

R. 1-2
1945/46

C III 42274

Instytut Bałtycki

Buletyn Informacyjny Morski



Nr. 1 Gdańsk -- Bydgoszcz gruźień 1945 r.

Obroty towarowe Gdańska i Gdyni. - (BIM) Struktura obrotu towarowego Gdańska i Gdyni posiada obecnie swój specyficzny charakter powojenny i odbiega krańcowo od tego, jak się przedstawiała przed wojną, pomimo że w wywozie również ważną rolę odgrywa węgiel, a w przywozie spotykamy znowu rudę w zakresie towarów masowych. Jednakże na ogół przez porty przechodzą tylko te ładunki, które są przeładowywane w ramach zawartych przez Polskę umów handlowych, oraz w ramach transportów UNRRA. Wymianę morską posiadamy z krajami, z których przychodzą dary UNRRA t.j. z U.S.A., Anglią, Kanadą, i Szwecją oraz z krajami w których wiążą nas umowy handlowe, t.j. z Z.S.R.R., jeszcze raz Szwecją, Danią i Norwegią. Ogólne obroty towarowe przez oba porty osiągnęły do 1.12.br. 699.470t, z czego w eksporcie 438.072 t, w imporcie 261.398 t. Na Gdynię przypada z tej sumy 434.212 t, w tym na eksport 273.393 t, a na import 160.818 t; na Gdyniak - 265.258 t, w tym na eksport 164.678 t, na import 100.580 t. Udział Gdyni w ogólnym obrocie w wysokości 64% przewyższa jeszcze w stosunku do Gdańska jej udział w ruchu statków. Między innymi przyczynia się do tego fakt, że w Gdyni odbudowano już tak dalece magazyny, że dysponuje ona dziś powierzchnią ok. 65.000 m², podczas gdy w Gdyniaku stojące do dyspozycji magazyny obejmują tylko 17.591 m².

Zresztą stosunek udziału obu portów w obrocie towarowym w miarę odbudowy Dworca Wiślanego, Basenu Górniczego i Wolnej Strefy w porcie Gdańskim poprawia się na rzecz tego ostatniego: gdy bowiem w sierpniu udział Gdyni w ruchu towarowym wynosił 79%, a w Gdyniaku 27%, to w następnym miesiącu udział Gdańska podniósł się do 34%, a w listopadzie do 41% ogólnych obrotów.

W sierpniu cały obrót towarowy ograniczył się do wywozu 96.946 t. Węgla, buntaru i koksu /wobec 18.753 t w drugiej połowie lipca/ i przywozu 4.891 t rudy żelaznej. We wrześniu ruch ten wykazuje 56% zwwyżki wobec miesiąca poprzedniego i obejmuje w wywozie 119.370 t węgla, buntaru i koksu, w przywozie zaś 26.257 t w ramach transportów UNRRA, ponadto 4.417 t towarów ze Szwecji, jak ruda żelazna celuloza i in. i 9.073 t papieru i celulozy z Finlandii. W październiku wzrastają nadal obroty o 22% w porównaniu z poprzednim miesiącem, co w cyfrach wyraża się w eksporcie 106.263 t, węgla, buntaru i koksu, oraz cementu /na cement przypada 2750t/, oraz w imporcie towarów UNRRA 52.341 t, poza tym 27.783 t różnych towarów ze Szwecji, w tym 25.945 t rudy żelaznej, 2.202 t papieru i celulozy z Finlandii, 250 t azbestu z Z.S.R.R. i 4.353 t fosforytów załadowanych w Marokko. Obroty w listopadzie wykazują wobec miesiąca poprzedniego zwwyżkę o 17% i dochodzą do 226.016 t, z czego przypada na import 129.281 t, na eksport zaś 96.733 t.

Ruch statków w Gdańsku i Gdyni. - (BIM) Ruch statków w portach polskich rozpoczął się w połowie lipca br. Pierwsze przybyły do portu gdańskiego fiński jednostki, zacharterowane przez Z.S.R.R. dla przywozu węgla polskiego do Rosji Sowieckiej. Od tego czasu przeszło przez oba porty do pierwszego grudnia br. 1.356 statków o pojemn. 914.497 NRT. z czego na wejście przypada 701 statków o pojemn. 490.310 NRT, na wyjście 655 statków o pojemn. 423.579 NRT. W ruchu tym udział Gdyni oile chłodzi o ilość statków, wynosi 59%, Gdańska 41%. Natomiast pod względem tonażu stosunek ten przedstawia się nieco lepiej na korzyść Gdańska, mianowicie w Gdyni 54%, w Gdańsku 46%. Różnica ta wynika wskutek tego, że do Gdańska zawiązują większe jednostki, ponieważ do Gdyni nie mogą jeszcze przybijać statki o większym zanurzeniu, niż 21 stóp. Dlatego też często duże statki amerykańskie UNRRA, które mają większe zanurzenie, przybijają najpierw do portu Gdańskiego skąd po częściowym wyładunku, więc już o mniejszym zanurzeniu, płyną do Gdyni, by tam zostawić resztę swego ładunku.



