

BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19

Wydawca: Instytut Bałtycki

Rok II Nr.8

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

wrzesień r.1946

Obroty towarowe w portach Gdańsk i Gdynia w sierpniu 1946r.-
(BIM) Łączny przeładunek morski w Gdańsku i Gdyni wyniósł razem 833.059,5 ton w sierpniu, co stanowi zwyżkę około 4% w porównaniu z miesiącem poprzednim, czyli powrócił do wysokości czerwca, wobec którego następny miesiąc przedstawiał zniżkę o 4%. Zwyżka ta nastąpiła zarówno w przywozie jak i wywozie. Na przywóz wypada 334.446,2 tony wobec 315.838,3 tony w miesiącu poprzednim, wywóz zaś wyniósł 498.613,3 tony w porównaniu z 485.645,7 ton.

Nacógół zwyżka przeładunku w porównaniu z miesiącem poprzednim dotyczy tylko Gdyni i to w bardzo dużej mierze, mianowicie prawie o 25%, co wyraża się w cyfrach 412.187,8 ton obrotów w sierpniu wobec 339.022,9 ton w miesiącu poprzednim. Przeładunek gdański natomiast objawia zniżkę o około 9%.

Obroty te przedstawiają się w następujący sposób.

	<u>Gdynia</u>	<u>Gdańsk</u>	<u>Razem</u>	<u>Od początku roku</u>
Wywóz	244.639,4	253.973,9	498.613,3	3.190.318,5
Przywóz	167.548,4	166.897,8	334.446,2	1.972.739,8
poprzedni miesiąc	412.187,8	420.871,7	833.059,5	5.163.058,3
sierpień 1945	339.022,9	461.461,1	800.484,0	
	3.093,1	1.797,7	4.890,8	

Przewaga ilościowa Gdańska w stosunku do Gdyni uległa też zmianie na korzyść Gdyni, gdyż z 58% udział jego spadł na 51%. Tak, że można powiedzieć, że wyrównała się znów działalność portów.

Przywóz

	<u>Towary UNRRA w tonach</u>	<u>Towary inne w tonach</u>	<u>Razem</u>
I. Wytw. rośl.	52.846,7	359,1	53.205,8
II. Zwierzęta	13.913,7	1.546,4	15.460,1
III. Wytw. mineralne	63.768,7	130.740,8	194.509,5
IV. Woski, tłuszcze	918,6	1,2	919,8
V. Przetw. spoż. i tyt.	29.052,8	805,3	29.858,1
VI. Przetw. chemiczne	15.789,3	1.009,9	16.799,2
VII. Skóry, futra	275,8	58,6	334,4
VIII. Sur. włók.	641,3	1.389,3	2.030,6
IX. Kauczuk	59,9	0,2	60,1
do przeniesienia:	177.266,8	135.910,8	313.177,6

	Towary UNRRA w tonach	Towary inne w tonach	Razem
z przeniesienia:	177.266,8	135.910,8	313.177,6
X. Drewno, Przetw.	149,8	11.216,9	11.365,9
XI. Papier	105,4	549,3	654,7
XII. Wyroby kamienn.	55,9	34,5	90,4
XIII. Metal. wyr.	544,6	3.721,9	4.266,5
XIV. Maszyny	2.749,8	156,2	2.906,0
XV. Środki transp.	1.054,8	64,6	1.119,4
XVI. Wagi, narzędzia	80,7	24,1	104,8
XVII-XX. Różne	476,4	284,5	760,9
Razem:	182.483,4	151.962,8	334.446,2
w poprz. mies.	145.703,8	170.134,5	315.838,3
od pocz. r. 1946 *)	1.270.005,0	702.734,8	1.972.739,8

Poza wymienionymi towarami przybyło jeszcze:

koni	16.270 sztuk	w poprzednim miesiącu	17.954 sztuk
bydła i trzody	636 "	" "	2.643 "
ptactwa	12.801 "	" "	67.631 "

z tego 4.045 sztuk koni poza UNRRA z Kanady (w poprz. mies. 682 sztuk koni i 428 sztuk bydła).

Jak widać z powyższej tabelki stosunek przywozu UNRRA do importów towarów w ramach umów handlowych znowu przesunął się udziałem prawie 55%-owym na korzyść tego pierwszego, wykazując w porównaniu z poprzednim miesiącem wzrost o 23%, podczas gdy udział innych towarów, który w poprzednim miesiącu wykazywał 54% spadł przeszło o 10%.

Trzeba zauważyć, że mies. poprzedni był wyjątkowym i rekordowym miesiącem w przywozie polskiego handlu zagranicznego morskiego dzięki wyjątkowo wysokim ładunkom, które przybyły ze Szwecji. Spadek w miesiącu sprawozdawczym streszcza się w zmniejszonych transportach ze Szwecji, mianowicie rudy 130.738,6 ton z 144.843,4 ton w miesiącu poprzednim, następnie w braku ładunków śledzi (poprz. mies. 995 ton) i znacznego ładunku grochu, który przybył w mies. sprawozdawczym w ilości 173,6 ton wobec 829,4 ton w mies. poprzedn., w spadku w przywozie papierówki na 11.205 ton z 12.583 ton, oraz celulozy 495 ton wobec 1.265,7 ton w lipcu. Cały przewóz ze Szwecji wyniósł 144.014,1 ton w porównaniu z 162.239,2 ton w mies. poprzednim.

Pomimo to, jak zawsze, na pierwszym miejscu w przywozie tym stoi Szwecja z udziałem prawie 95% w całym przewozie towarów naszego handlu zagranicznego (poza UNRRA); reszta przypadająca na kraje bałtyckie wraz z Z.S.K.K. skąd przywozimy tą drogą prócz fosforytów, których w mies. sprawozdawczym nie było wcale, len i konopie w ilości 968,5 ton (w poprz. mies. nie było wcale), Anglię, Stany Zjednoczone, Belgię, Kanadę, Argentynę, Islandię, Francję rozdziela się w nieznacznych ładunkach wynoszących łącznie niespełna 8.000 ton. Najcenniejsze w tym są przywozy bakanów, masła i mleka skondensowanego z Danii, a największą pozycję ilościową wykazuje złom w wysokości 3.548,8 ton. Z Anglii i Stanów Zjednoczonych przybywają środki spożywcze i odzież niezależnie od umów, a w związku z akcją pomocy dla Polski poza UNRRA.

*) Arrata: W numerze 7 BIM z lipca na str. 2-iej w tabelce "przywóz" w rubryce "od początku roku", mylnie wydrukowana cyfra 1.089.520,3 ma być 1.087.521,6.

W przywozie UNKKA * największej ilości, to jest 54.905,5 ton przyby-
ty produkty naftowe i smary z Stanów Zjednoczonych, Francji, i Anglii,
następnie pszenicy i maki 38.382,4 tony z Stanów Zjednoczonych, mle-
ka skondensowane o 11.087,3 tony, 6.120,3 tony konserw mięsnych,
7.283,7 ton konserw owocowych itd.

W y w ó z

	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton	Od początku roku ton
I. Wytw. rośl.	-	-	-	97,2
II. Wytw. zwierz.	13,8	-	13,8	27,1
III. Wytw. miner.	240.536,9	253.973,9	494.510,8	3.154.522,4
V. Przetw. spoż. tyt.	119,5	-	119,5	231,7
VI. Wytw. chem.	934,6	-	934,6	11.770,8
VIII. Wytw. włók.	117,2	-	117,2	287,6
X. Drewno i wyreby	-	-	-	49,3
XI. Papier i książki	289,1	-	289,1	304,1
XII. Wyr. kamienne	-	-	-	0,4
XIII. Metale i wyroby	2.585,7	-	2.585,7	22.261,1
XIV. Maszyny	2,4	-	2,4	61,4
XV. Środki transp.	3,3	-	3,3	573,1
XVI. Wagi, narzędzia	-	-	-	65,3
XVII-XX. Różne	36,9	-	36,9	67,0
razem:	244.639,4	253.973,9	498.613,3	3.190.318,5
w mies. poprz.	200.135,4	285.510,3	485.645,7	
od pocz. r. 1946	1.501.294,2	1.689.024,3	3.190.318,5	

W wywozie największą rolę odgrywa grupa produktów mineralnych, która doznała nieznacznej zmiany w stosunku do poprz. mies., dzięki zwiększonemu załadunkowi w Gdyni przeszło o 22%, przy równoczesnym spadku załadunku gdańskiego prawie o 11%.

