

BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleja 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

czerwiec r. 1946

Rok II Nr. 5

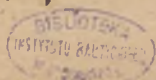
Obroty towarowe w portach Gdańska i Gdyni w maju r. 1946. — (BIM)
Ogólne obroty towarowe w maju wyniosły 775 719,4 ton, przedstawiając w ten sposób zwyżkę o przeszło 125 009,7 ton w porównaniu z miesiącem poprzednim, w którym obroty te wyniosły 650 709,7 ton. Zwyżka ta przede wszystkim odnosi się do wywozu, który wynosił 514 423,5 ton i przewyższył o około 123 000 ton wywóz miesiąca poprzedniego w wysokości 391 842,3 ton. Przywóz osiągnął 261 295,9 ton wobec 258 867,4 ton w miesiącu poprzednim. Podział pomiędzy Gdańsk i Gdynię wyrównuje się coraz bardziej: w Gdyni obrót wyniósł 393 140,9 ton (w kwietniu - 315 370,2 ton) w Gdańsku 382 578,5 ton (w kwietniu - 315 370,2 ton) Przywieziono przez Gdynię 134 830,2 ton (w kwietniu - 153 196,1 ton) wywieziono zaś przez ten port 258 310,7 ton (w kwietniu - 182 143,4 ton). Przez Gdańsk przywieziono 126 465,7 ton (w kwietniu - 105 671,3 ton), wywieziono zaś 256 112,8 ton (w kwietniu - 209 698,9 ton).

P r z y w ó z

	Towary UNRRA w tonach	Inne towary w tonach
I. Wytw. rośl.	77 176,2	644,1
II. Zwierzęta	24 169,2	1 615,7
III. Wytw. min.	6 804,4	72 009,1
IV. Woski, tłuszcze	35,7	199,3
V. Przetw. spoż. i tyt.	11 919,7	1 943,0
VI. Przetw. chem.	39 056,6	5 261,5
VII. Skóry, futra	419,5	44,4
VIII. Surow. włók	2 428,4	442,6
IX. Kauczuk	269,3	7,4
X. Drewno	6,3	33,0
XI. Papier	2,0	3 289,2
XII. Wyr. kamienne	42,1	9,8
XIII. Met. wyrob.	2 245,6	2 426,2
XIV. Maszyny	2 345,7	338,2
XV. Srod. transp.	5 492,8	124,6
XVI. Wagi, narzędzia	16,5	27,3
XVII-XX. Różne	154,2	296,3
	172 584,2	88 711,7
	199 267,7	59 599,7
w poprzednim miesiącu	701 070,4	286 416,0
od początku roku		

W przywozie przypada na towary UNRRA 66⁴ na towary zaś, które przybyły na podstawie umów clearingowych 34⁴, w poprzednim miesiącu przywóz towarów UNRRA wyniósł 69⁴.

W wywozie, poza węglem i koksem, na pierwszym miejscu stały metale, zwłaszcza cynk - 581,9 ton, ołów - 600 ton, biele chemiczne - 441 ton.



W ramach transportów UNKRA przybyła rekordowa ilość koni - 3 999 sztuk oraz 1 716 sztuk bydła, tak, że od początku roku przybyło do obu portów 27 780 sztuk koni i 5 868 sztuk bydła, oraz 1 000 sztuk ptactwa przywiezionego w miesiącu poprzednim.

W y w ó z

	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton	Od początku roku ton
I. Wytw. rośl.	51,2	-	51,2	92,2
II. Zwierzęta.	5,9	-	5,9	5,9
III. Wytw. min.	256.091,9	255.957,1	512.049,0	1.680.951,0
V. Przetw. spoż. i tyt.	100,0	-	100,0	112,2
VI. Przetw. chem.	498,6	155,7	654,3	7.504,6
VIII. Surow. włók.	-	-	-	73,4
X. Drewno	0,2	-	0,2	12,2
XI. Papier	1,8	-	1,8	6,3
XII. Wyr. kamienne.	0,4	-	0,4	0,4
XIII. Met. wyrob.	947,4	-	947,4	13.265,8
XIV. Maszyny	-	-	-	53,9
XV. Środ. transp.	1,9	-	1,9	556,6
XVI. Wagi, narzędzia.	0,2	-	0,2	65,2
XVII-XX. Różne , , ,	611,2	-	611,2	616,5
r a z e m	258.310,7	256.112,8	514.423,5	1.703.316,2
w miesiącu poprz.	182.143,4	209.698,9	391.842,3	188.892,7
od początku roku	620.139,9	883.176,3	1703.316,2	

Wywóz węgla i koksu wedle krajów przeznaczenia przez porty Gdynia i Gdańsk w miesiącu maju r. 1946 wyniósł:

	Ilość statków	z ładunkiem ton
Szwecja	170	243.307,5
Z.S.R.R.	26	65.680,2
Finlandia	36	60.119,2
Dania	59	59.774,3
Norwegia	22	32.290,1
Francja	4	7.876,5
razem	317	469.047,8
w miesiącu poprzednim	203	359.632,6
od początku roku	983	1.549.894,1

Ruch statków w portach Gdańsk i Gdynia w maju r. 1946.- (Bim) W maju weszły do portów 493 statki o pojemności 467.152 NRT, wyszło 477 statków o pojemności 448.339 NRT. Ruch ten wykazuje tylko drobną wyżkę w porównaniu z miesiącem poprzednim.

Następująca tabelka przedstawia udział poszczególnych bander. W miesiącu sprawozdawczym zjawiała się po raz pierwszy bandera francuska, reprezentowana przez 3 statki, które zawinęły po węgiel do Gdańska. W tymże porcie również pojawiła się bandera holenderska, reprezentowana przez statek zaczerterowany dla przewozu obcego.