D/14218/2003 R 30,00

W ciągu pierwszych dwóch tygodni pracy portów w lipcu br. przeszło 45 małych statków o łącznej pojemności 23.821 BRT., z czego 66% przez Gdańsk. Już jednak w następnym miesiącu wzajemny stosunek udziału obu portów zmienia się gwałtownie na korzyść Gdyni tak, że 70% ruchu okrętowego przypada na Gdynię. W następnych miesiącach proporcja ta się nieco wyrównuje: we wrześniu udział Gdyni wynosi: 56%, Gdyniska - 44%, w październiku; Gdyni 54%, Gdyniska 46%, w listopadzie: Gdyni - 57%

Przyczyna tej zmiany leży w tym, że początkowo była tendencja uporządkowania najpierw portu gdańskiego, jako mniej zniszczonego. Tymczasem jednak okazało się że Gdynia będzie mogła dysponować magazynami, niezbędnymi dla wyładunku importu w krótszym czasie niż Gdańsk, którego wszystkie magazyny były zupełnie zdewastowane. Wyjaśnienia więc w stosunku obu portów pod względem udziału w ruchu należy się dopatrywać w postępie odbudowy idącej w kierunku przystosowania portów do jak najszybszego zadość uczynienia najbardziej palącym potrzebom chwili, t.j. przyjmowania statków z darami UNRRA i wywozu węgla. Zwytka udziału Gdyni w listopadzie idzie też w parze ze znaczną ilością statków, przybywających z repatriantami do kraju.

Jeżeli chodzi o linię rozwoju ruchu statków, tocząca ona w kierunku wzrostu tonażu, a nie ilości statków, t.j. zawijania coraz większych jednostek do portu. Nastąpiło to zarówno w miarę odbudowy zdolności portów, jak również za inicjatywę polską i szwedzką, przez zgłoszenia do IMA konieczności charterowania większych statków. W związku z tym ruch statków przedstawia się w następujący sposób: w sierpniu przeszło przez oba porty 325 statków o pojemn. 127.243 BRT., w następnym miesiącu o 20% statków i 36% tonażu więcej, natomiast w październiku o 27% statków mniej, a 45% tonażu więcej niż w poprzednim miesiącu i dalej w listopadzie ilość jednostek spada o 10%, a wysokość tonażu wzrosła o 37% w porównaniu z październikiem.

Obraz bander również przedstawia rozwijającą się z miesiąca na miesiąc różnorodność. W sierpniu były reprezentowane w portach naszych tylko 2 bandery: na pierwszym miejscu fińska, na drugim szwedzka; we wrześniu liczba bander dochodzi do 6-ciu: pierwsze miejsce pod względem ilości wchodzących statków zajmuje bandera szwedzka /8/, jak dotychczas na stałe, na drugim flaga radziecka /5/, na trzecim angielska /4/, następnie amerykańska /3/, wreszcie polska /2/. W październiku dochodzą flagi duńska i norweska. Bandera szwedzka powiewała na 37 statkach, flagi amerykańska i radziecka, reprezentowały po 8 statków każda, amerykańska o najwyższym tonażu, następnie norweska /3/, duńska /1/ i polska /1/. W listopadzie poza wymienionymi zjawiała się flaga aliancka C

Odbudowa portów. (BIM) Po przejęciu portów Gdyni i Gdańska przystąpiono natychmiast do uporządkowania terenów portowych, odbudowy i kapitalnych remontów urządzeń eksploatacyjnych tak że pierwsze statki można było przyjąć z początkiem, drugiej połowy lipca 1945 r. Do chwili obecnej odbudowane i oddane do eksploatacji:

w Gdyni

- 43.649 m² magazynów I strefy
- 21.017 m² " " II " "
- 5 dźwigów dla przeładunku towarów masowych
- 2 urządzenia taśmowe
- 8 dźwigów dla przeładunku towarów drobnicowych

w Gdańsku

- 17.591 m² magazynów I strefy
- 13 dźwigów dla przeładunku towarów masowych
- 1 urządzenie taśmowe
- 4 dźwigi dla przeładunku towarów drobnicowych

x) Jest to flaga oznaczająca statki polenieckie, z załogą niemiecką i komendą angielską, na których przejeżdżają repatrianci polscy.