W mies. sprawozdawczym, z portu gdańskiego nie wyszło nic poza wytworami pochodzenia mineralnego, wśród których poza węglem i koksem wywieziono przez oba porty 22.225,7 ton cementu, w największej ilości z przeznaczeniem do krajów pozaeuropejskich, mianowicie 12.000 ton do Brazylii i 3.150 ton do Senegalu; reszta cementu wyszła do Z.S.R.N. (2.200 ton) i Szwecji (4.875,7 ton).

Poza tym na uwagę zasługuje jeszcze tylko grupa metali i wyrobów, której wywóz rozdzielił się między Szwecję, Anglię, Danię oraz Indie holenderskie, dokąd wysłano cynk i blachę cynkową, i do Belgii gdzie załadowano ołów. Poza wymienionymi powyżej i w poniższej tabelce krajami przeznaczenia, wyszły jeszcze drobniejsze ładunki do Portu-galii, Palestyny i Stanów Zjednoczonych A.S.

Wywóz węgla i koksu w sierpniu przez porty Gdańsk i Gdynię
wedle krajów przeznaczenia. - (blm)

Kraj przeznaczenia	ilość ton	Od początku roku ton
Szwecja	202.442,1	1.344.126,5
Dania	71.074,0	416.030,5
Z.S.R.N.	70.986,2	394.651,2
Finlandia	36.491,8	395.321,6
Norwegia	31.856,7	200.558,7
Francja	20.269,7	89.850,2
Islandia	8.650,0	19.913,4
Niemcy	-	1.024,0
razem:	441.770,5	2.861.476,1
w poprz. miesiącu	435.556,8	

Załadunek bunkru wg bander przez porty Gdańsk i Gdynia w miesiącu sierpniu 1946r.- (BIM)

B a n d e r a	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton	Od początku roku ton
szwedzka	5.598,6	6.048,0	11.646,6	65.582,0
fińska	4.915,5	165,0	5.080,5	40.505,9
polska	3.702,0	891,0	4.593,0	13.383,5
duńska	1.363,5	2.860,0	4.223,5	25.909,6
norweska	1.077,0	1.451,5	2.528,5	18.966,1
francuska	-	912,5	912,5	3.951,5
angielską	587,5	260,0	847,5	4.333,4
sowiecka	664,0	-	664,0	15.121,9
kanadyjska	-	-	-	498,0
panamska	-	-	-	757,0
holenderska	-	-	-	632,0
irlandzka	-	-	-	197,0
grecka	-	-	-	544,0 *)
razem:	17.908,1	12.588,0	30.496,1	190.381,0 **)
w poprz.mies.	15.620,3	14.566,6	30.186,9	159.884,9

Obrót towarowy z wnętrzem kraju drogą wodną w miesiącu lipcu 46r. Gdańska i Gdyni.- (BIM)

	P r z y w ó z			
	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton	Od początku roku ton
I. Wytw. roślinne	-	-	-	280,7
VI. Wytw. chemiczne (soda)	-	913,0	913,0	1.173,0
razem:	-	913,0	913,0	1.453,7
w mies. poprzednim	-	-	540,7	-
od pocz. roku	443,7	1.510,0	1.453,7	-
	W y w ó z			
I. Wytw. roślinne	243,5	326,1	569,6	2.827,6
II. Wytw. zwierz.	1.749,6	98,3	1.847,9	11.438,8
V. Przetw. spoż.	953,0	543,1	1.496,1	7.289,0
VI. Przetw. chem.	42,6	-	42,6	694,7
VII. Skóry i futra	-	-	-	239,7
VIII. Wytw. włók.	22,0	-	22,0	695,8
IX. Wyroby gumowe	-	-	-	225,5
XIII. Wyroby metal.	-	-	-	867,1
razem:	3.010,7	967,5	3.978,2	24.278,2
w mies. poprzednim	5.088,9	2.694,1	7.783,0	20.300,0
od pocz. roku	15.970,2	8.308,0	24.278,2	-

*) Errata: W nr. 7 BIM str. 4 na analogicznej tabelce mylnie podane w rubryce "od początku roku ton" dla bandery greckiej 334,0 ma być 544,0

***) " W tejże tabelce w sumie rubryki "Od początku roku ton" zamiast 159.684,9 ma być 159.884,9.

Ruch statków śródlądowych na Wiśle w lipcu 1946 roku

	Gdynia		Gdańsk		Razem	
	ilość	ładowność	ilość	ładowność	ilość	ładowność
Weszło	23	3.651	49	15.754	72	19.405
w mies. poprz.	50	16.625	22	8.003	72	24.633
od pocz. roku	158	48.920	194	62.385	352	111.305
Wyszło	28	8.802	28	10.086	56	18.888
w mies. poprz.	43	14.812	20	6.053	63	20.865
od pocz. roku	133	45.033	94	31.330	227	76.363

Ruch statków morskich w Gdyni i Gdańsku w sierpniu 1946r.-(BIM)

W miesiącu sprawozdawczym weszło do portów Gdańska i Gdyni 473 statków o pojemności 422.916 NRT, w czym 281 jednostek o pojemności 226.859 NRT do Gdyni, zaś 192 jednostek o pojemności 196.057 NRT do Gdańska. Wyszło razem 484 statków o pojemności 474.652 NRT w czym z Gdyni 272 statków o pojemności 255.116 NRT, z Gdańska 212 statków o pojemności 219.536 NRT. Ogółem do obu portów weszło statków wg bander:

Bandera	Ilość statków	Pojemność w NRT
amerykańska	29	135.461
szwedzka	219	129.541
duńska	89	47.067
fińska	38	35.683
sowiecka	18	17.369
polska	33	14.794
norweska	17	13.974
angielska	8	11.068
francuska	7	9.099
grecka	1	4.967
aliancka "O"	10	2.219
panamska	1	1.092
belgijska	3	682
razem:	473	422.916
=====		
w poprz. mies.	444	459.266
od pocz. roku	3.022	3.300.803

Nabrzeża, urządzenia przeładunkowe i magazyny w portach Gdańska i Gdyni w sierpniu 1946r.-(BIM) Ilość nadających się do eksploatacji nabrzeży w Gdyni wynosi 1.750 mb w tym 1.150 mb nabrzeży betonowych. W Gdańsku nadają się do eksploatacji 7.050 mb nabrzeży, w tym 5.500 mb nabrzeży betonowych.

Na odcinku ~~obrotowym~~ pracą w miesiącu sprawozdawczym przeustawia się w następujący sposób:

w Gdyni	ilość czynnych dźwigów	wynosiła	27 dźwigów	i	2 taśmowce
w Gdańsku	"	"	22	"	12

razem: 49 dźwigów i 14 taśmowce

w porównaniu z poprzednim miesiącem liczba dźwigów eksploatowanych w Gdyni wzrosła o 1, poza tym reszta pozostała bez zmian. 10 z dźwigów z powyższej liczby i 4 taśmowce znajdują się w eksploatacji Centrali Węglowej.

w remoncie znajdują się uszkodzone od działań wojennych 8 dźwigów w Gdyni i 12 dźwigów w Gdańsku.

