

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, grudzień 1947 Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego Rok III Nr 18 (51)

Transport morski ładunków płynnych

W wyniku powojennych przemian strukturalnych polska flota handlowa pozyskała pierwsze w jej historii statki do przewozu ładunków płynnych, czyli tzw. tankowce. Przed wojną ten dział transportu morskiego był Polsce zupełnie obcy. Dopiero w roku bieżącym linie żeglugowe „Gdynia — Ameryka” rozpoczęły eksploatację pierwszych polskich tankowców, którymi są następujące jednostki:

1. M/S „Karpaty” (ex „Kazbek”, ex „Empire Tageos”, ex „Adria”), statek motorowy o pojemności 6.487 BRT i nośności 9.590 TDW., pozyskany w ramach odszkodowań wojennych.*
2. M/S „Rysy” (ex „Blexen”), statek motorowy o pojemności 1.700 BRT, pozyskany drogą odbudowy wraku z czasów wojny, wydobytego z wody w Sopocie w r. 1946.**
3. M/S „Turnia” (ex „Y 75”), statek motorowy o pojemności 634 BRT i nośności 770 TDW., zakupiony z demobilu amerykańskiego.

W obecnej strukturze gospodarczej Polski można liczyć się z dość znacznym i stałym zapotrzebowaniem na środki transportowe dla ładunków płynnych. Według ogłoszonych ostatnio statystyk za 8 pierwszych miesięcy br., sam przywóz produktów naftowych stanowił 11% sum wydatkowanych na import towarowy Polski.*** Posiadanie przez Polskę własnej floty tankowej jest zatem gospodarczo całkowicie uzasadnione, zwłaszcza wobec panującego obecnie na świecie silnego zapotrzebowania na ten rodzaj tonażu.

Ponieważ zagadnienia związane z morskim transportem ładunków płynnych są w Polsce na ogół mało znane, spróbujemy zarysować całokształt tego ciekawego działu żeglugi morskiej w aspekcie historycznym, technicznym i ekonomicznym.

Rys historyczny

Przewozy morskie ładunków płynnych były znane od dawna, jednak w czasach, kiedy międzynarodowe obroty towarowe nie istniały jeszcze w dzisiejszym pojęciu i rozmiarach, nie istniała również potrzeba budowania statków specjalnie dla przewozu płynów. Towar płynny przewożono po prostu w beczkach załadowanych na zwykły statek frachtowy. Ten sposób transportu narażał wiele trudności, a przy przewozie nafty był również niezbyt bezpieczny, ze względu na wyciekanie płynu z beczek i związaną z tym możliwość pożaru. Ponadto był to system nieekonomiczny, który nie tylko nie pozwalał na należyte wyzyskanie pojem-

ności ładunkowej statku, z uwagi na wolną przestrzeń pozostającą między beczkami, ale ponadto zmuszał do bezproduktywnego przewożenia martwego ciężaru, składającego się zarówno z ciężaru samych beczek, jak i umocnień niezbędnych dla przytwierdzenia beczek wewnątrz statku.

W związku z wymienionymi niedogodnościami, przedsiębiorstwo naftowe transportujące ropę kaukaską po Morzu Kaspijskim pierwsze podjęło próby wykorzystania kadłuba statku jako wielkiego zbiornika płynu. Eksperyment ten w odniesieniu do mórz otwartych dał doświadczenia ujemne, ze względu na przelewanie się płynu w czasie kołysania statku na większej fali. Rosnące zapotrzebowanie przemysłu i komunikacji na ropę naftową oraz jej produkty pochodne doprowadziło jednak stopniowo do stworzenia specjalnego typu pełnomorskich statków tankowych.

W r. 1886 udało się pomyślnie rozwiązać problem przewozu płynnego ładunku na niemieckim statku „Andromeda”, który zaopatrzono w 72 zbiorniki, połączone między sobą rurami, tak że przy kołysaniu płyn mógł swobodnie przelewać się z jednych zbiorników do innych. Według tego prototypu zbudowano wkrótce na stoczni w Newcastle-on-Tyne pierwszy na świecie tankowiec oceaniczny „Glückauf”, długości około 90 m i nośności 2.700 TDW.