W Gdyni dalsza odbudowa magazynów postępująca szybko naprzód, w Gdańsku przewidziana jest na rok 1946 budowa kilku nowoczesnych magazynów. Poza tam uruchomiono już wszystkie urządzenia nawigacyjno-żeglugowe, potrzebne dla normalnej pracy w portach, oraz większości latarni na wybrzeżu polskim w miarę posiadanych materiałów technicznych.

Zdolność przeładunkowa towarów masowych w portach Gdyni i Gdańska. - (BIM)
 Precyzyjne określenie zdolności przeładunkowej danego portu jest możliwe tylko w odniesieniu do tych towarów masowych, które korzystają z mechanicznych urządzeń przeładunkowych portu. Dla określenia zdolności przeładunkowej poszczególnych urządzeń mogą być miarodajne tylko faktycznie uzyskane wyniki eksploatacyjne, które odbiegają jeszcze poważnie od wyników przedwojennych z uwagi na przerwy w dostawie prądu i podstawieniu wagonów oraz stan urządzeń i niewystarczające kwalifikacje robotników.

osiągniętej

Na podstawie faktycznie przeciętnej godzinnej wynika w chwili obecnej następująca zdolność przeładunkowa towarów masowych.

P o r t	Przeciętna zdolność przeład. w t/godz.		Dzienna zdolność przeładunkowa w tonach przy pracy na	
	1 dźwig	łącznie	1 zmianę	2 zmiany
<u>G d a ń s k</u>				
<u>Basen Górniczy</u>				
8 dźwigów portalowych	40	320	2.560	5.120
1 taśmowiec	75	75	600	1.200
1 dźwig mostowy	50	50	400	800
<u>Dworzec Wisłany</u>				
4 dźwigi portalowe	35'	140	1.120	2.240
			4.680	9.360
<u>G d y n i a</u>				
<u>Nadbrzeże szwedzkie</u>				
2 dźwigi mostowe	65	130	1.040	2.080
2 dźwigi portalowe	50	100	800	1.600
<u>Nadbrzeże duńskie</u>				
2 taśmowce	100	200	1.600	3.200
<u>Nadbrzeże holenderskie</u>				
1 dźwig portalowy	25	25	200	400
			3.640	7.280
<u>Gdańsk - Gdynia</u>				
			8.320	16.640

Na podstawie powyższych danych miesięczna zdolność przeładunkowa na dzień 1.XII. wynosi 250.00 t wzgl. 500.000 t przy pracy na dwie zmiany. Faktycznie przeładowano łącznie z drobnicą 193.189 ton w miesiącu październiku.

Składy naftowe w porcie Gdańskim. - (BIM) Port Gdański w okresie przedwojennym rozporządzał wieloma składami dla produktów naftowych o pokaźnej pojemności zbiornikowej, bo wynoszącej łącznie około 100.000 m³. Składy te na skutek działań wojennych uległy całkowitemu lub częściowemu zniszczeniu. I tak skład b. firmy

"Baltoil" w Wisłoujściu i skład "Br. Nobel" w Porcie Królewskim są tak uszkodzone iż nie nadają się zupełnie do odbudowy, tym bardziej, że ich położenie w terenie jest bardzo niekorzystne. Dwa składy, położone na wyspie Holm, a to b. firmy "Mazut" oraz "Raaber Spirytuswerke" tylko nakładem wielkich kosztów mogłyby być doprowadzone do stanu używalności.

Stosunkowo mniej ucierpiały składy położone w porcie na lewym brzegu Martwej Wisły. Wymienił tu należy 3 odrębne kompleksy, a to: 1/ Skład "Bapico" przy Dworcu Wiślanym, 2/ Skład "Polmin" w Nowym Porcie oraz 3/ Skład "Olex", przy ul. Wiślanej nr. 20.

Pierwszy z nich, jeżeli idzie o stan zbiorników o łącznej pojemności ca. 16.000 m³ był stosunkowo w zadowalającym stanie dzięki zabezpieczeniu przez Niemców zbiorników w czasie wojny obmurowaniem od działania pocisków. Skład ten służył po zajęciu Gdańska jako baza naftowa dla frontu marsz. Rokossowskiego, został przekazany władzom polskim w sierpniu br. Z chwilą zaistnienia w połowie sierpnia br. możliwości otrzymania produktów naftowych, a w pierwszym rzędzie benzyny i nafty traktorowej od UNRRA, Centrala Produktów Naftowych, Oddział Morski w Gdańsku przystąpiła niezwłocznie do odbudowy i przystosowania tych składów jako bazy składowo - przeładunkowej dla oczekiwanych transportów produktów UNRRA, dostarczanych tankowcami.