Z demobilu UNRKA zostało zaawizowane nadejście 2-oh dźwigów 11-tonowych na statku "Balora". Dźwigi te przeznaczone zostały do obsługi Basenu Górniczego w Gdańsku.

Powierzchnia magazynów w Gdyni wzrosła w porównaniu z poprzednim miesiącem z 165.973 m² na 122.358 m², natomiast w Gdańsku pozostała jak w miesiącu poprzednim, t.j. 32.084 m². Wykorzystanie powierzchni magazynów w mies.sprawozdawczym wynosiło w Gdyni 41,8%, w Gdańsku zaś 28,3%.

Szczecin.-(Blm) Ilość nadających się do eksploatacji nabrzeży w Szczecinie wynosiła w mies.sprawozdawczym 870 mb w tym 447 mb nabrzeży betonowych i 423 mb nabrzeży niebetonowych. Z urządzeń przeładunkowych czynne są w Szczecinie 4 dźwigi i 4 wleczki. Poza tym zostały wybrane miejsca na nabrzeżu "Ucho", między magazynami nr.1 i nr.2 oraz na nabrzeżu "Fant" na ustawienie dźwigów rewindykowanych z Magdeburga, które będą zremontowane przez Zjednoczenie Stoczni Polskich.

Nadająca się do użytku powierzchnia magazynów w porcie szczecińskim wynosi 15.400 m², pozatym znajduje się tam elewator zbożowy w trzech kondygnacjach o pojemności 40.000 ton. Pojemność zbiorników naftowych w Szczecinie wynosi w miesiącu sprawozdawczym 29.200 m³.

Ruch statków rzecznych w Szczecinie.-(Blm)

	mies.sprawozd.	na wejściu mies.poprzedni
barki rzeczne niemieckie	17 o ładowności 6459	5 holowników
holowniki odrzańskie polskie	6	2 barki motorowe
barki odrzańskie polskie	8	21 berlinek
		<u>na wyjściu</u>
barki rzeczne niemieckie	6 o ładowności 2092	3 holowniki
holowniki w górę Odry	7	1 barka motorowa
barki do portów rzecznych	14	11 berlinek

Obroty towarowe Szczecina w żegludze śródlądowej:

Towary	Wywóz ton	Przywóz ton
sole potasowe	-	3.681,8
węgiel śląski	-	1.590,0
gips	2.011,0	-
klinkeryt	170,0	-
drobnica	283,0	-
razem:	2.464,0	5.271,8

Sole potasowe przywiezione przez licztunki niemieckie przybyły do Polski z tytułu odszkodowań wojennych z radzieckiej strefy okupacyjnej.

Ruch statków w Szczecinie w sierpniu 1946r.

Ilość statków (szwedzkich)	W e s z ł o		Ilość statków (szwedzkich)	W y s z ł o	
	NRT	ładunek		NRT	ładunek
10	1.632	puste	10	858	2.760 ton węgla

Za Zjednoczenia Przedsiębiorstw Portowych. - (LIM) W wykonaniu swych zasadniczych zadań, a mianowicie zorganizowania państwowych przedsiębiorstw usług portowych, utworzyło Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych w dniu 3 września br. przedsiębiorstwo zaopatrywania statków (shipchandlerkę) pod firmą "Baltica" Sp.z o.o. Do zadań przedsiębiorstwa należą wszelkie czynności handlowe związane z zaopatrywaniem okrętów w artykuły żywnościowe i techniczne, a więc: czynności eksportowe i importowe tego zakresu, utrzymywanie składów wolnocłowych, hurtowa i detaliczna sprzedaż towarów potrzebnych na statkach; ponadto produkcja artykułów żywnościowych i technicznych, przeznaczonych dla dostaw okrętowych, we własnych zakładach przemysłowych lub gospodarstwach rolnych. Siedzibą przedsiębiorstwa, mającego charakter spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, jest Gdańsk. Kapitał zakładowy spółki wynosi 1.000.000.- zł i jest podzielony na 100 udziałów po 10.000.-zł każdy. Władzami spółki są: Zgromadzenie Spolników, Rada Nadzorcza oraz Zarząd. Spółka wpisana została w Rejestrze Handlowym Sądu Okręgowego w Gdańsku. Oddziały spółki utworzono już w Nowym Porcie i w Gdyni.

" P O L S K A B A N D E R A " w sierpniu br. dokonała przeładunków w Gdyni na 14 statkach o tonażu 33.812 ton oraz towarów pozastatkowych 2.089,8 ton. W Gdańsku na 17 statkach o tonażu 34.665,6 ton, ponadto 3944 koni. Razem więc w sierpniu br. "Polska Bandera" w Gdańsku i w Gdyni dokonała przeładunków na 31 statkach o tonażu 68.477,6 ton, ponadto przeładowała 3944 koni i 2.089,8 ton ładunków pozastatkowych.

Oddział "Polskiej Bandery" w Szczecinie rozpoczął energicznie swe prace, wykazując wielką sprawność dzięki odpowiedniemu sprzętowi przeładunkowemu, uprzednio przygotowanemu. Trudności nasuwa problem robotników portowych. W Szczecinie brak w tej chwili wykwalifikowanych robotników portowych, tak że do prac przeładunkowych w porcie używać trzeba przygodnych robotników, których za każdym razem należy odpowiednio szkolić.

" B A L T I C A " rozwija coraz intensywniej swoją działalność. W sierpniu br. w Gdyni klarowała "baltica" statków na wejściu 6, zawierających 711 ton złomu, zaś na wyjściu 8 statków, zawierających 2.003 ton węgla i 227 ton papieru. W Gdańsku na wejściu 11 statków, zawierających 421,4 cbm papierówki i na wyjściu 10 statków zawierających 24.256 ton węgla. Oddział w Szczecinie wyklarował na wejściu 12 statków o ładunku 2.311 ton soli potasowej, a na wyjściu 12 statków o ładunku 700 ton węgla. Ostatnio nawiązała "baltica" cały szereg nowych kontaktów z granicą.

" P O L S K I B U D K I E R " w Szczecinie wykonał remont dwóch własnych barek, jednej o 600 tonach, zaś drugiej o 120 tonach, z własnym napędem motorowym. Poza tym posiada własne place w porcie, zarówno składowe jak i przeładunkowe.

" E U S Z O Z A R N I A R Y Ż U ", kontynuując swą działalność tymczasową jako młyn do przemiału zboża w ciągu ostatnich dwóch miesięcy zwiększyła swą produkcję o niemal 100%; w okresie od stycznia do końca czerwca br. przeciętna dzienna wynosiła 28.004 kg, zaś od 1.VII.1946 wynosi przeciętna produkcja 54.046 kg dziennie.

" D E O G L O R I A " dysponując obecnie wykończoną na własny koszt bocznica kolejową, zdolną do równoczesnego obsługiwania całej wyspy Śpiczrzów w Gdańsku, po zainstalowaniu szeregu brakujących urządzeń technicznych elewatora przystępuję do normalnej pracy. Wydajność elewatora wzrosnie z chwilą pogłębienia kanału, który jest w tej chwili niedostępny dla większych statków. Magazyn drobnicowy "Deo Glori" po wbudowaniu windy, której przedtem nie posiadał, spełni doniosłą rolę na Wyspie Śpiczrzów.-

Połowcy morskie w sierpniu 1946r. - (Bla) W sierpniu zanotowano dalszy spadek połowów bałtyckich. Spadek ten zaznaczył się szczególnie w obwodzie gdyńskim, będącym podstawą dotychczasowych wysokich wyników. Wpłynęła na to burzliwa pogoda i cofnięcie się ryby na głębie o kilkanaście mil. Nader silne wiatry i sztormy ograniczyły wyprawy połowowe rybaków, którzy w większej części stanowią element świeżo wyszkolony, rekrutujący się z pośród nowych osadników i nie mający zawodowego doświadczenia ani zaprawy do pracy na morzu w czasie dni burzliwych. Połowcy utrudnione były szczególnie na łodziach otwartych. Kutry łowiły przeciętnie 10-16 dni, łodzie 20 dni.

