

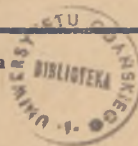
# BG

# BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

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

Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła



C# 42274

Rok IV Nr 1 (24)

Styczeń r.1948.

Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk w grudniu r.1947. (BIM). W mies. sprawozdawczym obroty towarowe obu portów w ilości 988.636,9 t wykazują niewielki spadek o 3,5% w porównaniu z poprz.miesiącem, natomiast są o ok.85% wyższe niż w analogicznym miesiącu ub.r. Na przywóz przypada 224.004,6 t, tj. o 4% więcej niż w listopadzie, na wywóz zaś 764.632,3 t, tj. o 6% mniej niż w listopadzie. Trzeba jednak przypomnieć, że listopad był rekordowym miesiącem pod względem wywozu.

Obroty towarowe portów Gdyni i Gdańska przedstawiły się w grudniu 1947 r. w następujący sposób.

	G d y n i a t	G d a ń s k t	R a z e m t
Przywóz	141.068,0	82.936,6	224.004,6
Wywóz	353.683,4	410.948,9	764.632,3
R a z e m	494.751,4	493.890,0	988.636,9
W poprz.miesiącu	482.478,1	542.585,8	1.025.063,9
W grudniu 46 r.	244.901,5	288.338,8	533.240,3

Ogólne przeładunki podzieliły się pomiędzy oba porty równo po połowie, jednakże w przywozie przewagę miała Gdynia (63%), w wywozie natomiast przewaga gdańskiego portu wyraziła się w 53,7% udziału.

Udział towarów masowych był mniejszy niż w poprz.miesiącu i wyniósł 89% ogólnych obrotów; w przywozie przypadło 65% na towary masowe, w wywozie 96%.

Przywóz przez port g d y ń s k i w grudniu 1947 r.  
( w t e n a c h )

	UNRRA	INNE	Razem
I.Wytwory roślinne	3,1	13.389,9	13.393,0
II.Wytwory zwierzęce	55,5	2.403,0	2.458,5
III.Wytwory mineralne	-	94.335,7	94.335,7
IV.Tłuszcze	-	298,4	298,4
V.Przetwory spożywcze	-	1.560,8	1.560,8
VI.Przetwory chemiczne	50,3	2.391,3	2.441,6
VII.Skóry i futra	-	1.727,9	1.727,9
VIII.Surowce i wyroby włókien.	-	10.052,5	10.052,5
IX.Guma i kauczuk	141,6	167,4	309,0
X.Drzewo	-	74,8	74,8
XI.Papier i wyroby	0,5	4.233,7	4.234,2
XII.Wyr.kamien., porc., szkl., fajans.	-	25,9	25,9
XIII.Metale i wyroby	5,8	1.302,8	1.308,6
XIV.Maszyny, aparaty	77,4	1.891,2	1.968,6
XV.Srodki transport.	15,5	6.508,4	6.523,9
XVI.Wagi, narzędzia, filmy	6,2	20,7	26,9
XVII-XX. Różne	3,0	324,7	327,7
R a z e m	358,9	140.709,1	141.068,0
W poprz.miesiącu	625,3	105.933,7	106.559,0
W grudniu 46 r.	12.777,9	59.029,9	71.807,8

Przywóz przez port gdański wzrósł o 32,4% w porównaniu z poprz. mies., wskutek znacznego wzrostu ilości rudy oraz dużych ładunków mąki (5.480,1 t) i orzechów ziemnych (7.564,6 t).

W ramach transportów UNRRA, przybyły jeszcze tylko uzupełniające niewielkie ładunki ze Stanów Zjedn. i Anglii (138,7 t opon i detek, 45,2 t sprzętu elektr., 31,6 t aparatów, 5,9 t filmów z Anglii; 25,6 t mleka skondensowanego, 29,9 t smalcu, 48,4 t chemikalii, 15,5 t traktorów ze Stanów Zjedn.).

Przywóz przez port g d a ń s k i w grudniu 1947 r.  
( w tonach )

	UNRRA	Inne	Razem
II. Wytwory zwierzęce	833,2	7.738,4	8.571,6
III. Wytwory mineralne	-	64.550,6	64.550,6
IV. Tłuszcze	-	900,8	900,8
V. Przetwory spożywcze	2.671,8	23,2	2.695,0
VI. " chemiczne	129,7	4.075,3	4.205,0
VIII. Surowe i wytw. włók.	-	0,5	0,5
X. Drzewo	-	101,1	101,1
XI. Papier i wyroby	-	224,2	224,2
XIII. Metale i wyroby	150,0	1.291,1	1.441,1
XIV. Maszyny i sprz. elektr.	67,5	-	67,5
XV. Samochody i części	149,9	-	149,9
XVI. Wagi, narzędzia	15,7	-	15,7
XVII-XX. Różne	2,6	10,0	12,6
<b>R a z e m</b>	<b>4.021,4</b>	<b>78.915,2</b>	<b>82.936,6</b>
W poprz. mies.	1.838,6	106.507,3	108.345,9
W grudniu 1946 r.	10.170,9	65.320,0	75.490,9

Przywóz przez port gdański, który już w poprz. mies. zaznaczył się zniżką o 30% w porównaniu z październikiem, cofnął się w stosunku do listopada jeszcze o 30%. Przywóz rudy w porcie tym obniżył się w mies. sprawozd. o 29%, ale wzrosły inne ładunki, jak farba (1.430,0 t), fosforyty (2.642,0 t), tłuszcze (900,8 t), aluminium (1.099,8 t).

Przywóz towarów UNRRA był przeszło 2 razy większy niż w poprz. mies. Przybyły z Kanady konserwy mięsne (2.482,0 t), rybne (138,4), chemikalia (114,2 t), mleko skondens. (833,2 t), części samoch. (149,9 t) itd.

Przywóz towarów umownych do Gdyni i Gdańska w grudniu  
1947 r. wg krajów pochodzenia (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
<b>Kraje europejskie:</b>			
Szwecja	87.067,9	44.991,8	132.059,7
Norwegia	5.049,5	16.820,0	21.869,5
Rumunia	8.408,8	-	8.408,8
Belgia	4.834,4	900,8	5.735,2
Finlandia	302,1	3.665,2	3.967,3
Z.S.R.R.	288,0	2.642,0	2.930,0
Anglia	1.733,5	-	1.733,5
Dania	1.122,2	-	1.122,2
Islandia	588,6	-	588,6
Holandia	567,6	-	567,6
Półowy własne	21,6	-	21,6
Niemcy	7,0	-	7,0
<b>R a z e m</b>	<b>109.991,2</b>	<b>69.019,8</b>	<b>179.011,0</b>
<b>Kraje pozaeuropejskie:</b>			
Stany Zjednoczone	24.065,0	-	24.065,0
Persja	-	8.771,8	8.771,8
Brazylia	4.642,2	-	4.642,2
Argentyna	1.181,2	-	1.181,2
Kanada	-	1.123,6	1.123,6
Urugwaj	408,3	-	408,3
Egipt	406,3	-	406,3
Falestyna	14,8	-	14,8
Turcja	0,1	-	0,1
<b>R a z e m</b>	<b>30.717,9</b>	<b>9.895,4</b>	<b>40.613,3</b>
<b>O g ó ł e m</b>	<b>140.709,1</b>	<b>78.915,2</b>	<b>219.624,3</b>

Udział krajów europejskich w przywozie wyniósł w mies. sprawoz. ok. 82%. Na pierwszym miejscu stoi Szwecja, na którą przypada 60% całego przywozu. W imporcie tym 126.359,1 t rudy stanowi 95%; reszta to 256,5 t. skór, 141,4 t aparatów, 114,7 t. łożysk kulkowych, 74,2 t elektrod, 65,5 t kabli. Z Norwegii przybyło 99.294 t rudy i pirytów, 2.017,5 t nawozów sztucznych, chemikali 503,3 t, bawełny 230,3 t, kulek 95,0 t, śledzi 7.738,4 t. Z Rumunii importowano produkty 8.408,8 t; z Belgii śledzie 1.159,0 t, oleje smarowe 598,8 t, len 650,5 t, jutę 804,2 t, szmaty 177,5 t, oleje maszynowe 908,8 t, kauczuk 113,6 t, miedź 286,3 t, łożyska 279,5 t; z Z.S.R.R. fosforan 2.642,0 t, konopie 160,8 t i wełnę 106,4 t; z Anglii śledzie 206,1 t, wełnę 356,2 t, szmaty 124,1 t, różne metale 100,0 t, elektrody 170,2 t; z Danii śledzie 101,4 t, smalec 337,9 t, margarynę 441,6 t, szmaty 110,7 t; z Holandii skóry 101,3 t, miedź 346,8 t, oleje 97,6 t itd.