Odtąd trwa nieprzerwany wzrost światowej floty statków-cystern, oparty przede wszystkim na rosnącym do astronomicznych rozmiarów wydobyciu ropy naftowej. W r. 1873 wyprodukowano na całym świecie około 1 miliona ton ropy. W ciągu niespełna dwudziestu lat cyfra ta wzrosła dziesięciokrotnie, a w r. 1920 była już stą razy wyższa. Produkcja z r. 1946 osiągnęła poziom 400 milionów ton.* Przewóz tych olbrzymich ilości płynnego paliwa, w coraz to szerszym stopniu zastępującego węgiel w gospodarce światowej, jest głównym zadaniem floty tankowej. Toteż na morskich szlakach komunikacyjnych, łączących wielkie osiedla przemysłowe i handlowe z punktami wydobycia ropy w Stanach Zjednoczonych, Związku Radzieckim, Meksyku, Wenezueli, Borneo, Persji, Iraku oraz Wschodnich i Zachodnich Indiach, panuje bez przerwy ożywiony ruch statków-cystern. Według źródeł amerykańskich**, trasa łącząca np. Nowy Jork z Portem Artura w stanie Texas jest dosłownie „wybrukowana naftą”. Spotyka się tam statki tankowe w przeciętnych odstępach 10 mil morskich. Do portu nowojorskiego przybywa codziennie 13 tankowców, wyładowując około 13 milionów litrów ropy i benzyny.

Niekiedy tankowce bywają używane do przewozu innych produktów płynnych albo sypkich, jak tran, asfalt, melasa lub zboże. Zdarza się to najczęściej w okresach zaburzeń gospodarczych, kiedy spada spożycie.

* Bliższa charakterystyka techniczna tego statku — patrz komunikat GAM nr 11 (44) z maja br.

** Obecnie statek znajduje się w końcowym stadium odbudowy na stoczni Nr 13 w Gdyni.

*** Patrz „Rzeczpospolita i Dziennik Gospodarczy”, nr 290 z dnia 21. X. 1947, str. 4.

* „The Shipping World”, Nr 2823, 6. VIII. 1947.

** „Marine News”, luty 1947 r.

a więc i zapotrzebowanie na przewóz produktów naftowych, przez co flota tankowa zostaje częściowo dotknięta bezrobociem.

Obecnie w zakresie transportu morskiego paliw płynnych panuje wysoka koniunktura, w związku z czym światowy tonaż floty tankowej osiągnął rekordowy poziom. Według zestawienia dokonanego przez Amerykański Instytut Marynarki Handlowej, potrzeby gospodarki światowej w zakresie przewozu płynnego paliwa obsługuje obecnie ponad 1630 statków-cystern o łącznej nośności przeszło 22 milionów TDW. Dla zilustrowania rozrostu tonażu tankowego można przypomnieć, że w r. 1900 łączna nośność statków-cystern zaledwie przekraczała $\frac{1}{2}$ miliona TDW, a po pierwszej wojnie światowej w r. 1920 sięgała 4 milionów TDW.

Czołowa grupa państw, utrzymujących własne floty statków tankowych, przedstawia się obecnie, jak następuje:

Kraj	Hość	TDW
Stany Zjednoczone A. P.	741	11.227.027
W. Brytania	322	3.833.824
Norwegia	196	2.513.850
Panama	88	1.144.312
Szwecja	37	501.091
Francja	34	436.223
Holandia	37	410.670
Włochy	37	404.990
Argentyna	22	226.164
Z.S.R.R.	19	219.093
Japonia	12	189.131
Hiszpania	17	157.535
Dania	10	135.568
Meksyk	10	104.932
Kanada	7	103.751

Wobec pomyślnych horoskopów na najbliższą przyszłość odnośnie zapotrzebowania na tonaż tankowy, pokazna ilość statków tego typu znajduje się obecnie w budowie na stocznich. Według kwartalnej statystyki Lloyd's Register of Shipping na dzień 30 września r.b. buduje się na całym świecie ogółem 78 jednostek tankowych o łącznej pojemności 703.271 BRT. Z tej liczby na stocznich angielskich jest w budowie 45 statków-cystern o pojemności 398.729 BRT, zaś na stocznich szwedzkich 10 statków o pojemności 112.500 BRT. Fakt dalszej silnej rozbudowy tonażu tankowego w Anglii, gdzie ze szczególną ostrością daje się odczuwać kryzys węglowy, posiada swoją wymowę. Niemniej zastanawiającym objawem jest budowa zaledwie jednego, i to nawet niezbyt dużego tankowca w Stanach Zjednoczonych A. P., kraju przodującym w dziedzinie żegluga tankowej.