Dane cyfrowe z poszczególnych obszarów przedstawiają się następująco:

M.U.K.	kg	zł
Gdynia	1.541.421	20.317.885
Gdańsk	139.878	4.573.112
Bertow	46.415	1.053.963
Szczecin	32.929	1.816.968
razem:	1.760.643	27.761.928.

Ogólny wynik połowów w porównaniu z miesiącem ubiegłym zmniejszył się o 746.858 kg. Natomiast ogólna wartość złowionej ryby utrzymała się na poziomie miesiąca ubiegłego. Przyczynił się do tego wzrost połowów ryb wartościowych jak śledzi, makreli, węgorzy, łososi i troci. Poza tym specjalna komisja, w której skład wchodzi również przedstawiciele M.U.K., czuwa nad regulacją cen. Ostatnio, na skutek porozumienia między rybakami i odbiorcami, podwyższono cenę dorsza, węgorza, śledzia i łososa.

W niekompletnych danych, jednostki będące w użytkowaniu wojska radzieckiego w oparciu o nasze porty, dokonały połowów ryb w ogólnej wysokości 202.165 kg.

Uzupełnieniem słabszych wyników w połowach bałtyckich w bieżącym miesiącu jest wzrost połowów dalekomorskich. W sierpniu br. łowiły 2 trawlerzy: "Polesie", eksploatowany przez firmę "Ławica", i "Wega" - przez Tow. Połowów Dalekomorskich "DALMOR". "Wega" jest to jeden z ostatnich zakupionych dla Polski trawlerów w ramach dostaw UMWA. Łowił on poraz pierwszy pod polską banderą na morzu Północnym. Obaj trawlerzy przywieźli: 198.140 kg śledzi świeżych i solonych na ogólną wartość 18.186.600 zł oraz 1.000 kg wiatłusza.

Ogólny wynik połowów bałtyckich i dalekomorskich w sierpniu jest niższy w stosunku do lipca o 620.328 kg.

Z powyższych danych cyfrowych widać, jak wysoką wartość posiadają połowy dalekomorskie, z w szczególności połów śledzi.

Tabor. Rybacy. - (Bla) Stan taboru rybackiego ciągle wzrasta. Wprawdzie ilość czynnych kutrów w sierpniu zmniejszyła się o 7, wzrosła natomiast ilość czynnych trawlerów i łodzi o 151 jednostek. Kutry wycofano z ruchu na skutek konieczności przeprowadzenia remontu. Ogólny stan taboru zwiększył się o jednostki przejęte w okręgu szczecińskim w porcie Trzebieiszcz. Przejęto 7 kutrów żaglowych, 2 motorowe, 2 łodzie motorowe oraz 14 łodzi wiosłowych.

Z pośród 5 trawlerów dalekomorskich są na razie 2 czynne: "Polesie" i "Wega". Przy inne: "Mastor", "Heltra 1" i "Ławica" pozostają na stocznicach w remoncie.

Bardzo wydatnie zwiększyła się ilość taboru w remoncie na skutek stałej renowacji taboru eksploatowanego, podnoszenia jednostek zatopionych i rewindykowanych ze strefy brytyjskiej okupacji Niemiec. W sierpniu było w remoncie 9 kutrów i 1 ługier żelazny; wydobyty na terenie M.U.K. Szczecin. W ostatnich dniach sierpnia powróciło 10 kutrów rewindykowanych z brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec przez

polską ekipę rybacką. Jedenasty kutur wyruszył do Kopenhagi po części do motorów. 3 dalsze kutry, już zwolnione przez władze brytyjskie, uważają konieczne naprawy przed wyruszeniem w drogę do Polski. Nowinykowe kutry zostaną przydzielone rybakom wg uznania G.I.K.M. (Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa morskiego), z uwzględnieniem rybaków na wybrzeżu Ziem Odzyskanych.

Tabor w budowie zwiększył się o dalszych 6 kutrów.

Obecny stan jednostek nieczynnych:

M.U.R.	k u t r y			Lodzie motorowe
	W budowie	W remoncie	Zatopione	W remoncie
Gdynia	12	25	4	-
Gdańsk	14	15	4	8
Darłów	5	9	3	4
Szczecin	-	34	6	29
razem:	31	83	17	41

Ilość rybaków ciągle wzrasta na skutek napływu nowego elementu. Na kutrach szkoli się 13 praktykantów, na trawlerach 10. Państwowe Centrum Wychowania Morskiego w ramach akcji żeglarsko-szkoleniowej prowadzi kurs rybacki, liczący obecnie 20 uczestników. Morski Klub Harcerski w Gdyni, mający 2 łodzie motorowe, szkoli swoich członków w rybołówstwie morskim. Obie organizacje projektują rozszerzenie kursów rybackich od jesieni br. Państwowe Centrum Wychowania Morskiego przystąpiło obecnie do organizowania szkoły rybaków dalekomorskich.

W sierpniu stan posiadania w dziedzinie zaopatrzenia rybaków zwiększył się o szczególnie wielkie transporty z dostaw UMKA. Otrzymano przede wszystkim znaczną ilość izolacji korkowej dla nowej chłodni rybnej w Gdyni oraz znaczną ilość konopi indyjskich do wyrobu sieci i lin. Naszedł również zamówiony sprzęt rybacki z naszych fabryk krajowych.

Przetwórstwo rybne.-(BIA) W sierpniu br. ilość czynnych zakładów przetwórczych wzrosła z 68 na 77, zatrudniając 1044 ludzi. Zwiększono wydatnie pracę wędzarni i solarni, natomiast spadła wydajność fabryk konserw w stosunku do miesiąca ubiegłego.

M.U.R.	Przewędzono	Zasolono	Konserw	Razem
Gdynia	392.198	227.980	16.945	627.123
Gdańsk	60.300	68.779	1.206	130.285
Darłów	5.790	390	-	6.180
Szczecin	14.952	5.270	-	20.222
razem:	473.240	302.419	8.151	783.810
W lipcu	395.406	119.300	11.959	526.665

Przywóz i wywóz.-(BIA) w wyniku st. r. n. Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego przywóz ryb w sierpniu bardzo ograniczony. Importowano z Danii tylko rybę świeżą i soloną w ogólnej ilości 629.934 kg.

	ryby świeże	solone	wędzone	razem
Sierpień	365.440	264.494	-	629.934
Lipiec	404.410	3.536.304	130.024	4.070.738

W sierpniu wysłano do Anglii 10.057 kg łososia mrożonego. Jest to trzeci z kolei ładunek eksportowy w b.r., większy prawie dwa i pół raza niż w miesiącu ubiegłym.

Amerykańskie statki dla barytyckich transportów drzewa.-(BIM)

Brytyjskie Ministerstwo Transportów powiadomiło armatorów krajowych, że udzieli im odpowiedniego przoziału dewiz na zakup wybudowanych w Stanach Zjednoczonych statków o 2.700 TDW (typ nr.3), nadających się szczególnie do barytyckich transportów drzewa. W związku z powyższym czasopismo "The Shipping World" (4.IX.1946) wyraża wątpliwość, aby armatorzy zechcieli skorzystać z tej propozycji, ponieważ cena takiego statku wynosi ok.112.000 funtów szterl., podczas gdy statki budowy angielskiej o 4.400 TDW kosztują ok.80.000 funtów. Zdaniem pisma, daje się wprowadzić odczuwać brak tonażu specjalnego dla transportów drzewa, ale jeśli rządowy program przywozu drzew wymaga większej liczby statków specjalnych, to raczej rząd, a nie armator winien pokrywać różnicę ceny między statkiem amerykańskim i brytyjskim. Równocześnie jednak wspomiane pismo wysuwa propozycję uzyskania zniżki ceny amerykańskiej na drodze porozumienia między obu rządami i zmiany odnośnej ustawy amerykańskiej. Zanim to nastąpi armatorzy brytyjscy mogliby korzystać z omawianych statków specjalnych na zasadzie czarteru.