Z krajów pozaeuropejskich najwięcej transportów przybyło ze Stanów Zjedn.: wspomniana powyżej mąka i orzechy ziemne, mleko 522,5 t, oleje smarowe 1.351,6 t, margaryna 651,6 t, konserwy 213,3 t, bawełna 157,0 t, konfekcja 149,5 t, druty 101,9 t, maszyny 727,4 t, kable 113,1 t, lokomotywy 5.861,2 t itd; z Persji 8.771,0 t repy naftowej; z Brazylii 4.637,6 t bawełny; z Argentyny skóry i futra 662,0 t, wełna 443,3 t, gliceryna 75,4 t; z Kanady 1.093,8 t aluminium; z Urugwaju 286,6 t wełny, 89,1 t skór i futer, 30,0 t gliceryny; z Egiptu 406,2 t bawełny itd.

W y w ó z przez porty Gdynię i Gdańsk w grudniu 1947 r.  
( w tonach )

	G d y n i a	G d a ń s k	Razem
I. Wytwory roślinne	552,9	275,2	828,1
II. " zwierzęce	900,1	-	900,1
III. " mineralne	334.351,8	397.918,9	732.270,7
V. Przetwory spożywcze	6.295,7	10.835,8	17.131,5
VI. " chemiczne	1.206,1	-	1.206,1
VII. Skóry i futra	104,7	-	104,7
VIII. Surowce i wyrob. włók.	367,3	10,5	377,8
X. Drzewo i wyroby	728,6	0,1	728,7
XI. Papier i wyroby	583,1	8,7	591,8
XII. Wyr. kamien., glin., szkl.	410,4	-	410,4
XIII. Metale i wyroby	7.911,3	1.898,7	9.810,0
XIV. Maszyny i elektr.	224,2	-	224,2
XV. Środki transport.	23,8	1,0	24,8
XVI. Wagi, narzędzia	0,4	-	0,4
XVII-XX. Różne	23,0	-	23,0
<b>R a z e m</b>	<b>353.683,4</b>	<b>410.948,9</b>	<b>764.632,3</b>
W poprz. mies.	375.919,1	434.239,9	810.159,0
W grudniu 1946 r.	173.093,7	212.847,9	385.941,6

Wywóz z portu gdynińskiego spadł w porównaniu z poprz. mies. o niespełna 6%, z gdańskiego o 5%. Spadek wywozu w Gdyni należy przypisać cofnięciu się wywozu wytworów mineralnych o 4% i cukru o 60%. Znaczny spadek tych ładunków został jednak zrównoważony wzrostem wywozu wytworów roślinnych i zwierzęcych, jakiego w poprz. mies. nie było, jak również większych ładunków chemikalii. W gdańskim porcie wywóz wytw. mineralnych cofnął się o 6%, jak i wywóz metali, natomiast wzrosły ładunki cukru.

Udział towarów masowych w wywozie przez Gdynię wyniósł 95%, przez Gdańsk 97%, na inne towary więc przypada w Gdyni 5% - w Gdańsku 3%

W y w ó z przez Gdynię i Gdańsk w grudniu 1947 r.  
wę krajów przeznaczenia bez węgla i koksu (w tonach).

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
<b>Kraje europejskie:</b>			
Z.S.R.R.	4.628,9	9.828,0	14.456,9
Szwecja	5.731,4	1.849,0	7.580,4
Anglia	1.847,5	275,2	2.122,7
Finlandia	1.143,2	504,8	1.648,0
Norwegia	661,4	10,5	671,9
Islandia	617,0	-	617,0
Dania	613,2	-	613,2
Belgia	151,9	-	151,9
Irlandia	0,7	-	0,7
Włochy	0,5	-	0,5
Francja	-	1,1	1,1
<b>R a z e m</b>	<b>15.395,7</b>	<b>12.468,6</b>	<b>27.864,3</b>
<b>Kraje pozaeuropejskie:</b>			
Brazylia	787,4	22.378,3	23.165,7
Zach.Afryka	6.825,0	-	6.825,0
Somali franc.	1.754,1	1.007,8	2.761,9
Argentyna	1.201,4	-	1.201,4
Palestyna	533,9	-	533,9
Turoja	436,6	-	436,6
Syria	110,8	-	110,8
Stany Zjedn.	104,5	-	104,5
Chiny	25,9	-	25,9
Cypr bryt.	23,6	-	23,6
Indie	5,1	-	5,1
Mzambik	4,8	-	4,8
Mezopotamia	4,5	-	4,5
Kenia	2,8	-	2,8
Arabia	1,0	-	1,0
Bryt.Afr.Wsch.	0,3	-	0,3
<b>R a z e m</b>	<b>11.821,7</b>	<b>23.386,1</b>	<b>35.207,8</b>
<b>O g ó ł e m:</b>	<b>27.217,4</b>	<b>35.854,7</b>	<b>63.072,1</b>
W poprz.mies.	38.413,1	37.529,6	75.942,7
W grudniu 1946 r.	34.949,0	6.608,9	41.557,9

Wywóz poza węglem i koksem w Gdyni obniżył się w porównaniu z poprz.mies. prawie o 30%, wobec tego samego miesiąca ub.r. o 22%, wskutek niskiego poziomu wywozu metali w mies.sprawozd.

W Gdańsku również wywóz wykazuje zniżkę o 4,4% w porównaniu z poprz.mies., natomiast przekracza przeszło pięciokrotnie sumę wywozu w grudniu 46 r.

Udział krajów europejskich w odbiorze wywozu przez Gdynię wyniósł 56,5%, przez Gdańsk 35%. Na pierwszym miejscu znalazł się Z.S.R.R. dzięki znacznym ładunkom cukru (14.117,5 t), i blachy cynk. (339,4 t), na drugim miejscu Szwecja, dokąd wywieziono dużej cennej drobnicy: 455,1 t soli kuchennej, 100,1 t jaj, 22,9 t szczeciny, 202,0 t sody, 833,2 t bieli, 119,1 t tkanin, 30,0 t mebli, 885,7 rur, 2.512,1 t wyrobów metalowych itd; do Anglii wyszło 808,4 t cebuli, 215,6 t papy; do Finlandii 422,6 t kół kolejowych, 1.000,0 t szamotu; do Holandii wyroby szklane (133,3 t), blacha cynkowa (150,0 t) itd.

Z pomiędzy 16 krajów pozaeuropejskich wysuwa się na pierwsze miejsce Brazylia z ładunkiem cementu 22.378, 3 t i wyrobów metalowych 787,3 t; do Zach.Afryki wyszło 6.825,0 t szamotu; do Somali franc. 2.761,0 t cukru; do Argentyny rury (161,8 t) i wyroby metalowe (870,2 t); do Palestyny wyroby drzewne 519,0 t; do Turcji rury 436,6t; do Syrii 100,3 t cukru; do innych krajów przeważnie tkaniny i wyroby szklane.

Wywóz węgla i koksu (bez bunkru) przez Gdynię i Gdańsk  
w grudniu 1947 r. wg krajów przeznaczenia (w tonach) (BIM)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Szwecja	93.354,2	106.285,4	199.639,6
Norwegia	45.223,2	17.353,7	62.576,9
Finlandia	41.223,5	57.140,0	98.363,5
Z.S.R.R.	37.490,0	18.008,0	55.498,0
Dania	28.840,0	66.804,4	95.644,4
Anglia	17.954,3	4.249,0	22.203,3
Islandia	13.307,5	-	13.307,5
Holandia	12.001,0	8.920,0	20.921,0
Włochy	5.895,0	-	5.895,0
Belgia	7.689,0	63.533,6	71.222,6
Francja	-	11.926,0	11.926,0
R a z e m	302.977,7	354.220,1	657.197,8
W poprz.mies.	312.444,5	375.134,1	687.578,6
W grudniu 1946 r.	125.339,7	193.466,5	318.806,2

Wywóz węgla i koksu doznał w porównaniu z poprz.mies. spadku o 3% w porcie gdyńskim i o 5,5% w Gdańsku. W porównaniu z analogicznym miesiącem ub.r. wywóz ten wzrósł o 106%.

Z pośród 11 krajów europejskich, do których kierował się węgiel w mies. sprawozd., na pierwszym miejscu znajduje się Szwecja, dokąd wyszło 30% całego wywozu węgla, następnie Finlandia - 15%, Dania 14,5 itd. Do tych krajów właśnie wywóz spadł w mies. sprawozd., za to podniosły się ładunki węgla do Belgii, Z.S.R.R., Anglii i Holandii.