Organizacja floty tankowej

Większa część światowego tonażu tankowego stanowi własność wielkich towarzystw naftowych, które bądź to posiadają statki tankowe pod własną banderą (np. Anglo-Saxon Petroleum Company), bądź też utworzyły przedsiębiorstwa żeglugowe pod swoją kontrolą, specjalnie dla eksploatacji statków-cystern.

Pewna ilość tonażu tankowego należy jednak do armatorów nie związanych z przemysłem naftowym, od których każdy zainteresowany może zacherterować statek tankowy na podróż lub na pewien okres czasu. W praktyce statki armatorów niezależnych są również zatrudnione głównie przez przedsiębiorstwa naftowe, które bardzo sobie cenią tę dodatkową możliwość mobilizacji tonażu w wypadku nagłych zapotrzebowania. W taki właśnie sposób zatrudniona jest duża część tonażu norweskiego.

Statki tankowe odbywają swoje rejsy do wszystkich części świata, zgodnie z potrzebami podyktowanymi

przez organizację i warunki rynku naftowego. Wytworzył się przy tym specyficzny model obrotu, którego nie można podciągnąć pod utarte pojęcie ani żegluga liniowej, ani trampowej. Zasadniczo tankowce kursują bez klasycznego rozkładu jazdy i przewożą ładunki pełnokrętowe z jednego portu do jednego portu, co jest charakterystyczne dla trampingu. Z drugiej jednak strony podróże ich nie mają piętna przypadkowości, nierozłącznie związanego z żeglugą trampową, gdyż opierają się na ściśle opracowanych programach eksploatacyjnych, pozostających w łączności z fluktuacją zapasów płynnego paliwa. Dlatego żegluga tankowa, nie będąc zasadniczo liniową, nie może być jednak uważana za typowo trampową.

Wobec uzależnienia większej części światowej floty tankowej od interesów gospodarczych przedsiębiorstw naftowych, nie zachodzi na ogół potrzeba zawiązywania specjalnych stałych porozumień między armatorami tankowymi, na wzór konferencji istniejących w zakresie przewozu pasażerów i transportu frachtów suchych. Na przestrzeni całej dotychczasowej historii żegluga tankowej odnośnie próby zanotowano jedynie w latach trzydziestych bieżącego stulecia, w związku z szalejącym wówczas światowym kryzysem ekonomicznym. W r. 1934 międzynarodowy komitet właścicieli statków tankowych opracował plan utworzenia poolu, którego członkowie byli zobowiązani wpłacać pewien procent od zainkasowanych frachtów na rzecz armatorów nie znajdujących zatrudnienia dla swego tonażu. W ten sposób zapobiegnięto obniżce stawek frachtowych poniżej poziomu opłacalności. Nie czyniono jednak żadnych usiłowań w kierunku wyznaczania stawek frachtowych lub kontrolowania ruchu statków. Dla wykonania planu powstało w Londynie w r. 1934 Międzynarodowe Zjednoczenie Właścicieli Tankowców (International Tanker Owners' Association Limited), którego działalność przyniosła armatorom niezależnym niewątpliwie korzyści w postaci opanowania bezrobocia tonażu tankowego oraz stabilizacji stawek frachtowych.¹

Tankowiec jako typ statku morskiego

Specjalne warunki związane z przewozem ładunków płynnych spowodowały konieczność budowy jednostek morskich różniących się od frachtowców „suchych” nie tylko wyglądem zewnętrznym, ale i wewnętrzną strukturą techniczną.