Wznowienie regularnego połączenia żegluzowego między Francją

i Szwecją.-(BIM) Regularne połączenie między Dieppe i szwedzkimi portami zostało wznowione dnia 10.lipca przez statek motorowy Fidar (z linii Svea). Statek oprócz towaru może pomieścić 12 pasażerów.

Pierwszy transport z Południowej Ameryki do Z.S.S.R.-(BIM)

Rosyjski statek handlowy "Baku" (o pojemności 7.176 ton) wyruszył z Santos do Moskwy z ładunkiem kawy i mięsa wołowego. Jest to pierwsze bezpośrednie połączenie żegluzowe między Z.S.S.R. a Południową Ameryką.

Wznowienie połączenia między Barytykiem a morzem Białym.-(BIM)

Jak podaje prasa angielska z sierpnia br., do Leningradu przybyła z ładunkiem drzewa budulcowego pierwsza partia statków, która przepłynęła przez ostatnio odbudowany kanał łączący Morze Białe z Barytykiem.

Trudności prawno-organizacyjne żegluzi południowo-afrykańskiej.-(BIM)

Południowo-afrykańskie czasopismo "South African Shipping News" omawia obecną sytuację tamtejszej żegluzi. Stwierdza ono, że dotychczas istniejące linie żegluzowe zapewniły doskonałą i bardzo zróżnicowaną obsługę, dystansując w tym zakresie wszystkie inne kraje o tym odsetku białej ludności. Równocześnie jednak, na skutek dwóch wojen światowych w ciągu ostatnich 30 lat, Związek Południowo-Afrykański pozbawiony był w ciągu ok.10 lat możliwości dysponowania własną żegluzą, co musiało mieć ujemne skutki dla jej rozwoju i dla obsługi kraju przechodzącego przez intensywny proces uprzemysłowienia.

Pismo stwierdza, że żegluga południowo-afrykańska znajduje się u progu wielkiego rozwoju, o czym świadczy m.in. powstanie w ostatnim czasie całego szeregu tow. rzystw żegluzowych. W związku z tym jednak konieczne jest jak najszybsze wprowadzenie w życie przygotowanej ustawy o żegluzie handlowej, ponieważ podstawy prawne jej funkcjonowania są obecnie niestety nie skomplikowane i przestarzałe. Pozostają dziś jeszcze w mocy niektóre odnośne ustawy z r.1855 oraz cały szereg późniejszych, co stwarza prawdziwy chaos w tej dziedzinie.

Maroko francuskie planuje stworzenie własnej floty handlowej.-(BIM)

Maroko francuskie planuje stworzenie własnej floty handlowej, na co przystaje rząd francuski. Flota ta będzie mogła być używana w handlu z Francją jedynie w wypadku, gdy istniejące francuskie linie żegluzowe nie będą mogły pokryć potrzeb importu i eksportu marokańskiego. Natomiast w handlu z zagranicą i przybrzożnym Marokko flota ta będzie działającą bez żadnych ograniczeń. Nieznane są jeszcze szczegóły, gdzie miałyby

... zakupi statki dla tej floty. Na razie zakupiono kilka statków przybrzeżnych w Stanach Zjednoczonych.

Chiny chcą ograniczyć prawa zagranicznej żeglugi. - (BIM) Agencja

Reutera donosi z Szanghaju, że akcja zmierzająca do wydatnego ograniczenia praw zagranicznej żeglugi w Chinach przybiera realne kształty. Jest to wynikiem energicznych wystąpień zainteresowanych chińskich kół żeglugowych przeciwko kcesjom rządowym, udzielonym w ciągu ostatnich miesięcy zagranicznej żegludze, m.in. zezwoleniu angielskich statków do przewozu dostaw w ramach pomocy dla Chin (CNKRA) śródlądowymi drogami wodnymi i otwarciu obcym statkom 4 portów na Jangtse, Nankingu, Wuhu, Kiukiangu i Hankou. Rząd chiński wkrótce ma podjąć kroki, stosownie do wytycznych rezolucji przedłożonej premierowi T.V. Soongowi przez przedstawicieli żeglugi chińskiej. Akcją tą byłaby dotkliwym ciosem dla interesów zagranicznej, a zwłaszcza brytyjskiej żeglugi w Chinach, gdyż rezolucje żeglugowców chińskich zawierają m.in. następujące punkty:

1. Zmiana ustawy rządowej o otwarciu 4 portów na Jangtse dla obcych statków;
2. Nieodnawianie umów z angielskimi towarzystwami żeglugowymi na przewóz dostaw CNKRA do okręgów w głębi kontynentu;
3. Zamknięcie portów przybrzeżnych w Chinach dla obcych statków;
4. Nabycie brytyjskich urzędzeń żeglugowych wzdłuż rzek i chińskiego morskiego wybrzeża.

W rezolucji podkreślono, że zarówno otwarcie portów, jak umowa z Anglią o czarter są obecnie niecelowe, a to na skutek powiększenia się chińskiej floty handlowej. Wg zdania chińskich kół żeglugowych, ponad 60 statków chińskich nadaje się już do przewozu dostaw CNKRA - co jest ilością więcej niż dostateczną na ten cel. Wreszcie rząd chiński winien udzielić pomocy towarzystwom żeglugowym, zakupując więcej statków w Stanach Zjednoczonych i rozbudowując port w Szanghaju, jako największy port na Dalekim Wschodzie.

Żegluga śródlądowa w Z.S.R.R. - (BIM) Kierunek biegu wołgi, jej głębokość i zapłacie gospodarcze sprawiają, że jest ona główną arterią wodną Rosji. Wg relacji specjalnego korespondenta czasopisma "The Shipping World", przed wojną tonaż ładunków transportowych wołgi wynosił połowę tonażu wszystkich rosyjskich śródlądowych transportów wodnych. W r. 1945 system wody wołgi - kama obsługuje 3/4 ogólnych transportów żeglugi śródlądowej. Ten system łączy złoża ropne Baku, żywną równinę nadwożzańską oraz rejony produkcji soli i materiałów budowlanych nad górną wołgą z Moskwą, poprzez kanał Moskwa - Wołga, wykończony w r. 1937, oraz z jeziorami Ładoga i Leningradem poprzez system wodny Mariiński. Kopa z baku i węgla z głębi donieckiego idzie w górę rzeki, natomiast drzewo idzie w dół rzeki. Odbudowa i rozbudowa flotylii śródlądowej systemu wodnego wołgi - kama jest jednym z najbardziej aktualnych problemów w ramach nowej pięcioletki.

Kanały Moskwa - Wołga oraz Północno - Doniecki były naprawione w pierwszym roku po oswobodzeniu kraju, natomiast na czele listy zadań w tym zakresie w ramach planu pięcioletniego stoi, przerwana przez wojnę, odbudowa systemu Mariińskiego. Kanał mariiński łączy główne arterie systemu Wołgi z jeziorem Ładoga i z Leningradem. Budowa jego została ukończona w r. 1808, poczem wielokrotnie był on powiększany, jednak konieczny jest naprawa nabrzeży i śluz. Planowana jest następnie odbudowa kanału St. lin. zapewniającego połączenie Baltyku z Morzem Białym, zaś w planach dla Republiki Ukrainiekiej kładzie się szczególny nacisk na szeroką akcję uspiawnienia małych arterij wodnych.