Z a ł a d u n e k   b u n k r u

w g b a n d e r w p o r t a c h G d y n i a i G d a Ń s k w g r u d n i u 1 9 4 7 r. (w t o n a c h)

BANDERA	Gdynia	Gdańsk	Razem
szwedzka	7.599,6	6.172,2	13.771,8
radziecka	4.430,7	112,0	4.542,7
fińska	3.036,0	3.608,0	6.644,0
norweska	3.263,0	1.845,5	5.108,5
duńska	2.678,0	4.415,4	7.093,4
angielska	-	60,0	60,0
francuska	-	302,0	302,0
grecka	-	1.033,0	1.033,0
panamska	6,0	348,0	354,0
polska	2.130,0	2.441,0	4.571,0
szwajcarska	-	537,0	537,0
włoska	200,0	-	200,0
holenderska	145,0	-	145,0
<b>R a z e m:</b>	<b>23.488,3</b>	<b>20.874,1</b>	<b>44.362,4</b>
<b>W poprz.mies.</b>	<b>25.061,5</b>	<b>21.576,2</b>	<b>46.637,7</b>
<b>W grudniu 1945 r.</b>	<b>12.805,0</b>	<b>12.778,5</b>	<b>25.583,5</b>

Również w załadunku bunkru daje się zaznaczyć spadek prawie o 5% w stosunku do listopada. Wobec grudnia 46 r. zaznacza się wzrost o 73%.

Tranzyt przez Gdynię i Gdańsk w grudniu 1947 r. (BIM). W podanych wyżej cyfrach przywozu i wywozu mieści się również obcy tranzyt przez porty Gdynia i Gdańsk w ogólnej kwocie 53.948,9 t, z tego przez Gdynię 35.745,5 t, przez Gdańsk 18.203,4 t.

Tranzyt przez Gdynię i Gdańsk w grudniu 1947 r. (w tonach)

w p r z y w o z i e

	Gdynia	Gdańsk	Razem
rudy	30.709,1	17.734,5	48.443,6
piryty	1.285,0	-	1.285,0
<b>R a z e m</b>	<b>31.994,1</b>	<b>17.734,5</b>	<b>49.728,6</b>
<b>W poprz.mies.</b>	<b>32.808,1</b>	<b>45.045,3</b>	<b>77.853,4</b>

w w y w o z i e

szamot	1.000,0	-	1.000,0
asfalt	2,5	-	2,5
obuwie	94,5	-	94,5
juta	0,2	-	0,2
wyroby metalowe	2.112,1	468,9	2.481,0
rury	637,1	-	637,1
maszyny	4,9	-	4,9
różne	0,1	-	0,1
<b>R a z e m</b>	<b>3.751,4</b>	<b>468,9</b>	<b>4.220,3</b>
<b>W poprz.mies.</b>	<b>3.191,2</b>	<b>1.516,4</b>	<b>4.707,6</b>

W cyfrach tranzytu daje się odczuwać nadal tendencja zniżkowa, i to zarówno pod względem ilościowym, jak i różnorodności ładunków. W porównaniu z poprz. mies. ilość ładunków tranzytowych obniżyła się w Gdyni o 0,7%, w Gdańsku o 60%. W przywozie nie było innych ładunków poza rudą i pirytami. W wywozie zato ładunki były bardziej zróżnicowane i nawet suma załadunków w Gdyni wykazała wzrost o 17% wobec mies. poprz. W Gdańsku jednak wywóz zmniejszył się o 69% w stosunku do mies. poprz.

Ruch okrętowy w Gdyni i Gdańsku w grudniu 1947 r. (BIM). W mies. sprawozd. przeszło przez porty Gdynię i Gdańsk 813 statków o łącznej pojemności 865.393 NRT, wobec 788 statków o pojemn. 821.651 NRT w mies. poprz., tj. o 5,3% więcej. Na wejściu były 402 statki o pojemn. 424.492 NRT wobec 379 statków o poj. 385.680 NRT w listopadzie; na wyjściu 411 statków o poj. 440.601 NRT, podczas gdy w poprz. mies. wyszło 409 statków o poj. 435.971 NRT. Wzrost tonażu miał miejsce jedynie w Gdyni, gdzie osiągnął 16,8 %; w Gdańsku zaznaczył się spadek o 7,7%.

W mies. sprawozd. było reprezentowanych 15 bander (w mies. poprz. 17), w tym 12 europejskich i 3 pozaeuropejskie.

Przez port g d y ŋ s k i przeszły następujące ilości statków w grudniu 1947 r. wg bander :

BANDERA	Na w e j ś c i u				Na w y j ś c i u			
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	21	31.568	10	2.693	14	15.779	11	10.529
szwedzka	58	42.571	34	18.988	86	61.097	6	1.832
fińska	11	8.283	12	16.027	21	22.107	-	-
angielska	3	14.389	1	2.778	2	4.169	2	12.998
radziecka	5	7.103	12	20.186	18	27.566	-	-
duńska	13	8.188	17	16.023	30	23.356	4	5.001
norweska	12	19.622	11	10.748	22	29.590	1	4.472
amerykańska	4	18.076	1	8.556	3	13.881	2	12.934
panamska	1	3.199	1	2.307	1	3.199	-	-
holenderska	1	308	1	1.557	1	1.557	1	308
włoska	1	2.707	-	-	1	2.707	-	-
R a z e m:	130	156.014	100	39.863	199	205.008	27	48.074
W poprz. mies.	120	117.704	90	88.177	194	205.084	27	24.461
W grudniu 1946	10	96.478	75	55.703	122	88.503	35	50.459



Przez port g d a ń s k i przeszły następujące ilości statków w grudniu 1947 r. wg bander:

BANDERA	Na w e j ś c i u				Na w y j ś c i u			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	10	13.477	3	1.227	8	10.813	2	1.753
szwedzka	26	17.424	40	26.833	72	53.385	1	56
fińska	2	1.653	17	19.595	21	22.868	-	-
angielska	-	-	2	hol.	-	-	2	hol.
radziecka	1	4.235	8	11.198	7	13.084	-	-
duńska	2	1.246	41	38.708	49	48.487	-	-
norweska	3	7.241	4	1.665	13	9.777	-	-
kanadyjska	2	8.615	-	-	2	4.298	1	4.317
grecka	-	-	1	2.307	2	4.768	-	-
szwajcarska	-	-	2	5.278	2	5.278	-	-
amerykańska	-	-	1	4.389	1	4.375	-	-
francuska	-	-	1	1.931	1	1.931	-	-
włoska	-	-	1	1.593	-	-	-	-
panamska	-	-	-	-	1	2.329	-	-
<b>R a z e m</b>	<b>51</b>	<b>53.891</b>	<b>121</b>	<b>114.724</b>	<b>179</b>	<b>181.393</b>	<b>6</b>	<b>6.126</b>
W poprz. mies.	67	63.709	102	116.090	178	193.463	10	12.963
W grudniu 46 r.	57	99.082	97	79.252	112	85.240	29	81.081

Na ogół tonaż był w obu portach lepiej wykorzystany na wyjściu niż na wejściu, zwłaszcza w Gdańsku. Na wejściu w Gdyni 61% tonażu było załadowanych, 39% przybyło z balastem. W Gdańsku tylko 32% przybyło z ładunkiem. Na wyjściu z Gdyni 81% wypłynęło z ładunkiem. W Gdańsku tonaż na wyjściu wykorzystany był do 96%.

Ruch pasażerski w portach Gdynia i Gdańsk w grudniu 1947 r.  
(BIM)

K r a j	Przez Gdynię		Przez Gdańsk		Razem	
	Wyje- chało	Przyje- chało	Wyje- chało	Przyje- chało	Wyje- chało	Przyje- chało
	do:	z:	do:	z:	do:	z:
Szwecji	513	234	-	6	513	240
Stan. Zjedn.	600	1	-	1	600	2
Danii	21	217	4	3	25	220
Anglii	16	2.776	3	7	19	2.783
Holandii	3	5	-	-	8	5
Norwegii	4	3	-	1	4	4
Finlandii	8	-	-	-	8	-
Ameryki Półn.	2	-	-	-	2	-
Bliski Wsch.	1	-	-	-	1	-
Belgii	-	14	5	-	5	14
Niemiec	-	2	-	-	-	2
<b>R a z e m:</b>	<b>1.173</b>	<b>3.252</b>	<b>12</b>	<b>18</b>	<b>1.185</b>	<b>3.270</b>
W poprz. mies.	781	486	13	22	794	508
W grudniu 46 r.	335	717	8	3.935	343	4.652

Ruch pasażerski, po osłabieniu w poprz. mies., wrócił do normalnych cyfr. Wyjechało więc o 50% więcej osób niż w listopadzie, przyjechało sześć razy tyle pasażerów co w poprz. mies. W porównaniu z r. 1946 różnica wypada na niekorzyść miesiąca sprawozd., ze względu na to, że w mies. porównawczym przybyły liczne rzesze repatriantów. Natomiast w wyjeździe zsznacza się wydatna zwyżka w mies. sprawozd.