Skład "Bapico" został w ciągu niespełna 6-ciu tygodni doprowadzony do stanu używalności po odwodnieniu go i renowacji urządzeń tłoczeniowych, doprowadzeniu prądu i szeregu innych robót. Pełni on od października funkcję bazy składowo - przeładunkowej dla przyjmowania ładunków z morza i przeładunku do cystern kolejowych dla wysyłki w głąb kraju na pokrycie bieżącego zapotrzebowania kraju.

W odbudowie, która wymaga dłuższego okresu czasu z uwagi na rozmiar zniszczeń i dewastacji, znajdują się wymienione dwa dalsze składy. Odbudowa ich i przystosowanie do podjęcia pracy przewidywane jest dla składu "Polmin" o pojemności zbiornikowej ca. 18.000 m³ na początek stycznia, zaś dla składu "Olex" o pojemności 11.000 m³ wiosną przyszłego roku.

Łącznie te trzy bazy składowo - przeładunkowe przedstawiają pojemność zbiorników ca. 45.000 m³, co pozwoli na przyjęcie i przeładunek przewidzianych do importu w roku 1946 ilości produktów naftowych drogą morską przez Gdańsk, jeżeli odtransportowanie tych produktów ze składów portowych w głąb kraju będzie dostatecznie sprawne.

Eksport do Z.S.R. (BIM) W ramach umowy między Polską a ZSRR o wymianie towarowej, z ogólnej sumy 67.000 ton wytworów hutniczych przeznaczone do wysłania drogą morską 10.000 ton. Fiński parowiec "Ivala" ładuje obecnie w Gdańsku ok. 2300 ton żelaza, wyrobów hutniczych, jak blachy czarne, ocynkowane gwoździe, osie wagonowe, stal sztabową, oraz ołów do Leningradu. Jest to pierwszy transport z ogólnej sumy 10.000 ton. Załadunek ze względu na bardzo trudne warunki pracy, jak brak światła, brak dźwigów, trudności w dowozie robotników, odbywa się tylko dzienna szychta i windami statku, tak że trwać będzie około 3 tygodni. Towar dostarczony jest f.o.b., transport morski w ramach organizacji "Sowfracht".

Eksport do Szwecji. (BIM) Zjednoczenie Przemysłu Cynkowego w Będzinie pertraktuje w sprawie wysyłki białej cynkowej do Szwecji. Zgodnie z umową handlową polsko - szwedzką przewidziane dostawy wynoszą ok. 1.000 ton w roku bieżącym i około 2.500 ton w roku przyszłym. Dostawa wykonana będzie przez Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego i Hutę "Feniks" w Będzinie za pośrednictwem Centrali Żelaza i Stali w Katowicach. Przewiduje się około 200 ton miesięcznie do wysyłki.

Import rudy ze Szwecji. (BIM) Centrala Surowców Hutniczych w Katowicach przeprowadziła w październiku r.b. transakcje zakupu dla hutnictwa polskiego partii 200.000 ton różnych gatunków rudy ze Szwecji. Między innymi zakupiono 20.000 ton drobnoziarnistej "rudy czerwonej" (wypalki pirytowe) od firmy Reynerholms Gamla Industri Aktiebolaget, Hälsingborg. Przewidziane było zafrachtowanie dla tej partii tonażu polskiego i jako pierwszy statek zafrachtowany został s.s. "Kraków", który załadować będzie około 2900 ton w Hälsingborg, w drugiej połowie grudnia b.r.

Ubezpieczenia morskie transportów rudy ze Szwecji. - (BIM) transporty rudy w roku bieżącym ze Szwecji w ramach pierwszej tego rodzaju transakcji, zakończonej po uzyskaniu niepodległości, ubezpieczane były od ryzyka morskiego w szwedzkich towarzystwach ubezpieczeń, chociażby z tego względu, że ten dział nie był dotychczas w kraju zorganizowany. Z chwilą uruchomienia działu ubezpieczeń morskich przez Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych odbiorcy rudy, w których rękach leży dyspozycja transportów, rozpoczęli pertraktacje, mające na celu pokrywanie tych ubezpieczeń w kraju. Kontrakt zostanie prawdopodobnie podpisany w najbliższym czasie, przy czym uzyskano nawet nieco dogodniejsze warunki, niż to miało miejsce przy pokrywaniu ubezpieczenia w Szwecji. Przeniesienie ubezpieczeń tego rodzaju na rynek krajowy jest faktem, z punktu widzenia gospodarki narodowej, bardzo korzystnym, nie tylko ze względu na ożywienie tej dziedziny życia gospodarczego, ale również z powodu oszczędzenia dewiz, dotychczas bowiem ubezpieczenia te płacone były w clearingu polsko - szwedzkim.