Przed r. 1917 i jeszcze przez parę lat po tej dacie większość ładunków zboża szła drogami wodnymi, w ostatnich latach jednak dokonywano tych transportów tylko na niewielkich odległościach. W r. 1940 przewozy zboża w poszczególnych regionach systemu wodnego Wołgi - kama zwiększyły się o 50%, natomiast przeciętna odległość ulgła pewnej obniżce, do

ok. 540 km. Wielkie młyny w rejonie górnej Wołgi otrzymują tylko 30% dostaw zbożowych drogą wodną. Celem odciążenia kolei w centralnych prowincjach w czasie wojny rozwinięto przewozy drogą wodną zboż z północnego Kaukazu na wielkie odległości.

Przewozy węgla Wołgą nie osiągną dawniejszego poziomu z nim nie nastąpi całkowita odbudowa Żeglębii Donieckiego. Dorzecze Wołgi będzie zaopatrywane w węgiel z Żeglębi Kuznieckiego, częściowo drogą wodną, częściowo koleją. W czasie wojny zanikły transporty drogą wodną węgla z Żeglębi Peczorskiego do Murmańska i portów Morza Białego. Planowane jest jednak wznowienie i rozwinięcie ich, celem odciążenia transportu kolejowego na Murmańsku.

Kanał łączący Morze Czarne z Bałtykiem, zniszczony przez Niemców w czasie wojny, został całkowicie odbudowany i jest już obecnie użyteczny.

Kłopoty żegluzowe Australii.-(BIM) Rząd australijski przystępuje do realizacji programu rozbudowy floty handlowej: chodzi głównie o tonaż żegluzi kabotażowej, dla której potrzebne mają być na miejscowych stoczniach budowane statki wielkości do 9.000 ton. Koszty budowy są jednak bardzo wysokie, przewyższają bowiem dwukrotnie ceny stosowane na stoczniach brytyjskich, i uzasadnione są niewspółmiernie wysokimi stawkami robocizny oraz prymitywnym wyposażeniem stoczni australijskich. Przewiduje się, że koszty budowy będą poważnie podrażały eksploatację tonażu i zmuszą rząd dominiony do stosowania kosztownej polityki protekcyjnej względem tej floty. Z drugiej strony budowa tego tonażu traktowana jest jako czynnik zatrudnienia przemysłu w okresie przejściowej gospodarki powojennej.

Żegluga i lotnictwo.-(BIM) Amerykańskie przedsiębiorstwa oceanicznej żegluzi pasażerskiej nie ustają w zabiegach o zdobycie bezpośredniego udziału w organizacji dalekodystansowej pasażerskiej komunikacji lotniczej. W tym celu utworzony został Komitet Żegluzi Morskiej i Powietrznej (Sea-Air Committee), w którego skład weszli przedstawiciele wszystkich przedsiębiorstw żegluzi pasażerskiej, m.in. największych: United States Lines, American President Lines, Moore-Mc Cormack, Grace Line, Atlantic Gulf and West Indies Steamship Co i inne. Komitet zwrócił się do Urzędu Lotnictwa Cywilnego o podjęcie rozmów na temat powiązania i koordynacji żegluzi morskiej z powietrzną. Ponieważ stanowisko amerykańskich władz lotnictwa komunikacyjnego nie pokrywa się z tendencjami sfer żegluzowych, wzmiankowany "Sea-Air Committee" projektuje przeniesienie swojej akcji na teren Kongresa i szukanie rozwiązania w trybie akcji ustawodawczej. Przedstawieli sfer żegluzowych mają w tym względzie dwa cele na widoku: obalenie set tystycznych koncepcyj organizacyjnych lotnictwa komunikacyjnego, oraz zharmonizowanie poczyną między dwiema dziedzinami transportu, które w chwili obecnej stoją w obliczu chaotycznej walki konkurencyjnej.

Rząd hiszpański subsyduje flotę handlową.-(BIM) Prasa madrycka donosi, że planowane jest stworzenie subsydiowanej przez rząd floty dla przewozu owoców na Wyspy Kanaryjskie. Rząd hiszpański ma pokryć 80% kosztów budowy statków w formie długoterminowego (na 50 lat) kredytu, udziałem 20%.

Dynamika inwestycji żegluzowych.-(BIM) "The Motor Ship" oblicza, że wprawdzie w budowie na stoczniach świata jest w chwili obecnej (półrocze 1946r.) ogółem 3.250.000 BRT statków handlowych, ale łącznie z tonażem już zakontraktowanym (choć jeszcze nie będącym w budowie) nowe inwestycje żegluzowo - morskie są szacowane na 6.500.000 BRT, w tym tonażu motorowego prawie 3.900.000 ton. W samej Anglii tonaż zakontraktowany wynosi ogółem 3.000.000 BRT.

Zatrudnienie stoczni skandynawskich.-(BIM) Wg danych "Det Norske Veritas", na 1 lipca br. na stoczniach skandynawskich znajdowało się w budowie ogółem 144 statki o łącznym tonażu 410.260 BRT, ponadto zaś stocznie te miały zamówienia na 271 statków o łącznym tonażu 1.074.780 BRT. Rozdział między poszczególne kraje przedstawia się następująco.

	W budowie BRT	Zamówione BRT
Dania	145.210	154.470
Norwegia	70.210	136.730
Szwecja	194.840	783.580
Razem:	410.260	1.074.780

20 statków dla Brazylii.-(BIM) Stocznie amerykańskie w Pascaguada budują 14 towarowych statków o pojemności 7.500 TDW dla brazylijskiej rządowej linii żeglugowej - Lloyd Brasileiro. Statki te mają być wodowane w końcu r. 1946 i w początkach r. 1947. Koszty ich budowy wynoszą 37 mil. dol. m. Wymiary i konstrukcja statków są jednakowe tak, aby maszyny i różne części ruchome mogły być w razie potrzeby między statkami wzajemnie wymieniane. 6 statków zamówionych w stoczniach kanadyjskich przez Brazylijską Komisję Marynarki Handlowej zostanie zbudowanych na tej samej zasadzie.

Los stoczni japońskich.-(BIM) Wg Reutera, gen. Mac Arthur, naczelny dowódca wojsk okupacyjnych w Japonii, sporządził listę 25 stoczni japońskich, które będą zdemontowane i wywiezione dla rozdziału w ramach odszkodowań wojennych. Stocznie te jednak będą mogły dokończyć rozpoczęte prace.

Lekkie stopy metalowe zamiast stalowych nadbudówek okrętowych.-(BIM) Zgodnie z tygodnikiem "Modern Transport" (29.VI.1946), jeden z inżynierów brytyjskich przedłożył stowarzyszeniu inżynierów i budowniczych okrętowych w północno-wschodniej Anglii memoriał zawierający wyniki badań nad zastąpieniem dotychczasowych stalowych części górnych na różnych typach statków częściami wykonanymi z lekkich stopów metalowych. Na podstawie osiągniętych wyników autor memoriału stwierdza, że przy użyciu wspomnianych stopów można by oszczędzić 50-60% wagi odcinanych części, przy czym każdy typ statku przy planowaniu budowy owych części musi być traktowany indywidualnie. W typie statków powolnych nośność statku w TDW mogłaby dzięki zastosowaniu lekkich stopów metalowych zostać zwiększona, natomiast w szybszych statkach najlepszym wykorzystaniem zmniejszonej wagi statku byłyby modyfikacje w jego rozmiarach i kształtach, zmniejszeniu mocy koniecznej dla osiągnięcia danej szybkości, a stąd oszczędność paliwa.

Palestyńska flota handlowa.-(BIM) W rezultacie pertraktacji prowadzonych w Londynie została utworzona nowa anglo-palestyńska linia żeglugaowa ZIM o kapitale 500.000 funtów, przy czym udział kapitałowy obu krajów jest równy.