Obroty towarowe portów Gdyni i Gdańska w r. 1947. (BIM). Obroty towarowe obu portów osiągnęły sumę 9.693.105,0 t, co wobec 7.737.068,3 t w r. 1946 przedstawia zwyżkę o 25,2%. Na przywóz przypada z sumy tej 2.797.664,2 t wobec 2.791.536,3 t w poprzednim roku; zwyżka wynosi tylko 0,2%, gdyż bardzo znaczne ładunki UNRRA dawały w poprz. roku duże cyfry przeładunkowe w przywozie. Wywóz za rok sprawozdawczy osiągnął 6.895.440,8 t wobec 4.945.532,0 t w poprz. roku, tj. o 39% więcej.

Obroty towarowe portów Gdyni i Gdańska przedstawiały się w r. 1947 w następujący sposób:

	G d y n i a	G d a ń s k	R a z e m
	t	t	t
Przywóz	1.404.832,3	1.392.831,9	2.797.664,2
Wywóz	3.261.524,5	3.633.916,3	6.895.440,8
<b>R a z e m</b>	<b>4.666.356,8</b>	<b>5.026.748,2</b>	<b>9.693.105,0</b>
W roku 1946	3.743.203,1	3.993.865,2	7.737.068,3

Podział pomiędzy oba porty kształtował się w roku tym na korzyść Gdańska, na który przypadło ok. 52% przeładunków, podczas gdy w Gdyni przeładowano ok. 48% obrotów. Działo się to wskutek przewagi towarów masowych, które w większej części kierowane były na port gdański.

Obroty portowe Gdyni w porównaniu z r. 1946 wzrosły prawie o 25%, w Gdańsku o prawie 26%.

Przywóz do Gdańska i Gdyni w r. 1947 wg ważniejszych towarów (w tonach) (BIM)

	Gdynia	Gdańsk	Razem	rok 1946
zboże	59.879,9	44.349,7	104.229,6	284.830,8
ryby	2.264,0	158,6	2.422,6	16.055,1
śledzie	15.663,2	33.635,6	49.298,8	48.958,2
ruda	759.068,1	959.583,6	1.718.651,7	1.016.036,2
ropa i jej przetwory	14.463,5	33.495,8	47.959,3	239.535,7
nawozy szt.	75.773,9	160.253,0	236.026,9	6.082,3
wełna	16.230,6	1.293,0	17.523,6	17.975,4
bawełna	38.440,0	475,4	38.915,4	8.709,0
drzewo	207,8	8.952,6	9.160,4	49.081,1
celuloza	30.880,6	527,8	31.408,4	15.488,5
środki transp.	16.709,3	2.041,2	18.750,5	67.879,5
inna drobn.	375.251,4	148.065,6	523.317,0	1.020.904,5
<b>O g ó łą m:</b>	<b>1.404.832,3</b>	<b>1.392.831,9</b>	<b>2.797.664,2</b>	<b>2.791.536,3</b>
W tym UNRRA	125.389,7	132.123,0	257.512,7	1.535.828,9
Zwierzęta żywe	39.793 szt.	43.187 szt.	82.980 szt.	338.433 szt.

Udział transportów UNRRA w przywozie roku sprawozdawczego wyniósł 9,2%, podczas gdy w r. 1946 55%.

W przywozie roku sprawozdawczego 61% stanowiły rudy i piryty; 8,4% nawozy sztuczne. Towary masowe osiągnęły więc w imporcie 69,4%. W porównaniu z r. 1946 import rudy przez oba porty wzrósł o 69%, wzrosły też ładunki nawozów sztucznych, bawełny, celulozy, tj. tych artykułów, które również i w roku porównawczym przywożone były na podstawie umów handlowych; natomiast wszystkie te artykuły, które przybywały również i w ramach transportów UNRRA, jak zboże, ryby, ropa naftowa, środki transportowe i inna drobnica, wykazują wyższe cyfry w r. 1946.

W y w ó z z Gdyni i Gdańska  
w r. 1947 wg ważniejszych towarów (w tonach) (BIM)

	Gdynia	Gdańsk	Razem	W r. 1946
węgiel	2.657.704,9	2.618.522,3	5.276.227,2	3.618.083,1
bunkier	223.765,0	183.254,4	407.019,4	297.811,3
koks	61.945,7	659.658,4	721.604,1	756.086,4
cement	96.464,6	118.409,4	214.874,0	199.772,2
cukier	49.032,8	19.200,7	68.233,5	0,9
soda	737,1	1.063,0	1.800,1	7.506,7
sól	7.971,6	7.944,4	15.916,0	-
żelazo	26.763,1	18.860,3	45.623,4	5.437,8
metale i wyroby				
by	78.752,1	5.822,7	84.574,8	17.560,9
inna drobn.	58.387,6	1.180,7	59.568,3	43.311,1
<b>W ą g ę l i e m</b>	<b>3.261.524,5</b>	<b>3.633.916,3</b>	<b>6.895.440,8</b>	<b>4.945.532,0</b>

Przez Gdynię wyszło 47,3% wywozu, w czym 2.943.415,6 t węgla i koksu, tj. 90% jej całego wywozu; suma 3.461.435,1 t węgla i koksu, który wywieziono z Gdańska, stanowi 55% wywozu tego portu. W ogólnym eksporcie udział węgla i koksu wyniósł 92,8%.

Po węglu na drugim miejscu stał cement, którego ok. 45% przeszło przez Gdynię, ok. 55% przez Gdańsk. Na trzecim miejscu wymienić należy wyroby metalowe, po większej części ładowane w Gdyni. W r. 1946 ładunki cementu już też odgrywały znaczną rolę; natomiast wyroby metalowe wychodziły w nieporównanie mniejszych ilościach. Na czwartym miejscu znajduje się cukier, którego w roku porównawczym w ogóle nie wywożono. Podobnie miała się sprawa z solą. Inne towary drobnicowe szły przeważnie przez Gdynię.

T r a n z y t przez oba porty w r. 1947 wyniósł w przywozie: 709.609,2 t, w wywozie 65.332,3 t, razem 774.941,5 t. Ładunki te szły pomiędzy krajami Europy środkowej i południowej (prawie wyłącznie Czechosłowacja i Węgry) a krajami skandynawskimi, rzadziej Finlandią lub krajami zamorskimi.

Dokonane obroty towarowe w porównaniu z przewidzianym planem gospodarczym na r. 1947 przedstawiają się w następujący sposób (w mil. t):

	Planowano na r. 1947	Przeładowano w r. 1947	Plan wykonany w %
węgiel i koks	7,0	6,4	91,5
ruda wraz z tranz.	1,2	1,7	141
inne masowe x)	1,0	0,7	70
drobnica	1,5	0,9	60
<b>R a z e m:</b>	<b>10,7</b>	<b>9,7</b>	<b>90,6</b>

x) inne masowe obejmują: nawozy sztuczne, złom, żelazo, drzewo, zboże, ropę naftową, cement.

Przeładunek nie osiągnął przewidzianych planem ilości wskutek trzymiesięcznej przerwy w pracy portów w zimie 1946/47. Jeżeli pomimo to w ciągu 9 miesięcy zdążyły porty przeładować 90,6% przewidzianego na 12 miesięcy wolumenu, to jest to dowodem odpowiadającej wymaganiom przepustowości portów, nawet z pewną rezerwą w razie nadzwyczajnych okoliczności.

Ruch statków w portach Gdańsk i Gdynia w 1947 r. (BIM)

	G d y n i a		G d a ń s k		R a z e m	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
weszło	2.479	2.432.387	1.890	2.067.229	3.369	4.499.616
wyszło	2.444	2.381.998	1.898	2.068.843	4.342	4.450.841
R a z e m	4.923	4.814.385	3.788	4.136.072	8.711	8.950.457
W r. 1946	4.890	4.659.321	4.020	4.858.338	8.910	9.517.659

W porównaniu z r.1946, tonaż jaki przeszedł przez porty, jest mniejszy o 6%, co tłumaczy się tym, że nie zawija już do portów tyle dużych transatlantyckich statków, które przywoziły transporty UNRRA.