Bandera	Wejście		Wyjście		Razem	
	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT
szwedzka	235	141 222	224	128 124	460	269 346
fińska	50	40 138	53	42 684	103	82 822
amerykańska	28	126 669	28	126 670	56	253 339
angielską	10	34 415	10	36 803	20	71 218
sowiecka	13	7 723	16	14 388	29	22 111
norweska	33	29 610	23	24 255	56	53 865
duńska	108	50 519	107	44 501	215	95 020
kanadyjska	1	1 656	1	1 656	2	3 312
francuska	3	2 939	2	2 059	5	4 998
holenderska	1	3 248	1	3 248	2	6 496
polska	10	23 013	11	21 575	21	44 588
aliancka C			1	2 376	1	2 376
r a z e m	493	461 152	477	448 339	970	909 491
w mies. poprz.	336	452 863	337	448 693	673	901 556
od pocz. roku	1604	1922 019	1582	1911 774	3186	3833 793

Ruch pasażerski przedstawiał się w miesiącu sprawozdawczym jak następuje:

Kraje	P r z y j a z d			W y j a z d		
	Gdynia	Gdańsk	Razem	Gdynia	Gdańsk	Razem
Anglia	30	3963	3993	48	1	49
Belgia	187	-	187	-	-	-
Dania	13	4	17	401	5	406
Finlandia	-	-	-	1	-	1
Grenlandia	-	1	1	-	-	-
Szwecja	328	6	334	283	-	283
Niemcy	-	600	600	-	-	-
Z.S.R.R.	2	-	2	6	-	6
Stany Zjednoczone	8	7	15	7	-	7
Marokko	-	1	1	-	-	-
	568	4582	5150	746	6	752

Rozwój możliwości eksploatacyjnych w portach Gdańsk, Gdynia i Szczecin. - (BIM) W miesiącu sprawozdawczym powierzchnia magazynów w porcie gdynskim eksploatowanych przez G.U.M. wzrosła z 97 028 m² do 99 957 m²; z tego na magazyny I. strefy przypada 80 454 m², II strefy - 19 503 m². Powierzchnia magazynów eksploatowanych przez inne przedsiębiorstwa pozostała jak w zeszłym miesiącu, nie wliczając elewatora zbożowego, w wysokości 16 385 m², w tym magazyny rybne 7 656 m². W Gdańsku, dzięki zwolnieniu przez władze radzieckie magazynu Vistula - ok. 3 800 m² i magazynu nr. 23 na Nabrzeżu Kaszubskim - ok. 2 000 m², powierzchnia magazynów eksploatowanych przez G.U.M. wzrosła z 23 359 m² na 29 399 m².

Stan elewatorów zbożowych w Gdańsku i Gdyni bez zmiany: w eksploatacji 10-cio tonowy elewator w Gdyni i 9-cio tonowy w Gdańsku. Mały elewator tranzytowy nad Motkawa, wymagający jedynie naprawy torów, będzie dostępny tylko dla małych statków. W Szczecinie, w związku z przejęciem przez władze polskie od władz radzieckich szeregu nowych obiektów, przy był elewator zbożowy 43 000 ton, wymagający znaczniejszego remontu. Poza tym przejęto także wyremontowaną fabrykę papieru Feldmühle z elektrownią o mocy 5 000 KW oraz nabrzeże dla jednego statku typu Victory na Nabrzeżu "Starówki", koło Rzeźni Miejskiej.

W Gdyni liczba czynnych dźwigów wzrosła z 23 na 25 sztuk, w Gdańsku pozostała niezmienną ilość 19 dźwigów, z tym jednak, że oddano do eksploatacji szereg dźwigów wyremontowanych, co umożliwiło wycofanie z pracy do remontu dźwigów uszkodzonych. W związku z tymi przesunięciami zwiększona została liczba dźwigów na zachodnim nabrzeżu Basenu Górniczego, celem zadośćuczynienia ustalonym z przedstawicielami hutnictwa przeładunkom rudy w ilości 130 ton miesięcznie. Wydajność ogólna dźwigów wzrosła w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu ze styczniem o 22% dla Gdańska i 16% dla Gdyni. W remoncie znajduje się 10 dźwigów w Gdyni i 14 dźwigów w Gdańsku.

Pojemność gotowych do eksploatacji zbiorników dla produktów naftowych wzrosła w Gdańsku z 33 400 m³ do 41 200 m³. W Gdyni, po uruchomieniu zbiorników na Oksywiu o pojemności 21 600 m³, pojemność łączna zbiorników wzrosła do 32 200 m³. W Szczecinie 3 stacje zbiornikowe: jedna na 3 000 m³, druga na 4 200 m³ i trzecia na 22 000 m³, znajdują się w remoncie, przy czym termin wykonania pierwszych 2-ech naznaczony jest do 1. lipca, trzeciej ma być uskuteczony w ciągu 8 tygodni.

Na koniec przeładunek bydła, skoncentrowany dotychczas w porcie gdańskim odciążono przez skierowanie mniejszych statków do Gdyni, do basenu P.A.G.E.D.-u, który został do tego celu przygotowany. Przewiduje się również przygotowanie wspomnianego już miejsca na nabrzeżu "Starówki" w Szczecinie dla przeładunku bydła.

Ruch statków i pasażerów w porcie szczecińskim w maju r. 1946.- (BIM) Weszło i wyszło 15 statków o tonażu 71 082 NRT, przywożąc 11 995 repatriantów polskich i wywożąc 17 486 obywateli niemieckich.