W Palestynie uczyniono pierwszy krok celem nadania podstaw prawnych palestyńskiej żegludze handlowej, a mianowicie został ogłoszony projekt ustawy Palestinian Ships (Registration and Mortgage) Bill. Jest on oparty na wzorach angielskich. Dotyczy rejestracji i amortyzacji statków ponad 15 ton.

Podjęcie żeglugi pasażerskiej w porcie Le Havre.-(BIM) HAWR przygotowuje się do jak najszybszego podjęcia p. inoeno-atlantyckiej żeglugi pasażerskiej. Wprowadzić powrót do w runku w przedwojennych w najbliższym czasie jest wykluczony, ale uzyskanie warunków znosnych jest sprawą

wielu tygodni. Prowizorycznie stacja kolejowa będzie oddana do użytku w październiku. Będzie to duża hala (4.500 m²), zaopatrzona we wszelkie urządzenia potrzebne dla wygody pasażerów.

W tym samym czasie podejmię z portu w Hawrze rejs do Nowego Yorku były niemiecki statek "Europa", przyznany Francji w ramach odszkodowań wojennych.

Kanał wejściowy został już oczyszczony z wraków i innych przeszkód i na całej szerokości ma głębokość 8 m, co stanowi o bezpiecznym wejściu dla największych liniowców.

Rozbudowa portów brazylijskich.-(BIM) Brazylijskie Ministerstwo Transportów i Robót Publicznych opracowało plan modernizacji portu w Rio de Janeiro, o kosztorysie wynoszącym 10 mil. dol. Program przewiduje znaczne rozszerzenie przestrzeni poświęconych na doki i magazyny, zbudowanie mola w Ponta de Gaçu oraz rozbudowanie lub wzniesienie nowych magazynów. Na ukończeniu jest wielka chłodnia, która ma zastąpić dawną, spaloną. Ponad 5 mil. dol. zostało przeznaczonych na zakup parowozów, dźwigów i innych urządzeń portowych. Ponadto rząd brazylijski zatwierdził plany rozbudowy portu w Porto Alegre jak również budowę nowych doków w Pelotas w stanie Rio Grande do Sul.

Wznowienie ruchu w porcie w Bremie.-(BIM) Port w Bremie pracuje znów w pełni. Ruch towarowy, który przez pewien czas musiał się kierować przez Bremerhaven u ujścia rzeki, powrócił znów do przystani w Bremie.

Z portu kopenhaskiego.-(BIM) Agencja Reuter donosi z Kopenhagi, że tamtejsze koka żegluga jest poważnie wciągnięta wzrastającym ruchem statków w porcie. Zagraniczne statki załadunkowe towarowe muszą oczekiwać wiele dni na dostanie się do przystani. Gdy wreszcie tam się znajdują, wyładunek trwa zbyt długo. Powoduje to kierowanie się statków do innych portów duńskich, jak Elsinore, Aarhus, a nawet do portu szwedzkiego Malmö, skąd dopiero wyładowane towary przesyłane zostają do Danii.

Wiele jest przyczyn tego zjawiska, najważniejszymi jednak są: brak magazynów, wagonów kolejowych i robocizny. Władze portowe czynią wysiłki, by pokonać trudności, m.in. projektują budowę trzech nowych magazynów. Wymaga to jednak wiele czasu, a na razie duży wolumen ładunku kieruje się do rywalizujących portów.

W lipcu br. weszło jednak do portu w Kopenhadze 1.796 statków o łącznej pojemności 556.661 NRT, z tego pod flagą duńską 1.488, amerykańską - 11, norweską - 25, szwedzką - 159, angielską - 26, francuską - 2, holenderską - 57, fińską - 24, islandzką - 4.

Ruch towarowy w portach belgijskich.-(BIM) W pierwszym półroczu 1946 ruch towarowy w portach belgijskich przedstawiał się następująco:

Antwerpia	przeładunek	3.076.600 ton	o wartości	12.979.988.000 fr. bel.
Gandawa	"	382.043 "	"	414.887.000 "
Bruksela	"	209.332 "	"	1.074.058.000 "

Handel zagraniczny państw europejskich w latach 1945 i 1946.-(BIM) Angielski tygodnik "The Economist" z dn. 31. VIII. 1946. publikuje materiały dotyczące obrotów handlu zagranicznego państw europejskich po ostatniej wojnie. Jeśli chodzi o państwa zachodnio-europejskie, to należy stwierdzić dla wszystkich niemal poważny wzrost wywozu w stosunku do poziomu sprzed roku. Jedną tylko Szwecją eksportuje dzisiaj mniej niż przed rokiem, co da się niewątpliwie wytłumaczyć dokonany już w znacznej mierze upłynięciem rezerw towarowych z czasu wojny. Inne z państw neutralnych, Szwajcarii, rozwinęła swój handel zagraniczny, z równie po stronie wywozu jak i przywozu, do poziomu przedwojennego, araje wyzwolone z wyjątkiem Danii, zwiększyły znacznie swój wywóz, w szczególności

dotyczy to Francji i Belgii. Mimo to żaden z nich nie osiągnął przedwojennej kwoty eksportowej i wszystkie będą miały niewatpliwie ujemny bilans płatniczy.

Obroty handlu zagranicznego państw zachodnio-europejskich
(miesięczna wartość w milionach jednostek waluty krajowej)

K r a j	1938	W y w o z		Przywóz	Bilans
		wrzesień- paźdz. 1945	kwiecień- maj 1946	kwiecień- maj 1946	kwiecień- maj 1946
Belgia i Luksemburg	1.806	534	1.967	3.470	- 1.503
Dania	127	92	101	185	- 84
Francja	2.549	1.435	7.413	20.328	-12.915
Holandia	87	19	40
Norwegia	66	28	88 ^{x)}	134 ^{x)}	- 46
Szwecja	154	256	208	283	- 75
Szwajcaria	110	138	212	279	- 67

x) tylko kwiecień

W krajach Europy wschodniej wzrost obrotów w handlu zagranicznym był powolniejszy. Wywóz bułgarii w r. 1945 osiągnął 30% poziomu przedwojennego pod względem wagi. W pierwszy kwartał r. 1946 wartość wywozu bułgarskiego dorównywała wprawdzie poziomowi z r. 1939, ale tylko pozornie, gdyż wartość waluty krajowej spadła sześciokrotnie w stosunku do r. 1939. Wywóz z Czechosłowacji wzrastał gwałtownie, kierując się w szczególności do Szwajcarii. Istnieje tu nadwyżka wywozu nad przywozem, przy czym w kwietniu r. 1946 wywóz czeski osiągnął wagowo ok. 1/3 poziomu lat przedwojennych. Wskutek trudnych warunków komunikacji z Zachodem w r. 1945 wywóz z krajów wschodnio-europejskich kierował się w znacznym procencie do Z.S.R.N. W pierwszym kwartale r. 1946, na skutek poprawy warunków komunikacyjnych, rozszerzyły się rynki zbytu dla tych krajów, a co za tym idzie spadek dość znacznie udział procentowy Z.S.R.N. w odbiorze eksportu krajów zachodnio-europejskich.

Wywóz polskiego węgla do Szwecji.-(BIM) W początkach września br. pierwszy szwedzki statek z ładunkiem węgla ze Szczecina przybył do portu przeznaczenia. Przywóz węgla do Szwecji w lipcu br. wynosił 373.000 ton, co stanowi zaledwie około połowy przeciętnej miesięcznej przywozu przedwojennego, przed wojną Szwecja importowała z Polski 199.000 ton, z Ameryki 132.000 ton, a resztę z Holandii, Belgii i Anglii.