Ruch okrętowy w portach Gdynia i Gdańsk w r.1947  
wg bander (BIM)

Na wejściu:

BANDERA	ilość	NRT	Udział w %
szwedzka	1.856	1.192.558	26,5
duńska	773	734.469	16,3
amerykańska	96	446.583	9,9
polska	399	420.958	9,5
norweska	428	396.366	8,8
fińska	342	324.025	7,2
radziecka	198	319.949	7,1
angielska	89	295.766	6,6
grecka	54	158.700	3,5
holenderska	70	51.120	1,1
panamska	15	39.100	0,9
kanadyjska	8	34.413	0,8
włoska	11	32.535	0,7
szwajcarska	8	21.112	0,5
francuska	11	14.085	0,3
belgijska	5	5.019	0,1
peruwiańska	1	4.561	0,1
turecka	2	3.910	0,1
libańska	1	1.664	0,0
Wysp Owczych	1	1.542	0,0
islandzka	1	1.181	0,0

W r.1947 było reprezentowanych w obu portach 21 bander, w tym 15 europejskich i 6 pozaeuropejskich. Na pierwszym miejscu bandera szwedzka, reprezentująca przeszło 1/4 tonażu zawijających do portu statków, na drugim miejscu - duńska, na trzecim amerykańska, następnie polska, norweska, fińska, radziecka, angielska itd.

Stan urządzeń przeładunkowych i magazynów  
w portach Gdyni i Gdańsku (BIM)

	w g r u d n i u 1947 r.		w g r u d n i u 1946	
	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia
urządz. przeładun- kowe	29	37	30	30
magazyny w eksplo- atacji	52.786 m <sup>2</sup>	101.921 m <sup>2</sup>	45.025 m <sup>2</sup>	85.193 m <sup>2</sup>

Obroty towarowe w porcie szczecińskim  
w grudniu 1947 i w całym r. 1947 (w tonach) (BIM)

Grupa towarowa	G r u d z i e Ń 1947			R o k 1947		
	Przywóz	Wywóz	Tranzyt	Przywóz	Wywóz	Tranzyt
Ruda żelazna (i złom)	11.995,8	-	-	99.018,2	-	7.251,2
Celuloza	311,2	-	-	1.726,4	-	-
Makulatura	-	-	-	1.580,0	-	-
Słedzie, ryby	4.312,3	-	-	9.676,1	-	-
Węgiel	-	117.132,2	-	-	513.443,5	14.282,0
Koks	-	-	-	-	30.862,5	-
Bunkier	-	6.233,5	-	-	27.508,0	-
Olej gazowy	-	-	-	-	4.021,0	-
Gazolina	-	-	-	-	-	5.700,9
Sól potasowa	-	-	-	-	-	3.135,0
Wyroby metalowe	-	-	-	-	-	4.287,5
Chlorek magnezu	-	15,5	-	-	-	-
Tona	36,3	-	-	92,7	1.304,2	2.350,0

17.155,6 123.381,2 - 112.093,4 577.139,2 37.056,6

oraz zwierząt) 240 szt. 13.212

Orbitem obr.  
III. 1947 140.536,8 oraz zwierząt sztuk 240

Orbitem obr.  
r. 1947 726.289,2 " " " 13.212

Obroty w IV kwartale r. 1947 wyniosły ogółem 374.329,3 t, z tego w przy-  
wozie 44.392,1, w wywozie zaś 329.937,2 t.

Wyróż węgiel i koksu oraz ładunek bunkru w porcie szczecińskim  
wg krajów przeznaczenia i bander w grudniu 1947 i za cały r. 1947  
(w tonach) (BIM)

Kraj przeznaczenia/ bandera	węgiel i koks		bunkier	
	XII. 1947	r. 1947	XII. 1947	r. 1947
Szwecja	65.045,9	371.860,3	3.400,0	15.229,0
Dania	26.903,1	105.318,1	1.030,5	6.364,0
Finlandia	14.424,4	34.431,4	749,0	1.945,5
Norwegia	10.758,8	32.696,2	700,0	2.241,7
Francja	-	-	-	81,0
Anglia	-	-	-	115,0
Polska	-	-	298,0	1.535,7
<b>R a z e m</b>	<b>117.132,2</b>	<b>544.306,0</b>	<b>6.233,5</b>	<b>27.511,9</b>
Listopad 1947	108.286,1	-	5.892,0	-
Grudzień 1946	4.321,0	-	-	-

Ruch statków w porcie szczecińskim w grudniu 1947 i za r. 1947 (14)

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	Zaladowane ilość	NRT	Próbne ilość	NRT	Zaladowane ilość	NRT	Próbne ilość	NRT
szwedzka	11	4.831	56	23.191	67	28.146	4	1.588
duńska	1	630	33	11.751	33	11.259	2	1.344
norweska	2	1.013	6	3.421	8	4.526	2	1.189
fińska	-	-	12	4.446	12	4.531	-	-
holenderska	-	-	2	160	-	-	-	-
angielska	-	-	1	891	1	891	-	-
radziecka	-	-	2	2.555	-	-	-	-
polska	3	2.418	6	1.354	-	-	5	3.636
<b>R a z e m</b>	<b>17</b>	<b>8.892</b>	<b>118</b>	<b>47.769</b>	<b>121</b>	<b>49.353</b>	<b>13</b>	<b>7.757</b>
W mies. poprzedz.	18	9.144	94	47.559	107	50.562	17	9.615
W grudniu 1946	4	17.171	17	3.235	22	15.256	3	11.382

W ciągu całego r. 1947 weszły do portu szczecińskiego 1.132 statki o pojemności 416.384 NRT, wyszły 1.152 statki o pojemności 407.425 NRT. Reprezentowanych było 12 bander.

Należy zaznaczyć, że ruch w porcie szczecińskim rozpoczął się, na skutek ciężkiej zimy i zamrażnięcia Odry, dopiero w końcu kwietnia.

Obroty towarowe w porcie Ustka w grudniu 1947 i za r. 1947  
(od 15.VII, w tonach) (BIM)

Grupa towarowa	Przywóz		Wyróz	
	XII. 1947	r. 1947	XII. 1947	r. 1947
Węgiel	-	-	19.577,0	154.180,5
Bunkier	-	-	-	2.949,2
Łupek szamotowy	-	-	-	3.972,0
Inne	-	-	170,0	-
<b>R a z e m</b>	-	-	<b>19.747,0</b>	<b>161.101,7</b>

Ruch statków w porcie Ustka w grudniu 1947 i za r. 1947  
(od 15.VII) (BIM)

Na wejściu		Na wyjściu		Razem	
XII.1947	r.1947	XII.1947	r.1947	XII.1947	r.1947
Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT
52	9.140	477	73.107	48	8.644
				470	72.225
				100	17.784
				947	145.332

Reprezentowanych było w r.1947 5 bander.

Żegluga śródlądowa w grudniu 1947 r. (BIM)

Ruch statków w portach Gdynia i Gdańsk w żegludze śródlądowej:

	Gdynia		Gdańsk		Razem	
	Ilość	nośność	Ilość	nośność	Ilość	nośność
weszło	-	-	57	16.536	57	16.536
wyszło	2	498	37	13.075	39	13.573
Razem	2	498	94	29.611	96	30.109
W mies. poprz.	13	4.568	91	27.246	104	31.814
W grudniu 46 r.	-	-	-	-	-	-

Obroty towarowe żeglugi śródlądowej w obu portach  
w grudniu 1947 (w tonach)

Przywóz

	Gdynia	Gdańsk	Razem
cukier	-	3.871	3.871
drzewo	-	197	197
części mostu	-	90	90
siano	-	50	50
Razem	-	4.208	4.208
W poprz. mies.	127	8.361	8.488
W grudniu 46 r.	-	-	-

Wywóz

Mąka makuchowa	150	-	150
Węgiel	-	601	601
Razem	150	601	751
W poprz. mies.	1.131	391	1.522
W grudniu 46 r.	-	-	-

Zegluga srodladowa, jak zawsze w miesiacach zimowych, slabnie, jakkolwiek w Gdansk wyjatkowo wykazuje zwyzka wobec mies. poprz.

Jeżeli chodzi o obroty towarowe na tej drodze, to w Gdyni nie bylo w mies. sprawozd. zadnego przywozu, w Gdansk prawie o 100% mniej niz w poprz. mies. Przywoz ten, jak i w poprz. mies., obejmowal glownie ladunki cukru, dowozonego droga wodna do portow.

W wywozie w Gdyni znalazl sie tylko jeden ladunek maki makuchowej (150 t), z Gdanska za to wyszly w glab kraju niewielkie ladunki węgla. W grudniu 1946 r. zegluga rzeczna byla juz wstrzymana.

Tabor, sprzet i rybacy w grudniu 1947 r. (BIM). W grudniu, podobnie jak w miesiacu ub., prawie wszystkie kutry zdolne do polowow byly czynne. Ogolem lowilo 179 kutrow (o 19 wiecej niz w miesiacu ub.) oraz 1.353 lodzie (o 72 mniej niz w mies. ub.). Na terenie M.U.R. Gdynia lowila 114 kutrow, M.U.R. Gdansk - 17, M.U.R. Darlowo - 10 i M.U.R. Szczecin 38.