Porównanie kosztów przewozu koleją i drogą wodną. - (BIM) W zasadzie transport drogą wodną, aczkolwiek trwa dłużej, kalkuluje się znacznie taniej. Zjawisko to jest powszechne i dlatego paradoksalnym wydaje się obecny stan rzeczy, według którego koszty przewozu drogą wodną są większe aniżeli koleją.

Szczególne stawki przewozu odnośnych klas towarowych przedstawia poniższe zestawienie:

Tabela porównawcza kosztów przewozu koleją i drogą wodną
(przy ładunkach co najmniej 10 ton)

Klasa	Gdańsk - Warszawa		Gdańsk - Bydgoszcz		Gdańsk - Tczew	
	Koleją km 313	drogą wodną w górę i w dół	koleją km 153	drogą wodną w górę i w dół	koleją km 25	drogą wodną w górę i w dół
w groszach za 100 kg.						
1	3684	4380	2070	2170	552	670
2	3276	3880	1842	1930	486	590
3	2730	3190	1548	1620	432	520
4	2076	2380	1248	1310	342	410
5	1374	1540	882	920	276	320
6	918	1020	606	630	210	250
7	1368	1580	840	880	240	290

Wyższe koszty przewozu drogą wodną mają ten zły skutek, że tabor kolejowy przez wojnę znacznie uszczuplony i zniszczony, jest jeszcze więcej obciążony, gdyż towary ze względów kalkulacyjnych szukać będą zawsze tańszych środków przewozu.

Zegluga śródlądowa. - (BIM) Ruch na Wiśle rozpoczął się dopiero we wrześniu: przeszło tam i z powrotem w miesiącu tym 16 barek o ładowności 2.400 t., które wywiozły 1.011 t towarów w głąb kraju, mianowicie: 430 t traktorów, 301 t mydła, 126 t karbitu, 90 t giny i 65 t czekolady. W październiku ruch ten wzrósł do 58 barek o 1 ładowności 18.584 t, które przewiozły 8.095 t towarów, mianowicie: przywiezły 134 t maku do Gdańska, wywiozły zaś w głąb kraju 4.326 t śledzi, 1.089 t maku, 906 t grochu, 614 t konserw, 372 t kawy, 252 t mydła, 138 t odzieży, 23 t traktorów i 52 t oleju.

Międzynarodowa Konferencja Morska. - (BIM) Pod egidą Międzynarodowego Biura Pracy odbyła się w Kopenhadze w drugiej połowie listopada 1945 r. Międzynarodowa Konferencja Morska, w której wzięli udział przedstawiciele około 20 rządów, pracodawców oraz organizacji pracowników morza. Konferencja miała charakter ściśle techniczny, a zadaniem jej było przygotowanie gruntu dla pełnej Międzynarodowej

Konferencji Morskiej w początku roku 1946. Porządek obrad obejmował zagadnienia dotyczące minimalnych stawek i warunków w żegludze handlowej ; a więc : p/ace, czas pracy, urlopy, pomieszczenia, wyżywienie, załogi, ubezpieczenia społeczne, werbowanie i szkolenie. Międzynarodowa Federacja Robotników Transportowych oraz międzynarodowa organizacja oficerów marynarki handlowej opracowały własną, "Kartę Pracowników Morza", którą pragną przeformować jako międzynarodowe minimum i żeglazka. Karta ta w każdym razie może posłużyć za podstawę dla opracowania planu lepszania warunków pracy na morzu w niektórych krajach.

Stawki frachtowe ogłoszone przez UMA. - (BIM) Wg. czasopisma "Fairplay" z dn. 15.11.1945 r. Londyński oddział Zjednoczonej Administracji Morskiej (UMA) ogłosił następujące nowe stawki

Cukier. - Z jednego lub dwóch bezpiecznych portów północnej, albo z jednego lub dwóch portów południowej Kuby do Holandii - 71 sh 6 d, do Francji (strefa Bordeaux - Dunkierka) - 74 sh, do Belgii - 71 sh 6 d, wszystko za 1 tonę - 2.240 funtów ang. Fracht dla angielskich portów wyładowania został zmniejszony z 77 sh 6d, do 71 sh 6 d, przy czym San Domingo ładuje o 5 sh taniej.

Ruda żelazna. - Z Hornillo do Ymuiden - 42 sh dla statków do 4.000 TDW, 32 sh dla statków od 4.001 do 9000 ton.

Włosa. - Z Chile do Belgii - 174 sh, w workach nieobciążonych, kategoria E.

Piryty. - Z Huelva do Szwecji - 52 sh dla statków do 4.000 TDW, 43 sh 6 d. dla statków od 4.001 do 6.500 TDW, 41 sh dla statków od 6.501 do 9000 TDW.