Wielorybnictwo.-(BIM) Znaczne zmniejszenie intensywności połowów wielorybnych w stosunku do r. 1939/40 należy przypisać faktowi, że większość pływających fabryk uległa zniszczeniu w czasie wojny. Tak więc, w: 1939/40 było zatrudnionych w wielorybnictwie 10.586 ludzi, odbyło połowów 30, zaś w r. 1945/46 było zatrudnionych 4.115, połowów 12. Ogólny spadek zatrudnienia wyniósł zatem 6,471 ludzi, z czego na poszczególne kraje przypada zmniejszenie załóg o: Norwegia -2,872, W. Brytania - 454, Japonia - 2,965, inne państwa - 271. Jedyne Argentyna zwiększyła swój stan o 91 ludzi.

W światowym wielorybnictwie stale przoduje Norwegia: w ostatnim sezonie zatrudniała 3,398 ludzi, co stanowi 82,58% zatrudnienia w tym zakresie we wszystkich krajach, w 1939/40 zatrudniała 6,270 ludzi, czyli 60% światowego zatrudnienia.

Niemcy budują statki rybackie. - (BIM) Brytyjski Zarząd Wojskowy udzielił Niemcom pozwolenia na zbudowanie 100 nowych parowych statków rybackich, z których pierwszy ma być gotowy do wyruszenia na morze jesienią r. 1947. Dzięki temu niemiecka flota rybacka osiągnie ilość 227 jednostek, nie dorówna jeszcze jednak ilościowemu stanowi sprzymierzonej, który wynosi 360 statków.

Protesty przeciwko japońskim połowom wielorybów. - (BIM) Udzielenie przez gen. Mac Arthura, bez porozumienia z państwami sojuszniczymi, pozwolenia Japończykom na dokonywanie połowów wielorybów na wodach Antarktydy wywołało protesty zainteresowanych państw, a mianowicie Norwegii, W. Brytanii, N. Zelandii i Argentyny. Rząd Stanów Zjednoczonych odpowiedział na te protesty stwierdzeniem, że nie widzi powodów, aby nie pozwolić Japończykom na te połowy, pod warunkiem, że będą one dokonywane w myśl odnośnych przepisów międzynarodowych, że przydziału kontyngentów połowowych dokona Międzynarodowa Rada Żywnościowa oraz, że to pozwolenie nie będzie miało wpływu na przyszłe załatwienie sprawy własności japońskiego przemysłu wielorybniczego oraz odnośnego taboru i sprzętu.

Koszty załogowe w żegludze. - (BIM) "The Economist" przytacza porównanie kosztów załogi na sztandarowym statku typu "Liberty" pod różnymi banderami (w proporcji miesięcznej, po uwzględnieniu różnic w ilościowym składzie załogi): Stany Zjednoczone - 10.104 dol., Holandia - 3.418 dol., Wielka Brytania - 2.735 dol., Norwegia - 2.464 dol., Belgia - 2.389 dol., Grecja - 2.150 dol. Jednostkowe normy płac również wykazują znaczne różnice: miesięczna płaca wykwalifikowanego marynarza wynosi: w Stanach Zjednoczonych 135 dol., w Anglii 56 dol., w Grecji 44 dol. Wysokie płace marynarzy amerykańskich są zjawiskiem znanym już z czasów przedwojennych; tak samo notorycznie było zawsze niskie uposażenie marynarzy greckich. Jednakże warto zwrócić uwagę na znaczną rozpiętość tych różnic, nawet po wyeliminowaniu norm greckich. Norwegia ma prawie czterokrotnie niższe koszty załogowe niż Stany Zjednoczone; to nie może pozostać bez wpływu na rentowność żeglugi amerykańskiej. Zakonieczona międzynarodowej minimalnej taryfy płac marynarzy: miesięczna płaca wykwalifikowanego marynarza została ustalona na f. szt. 16 (= 64 dol.). Stawka ta zbliżona jest do przeciętnej normy brytyjskiej, ale jest znacznie niższa od stawki amerykańskiej. Konnocześnie - jak wiadomo - w amerykańskiej flocie handlowej wybuchł strajk na tle walki o podwyżkę płac.

Płace marynarzy angielskich. - (BIM) Generalny Sekretarz Związku Zawodowego Marynarzy Angielskich wykazał w swym przemówieniu, wygłoszonym na dorocznym zebraniu, że stosownie do przewidzianych propozycji armatorów, podstawowe płace większości kategorii pracowniczych marynarzy byłyby dwukrotnie wyższe niż przed wojną i byłyby ustalane na zasadzie płacy za wydatną pracę. Jako podstawa do kwalifikacji służyłby dwuletni okres pracy, przy czym rok służby wojskowej liczy się za 2 lata, tak, że 80% obecnego personelu marynarki mogłoby przedentować do wymiaru tej płacy z chwilą i o ile powyższe propozycje armatorów zostałyby przyjęte.

Koszty paliwa na statkach "Liberty". - (BIM) "The Motor Ship" porusza problem kształtowania się kosztów paliwa na licznie obecnie eksploatowanych seryjnych statkach typu "Liberty", w porównaniu z takimiż kosztami na nowoczesnym motorowcu. Przy zużyciu dobowym na statku "Liberty" 30 ton ropy oraz przy 220 dniach eksploatacji (ruchu) roczne koszt opału (liczonego po f. szt. 4.- za tonę) wynosi ok. f. szt. 26.000.-. Na seryjnym statku typu "Empire" (budowanym w Anglii), przy opale węglowym i tych samych warunkach szybkości oraz czasu eksploatacji, koszt opału rocznie sięga f. szt. 19.000.-. Natomiast na nowoczesnym motorowcu, przy szybkości nawet nieco większej i przy cenie bunkra f. szt. 5.- za tonę, koszt roczny opału

wypada w granicach f.szt. 11.000.-

"The Motor Ship" bada dalej zagadnienie opłacalności statków typu "Liberty" i wiąże problem kosztów bieżących paliwa z kosztami nabycia statku. Cena statku "Liberty" wynosi dziś ok. f.szt. 150.000, gdy cena odpowiedniego motorowca sięga f.szt. 230.000.- przyjmując dziesięcioletni okres amortyzacji statku, otrzymujemy sumę pozycji amortyzacja plus reszty opału: dla "Liberty" - f.szt. 41.000.-, dla motorowca f.szt. 34.000.- czyli także różnica na korzyść motorowca w wysokości ok. f.szt. 7.000.- rocznie.

Przejsie od węgla do płynnego paliwa w kolejnictwie.-(BIM) Ze względu na poważne trudności w gospodarce węglowej w Brytanii także jego czynniki oficjalne forsują użytkowanie paliwa płynnego zamiast węgla nie tylko w żegludze, lecz również i w kolejnictwie. Jedno z brytyjskich towarzystw kolejowych (Great Western railways) zorganizowało naukowe badania nad zastępowaniem paliwa płynnego w kolejnictwie i osiągnęło w tym zakresie bardzo pozytywne rezultaty. W związku z powyższym brytyjski Minister Transportów upoważnił główne towarzystwa kolejowe do dokonania jak najszybszej adaptacji posiadanych lokomotyw, przede wszystkim ciężkich lokomotyw, przeznaczonych dla pociągów towarowych. Wchodzi tu w grę adaptacja 1.200 parowozów, co w rezultacie ma dać gospodarce brytyjskiej oszczędność węgla w wysokości 20.000 ton tygodniowo (1 milion ton rocznie). Adaptacja maszyn do nowego rodzaju paliwa wymaga dość poważnych inwestycji, jednak rodzaj napędu jest ekonomiczny w eksploatacji, zarówno pod względem zużycia paliwa jak i pod względem obsługi. Nad wszystkim zaś góruje w W. Brytanii myśl o koniecznej oszczędności węgla, wobec tego, że produkcja brytyjska w tym zakresie wciąż się kurczy, dane brytyjskiego Ministerstwa Paliw i Energetyki notują w miesiącu lipcu spadek tygodniowego wydobycia w stosunku do czerwca w sumie 95.300 ton.