Połowy morskie w maju r. 1946.- (BIM) Niezwykła obfitość ryb znajdujących się u naszych wybrzeży utrzymywała się nadal. Połowy w maju br. osiągały wysokości dotychczas nigdy nie notowane w Polsce. Poniższa tabela obrazuje wyniki w kg. na poszczególnych obszarach:

MUR Gdynia	MUR Gdańsk	MUR Derków	MUR Swinoujście	Razem
1.947.161	209.033	132.815	80.823	2.369.832

Są to wyniki połowów bałtyckiego rybołówstwa. W miesiącu maju br. zostało uruchomione również rybołówstwo dalekomorskie. Zakupiony przez UNRRA dla Polski jeden trawler rybacki CASTOR odbył jedną podróż na Morzu Północnym i przybył do Polski z połowami. Wprawdzie wyniki były nieznaczne, gdyż podróż ta traktowana była raczej jako próbna, niemniej uważać to należy za zapoczątkowanie dalekomorskiego rybołówstwa. Złowiono w ciągu tej podróży 13.805 kg. ryb, w większości dorszowatych.

Łączne zatem połowy polskie, bałtyckie i dalekomorskie, wyniosły w maju br. 2.383.637kg. Wartość połowów w zł. przedstawiała się następująco:

MUR Gdynia	MUR Gdańsk	MUR Derków	MUR Swinoujście	Razem
49.938.120	5.112.444	2.302.389	1.552.672	58.905.625

Wartość połowów dalekomorskich wyniosła zł. 309.830. Razem wartość polskich połowów bałtyckich i dalekomorskich wyniosła w maju br. zł. 59.215.455.

Tabor rybacki

Rozwój taboru rybackiego w maju br. nie uległ zahamowaniu. Ilość kutrów czynnych zwiększyła się o 9 jednostek. Stan kutrów i łodzi na poszczególnych terenach przedstawia się następująco:

	MUR Gdynia	MUR Gdańsk	MUR Derków	MUR Swinoujście	Razem
kutry	56	6	5	5	72
łodzie	351	181	61	137	730

Ponieważ znaczne ilości kutrów znajdują się obecnie na stoczniach w remoncie, dość poważna ilość jest jeszcze zatopiona i będzie kolejno wydobywana z wody, rybołówstwo nasze ma zapewnioną rezerwę rozwojową na najbliższy rok. Niezależnie od tego władze rybackie zleciły budowę 17 kutrów, a rybacy na własną rękę zaczęli budowę 3 kutrów. W Planie Inwestycyjnym przewidziane są kredyty na rozpoczęcie w tym roku budowy 33 kutrów rybackich. Momentem hamującym budowę kutrów w kraju jest brak motorów kutrowych. Zamówione za granicą motory dostarczone będą dopiero w r. 1947.

Ponieważ dla doprowadzenia stanu taboru do wysokości z r. 1939 trzeba będzie uruchomić co najmniej dalszych 300 kutrów, zagadnienie budowy motorów kutrowych w kraju staje się bardzo palące. Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego prowadzi rozmowy na ten temat ze Zjednoczeniem Stoczni Polskich i jest nadzieja, że Zjednoczenie w ciągu następnego roku uruchomi u siebie ten tak ważny dla rozwoju rybołówstwa dział produkcji.

Przetwórstwo rybne

Mimo gwałtownego zwiększenia połowów w maju br. i mimo niemal trzykrotnego wzrostu przywozu ryby świeżej w porównaniu do kwietnia, wyniki pracy zakładów przetwórstwa rybnego na Wybrzeżu zmniejszyły się o przeszło 200.000 kg. w porównaniu do produkcji kwietniowej, podanej w BIM nr. 4. Jest to objaw niepomyślny.

Zmniejszeniu uległa głównie produkcja zakładów solarskich. Powodem tego jest chwilowe zahamowanie przez organy Ministerstwa Apropriacji odbioru gromadzącego się zapasu dorsza solonego na składach w Gdyni. W miarę zapekniwania się składów zakłady przetwórcze musiały ograniczać swoją pracę. Stało się to powodem kryzysu zbytu ryby, jaki zaobserwowano na Wybrzeżu w maju br.

Wyniki pracy zakładów przedstawiały się następująco:

	<u>przewędzono</u>	<u>zasolono</u>	<u>zakonserwowano</u>	<u>razem</u>
Gdynia	189.290	464.620	12.640	666.550
Gdańsk	58.237	59.925	864	119.026
Derłów	36.414	"	80	36.494
Swinoujście	18.104	14.524	-	32.628
Razem	302.045	539.069	13.584	854.698

Przywóz ryb morskich

Przywóz ryby w maju br. był bardzo duży. Zwiększeniu uległ nie tylko przywóz ryby świeżej, co było jedną z głównych przyczyn kryzysu na rynku zbytu ryby i hamuje rozwój naszego rybołówstwa, ale i przywóz konserw rybnych. Zwiększenie przywozu konserw nie jest szkodliwe dla naszego rybołówstwa morskiego, tym bardziej, że są to dostawy UNRRA, które będą rozdzielone ludności na kartki.

Przywóz w maju br. przedstawia się następująco:

	<u>ryby świeże</u>	<u>ryby solone</u>	<u>konserwy</u>	<u>Razem kg.</u>
z Danii	1.236.988	39.108	241.394	1.517.490
z Anglii	"	"	582.323	582.323
ze St. Zjedn.	"	170.353	6.117.437	6.287.790
	1.236.988	209.461	6.941.154	8.387.603

Naukowa Komisja Morska Instytutu Bałtyckiego. - (BIM) W dniach 14 i 15 bm. odbyła się w Bydgoszczy pierwsza konferencja Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego przy udziale przedstawicieli władz centralnych, świata nauki oraz specjalistów fachowców. W wyniku dwudniowych obrad, na których program złożyło się 11 referatów branżo-

ych na temat specjalizacji portów oraz niezwykle interesująca i wyczerpująca dyskusja, konferencja uchwaliła szereg rezolucyj dotyczących zakresu i metody badań naukowych, w zakresie specjalizacji polskich portów morskich.