Praca stoczni i rybakow nad budowa i remontem taboru przedstawiona jest w ponizszej tabeli:

M. U. R.	K_u_t_r_y		L_o_d_z_i_e	
	w budowie	w remoncie	motorowe w bud. w rem.	wioskowe w bud. w rem.
Gdynia	32	15	4 32	2 136
Gdansk	30	19	2 5	2 37
Darlowo	22	7	9 17	- 14
Szczecin	-	23	- 53	- 48
	84	64	15 113	4 235

Ogólny stan taboru w grudniu wynosił 246 kutrow (o 12 wiecej niz w listopadzie) oraz 1.779 lodzi wioskowych i motorowych (o 12 wiecej niz w mies. poprzednim).

W grudniu lowilo 3.147 rybakow (w listopadzie 3.250). Zmniejszenie sie ich liczby nalezy tłumaczyc remontem wiekszej ilosci lodzi.

Straty rybakow w sprzecie zmialy o 50% w stos. do ub. mies., mimo to wyrazaja sie one dosc pokadna cyfra - 6.670.050 zl.

Połowy morskie w grudniu 1947 r. (BIM). Połowy bałtyckie dostarczyły w grudniu 3.073.817 kg ryby (w listopadzie 2.732.195 kg). Głównym przedmiotem połowów bałtyckich był, jak zwykle, wątlusz; połowy płaszcug, śledzi i łososia daly wyniki slabe. Wieksza ilosc łososia złowiono na terenie MUR-Gdansk.

Wobec zakonczenia sezonu sledziowego i przygotowywania wiekszej ilosci statkow do polowow ryby bialej na wodach islandzkich i na Morzu Barentsa, wyniki polowow dalekomorskich byly niewielkie. 8 czynnych trawlerow po odbyciu 27 rejsow laczenie dostarczylo 95.752 kg ryby (w listopadzie 12 trawlerow w wyniku 17 rejsow dostarczylo 675.315 kg). Tylko 4 trawlerzy wykladowaly swoje polowy w kraju (3 w Gdyni, 1 w Szczecinie), w sumie 50.293 kg, pozostale 4 pozostawily swoje polowy w portach angielskich (Grimsby, Gr. Yarmouth). Śledzi złowiono tylko 6.279 kg, reszte stanowia ryby biale.

Połowy bałtyckie i dalekomorskie laczenie dostarczyly w grudniu 3.169.569 kg ryby (w listopadzie 3.407.510).



Obroty zagraniczne rybą w grudniu 1947 (BIM). Przywóz ogółem wyniósł 12.334.261 kg: były to przeważnie śledzie solone, konserwy i niewielka ilość szprotów świeżych, importowane z Anglii, Norwegii i Szwecji. Jest to największa kwota przywozu zanotowana w ciągu całego r. 1947 (w listopadzie 3.809.596 kg).

Wywóz w grudniu był znacznie większy niż w listopadzie, ogółem wyniósł bowiem 201.140 kg (w listopadzie 179.610 kg). Wywóz w grudniu objął lososia mrożonego (1.541 kg) wysłanego do Anglii, dorsza - do Austrii i różne ryby słodkowodne do Czechosłowacji. Jako wywóz potraktowano również wyładunek połowów dalekomorskich za granicą.

Przetwórstwo rybne w grudniu 1947 r. (BIM). Wydajność zakładów przetwórczych w porównaniu z mies. ub. zmalała o 50%. Przyczyniły się do tego także połowy dalekomorskie, które zwykle całkowicie swój surowiec dostarczały zakładom przetwórczym, oraz zwiększone zapotrzebowanie na rybę w okresie świątecznym.

78 zakładów przetwórczych przerobiło 735.284 kg ryby. Pracę zakładów przetwórczych na poszczególnych terenach przedstawia poniższa tabela

M. U. R.	rzewędz.	zasolono	konserwy	razem	zakł.	stan zatrudn.
	kg	kg	kg	kg	czyn.	
Gdynia	203.654	360.197	61.742	625.593	46	1.992
Gdańsk	49.549	3.125	14.538	67.212	17	460
Darłowo	11.383	18.063	-	29.446	11	144
Szczecin	13.033	-	-	13.033	4	49
<b>R a z e m</b>	<b>277.619</b>	<b>381.385</b>	<b>76.280</b>	<b>735.284</b>	<b>78</b>	<b>2.645</b>
Listopad 47	740.509	699.095	80.707	1520.311	79	2.696

Rynek frachtowy w r. 1947. (BIM). Wolumen transakcyj frachtowych zawartych w ciągu r. 1947 na rynku amerykańskim wysunął go do roli centrum frachtowego całego świata. Już od pierwszych tygodni ub. można było przewidzieć, że amerykańskie frachty węglowe będą wskaźnikami kształtowania się innych frachtów zasięgu pełnomorskiego. Każdorazowy wzrost frachtów amerykańskich automatycznie podnosił wszystkie inne stawki. Do sierpnia ub. r. amerykańskie frachty węglowe utrzymywały się na poziomie mniej więcej stałym. Około połowy sierpnia jednak, gdy europejskie rezerwy dolarowe zaczęły wyczerpywać się i zaczęto ograniczać się tylko do zakupów najniezbędniejszych, amerykański rynek frachtowy zakamował się do tego stopnia, że armatorzy amerykańscy eksploatujący tonaż rządowy na warunkach bare-boat charteru zwrócili się do Komisji Morskiej o wyznaczenie stawki minimalnej dla tonażu amerykańskiego na tamtejszym rynku. Ustalenie obowiązującego minimum podniosło wprawdzie poziom frachtów, lecz nie do tak korzystnego poziomu, jaki utrzymywał się do sierpnia. Ładunkiem, który wywołał te gwałtowne fluktuacje, był węgiel amerykański, lecz odczuły je także frachty siarki, fosfatów z Zatoki Meks., cukru z Kuby, jak również cały rynek La Platy. Znaczne osłabienie popytu w drugiej połowie ub. r. określone jest przez niektórych badaczy koniunktury żeglugowej jako pierwsze objawy zakamania się rynku frachtowego.

Po przełomowym sierpniu w następnych dwóch miesiącach nie zanotowano żadnych ciekawych wydarzeń; dopiero w listopadzie wiadomość o niespodziewanie dużej nadwyżce eksportowej australijskiej pszenicy i maki ożywiła nieco rynki frachtowe.



W zakresie rynku zbożowego obserwujemy całkowicie zmienioną rolę rynku La Platy. Ten przedwojenny "barometr", a jednocześnie regulator frachtów światowych w r. 1947 pozostawał w stanie całkowitej dezorganizacji i chaosu. 4-, 6-, i 8-tygodniowe postoje statków w oczekiwaniu na przeładunek uczyniły rynek La Platy bardzo niepopularnym. Dopiero zakłamanie się rynku północno-amerykańskiego w sierpniu przyczyniło się do poprawy sytuacji w portach południowo-amerykańskich, tak że już w ostatnich miesiącach r. 1947 ustabilizował się tam sytuacja znacznie korzystniejsza.

Rejon zbożowy Kanady nie przedstawia ciekawego obrazu ze względu na obowiązujące tam sztywne stawki frachtowe oraz zastrzeżone pierwszeństwo dla tonażu angielskiego.

Na rynku bałtyckim sezon rozpoczął się z dużym opóźnieniem (mrozy!), przyczyniając się do dużych strat armatorów, których tonaż został unieruchomiony. Mimo to jednak charakterystyczne dla Bałtyku przewozy drzewa (import angielski) nie ucierpiały specjalnie dzięki późniejszemu zwiększeniu czarteru tonażu szwedzkiego.

Nowym powodem zjawiskiem na Bałtyku było ogromne zapotrzebowanie tonażu pod poważnie zwiększony eksport polskiego węgla. Toteż początkowo frachty utrzymywały się na poziomie wysokim, później jednak obniżyły się znacznie (33/6 - 27/6; 28/ - 22/3).

W zakresie time-charteru tonażu największa ilość transakcyj zawarta była z ramienia rządów i towarzystw liniowych (Francja, Anglia, Hiszpania, Finlandia itd). Największe stawki osiągały motorowce i tonaż specjalny, następnie zaś parowce na ropę. Natomiast "węglowce" czarterowano jedynie w wypadku ostatecznej konieczności. Duży udział towarzystw liniowych w czarterze tłumaczy się brakiem własnego tonażu, a jednocześnie koniecznością utrzymywania regularnej obsługi.