Fosfaty. - Makatea do Nowej Zelandii - 36 sh 6 d., kategoria E. Następujące stawki frachtowe zostały zmniejszone : węgiel - z północnej strefy Stanów Zjednoczonych do Belgii - z 40 sh na 35 sh, przy dziennym ładunku 2.500 ton

Zboże. - Z Argentyny do Belgii - z 86 sh na 81 sh.

Poza cukrem z Kuby dla Europy, o czym była mowa wyżej, ma być przydzielony tonaż dla saletry z Chile do krajów europejskich, przy czym War Shipping Administration ogłasza następujące stawki frachtowe tony liczącej 2.240 funtów ang. : - Z jednego lub dwóch portów chilijskich do jednego portu niemieckiego na Morzu Północnym - 18 dol. amer., zaś do jednego duńskiego, polskiego lub szwedzkiego portu w strefie Gothenburg - Malms lub do jednego niemieckiego portu bałtyckiego - 20 dol. amer., przy ładunkach workowych lub luzem. Zostały również ustalone stawki dla saletry do brazylijskich portów przeznaczenia, a mianowicie 15 dol. amer. dla Recife, 12,25 dla Rio de Janeiro, 14 dla Santos i 13,50 dla Rio Grande do Sul. Dalsze przepisy St. Zjednoczonych dotyczące stawek frachtowych obejmują rudę luzem z Santa Rosalia i Baia California w Meksyku do Zatoki St. Zjednoczonych - 7,50 dol. od tony angielskiej (long ton), zaś do strefy północnego Atlantyku - 8 dol., przy czym opłata surcharge wynosi 35% od stawek frachtowych dla ładunków między Atlantykiem a strefie St. Zjednoczonych, z Zatoką i portami Oceanu Spokojnego oraz portami haitańskimi, indyjskimi, indyjskimi i indyjskimi. Na rynku frachtowym La Plata (River Plate) od dn. 10 listopada 1945 r. stawki na pszenicę z Buenos Aires do Peru zostały zmniejszone z 100 do 90 pensów za 1.000 kg.

Produkcja stoczni amerykańskich. - (BIM) Komisja Morska Stanów Zjednoczonych ogłosiła w dniu 5 listopada 1945 r., że stocznie amerykańskie wyprodukowały od dn. 22. października tegoż roku - 10 statków, 64 1 stycznia 1945 r. - 946 statków, zaś od 7. grudnia 1944 r. - 7.322 statki. Wśród nowowybudowanych jednostek jest 7 statków dalekorskich od 5.600 do 18.300 TDW. Dn. 6. listopada Komisja Morska ogłosiła, że w ciągu października 1945 r. stocznie Stanów Zjednoczonych wybudowały 75 statków handlowych o łącznym tonażu 746.622 TDW, z tego 18 statków żeglugi przybrzeżnej, 13 standaryzowanych statków - systemu, 14 towarowych typu "Victory", 9 transportowców, 5 st. + w - system żeglugi przybrzeżnej, 5 towarowych typu C, 4 towarowe zmodyfikowane typu "Liberty", 2 statki węglowe typu "Liberty". Zdaniem niektórych kół rzeczoznawców odnośnie produkcji St. Zjednoczonych na charakter masowy i nie uwzględnia indywidualnych typów statków, przeznaczonych dla specjalnych celów.

Parlament st. Zjednoczonych dyskutuje nad ustawą o sprzedawcy statków amerykańskich. - (BIM) - Wg. "The Economist" 17.11.1945 r. Amerykańska Izba Poselska

przyjęła projekt ustawy o sprzedaży pewnej liczby statków znajdujących się w posiadaniu państwa. 85% całej floty handlowej St. Zjednoczonych stanowi własność państwa. Ustawa dotycząca sprzedaży wielkiej liczby statków była powodem gorących kontrowersyj pomiędzy subwencjonowanymi i niesubwencjonowanymi armatorami, między sferami kolejowymi i przedstawicielami innych sfer transportowych, wreszcie między wyżej wymienionymi i Komisją Morską St. Zjednoczonych. Projekt będzie jeszcze przedmiotem debat w komisji senackiej.

Zgodnie z powyższym projektem, Komisja Morska będzie wyłącznym dysponentem nadwyżki tonażowej, wyprodukowanej w czasie wojny. Amerykańskie towarzystwa żeglugowe będą miały pierwszeństwo w stosunku do nabywców zagranicznych. Projekt ustawy przewiduje różne ceny dla różnych grup nabywców. I tak np. stawki cen dla nabywców amerykańskich mają wynosić mniej więcej połowę wojennych kosztów budowy; dla nabywców zagranicznych statki będą oferowane po cenach nieco niższych niż zagraniczne koszty budowy.