W zwykłym statku towarowym ciężar ładunku opiera się na licznych belkach podłużnych i poprzecznych, tworzących szkielet kadłuba. Natomiast w tankowcu ciężar przewożonego płynu wywiera bezpośredni, prostopadły nacisk na poszycie kadłuba oraz na grodzie, pokłady itp. Kołysanie statku na morzu powoduje, że nacisk przelewającego się płynnego ładunku znacznie przewyższa ciśnienie istniejące w stanie spoczynku. Ze względu na bezwładność płynnej masy, powstają dynamiczne napięcia o wielkości trudnej do przewidzenia, gdyż zależnej od szybkości, kierunku i stopnia przechylenia statku. Dlatego każdy tankowiec musi być zbudowany mocniej od statku zwykłego typu, co powiększa koszty zarówno samej budowy tankowca, jak i późniejszych reperacji czy przeróbek.

Drugim zasadniczym zagadnieniem w konstrukcji statków tankowych jest zapewnienie bezpieczeństwa. Produkty pochodne olejów mineralnych, a w szczególności nafta, benzyna itp., parują już w stosunkowo niskiej temperaturze, przy czym para ich zmieszana z powietrzem daje gaz nadzwyczaj łatwo wybuchający. Tankowiec musi być zatem zbudowany możliwie jak naj-

¹ Por.: Dr Feliks Hilchen: „Żegluga Morska”, str. 217. Brig.-Gen. Sir Osborne Mance: „International Sea Transport”, str. 135.

szczelniej, aby nie tylko sam płyn, ale i jego para nie mogły przesączać się ze zbiorników. W związku z tym większość budowanych ostatnio tankowców posiada konstrukcję spawaną przy pomocy elektryczności, przez co osiąga się na ogół większą szczelność niż w konstrukcji nitowanej. Konstrukcja spawana ma jeszcze i tę wyższość nad nitowaną, że daje gładszą powierzchnię ścian w zbiornikach płynu. Po opróżnieniu zbiorników, na ścianach pozbawionych wypukłych nitów nie mogą się łatwo zatrzymywać zgęstniałe resztki płynu, co zmniejsza zarówno możliwość rdzewienia jak i wydatki związane z czyszczeniem zbiorników.

Obawa przed zaprószeniem ognia stanowi jedną z głównych przyczyn, dla których maszyny w większości tankowców są przesunięte aż na rufę. Daje to w wyniku charakterystyczną sylwetkę zewnętrzną tankowca, z kominem na rufie oraz wysokimi nadbudówkami na śródokręciu, służącymi jako pomieszczenie dla załogi. Przedział maszynowy jest nie tylko odsunięty od zbiorników z płynem, ale i starannie izolowany przeciwniowo. Między grodziami, oddzielającymi tanki od przedziału maszynowego, istnieje pusta przestrzeń szerokości co najmniej 1 m, która może być w razie potrzeby łatwo i szybko wypełniona wodą.

Niezależnie od zapewnienia warunków bezpieczeństwa, w konstrukcji tankowców należy liczyć się także ze zmianą objętości ładunku, zależnie od temperatury. Np. nafta zwiększa swoją objętość o 1% przy każdym podwyższeniu temperatury o 11°C. Konstrukcja tankowca musi być przystosowana do tej właściwości płynnego ładunku przez pozostawienie poza objętością zasadniczych zbiorników pewnej pustej przestrzeni, gdzie płyn może swobodnie się rozszerzać. Przestrzeń ta jest wykorzystywana również dla przelewania się płynu w czasie kołysania statku na fali. Prócz tego tankowce mogą jeszcze posiadać tzw. „letnie tanki”, których napełnianie dozwolone jest tylko latem, gdy warunki atmosferyczne sprzyjają nawigacji, albo też wówczas, kiedy statek przewozi płyn o wyjątkowo niskim ciężarze gatunkowym (np. benzynę lotniczą).