Ewolucja wielkości tankowców (BIM) Amerykańskie stocznie Welding Shipyard otrzymały zamówienie na budowę tankowca o nośności 30.000 TDW, czyli większej niż nośność słynnych 6 norweskich tankowców kolosów (po 25.000 TDW). Rozmiary nowego "kolosa" charakteryzują najlepiej dalsze cyfry; długość 615 stóp, szerokość 84 st., pojemność brutto 18.000 BRT, napęd - turbina o sile 15.000 KM, szybkość 15 węzłów.

To nowe zamówienie potwierdza opinię o ewolucji wielkości tankowców w ciągu ostatnich 20 lat.

Przeciętna wielkość tankowców budowanych obecnie waha się między 16.000 a 18.000 TDW, wypierając przeciętną 12.000 TDW, która długo była jednostką charakterystyczną tonażu tankowego. Daje się też zauważyć tendencja przechodzenia do jeszcze większych jednostek, mianowicie do przeciętnej 24.000 TDW.

W czasie ostatnich dyskusji w Amerykańskim Związku Architektów i Inżynierów Morskich porócono do projektu wielkiego dwusrubowego tankowca, którego plan powstał już w r. 1943, przewidując dlań następujące rozmiary; 685 x 150 x 32 i 45.000 TDW.

Bunkier płynny w 1948 r. (BIM). Na ostatnim posiedzeniu Rady Brytyjskiej Izby Żeglugaowej dużo uwagi poświęcono sprawie dostaw bunkru płynnego w r. 1948. Częste już obecnie wypadki odmawiania armatorom przez najpoważniejsze brytyjskie przedsiębiorstwa dostaw bunkru płynnego przedłużenia kontraktów na r. 1948 wróży znaczne ograniczenia bunkru. Tłumaczy się to zwiększeniem zapotrzebowania na ropę dla celów przemysłowych przy jednoczesnym braku rafinerii, które by nadały za ogólnym wzrostem popytu, wywołanym powszechną rekonwersją przemysłu i lądowego i morskiego z węgla na ropę. Jednocześnie Stany Zjedn. zapowiedziały redukcję dostaw ropy.

Według przewidywań amerykańskich, światowa konsumpcja bunkru płynnego w r. 1951 (bez Z.S.R.A.) wyniesie 9,4 mil. beczek dziennie, czyli o 30% więcej niż w r. 1946. Zanim da się zrealizować przede wszystkim podniesienie wydajności rafinarii, świat przeżyje okres ostrych ograniczeń ropy, które szczególnie dotkliwie odczują żegluga.

Nie bez związku z tym pozostaje ogłoszona ostatnio podwyżka cen bunkru płynnego w portach angielskich o 12/6 za tonę. Przy uwzględnieniu tej podwyżki cena bunkru w stosunku do września 1939 r. wzrosła o 158%. Na podwyżkę cen wpłynęły niezawodnie i wysokie koszty transportu wobec braku tankowców; obecny duży wolumen tonażu tankowego w budowie wróży pewną poprawę sytuacji, choć jeszcze bardzo odległą.

Motorowce są dziś w lepszej sytuacji od parowców na ropę, gdyż ropa dla Dieslów jest obecnie droższa od ciężkiej ropy dla parowców tylko o 20%, podczas gdy przed wojną różnica ta wynosiła 33 1/3%. A trzeba przy tym pamiętać, że o ile motorowiec (np. 12.000 BRT, 15 węzłów, 6.800 KM) zużywa dziennie 25 t. ropy, to najnowocześniejszy parowiec potrzebuje minimum 40 ton. Przyjmując, że statek pozostaje 225 dni na morzu (w roku), roczny koszt bunkru motorowca wynosi £ 33.000, a parowca £ 45.5000.

Obeenie proces rekonwersji parowców z węgla na ropę, mimo widocznej przewagi ropy, musi być zatrzymany, ze względu na trudności w zdobywaniu ropy oraz na zniesienie embargo na węgiel bunkrowy w portach angielskich, co, mimo iż świadczy o poprawie sytuacji węglowej w Anglii, nie jest korzystne dla żeglugi brytyjskiej.

Zwyzka cen bunkru płynnego skłoniła armatorów angielskich do wystąpienia do Ministerstwa Transportu o rewizję frachtów na podróże "rządowe".

Holt wyprzedaje parowce opalane węglem. W związku z ostatnią podwyżką cen węgla bunkrowego na rynku światowym (cena ta przekroczyła £ 4.-) znanawielka brytyjska firma żeglugaowa, Alfred Holt and Co, ogłosiła gotowość sprzedaży dziewięciu swoich starszych parowców, opalanych węglem.

Rozbudowa światowego tonażu motorowego. (BIM): Liczba zamówień na tonaż motorowy na stoczniach całego świata w l. 1947 i 1948 jest rekordową od r. 1930. Natomiast światowy tonaż motorowy uszkodzony w r. 1947 jest o przeszło połowę mniejszy niż w r. 1930.

Światowy tonaż motorowy zbudowany i zamówiony

w l. 1930-1948 (jednostki ponad 1.000 BRT).

lata	z b u d o w a n o		z a m ó w i o n o	
	statków	BRT	statków	BRT
1930	240	1.640.290	351	2.289.000
1931	176	1.184.160	247	1.620.000
1932	50	358.910	100	700.000
1933	63	353.000	82	460.000
1934	87	483.730	103	592.000
1935	131	782.360	131	816.000
1936	167	1.075.480	226	1.325.000
1937	190	1.169.000	343	1.800.000
1938	223	1.461.000	411	2.631.000
1946	110	625.000	397	2.300.000
1947	163	910.000	676	3.440.000
1948	-	-	804	4.460.000

Jak wynika z podanych liczb, zamówienia roku bieżącego przewyższają liczby zeszłoroczne o 20%. Udział stoczni brytyjskich wynosi 43% (328 statków - 1.920.000 BRT), z tego 25% budowane będzie na rachunek obcy.

Motoryzacja tonażu światowego postępuje szybko. Zamówień na parowce jest już coraz mniej. Według statystyki Lloyd's Register, we wrześniu 1947 r. na stoczniach całego świata budowane tylko 340 parowców o łącznym tonażu 1.500.000 BRT, a wszystkie obecne zamówienia na tonaż motorowy i parowy przewyższają już zatem liczbę 7 mil. BRT. Przy obecnych warunkach pracy stoczni nie można spodziewać się wykonania tych zamówień przed końcem r. 1950, z tym jeszcze zastrzeżeniem, że kryzys gospodarczy nie zmusi do wycofywania zamówień, co nie jest wykluczone w obecnych warunkach.

Znamienna decyzja angielska. (BIM). Wielkie brytyjskie przedsiębiorstwo żeglugowe, Ellerman Lines Ltd w Hull, odwołało zamówienie na 6 statków towarowych (po 6.000 BRT każdy), udzielone trzem stoczniom angielskim. Jest to część dużego planu inwestycyjno-motoryzacyjnego, obejmującego 16 jednostek, jaki towarzystwo to zamierza realizować w najbliższych latach.

Dalszy wzrost szybkości statków handlowych. (BIM). Pod banderą szwedzką rozpoczynają służbę dwie motorowe linie o towarowe budowy 1947 r., o szybkości 19-20 węzłów (pośność 9.000 TDR). Mają one obsługiwać trasy do Ameryki połudn. i Australazji. Dalszych sześć tego rodzaju statków jest w budowie. Są to najszybsze w chwili obecnej na świecie statki towarowe dla drobnicy. Dla porównania można podać, że polski motorowiec pasażerski "Batory" ma 18 węzłów!

Podział produkcji brytyjskiego przemysłu stoczniowego. (BIM). Na zasadzie Białej Księgi o redukcji wydatków inwestycyjnych i uznania przez rząd wagi gospodarczej brytyjskiego przemysłu stoczniowego oczekuje on powiększenia przydziałów stali na r. 1948 w stosunku do r. 1947, co pozwoli na mniej drastyczne zmniejszenie projektowanego na r. 1948 programu budowy. Tygodnik "The Shipping World" (10. XII. 1947) przypomina, że na stoczniach brytyjskich znajduje się obecnie w budowie ok. 2 mil. BRT. W r. 1947 wartość produkcji stoczni brytyjskich dla armatorów krajowych wyniosła (szacunkowo) ok. 48 milionów funtów sztrl. zaś na eksport ok. 15 mil. funtów, czyli ok. 33%. W r. 1948 cyfry te wyniosą odpowiednio 50 i 25 milionów funtów, czyli stosunek ten będzie dla Anglii znacznie korzystniejszy. Zdaniem "The Shipping World", cyfry te będą wciąż dalekie od wyczerpania zdolności produkcyjnej stoczni brytyjskich. Statki budowane dla armatorów zagranicznych przedstawiają dla Anglii korzyść natychmiastową, szczególnie jeśli chodzi o armatorów ze strefy dolarowej, natomiast statki budowane dla armatorów krajowych stanowią może jeszcze większą wartość z punktu widzenia gospodarki narodowej, ponieważ w ciągu 20-23 lat zarabiają frachtami, przyczyniając w ten sposób do wyrównania brytyjskiego zagranicznego bilansu płatniczego.