Wobec stwierdzenia, że w chwili obecnej byłoby rzeczą przedwczesną nakreślać każdemu z trzech naszych głównych portów morskich zadania specjalne, konferencja stwierdziła, że odnośne badania winny iść w najbliższym czasie w kierunku ustalania zasad planu państwowego co do przekształcenia struktury gospodarczej nowego państwa polskiego oraz w kierunku ustalania zasad i celów polskiej polityki handlowej i żeglugawej w jej relacjach zewnętrznych. W obecnym układzie siłą rzeczy każdy z trzech portów - Szczecin, Gdańsk i Gdynia - spełnia rolę portu uniwersalnego; na najbliższą przyszłość charakter obrotów przeładunkowych tych portów winien być uzależniony od ich realnych możliwości technicznych. Niemniej z czasem każdy z tych portów będzie mógł zyskać charakter specjalny dzięki położeniu szczególnego akcentu na pewien typ przeładunków.

Naukowa Komisja Morska Instytutu zaleciła Wydziałowi Morskiemu Instytutu Bałtyckiego zorganizowanie ankietowego zbadania zagadnienia obsługi przeładunkowej i tranzytowej ładunków drobnicowych w portach polskich w zakresie wywozu i przywozu - na następną sesję komisji przed końcem br.

Na zakończenie konferencja uchwaliła, że Instytut Bałtycki, jako naczelna instytucja naukowa w zakresie morskim, winien rozszerzyć swe prace badawcze na tym odcinku na całość problemów morskich, a w szczególności na metody organizacji przedsiębiorstw usługowych, handlu, przemysłu, ośrodków dyspozycji lokalnej, wreszcie instytucyj kulturalno-gospodarczych - w rozumieniu, że wszystkie te elementy życia portu nie powinny być rozważane w oderwaniu od siebie i żadnemu z nich nie można przyznać bezwzględnej pierwszeństwa. W pracach swych Instytut Bałtycki nie będzie się ograniczał do odtwarzania i ulepszania przemijających form i metod, lecz przeciwnie, będzie wyciągał pełne i aktywne wnioski z głębokich przemian zachodzących zarówno w ustroju społeczno-gospodarczym Rzeczypospolitej jak i w ustroju gospodarstwa światowego.

Międzynarodowa Organizacja Żeglugaowa. - (BIM) Na posiedzeniu Tymczasowej Komisji Transportu i Komunikacji O.N.Z. dyskutowano możliwości utworzenia światowej organizacji żeglugaowej. Przedstawiciel Stanów Zjednoczonych kładł wielki nacisk na potrzebę takiej organizacji. Reprezentant sfer żeglugowych Holandii wyraził zapatrywanie, że o ile podobna organizacja powstanie, siedziba jej władz centralnych winna znajdować się w Europie.

Konferencja E.C.I.T.O. - (BIM) W dniach 3 - 7 czerwca odbyła się w Kopenhadze konferencja Organizacji Środkowo-Europejskiego Transportu Wewnętrznego. (E.C.I.T.O.). Wzięły w niej udział: Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Islandia, Luksemburg, Holandia, Norwegia, Polska, Szwecja, Szwajcaria, władze alianckie kontroli nad 4-ma strefami okupacji Niemiec oraz przedstawiciele następujących organizacji międzynarodowych: UNRRA, Emergency Economic Council for Europe, Europejska Organizacja Węglowa, Międzynarodowa Izba Handlowa, Biuro Międzynarodowego Transportu Kolejowego w Bernie, Towarzystwo Międzynarodowe Wagon-Lits w Paryżu.

Pomiędzy innymi tematem konferencji była sprawa transportu żywności - specjalnie ryb. Rezultatem odbytej ostatnio w Londynie konferencji było zaofiarowanie przez państwa skandynawskie w pierwszym rządzie Danii, Szwecję i Norwegię, pomocy żywnościowej Europie przez dostarczanie ryb, o ile zostanie im zapewniony transport. Jednym z głównych zadań konferencji było usprawnienie transportu przez skoordynowanie ruchu kolei, samochodów i żeglugi śródlądowej.

Agencja żeglugowa Kanale Kilońskiego. - (BIM) Międzyalianska Komisja Kontroli dla Niemiec i Austrii ogłosiła, że towarzystwo United Baltic Corporation, Ltd. z siedzibą w Londynie zostało wyznaczone jako wyłączna agencja żeglugowa na Kanał Kiloński (brytyjska strefa okupacyjna) od dn. 1 maja br. Towarzystwo spełnia rolę agentów wobec wszystkich statków korzystających z Kanału, z wyjątkiem niemieckich statków żeglugi przybrzeżnej, pobierając na rzecz Komisji kontroli wszelkie opłaty od statków w Kanale.

Firmy żeglugowe amerykańskie nie podejmują działalności lotniczej. - (BIM) Zarząd Cywilnego Lotnictwa Stanów Zjednoczonych odpowiedział odmownie na wszystkie zgłoszenia firm żeglugowych podjęcia się obsługi lotniczej. Zarząd stwierdził, że "nie można oczekiwać, by firma przewoźowa, zaangażowana zarówno w transporcie powietrznym jak morskim mogła zapewnić żywą konkurencję między obu rodzajami transportu".