Pozostawienie przestrzeni rezerwowych we wnętrzu kadłuba pozwala każdorazowo na załadowanie stosownych ilości płynu, przy których statek może zachować pełnię swoich właściwości nawigacyjnych. Jak bowiem zaobserwowano, tankowce z pełnym obciążeniem wykazują tendencję do „sztywności”, przy której kołysanie statku na boki odznacza się nadmierną gwałtownością. W zwykłym frachtowcu „suchym” ładunek jest zazwyczaj tak rozmieszczony i umocniony, że statek i towar stanowią jedną całość i przy kołysających ruchach statku na wodzie zachowują się jako jednolita masa. Natomiast w tankowcach ładunek nie może być „przytwierdzony” do statku w tym samym sensie, jak to ma miejsce z frachtem suchym, toteż zachowuje pewną samodzielną ruchliwość, która może wpływać niekorzystnie, a nawet niebezpiecznie na zdolność nawigacyjną statku. Jedynie staranny dobór ilości ładunku i balastu może uchronić tankowca od wystąpienia tego rodzaju niepożądanych objawów.

W celu manipulowania znaczną ilością płynu, każdy tankowiec musi posiadać odpowiednią ilość mechanicznych urządzeń, pozwalających na szybkie napełnianie i opróżnianie zbiorników.* Przedział statku mieszczący pompy przeładunkowe jest obecnie umieszczany po środku kadłuba. Przy przewozie ropy, melasy i innych gęstych substancji zachodzi konieczność podgrzewania ładunku, dla ułatwienia pracy pompom przeładunkowym. W tym celu zmontowane są w zbiornikach odpowiednie urządzenia do ogrzewania parowego. Jako ciekawy szczegół warto zauważyć, że przy podgrzaniu ładunku

do około 50°C zachodzi często zjawisko powiększenia się długości całego statku o kilkadziesiąt centymetrów.

Po każdorazowym opróżnieniu z ładunku zbiorniki tankowca muszą być przewietrzane, celem usunięcia nagromadzonych gazów, które mogłyby spowodować wybuch i pożar na statku. Dlatego każdy tankowiec powinien posiadać odpowiednie urządzenia wentylacyjne, jak również przewody pozwalające napełniać zbiorniki w razie potrzeby dwutlenkiem węgla lub parą wodną. Przemycanie zbiorników parą ułatwia usunięcie nagromadzonych tam osadów, pozostałych po przewiezionym ładunku.

Wspomniane instalacje, związane z czynnościami przeładunkowymi i oczyszczającymi, wymagają całej skomplikowanej sieci przewodów, rur, zaworów, kraków itp. Znaczna część tych urządzeń znajduje się na pokładzie, który dlatego mało nadaje się do swobodnego chodzenia. Aby ułatwić poruszanie się po statku, każdy tankowiec posiada charakterystyczny wąski most z bocznymi poręczami, łączący dziób ze śródokręciem i rufą.

Z charakteru żeglugi tankowej wynika, że statki te najczęściej przewożą ładunki tylko w jedną stronę, tj. od źródła produkcji do rafinerii, lub od rafinerii do punktu rozdzielczego. Rejsy powrotne odbywają tankowce zazwyczaj pod balastem wodnym, którym wypełnia się część zbiorników. Czyszczenie zbiorników odbywa się zwykle w czasie trwania podróży powrotnej, tak aby do portu załadowania statek przybył z czystą wodą balastową. Pozostaje to w związku z obowiązującymi przepisami, które, dla uniknięcia zanieczyszczenia wód przybrzeżnych, zabraniają wylewania do morza brudnej wody balastowej w odległości mniejszej niż 50 mil od wybrzeży.

Do r. 1912 nie budowano tankowców o większej nośności niż 9.000 TDW. Dzielono je przeważnie na 12 zbiorników, a ich urządzenia techniczne pozwalały na jednorazowy przewóz tylko jednego gatunku płynu.

W okresie od r. 1912 do 1919 zaznaczył się wielki postęp w budowie statków-cystern w związku z rewolucyjną zmianą w ich strukturze technicznej, wprowadzoną po raz pierwszy przez angielskiego konstruktora Isherwood'a. Polegała ona na zastąpieniu normalnego szkieletu kadłuba, złożonego z ram poprzecznych, systemem ram podłużnych, co pozwalało uzyskać znaczną oszczędność na wadze kadłuba, a tym samym zwiększyć nośność statku. Toteż największa nośność tankowców wzrosła we wspomnianym okresie do 15.000 TDW.