Flota pełnomoraka St. Zjednoczonych wynosi obecnie ok. 60 milionów TDW. Światowy tonaż wynosi ok. 94 - 96 milionów TDW, podczas gdy przed wojną wynosił ok. 74 milionów. Zakładając, że handel zagraniczny St. Zjednoczonych będzie w 50% korzystał z własnych przewozów morskich, oficjalne obliczenia maksymalnego powojennego tonażu handlowego St. Zjednoczonych przewidują na 15 - 20 milionów ton. Obliczenia nadwyżki tonażowej w sumie ok. 20 milionów ton są w obecnej chwili o tyle niedokładne, że sprecyzuje je dopiero decyzja kongresu co do ilości tonażu przeznaczanego dla armatorów krajowych, zagranicznych, oraz na rezerwę rządową. Ponadto elementem płynności w tym względzie jest olbrzymia ilość tonażu, jaka będzie potrzebna w ciągu najbliższych kilku lat dla pokrycia potrzeb akcji pomocy i odbudowy dla Europy i Dalekiego Wschodu.

Zarobki za przewozy morskie w służbie handlu zagranicznego St. Zjednoczonych.

1) Oficjalne źródła amerykańskie podają, że w r. 1940 zarobki netto Norwegii z tytułu przewozów morskich w wymianie zagranicznej wynosiły 47 mil. dol. amer., Grecji - 11 milionów, a Holandii - 9 milionów. Wg. oficjalnych obliczeń amerykańskich, gdyby St. Zjednoczone w tymże roku przewoziły połowę własnych zagranicznych obrotów towarowych, to wpływy netto z tytułu wymiany zagranicznej spadłyby dla Norwegii o 19 mil. dol., czyli o ok. 40%, dla Grecji o blisko 6 mil., czyli o ok. 60%, a dla Holandii o ok. 3,5 mil. czyli o ok. 39%. Wg. tych samych źródeł, każde państwo może rościć sobie słuszne pretensje do wykonywania 50% przewozów morskich w ramach własnego handlu zagranicznego, a rozwój stosunków potej linii doprowadzi z czasem do zniknięcia przemysłu pośrednich przewozów morskich. W szczególności ucierpiąaby na tym najdotkliwiej Norwegia.

Produkcja tonażu handlowego w W. Brytanii.

(BIM) w październiku

Lloyd brytyjski wznowił wydawanie kwartalnych zestawień statystycznych dotyczących budowy tonażu handlowego. W końcu września 1945 r. tonaż handlowy znajdujący się w budowie wynosił 1.496.000 BRT. podczas gdy w końcu czerwca 1945 r. - 1.387.000 BRT, a rok temu - 1.169.000 BRT. Cyfry te wykazują wzrost produkcji tonażu handlowego w ciągu ubiegłego roku. Rzeczą zmierną że najpóźniejsza cyfra wykazuje znaczny wzrost w stosunku do wielkości produkcji w r. 1939; w końcu czerwca 1939 r. tonaż handlowy w budowie wynosił tylko 791.455 BRT. Zasadniczo całość tonażu znajdującego się w budowie przeznaczona jest dla brytyjskich armatorów; tylko 23.000 BRT przeznaczone są dla armatorów zagranicznych. Należy podkreślić, że z pośród znajdujących się w budowie 185 statków ponad 2.000 BRT większość stanowią parowce; statków motorowych jest łącznie 78.

571 zatopionych trampów angielskich.

(BIM) Wg. danych udostępnionych przez

b. przewodniczącego Komisji Trampingu Pełnomorskiego, Sir Ph. Haldina, w czasie wojny 3/4 brytyjskich trampów uległo zatopieniu. Był okres, kiedy Anglia traciła codziennie 10 tramp. Do własny r. 1943, kiedy nastąpiła pewna zmiana na lepsze, Anglia straciła 571 trampów, a do końca wojny zostało zatopionych dalszych 26.

Wzrost kosztów budowy statków. - (BIM) W porównaniu ze stanem w chwili rozpoczęcia ostatniej wojny, koszty budowy statków niemal się podwoiły. Koszt budowy 1 tony dla trampa parowego o 7.500 TDW wynosił :

30 czerwca 1939 r. - £ 13.0.0.

30 " 1945 r. - £ 24.0.0.

Analogiczne cyfry z okresu poprzedniej wojny światowej są następujące :

14 listopada 1914 r. - £ 7.1.0.

30 czerwca 1917 r. - £ 26.0.0.

co wskazuje na wzrost czterokrotny.