Straż Przybrzeżna w Kanadzie. - (BIM) w Kanadzie projektowane jest utworzenie straży przybrzeżnej, wzorowanej na analogicznym planie Stanów Zjednoczonych. Podstawowe obowiązki Straży Przybrzeżnej na wybrzeżach Atlantyku i Oceanu Spokojnego mają obejmować: pomoc dla statków w niebezpieczeństwie oraz ratowanie życia i mienia; niszczenie lub usuwanie wraków i wszelkich pływających przeszkód dla żeglugi; działanie jako jednostka floty wojennej na wypadek wojny; pomoc lekarską dla statków zajętych rybołówstwem dalekomorskim, kontrolę nad opłatami celnymi; kontrolę nad zastosowaniem przepisów dotyczących zakotwiczenia statków na wodach żeglownych; kontrolę nad zastosowaniem kwarantanny i praw o neutralności; patrolowanie lodowców.

Władze kanadyjskie podkreślają, że chwila obecna jest korzystna dla zorganizowania Straży przybrzeżnej, ponieważ mogą zwerbować do tej służby personel marynarki wojennej zanim zostanie zdemobilizowany.

Światowa produkcja tonażu obecnie i przed wojną. - (BIM) Według statystyki ogłoszonej przez Lloyd tonaż handlowy znajdujący się w budowie na dzień 31.III.46 w Danii obniżył się w porównaniu z r. 1939 ze 133.000 ton do 104.000, w Holandii z 243.000 t. do 142.000 t., w Italii z 217.000 t. do 156.000 t. Natomiast produkcja Norwegii wzrosła z 45 000 t. do 67.000 t., a Szwecji ze 128.000 t. do 205.000 t. Stany Zjednoczone powróciły prawie do poziomu przedwojennego, mając obecnie w budowie 587.000 ton w porównaniu do 420.000 ton w 1939 r.; produkcja ich wykazuje znaczny spadek w stosunku do okresu wojennego. Chociaż większość państw nie osiągnęła jeszcze poziomu przedwojennego w zakresie produkcji tonażu handlowego, to jednak zaznacza się znaczny postęp w tym kierunku.

Ostateczny podział części niemieckiej floty handlowej. - (BIM) Ostateczny podział 2/3 części niemieckiej floty handlowej, przeznaczonej dla 18 państw alianskich nastąpił w dniu 29 maja 1946 r. Wg. oświadczenia przewodniczącego międzyalianskiej Komisji Odszkodowawczej odnośnie części floty niemieckiej liczyła 249 statków o łącznej pojemności 689.286 BRT. Z tego otrzymała: W. Brytania - 90 statków o łącznej pojemności 354.312 BRT / w tym 1 statek 17.528 BRT i 2 ponad 16.500 BRT; Francja - 60.142 BRT, w tym liniowiec "Europa" o pojemności 50.000 BRT; Stany Zjednoczone - 46.925 BRT; Holandia - 51.925 BRT (20 statków), Norwegia - 77.598 BRT, Grecja - 42.440 BRT.

Ceny sprzedażne statków w Stanach Zjednoczonych. - (BIM) Komisja Morska Stanów Zjednoczonych ogłosiła, że stosownie do Ustawy o Sprzedaży Statków z r. 1946 będzie przyjmowała zgłoszenia na zakup i zazartęzowanie statków i tankowców zbudowanych w czasie wojny. Cenniki zostały ogłoszone. Kontrakty na sprzedaż tankowców i statków typu C nie będą mogły być zawierane z reflektantami, którzy nie są obywatelami Stanów Zjednoczonych w przeciągu 90 dni od daty 8 marca br., (z wyjątkami

lona w ten sposób flocie handlowej umotywowana jest pragnieniem oszczędzenia złota francuskiego. Francja wydała bowiem 30 miliardów zł. franków na zakup tonażu za granicą, 60 miliardów wydaje rocznie na opłacenie frachtów armatorom cudzoziemcom.

Włochy wyeliminowane jako potęga morska. - (BIM) W wyniku wojny Włochy zostały wyeliminowane z rzędu potęg morskich. W końcu 1938 r. włoska marynarka handlowa składała się z 3.609 statków o pojemności brutto 3.433.869 ton, z których 1.346 statków o poj. 3.294.897 ton były o napędzie mechanicznym. Włochy zajmowały wówczas szóste miejsce między morskimi państwami świata, po Anglii, Stanach Zjednoczonych, Japonii, Norwegii i Niemczech. Obecnie zaś w posiadaniu Włoch znajdują się 193 parowce i motorowce o pojemności brutto 531.000 ton. Dodawszy do tego mniejsze jednostki i statki z charterowane za granicą, włoska marynarka handlowa obejmuje 1.850 jednostek. Władze włoskie rozporządzają obecnie tylko częścią tego tonażu.

Fińska Flota Handlowa. - (BIM) Według cyfr podanych przez Bałtycką Międzynarodową Konferencję Morską fińska flota handlowa składała się w marcu br. z 308 statków o łącznej pojemności 257.344 BRT. Wszystkie statki podlegają kontroli państwa. Większa część tej floty jest zatrudniona w handlu z Z.S.R.S.

Flota handlowa Szwecji przekroczyła stan przedwojenny. - (BIM) Na skutek nowych nabytków, które w marcu br. wyniosły 33.000 BRT, flota handlowa Szwecji wzrosła do 1.647.000 BRT, przekraczając poziom przedwojenny (1.617.000 BRT w dn. 1 września 1939 r.). O stopniu jej modernizacji świadczy ilość statków motorowych - 1.013.000 BRT.