Okolo r. 1929 przyszło dalsze ulepszenie techniczne w postaci mieszanej konstrukcji szkieletu statku, składającej się z ram zarówno podłużnych jak i poprzecznych. Ten typ konstrukcji ułatwił wprowadzenie tankowców podzielonych poprzecznie na trzy, a nawet cztery rzędy zbiorników. Pozwoliło to uzyskać znaczne ograniczenie swobodnej powierzchni płynnego ładunku, a więc i szkodliwych sił dynamicznych, występujących w czasie kołysania statku. Poza tym podział tankowca na większą ilość niewielkich zbiorników umożliwił jednorazowe przewożenie ładunków składających się z płynów rozmaitego gatunku, bez obawy ich pomieszania. Również około r. 1929 pojawiły się pierwsze tankowce napędzane silnikami Diesla. Ustalił się w tym czasie niejako „klasyczny” typ tankowca, który przez następne dwudziestolecie miał być uważany za najbardziej ekonomiczną formę omawianej kategorii tonażu morskiego. Typ ten charakteryzuje się trzema dwunastkami: nośność 12.000 TDW, szybkość 12 węzłów, zużycie paliwa (ropy) 12 ton na dobę.

Rosnące stale wymagania w zakresie pospieszej dostawy coraz to większych ilości paliw płynnych spowodowały w ostatnich latach tendencję budowania znacznie większych i szybszych tankowców. Nie należa

* Urządzenia te mogą pracować z wydajnością dochodzącą do 17.000 litrów na godzinę.

już obecnie do rzadkości jednostki o nośności powyżej 20.000 TDW z napędem turbinowym lub motorowym, pozwalającym rozwijać szybkość 17—18 węzłów. Zbudowany w roku bieżącym w Ameryce największy tankowiec świata posiada długość 175 m, szerokość 24 m i nośność 27.900 TDW.

Obok tych kolosów, rejestr statków tankowych* obejmuje jednostki o rozmaitej wielkości tonażu, nie wyłączając nawet liliputów 300-tonowych. Daje to pojęcie o różnorodnym zastosowaniu tankowców, które używane są zarówno w żegludze przybrzeżnej, jak w rejsach dalekomorskich oraz oceanicznych.

Aktualne zagadnienia eksploatacyjne tonażu tankowego

Wielkość tankowców jest uzależniona od koniunkturalnych potrzeb eksploatacyjnych. Obecna tendencja budowy dużych jednostek tankowych opiera się m. in. na zaobserwowanym we wszystkich niemal krajach dążeniu do samodzielności w zakresie przeróbki ropy naftowej. Wszystkie kraje budują własne rafinerie i najchętniej przyjmują duże jednorazowe ładunki ropy w ilości ok. 25.000 ton.

Statki zdolne do jednorazowego transportu tak znacznego ładunku muszą mieć zanurzenie powyżej 9 m, toteż mogą zawijać tylko do nielicznych większych portów, a już w żadnym wypadku nie mają możliwości wejścia w nurty rzek, nad którymi zwykle położone są rafinerie ropy. W większości wypadków zarówno załadunek jak i wyładunek tych wielkich jednostek musi się odbywać na otwartym morzu, przy pomocy pływających rurociągów. Wobec wymienionych trudności technicznych w eksploatacji wielkich statków-cystern, musi istnieć głębsza przyczyna gospodarcza niż wspomniana wyżej chęć dostawy dużych jednorazowych ładunków, która by uzasadniała rozbudowę floty tankowców-olbrzymów.

Przyczyny tej doszukiwać się należy w obecnej polityce amerykańskiej, zmierzającej do oszczędzania własnych złóż naftowych dla celów strategicznych, przy pokryciu bieżącego zapotrzebowania ze źródeł Środkowego Wschodu. Stany Zjednoczone A. P., które do niedawna były czołowym dostawcą produktów naftowych, zbliżają się obecnie do pozycji importera. W r. 1938 wywóz ropy ze Stanów Zjednoczonych wynosił 193,7 milionów beczek, przywóz zaś 54,3 mil. beczek. W r. 1946 wywóz spadł do 151,2 mil. beczek, zaś przywóz wzrósł do 135,0 mil. beczek**. Tego rodzaju sytuacja w amerykańskim przemyśle naftowym rokuje dobrą koniunkturę dla oceanicznych przewozów płynnego paliwa, przy których lepiej się opłaca eksploatacja dużych statków.