Szczególnie interesujące są wahania cen po poprzedniej wojnie obliczonej na tej samej zasadzie co powyżej, koszty są następujące :

30 grudnia 1920 r. - £ 30.0.0.

30 " 1922 r. - £ 9.0.0.

Rentowność przemysłu ubezpieczeń morskich. - (BIM) Jak podaje czasopismo angielskie "Fairplay" (15.11.45 r.) prezes londyńskiego Instytutu Ubezpieczeniowego stwierdził w specjalnym memoriale, że udział ubezpieczeń w "niewidzialnym" eksporcie brytyjskim wyniósł w r. 1938 niemal 20 mil. funtów szterlingów, od tego czasu zaś cyfra ta niewątpliwie wzrosła. Wyraził on obawę, że ewentualne ustawy restrykcyjne wprowadzone przez inne państwa w zakresie ubezpieczeń morskich mogłyby wpłynąć bardzo ujemnie na dotychczasowe wysokie zyski brytyjskiego przemysłu ubezpieczeń. W związku z tym brytyjskie sfery ubezpieczeniowe oczekują od rządu brytyjskiego odpowiedniego poparcia interesów krajowego przemysłu ubezpieczeń morskich w stosunkach z innymi państwami.

Nowozelandzkie Towarzystwo Ubezpieczeniowe podaje interesujące cyfry dotyczące Towarzystwa : 19,05% całkowitej sumy wpływów Towarzystwa pochodzi z samego Dominium, natomiast 80,95% z zewnątrz ; jeśli chodzi o rozdział dywidend, to 89,8% wypłacono nowozelandzkim akcjonariuszom w obrębie Dominium, a tylko 10,2% w krajach zamorskich.

Handel zagraniczny Szwecji. - (BIM) Opublikowane zostały oficjalne szwedzkie statystyki handlowe, które w czasie wojny nie były dostępne. W związku z tym szwedzki organ życia finansowego Affärsvärlden komentuje gospodarczą sytuację Szwecji.

Szwedzki eksport nowowyprowadzonych statków osiągnął wyjątkowe rozmiary w wyniku dostarczania Norwegii statków wybudowanych w latach wojennych. Wartość tych dostaw obliczona jest na 100 milionów koron /5.880.000 funtów szterl./, przede wszystkim na skutek powyższych dostaw eksport szwedzki do Norwegii stanowił ponad 36% ogólnego eksportu szwedzkiego w sierpniu 1945 r.

Udział poszczególnych krajów w zagranicznym handlu Szwecji wykazuje interesujące momenty. I tak w sierpniu 1945 r. przywóz z Anglii wynosił niespełna 5.000.000 koron /£ 294.000/ podczas gdy wywóz szwedzki do Anglii aż 52.000.000 koron /£ 3.059.000/. Podobnie wywóz do Holandii wynosił 9.800.000 koron przywóz z Holandii - 100.000 koron. Wywóz do Belgii 6.900.000 koron, przywóz 600.000 koron, do Turcji 9.200.000 koron, z Turcji 100.000 koron, do Francji 6.800.000 koron, z Francji 100.000 koron. Również obroty z Finlandią i Danią wykazywały nadwyżkę eksportową, natomiast nadwyżkę importu wykazały obroty handlowe z Rosją, Polską, Hiszpanią i Portugalią. Wymiana towarowa ze St. Zjednoczonymi wykazywała zarówno w sierpniu jak i w ciągu całego roku 1945 równowagę wywozu i przywozu.

Ten wybitnie aktywny bilans szwedzkiego handlu zagranicznego należy przypisać w dużej mierze faktowi, że Szwecja wyzyskuje dla swego eksportu poważne zapasy towarowe, nagromadzone w czasie wojny. Dotyczy to zwłaszcza takich artykułów, jak miążga drzewna, drzewo budulcowe i papier, których eksport wzrósł w stosunku do przedwojennego. Rozdział tych artykułów na poszczególne zamówienia musiał ulec pewnej reglamentacji, gdyż Szwecja nie może prosto nadażyć z dostawami.

Handel zagraniczny

Najbardziej przedstawia się dotychczas wywóz rudy żelaznej, a to głównie z powodu zmniejszenia z rynku odbiorcy niemieckiego oraz z powodu wysokich stawek frachtowych, hamujących wywóz do St. Zjednoczonych.

Zdaniem czasopisma szwedzkiego, główne zagadnienia zagranicznego handlu szwedzkiego sprowadzają się w tej chwili do przywozu węgla i stali. Ponadto problemem dnia jest dla Szwecji, obok polityki handlowej St. Zjednoczonych, możliwość odbudowania stosunków handlowych z Niemcami oraz rozszerzenia wymiany towarowej z Rosją i Polską.