Budowa statków w Stanach Zjednoczonych. - (BIM) W kwietniu br. w stoczniach St. Zjednoczonych znajdowało się w budowie 456 statków o łącznej pojemności 834.040 BRT, w porównaniu z 443 statkami (872.712 BRT) w marcu br. i 1141 (8.790.680 BRT) w kwietniu 1945r.

Tonaż znajdujący się w budowie w kwietniu br. obejmował: 113 statków morskich o tonażu 743.622 BRT; 342 statki dla ładunków mieszanych (90.293 BRT); 1 drewniany dla ładunków mieszanych - 125 BRT.

Statki dla ładunków specjalnych. - (BIM) Na tle zaznaczającej się w światowym budownictwie okrętowym i w żeglugowej polityce eksploatacyjnej tendencji do budowania statków odpowiadających transportowi ściśle określonych ładunków z tym, że statek odbywa rejs powrotny pod balastem - interesujące są ostatnio osiągnięcia amerykańskie w zakresie budowy statków dla transportu rudy opisywane przez prasę brytyjską. Amerykańskie towarzystwo Bethlehem Oil Comp., obsługujące transporty rudy między Chile i Sparrow's Point, Maryland w St. Zjednoczonych, ukończyło w ub.r. na własnych stoczniach budowę statku "Venore", który stanowi jakgdyby wynik skrzyżowania między typem olbrzymich Great Laker i tankowcem. Ze względu na swe przeznaczenie wykracza do przewozu rudy z rejsem powrotnym pod balastem, statek ten wykazuje wiele odchyłek od ogólnie przyjętych norm konstrukcyjnych. Jego pełna długość wynosi 583 stopy, szerokość 78, tonaż DW 24.250, zanurzenie 34 stopy i 2 3/4 cala. W obecnie jeszcze obowiązujących warunkach wojennych, kiedy zanurzenie tego statku wynosi 34 stopy i 12 1/4 cala, można nań załadować 24.150 ton rudy, a pojemność jego ładowni wynosi 420.284 stop sześciennych. Znamienne jest, że tonaż brutto tego statku wynosi tylko 8561 ton, zaś tonaż netto 4.293 t, cyfry te jednak dadzą się wytłumaczyć rodzajem i ciężarem ładunku jak również brakiem jakichkolwiek urządzeń dla innego rodzaju ładunków. Moc maszyn statku wynosi 13.000 hp, szybkość 16 węzłów.

Zastosowanie metali lekkich do budownictwa okrętowego. - (BIM)
W Oslo utworzona została komisja, mająca opracować w porozumieniu z Biurem Standaryzacji normy dla konstrukcyj okrętowych z metali lekkich. Zastosowanie aluminium i pokrewnych stopów lekkich do budownictwa statków od dawna było dyskutowane. W praktyce zaczęto tworzyć te stosować niedawno, przede wszystkim w konstrukcji pokładu i nadbudówek, zyskując w ten sposób znaczne oszczędności w ciężarze kadłuba. Dotychczasowe pomyślne wyniki prób i fakt powołania komisji dla norm pozwalają przewidywać, że nowy materiał znajdzie szerokie zastosowanie.

Odbudowa portów włoskich. - (BIM) Okólnik Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej z kwietnia br. podaje, że wojskowy zarząd Sprzymierzonych w Trieście przeznaczył sumę 300 milionów lirów na prowadzenie prac rekonstrukcyjnych w tamtejszym porcie.

Władze Sprzymierzonych w Leghorn zamierzają oddać administrację portu w ręce Włochów. Port ten, zniszczony przez wojnę, wymaga ogromnych reparacyj i odnowienia urządzeń przeładunkowych.

W Neapolu władze alianckie zwolniły pewną liczbę przystani dla statków handlowych a przedsiębiorcy włoscy zajmują się wydobywaniem zatopionych statków m.in. tankowców: "Garnaro" o pojemności 10.000 ton i "Sicilia" o pojemności 9.000 ton.

W Genui zarząd miejski zamierza rozszerzyć strefę wolnocłową w celu zwiększenia ruchu tranzytowego. Większość statków amerykańskich z towarami przeznaczonymi dla Austrii wyładowuje się w Genui.

Ruch statków w portach szwedzkich w marcu br. - (BIM) Świeżo ogłoszona statystyka ruchu statków w portach szwedzkich w miesiącu marcu r. 1946 wskazuje na wzrastające ożywienie w żegludze naszego bałtyckiego sąsiada. Opublikowane dane dotyczą wyłącznie żeglugi zagranicznej, a więc obejmują tylko statki, które bądź płyną do obcych portów, bądź też z nich przychodzą. Ruch kabotażowy między portami szwedzkimi nie jest uwzględniony.

Tonaż na wejściu w portach szwedzkich w marcu osiągnął 708.000 NRT, na wyjściu 749.000 NRT, co w porównaniu z odnośnymi danymi z poprzedniego miesiąca - 534.000 i 607.000 - wskazuje na wzrost obrotów o 20%. Powiększył się też udział bandery szwedzkiej, dochodząc do 68,8% tonażu na wejściu i wyjściu, wobec 55,4% w poprzednim miesiącu. Zmalał natomiast tonaż statków duńskich, spadając na 14,6%, tj. prawie dwa razy mniej niż w lutym br. (25,8%).

Interesujące są dane ruchu statków w trzech głównych portach Szwecji: Sztokholmie, Göteborgu i Malmo, pozwalające na porównanie z ruchem w Gdyni i Gdańsku. W Sztokholmie tonaż netto na wejściu wyniósł 179.000, na wyjściu 193.000; dla Göteborga odnośne liczby są większe: 293.000 i 338.000 a w Malmo prawie równają się ze Sztokholmem i stanowią: 179.000 i 188.000. Jak wiemy, Gdynia miała w tymże miesiącu 194.000 NRT na wejściu i 206.000 NRT na wyjściu, a Gdańsk - 199.000 i 209.000.

