas ludzkich, a nie naodwrót. Pod tym względem atmosfera współczesna odpowiada aspiracjom państwowym i narodowym krajów europejskich.

Jednym z bardzo ważnych motywów ograniczeń anty-immigracyjnych jest obawa przed tanią pracą immigranta, mogącą obniżyć wysoki poziom życia kulturalnego amerykanina. W okresie nowoczesnej demokracji, będącej w poważnej części demokracją robotniczą, walka z tanią pracą wysuwa się na czoło polityki światowej.

Ubogie i mniej kulturalne narody dysponują tylko tanią i mniej wydajną pracą. Demokracja robotnicza angielska przypomina arystokrację starożytnego Rzymu, która upadła pod naciskiem żywotniejszych barbarzyńców germańskich. Bezrobotni angielscy w dość dużych ilościach przebywają na taniej Rivierze francuskiej, żyjąc z zasiłków rządowych. Na te wydatki zagraniczne gospodarstwa narodowego Anglji pracują barbarzyńskie narody całego świata. Anglja ma stale bilans handlowy bierny.

W silniejszym stopniu, niż przed wojną, będzie kapitał przypływał do ubogich narodów tanio pracujących i będzie je uprzemysławiał. Taki przypływ będzie osłabiał chwilowo sytuację państw przemysłowych. Znalazło to wyraz w walce w Anglji kapitału przemy-

słowego przeciwko eksportowi kapitału zagranicę przez banki. Jedną z przeszkód może być tendencja tych narodów do wprowadzania zdobyczy socjalnych, pozbawiających narody ubogie przywileju taniości przed zdobyciem przywileju wydajności. Los takich narodów może być podobnym *mutatis mutandis* do losu tych barbarzyńców z wieków zamierzchłych, którzy przyswajali sobie od narodów bogatych, zamiast metod pracy i organizacji, zewnętrzny przepych i używanie życia. Jak wiadomo nie były one w stanie utrzymać pozycji zdobytej w okresie szczęśliwej konjunktury.

* * *

Klawiatura czynników gospodarczych w polityce światowej daje się ująć pokrótce w sposób następujący:

Ze sprawy długów miedzysojuszniczych i odszkodowań niemieckich stworzono narzędzie presji na kraje kontynentu europejskiego, znajdujące się w rękach Ameryki i Anglji. Presja będzie wywierana zależnie od sytuacji politycznej raz na jedne, raz na inne kraje.

Przy podziale surowców dysponenci surowców nie będą chętnie patrzeli na tworzenie bloku odbiorców, czego ukrytą tendencją są projekty międzynarodowej konferencji. Najwyraźniej wystąpi to w Stanach Zjednoczonych. Anglja będzie dążyła do roli pośrednika i rozdzielcy surowców amerykańskich i angielskich. Dla pewnych krajów kontynentu europejskiego może się okazać dogodnem stworzenie bloku kontynentalno-europejskiego, mającego na celu przeciwstawienie się hegomonji anglo-saskiej. Wówczas dla innych krajów kontynentu europejskiego, drugorzędnych pod względem znaczenia gospodarczego, otwiera się perspektywa, że Stany Zjednoczone więcej się nimi zainteresują w celu pokrzyżowania polityki bloku europejskiego. Ta sama tendencja może się ujawnić w Ameryce, gdy taki blok europejski zbyt wyraźnie będzie przechylał się ku patronatowi Anglji.

Podobnie będzie się przedstawiał układ w sprawie przydziału kredytów krótkoterminowych i długoterminowych. Najpomyślniejszą konjukturą dla Polski byłoby, gdyby Stany Zjednoczone zdecydowały się na pewne samodzielne posunięcia kredytowe na kontynencie europejskim. Wśród nieoficjalnych przedstawicieli sfer angielskich pożyczka zaciągnięta u Dilona wywoływała uczucie irytacji. Trudno przypuszczać, aby p. Strong mógł stale kooperować z p. Normanem i p. Schachtem.

Polityka polska powinna czujnie badać nietylko syntetyczne plany kooperacji międzynarodowej, ale i całą gamę tendencyj przeciwnych tej kooperacji.

BIBLIOTEKA
706.

BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku
II 8032
78