W odniesieniu do zaopatrzenia w ropę naftową Europy sprawa przedstawia się jednak odmiennie. O ile zostaną wybudowane w krótkim czasie nowe rurociągi

na Środkowym Wschodzie, odpadnie potrzeba transportowania ropy przez odcinek od Zatoki Perskiej do Kanału Suezkiego. W związku z tym odpowiednie potrzeby transportowe będzie można obsłużyć flotą stosunkowo niewielką zarówno pod względem ogólnego tonażu, jak i pod względem rozmiaru poszczególnych statków. Również zaopatrzenie w ropę Dalekiego Wschodu nie wymaga większych jednostek morskich.

Sprawa wielkości statków-cystern nie jest jedynym problemem wśród zagadnień eksploatacyjnych tonażu tankowego. Obecny brak tego tonażu stanowi także sytuację paradoksalną, wynikającą z zawiłania się stosunków polityczno-gospodarczych na świecie. Mimo wyraźnie niedostatecznej podaży statków tankowych, trudno mówić w skali ogólnosiatowej o braku tej kategorii tonażu, skoro w Ameryce około stu tankowców stoi bezczynnie, po unieruchomieniu ich jako części państwowej floty rezerwowej. Według ostatnich wiadomości, część tych statków ma być wycofana z rezerwy i uruchomiona pod banderą amerykańską, bądź też nawet sprzedana innym państwom. Amerykanie obawiają się jednak, że w wypadku przejścia statków pod bandery europejskie, odczują oni wzmogłą konkurencję niższych kosztów eksploatacyjnych europejskich przedsiębiorstw żeglugowych. Z drugiej strony dla armatorów europejskich tankowce amerykańskie (należące głównie do klasy T2 o nośności powyżej 16.000 TDW) są przeważnie zbyt wielkie, a cena ich, płaćna dolarami, również nie jest czynnikiem zachęcającym do kupna. W rezultacie wytworzyła się po obu stronach Atlantyku atmosfera niepewności, zwłaszcza że trudno jest przewidzieć, w jakim stopniu zatrudnienie tankowców zwolnionych z rezerwy odbiłoby się na stawkach frachtowych, szczególnie w wypadku pogorszenia się sytuacji gospodarczej.

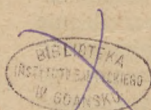
W związku z zagadnieniem rentowności żeglugi tankowej rozpatrywana jest ponownie, ciągnąca się jeszcze od czasów pierwszych tankowców, sprawa przewozu pasażerów na jednostkach morskich tego typu. Przed wybuchem ostatniej wojny istniały tankowce, które miały zainstalowane normalne kabiny dla pasażerów. Ostatnio szwedzka Izba Handlowa wystąpiła z propozycją, aby zezwolić na przewóz pasażerów tankowcami, przy czym na początek miałyby korzystać z tych przejazdów głównie żony i rodziny marynarzy, celem stopniowego spopularyzowania tankowców pasażerskich wśród ogółu podróżnych. Władze odpowiedzialne za bezpieczeństwo życia ludzkiego odnoszą się jednak w dalszym ciągu niechętnie do tego rodzaju propozycji. Należy przypuszczać, że, pomimo wprowadzenia szeregu ulepszeń technicznych, zwiększających bezpieczeństwo, perspektywa podróży na zbiorniku łatwopalnego materiału będzie zawsze odstraszać pasażerów od korzystania z tankowców, jako ze środka komunikacji morskiej.

Opracował: Marian Krynicki.

Warszawa, dnia 31 października 1947 r.

* Rejestr ten jest zestawiany i publikowany przez Standard Oil Company w Nowym Jorku.

** „The Shipping World”, Nr 2823, 6. VIII. 1947 r.



9 01121 III