Zemorskie obroty towarowe W. Brytanii. - (BIM) Wg. danych brytyjskiej Board of Trade, ogłoszonych w czerwcowym zeszycie "The British Trade Journal and Export World" wartość obrotów towarowych w handlu W. Brytanii w miesiącach lutym i marcu r. 1946 przedstawiała się w porównaniu z r. 1938, następująco (w tysiącach funtów szterl.):

	1938 przeć.mieś.	1946 luty	1946 marzec
Przywóz	76.626	79.350	103.467
Wywóz (towary bryt.)	39.230	59.985	67.058
Reeksport	5.127	3.681	4.625
Razem wywóz	44.357	63.667	71.683
Przeładunek	2.711	1.054	1.162.639

Jeśli chodzi o volumen zamorskich obrotów towarowych Wielkiej Brytani, to stanowią on w marcu r. 1946 88^o przeciętnej miesięcznej z r. 1938, natomiast w pierwszym kwartale r. 1946 81^o tej przeciętnej.

Struktura szwedzkiego przywozu.-(BIM) Wg. wydanej ostatnio przez Szwedzkie Towarzystwo Eksportowe książki pt. "Szwecja, Handel i Przemysł", 50^o przywozu szwedzkiego przypada na surowce, zaś 25^o na środki produkcji (maszyny).

Wśród importowanych przez Szwecję surowców pierwsze miejsca zajmują węgiel i oleje mineralne, stanowiąc łącznie 16^o całego przywozu. Wszelkie metale stanowią 15^o całego przywozu. Maszyny również 15^o. Czwartą poważną grupę przywozową stanowią artykuły włókiennicze, piata zaś artykuły żywnościowe. Tych pięć grup obejmuje łącznie 80^o przywozu szwedzkiego.

Wywóz czeskosłowacki via porty holenderskie.-(BIM) Wg. "The British Trade Journal and Export World", holenderska wspólnota interesów kolejowo-drogowych utrzymuje regularny szlak transportowy z portów holenderskich do Czechosłowacji.

Anglia organizuje rybołówstwo niemieckie.-(BIM) W Niemczech w strefie okupacyjnej angielskiej duży nacisk położony jest na sprawy rybołówstwa morskiego. Wojna spowodowała wielkie zniszczenia we flocie rybackiej niemieckiej, a po kapitulacji wynikł chaos, brak ludzi, brak węgla, dezorganizacja transportu. W sierpniu uruchomiono zostało kilka trawlerów, które złowiły 130 t. W październiku władze brytyjskie zarządziły reglamentację obrotów rybą i przydział jej na karty. W ciągu jesieni złowiono i zasolono 10.000 beczek śledzi jako zapas na zimę. W styczniu br. połowy przyniosły już 10.000 t., a miesięczny przydział ryby wyniósł 300 g na osobę. Pod opieką brytyjską rybołówstwo niemieckie zaczyna dość szybko się odradzać.

Odszkodowania dla armatorów norweskich.-(BIM) Po inwazji niemieckiej w kwietniu r. 1940 królewski rząd norweski zarekwirował całą norweską flotę handlową, prócz statków, które dostały się w ręce niemieckie. Zarekwirowana flota składała się z ok. 1.000 jednostek o 4 milionach BRT i 6 milionach TtW; była ona pod zarządem Norweskiej Misji Żeglugowo-Handlowej (Nortraship) aż do 30 września r. 1945. Do tego czasu nie ustalono żadnych podstaw do wypłaty odszkodowań dla armatorów i dokonywano tylko wypłat zaliczkowych na żądanie. Przed rokiem została wyznaczona specjalna Komisja Królewska, która ogłosiła w dniu 4 maja br. proponowane zasady układu między rządem i armatorami w sprawie odszkodowań za użytkowanie i ewentualnie stracone w czasie wojny statki.

Jeśli chodzi o statki stracone, to propozycje rządowe przewidują wypłatę całkowitych sum ubezpieczeniowych pobranych przez rząd w walucie, w której było dokonane ubezpieczenie, tj. przeważnie w funtach szterl. Jeśli chodzi o statki, które wyszły cało z działań wojennych, to przewidziane są podwójne odszkodowania: a/ za zużycie 6^o rocznie dla trampów parowych i 7^o rocznie dla tankowców, motorowców i liniowców; b/ za utratę zysków 5^o rocznie. Suma ta ma pokryć również koszty administracyjne towarzystw w okresie rekwizycji. Powyższe sumy byłyby pokrywane w koronach norweskich i obliczane o 20^o poniżej ubezpieczeniowych wartości. Wobec tego odszkodowania za zużycie wynoszą właściwie

4, 8^a i 5, 6^a, natomiast za utratę zysków i koszty administracyjne 4^a. Propozycje rządowe zawierają ponadto szereg punktów dotyczących odszkodowań za statki zabrane i ewentualnie utracone przez Niemców, funduszu emerytalnego dla marynarzy norweskich, dwumiesięcznego urlopu dla pracowników marynarki handlowej, którzy pełnili służbę w czasie wojny itd. Memoriał Komisji jest wynikiem kompromisu między staniem wojskiem kół żeglugowych i rządu. Zagadnienie ma dużą wagę w sensie gospodarczym i przedstawia wiele trudności z punktu widzenia prawnego. Obecnie chodzi o wyrażenie zgody armatorów na omawiane propozycje, zgoda rządu jest bowiem niewątpliwa. W razie pozytywnym propozycje te zostaną przedstawione do uchwały parlamentu jako projekt ustawy.

Nowa Unia ubezpieczeniowa.- (BIM) W maju br. w Sztokholmie zebraли się przedstawiciele głównych rynków ubezpieczeń morskich Europy oraz Stanów Zjednoczonych i Chin, w celu stworzenia podstaw reorganizacji Międzynarodowej Unii Ubezpieczeń Morskich. Za inicjatywę C. Briner'a z Szwajcarskiego Towarzystwa Asekuracyjnego, b. przewodniczącego Unii, została zwołana konferencja w Sztokholmie, na którą zostali zaproszeni nie tylko członkowie rady wykonawczej dawnej Unii, lecz również przedstawiciele towarzystw ubezpieczeniowych różnych państw. Wchodzi tu w grę raczej reorganizacja Unii niż jej odbudowa. Na konferencji przyjęto projekt nowego statutu. Wg. tego projektu członkami mają być w przyszłości nie poszczególne towarzystwa, ale grupy towarzystw o wspólnej przynależności państwowej. W tym wypadku wszelkie postanowienia przyjęte na konferencjach Unii byłyby równocześnie przyjęte przez przedstawicieli krajowych rynków, a nie, jak przed wojną, przez poszczególne firmy. Projektowany statut dozwala jednak na branie udziału w konferencjach i wyrażanie opinii, bez prawa głosu jednak, członkom indywidualnym, z nikim nie związanym.

Na następnej sesji, mającej się odbyć w Szwajcarii jesienią br., podjęte będą ostateczne kroki, zmierzające do ukonstytuowania zreorganizowanej Unii.

Radar i ubezpieczenia morskie.- (BIM) Broszura wydana przez Związek angielskich oficerów marynarki handlowej stwierdza, że zastosowanie radaru w żegludze wpłynie na zmianę rynku ubezpieczeń morskich. Większość firm ubezpieczeniowych zgadza się z tym, że w związku z użyciem radaru liczba zderzeń statków zmniejszy się. Sam fakt zainstalowania radaru nie wpłynie natychmiastowo na obniżenie stawek ubezpieczeniowych, dopiero jego efektywne zastosowanie, powodując mniejszą liczbę wypadków, usprawiedliwi z kolei zmniejszone koszty asekuracji. Jest to zresztą zgodne z polityką towarzystw ubezpieczeniowych, które zanim zgodzą się na przyznanie pewnych koncesyj w związku z jakimś wynalazkiem, muszą mieć dowody jego wartości praktycznej.

Przyszłość pracowników morskich.- (BIM) W dniu 6 czerwca br. rozpoczęła się w Seattle w Anglii 28 sesja Międzynarodowej Konferencji Pracy; jest to pierwsza po 10 latach sesja komisji morskiej. W Konferencji biorą udział delegaci 50 państw morskich, przy czym z każdego kraju jest zaproszonych 4 delegatów: 2 z ramienia rządu, 1 przedstawiciel pracodawców, 1 pracowników oraz ich doradcy.

Konferencję tę poprzedziła Przygotowawcza Konferencja Morska, która miała miejsce w Kopenhadze w listopadzie r. 1945. Wzięło w niej udział 20 delegatów czołowych państw morskich. Jako jej rezultat Międzynarodowe Biuro Pracy (I.L.O.) w Montrealu przygotowało rezolucje do ewentualnego zaakceptowania przez obecną Konferencję. Przygotowano 9 tematów do przedyskutowania: ubezpieczenia społeczne dla pracowników morskich, urządzenia dla załogi na statkach, przyjęcie, szkolenie i awanse, płatne urlopy dla pracowników morskich, uznanie

ach organizacji, płace i godziny pracy. Na czoło diskutowanych zagadnień wysuwają się płace i godziny pracy na pokładzie.

Radar w marynarce handlowej. - (BIM) W końcu maja br. odbyła się nieoficjalna Konferencja międzynarodowa w sprawie pomocniczego wyposażenia radiowego w żegludze morskiej. Uczestnicy Konferencji zgodnie stwierdzili, że pokładowe aparaty radarowe osiągnęły już dostateczny stopień udoskonalenia, by można było zainstalować je na statkach handlowych. W związku z tym jednak nasuwa się potrzeba rozwiązania dwóch zagadnień. Jedno z nich to zapewnienie współpracy międzynarodowej w sprawach technicznych jak środki identyfikowania znaków nawigacyjnych i linii wybrzeża. Drugie zagadnienie dotyczy różnych problemów technicznych związanych z badaniami radiowymi oraz eksploatacyjną stroną instalacji radaru na statkach. Postęp techniczny w dziedzinie radia wyprzedził znacznie powstanie stacji sygnałowych i innych ułatwień, dla których muszą być ustalone normy międzynarodowe. Jest rzeczą interesującą, na jakich zasadach ekonomicznych radar wykorzystywany jest już obecnie przez marynarkę brytyjską. Otóż utrzymanie stacji radarowych na wybrzeżu pokrywane jest na zasadzie krótkoterminowej umowy między Admiralicją i towarzystwem Decca Navigator. Towarzystwo to obsługuje całkowicie angielskie poławiacze min, przy czym otrzymuje zwrot części kosztów eksploatacyjnych oraz prawo używania stacji dla prac badawczych, prowadzonych łącznie z Ministerstwem Transportów. Sytuacja ta będzie wymagała ponownego uregulowania jeśli termin wygaśnięcia wspomnianej umowy zbiegnie się z rozpoczęciem eksploatacji pomocy radiowych na zasadach komercyjnych.