Szczególne znaczenie dla Anglii ma budowa tonażu tankowców, która w r. 1947 wyniosła ok. 140.000 BRT, a w r. 1948 osiągnie podobnie 200.000 BRT. Brytyjski tonaż tankowy wg stanu na 3. IX. 1939 liczył 3.007.000 BRT, w tym ok. 60.000 BRT tonażu niezdatnego do eksploatacji. Natomiast na dzień 31. X. 1945 cyfra ta wynosiła 2.616.000 BRT, w czym 100.000 BRT tonażu niezdatnego do eksploatacji. Brak własnego tonażu tankowego daje się Anglii tym bardziej we znaki, że znacznie wzrosła krajowa konsumpcja ropy w związku z zastępowaniem węgla przez paliwo płynne. W r. 1946 Anglia nabyła od Stanów Zjedn. 11 tankowców, zaś w r. 1947 - 40. Całkowity koszt tych 51 jednostek wynosi ok. 92 miliony dol. W r. 1945 Anglia zapłaciła tytułem frachtów za przewozy tankowcami amerykańskimi 42 miliony dol., a w r. 1947 wciąż jeszcze ok. 30 mil. dol. Za najlepszy sposób oszczędzenia cennych dolarów Angliacy uważają budowę własnych tankowców.

Obróty morskie anglo-radzieckie. (BIM). Wg informacji "Fair-play", zawarty pod koniec 1947 r. traktat handlowy anglo-radziecki przewiduje dostawę z Z.S.R.R. w okresie luty-wrzesień 1948 znacznych ilości ziarna: 450.000 t jęczmienia, 200.000 t kukurydzy i 100.000 t owsa. W sprawach transportu obydwie strony zobowiązały się do popierania i wspomagania rozwoju żegluga między innymi krajami oraz do umożliwienia flotom obu krajów wzięcia udziału w transporcie towarów traktatowych na zasadzie słusznego stosunku. Przewidziane są bezpośrednie formy współpracy organizacyjnej żeglugowych obu krajów.

Z żegluga amerykańskiej (BIM). Tygodnik "Fairplay" (18.XII. 1947) powtarza za "New York Tribune" wiadomość o możliwości poważniejszego zahamowania długofalowych planów amerykańskiej Komisji Morskiej, zmierzających do utrzymania silnej amerykańskiej floty handlowej. Tym czynnikiem hamującym ma być ocięcie najpierw przez Biuro Budżetowe, następnie zaś przez Kongres postulowanych przez Komisję Morską kredytów na subwencje eksploatacyjne z 28 na 10 mil.dol. na r. 1948, podobnie jak kredytów na dalsze lata. Przewiduje się w kręgach armatorów amerykańskich, że fakt ten wpłynie ujemnie na nakreślony przez Komisję program budowy nowego tonażu, gdyż armatorzy, odbawieni subwencji, nie będą chcieli brać na siebie całkowitego ciężka finansowego wyrikającego z nowych zamówień tonazowych.

W senacie Stanów Zjedn. przeszedł przez drugie czytanie projekt ustawy o utworzeniu Ministerstwa Transportu. Do nowego Ministerstwa mają być wcielone następujące dotychczasowe agendy Ministerstwa Handlu: Międzysztanowa Komisja Handlowa, Komisja Morska Stanów Zjednoczonych, Naczelnictwo Lotnictwa Cywilnego, Rada Lotnictwa Cywilnego, Administracja Lotnictwa Cywilnego, Biuro Meteorologiczne, Korporacja Wodnych Dróg Śródlądowych; ponadto Biuro Transportów Obrony Narodowej. Do obowiązków Ministra Transportów będzie należało koordynowanie działalności wyżej wymienionych agend zgodnie z polityką transportową Kongresu, sformułowaną w ustawie z r.1940.

Ze względu na to, że w eksploatacji armatorów amerykańskich znajduje się 1200 statków towarowych zarezerwowanych od Komisji Morskiej, które pracują przeważnie na rzecz niezbędnych dostaw węgla i zboża, prezydent Truman zwrócił się do Kongresu o przedłużenie do 30 czerwca 1948 r. terminu wygaśnięcia władzy Komisji Morskiej (29.II.1948), przy czym atrybuty tej Komisji winny być odnowione znacznie przed tym terminem, dla uniknięcia szkodliwej przerwy w dostawach.

Sprzedaż tonażu z amerykańskiej rezerwy tonazowej (BIM). Dane ogłoszone w "Biuletynie" Amerykańskiego Biura Żeglugowego, a dotyczące zmian w stanie amerykańskiej rezerwy tonazowej, dowodzą stałego silnego zapotrzebowania na tonaż tankowy, którego rezerwa w ciągu 5 miesięcy (czerwiec - październik 1947) zmalała o ok.350.000 BRT podczas gdy cała rezerwa tonażu wzrosła w tym okresie o ok.400.000 BRT (z 7.800.000 do 8.200.000).

Ogółem z tonażu budowy wojennej Komisja Morska sprzedała do końca października 1947 r. 1.272 jednostki o 9.031.000 BRT, w tym 645 statków typu "Liberty" (4.640.000 BRT), 101 statków typu "Liberty" (768.000 BRT) i 158 tankowców typu T 2 (1.622.000 BRT). Głównymi odbiorcami tego tonażu są: Stany Zjedn. (2.607.000 BRT), Włochy (1.332.000 BRT), Panama (892.000 BRT), Grecja (712.000 BRT), Włochy (687.000 BRT) i Francja (626.000 BRT). Ciekawy jest fakt, że tonaż floty tankowej zarejestrowanej pod banderą panamską wzrósł z 556.000 BRT w grudniu 1946 r. do 1.066.000 BRT w końcu września 1947 r.

Holendrzy nie chcą pływac? (BIM). Rotterdamski korespondent tygodnika "Fairplay" (18.XII.1947) stwierdza zjawisko stałego zmniejszania się liczby młodych Holendrów, którzy skłonni są obrócić pracę w marynarce handlowej jako swój zawód. Zjawisko to wydaje się zainteresowanym kołom holenderskim tym bardziej godne doświadczenia, że dwa najpoważniejsze źródła dochodu społecznego, mianowicie europejskie zaplecze holenderskie, które obecnie przedstawia, ich zdaniem, wartość znikomą, oraz holenderskie kolonie w Indiach Wschodnich - przestały być czynnikami zaspakajającymi potrzeby życiowe narodu holenderskiego. Tym bardziej więc uważa się za wskazane skupienie znacznego wysiłku narodowego na rozbudowie marynarki handlowej, jako czynnika dobrobytu społecznego oraz źródła gromadzenia dewiz.

W związku z powyższym szeregiem istniejących organizacji usiłuje pobudzić zainteresowanie młodzieży holenderskiej dla spraw morza przez kontakty między załogami statków holenderskich i organizacjami młodzieżowymi. To jednak nie wystarcza, konieczne jest bowiem praktyczne zapoznanie młodzieży z życiem na morzu, jako z zawodem. Dyskutowano w zainteresowanych kołach projekt utworzenia Korpusu Kadetów Morskich, na wzór angielski. W wyniku rozmów między Związkiem Armatorów Holenderskich i Ministerstwem Wojny Ministerstwo to, z chwilą powstania odpowiedniej organizacji z inicjatywy Związku Armatorów oraz zapisania się odpowiedniej liczby kandydatów, ma udzielić poparcia zarówno materialnego jak i technicznego oraz zwalniać absolwentów Szkoły Kaddeckiej od obowiązku służby wojskowej.

Odbudowa urządzeń przeładunkowych portu rotterdamkiego (BIM). Przed r. 1939 Rotterdam wyspecjalizował się w przeładunkach towarów masowych i posiadał 28 dźwigów mostowych oraz 80 dźwigów pływających co pozwalało na roczny przeładunek ponad 30 milionów ton węgla, koksu, rud, fosfatów, kopalniaków, miążgi drzewnej i złomu żelaznego. Po wojnie pozostały tylko 2 dźwigi mostowe, Niemcy bowiem zabrali 7, zniszczyli zaś 19. W listopadzie r. 1947 zainstalowano pierwszy z serii sześciu nowych dźwigów mostowych na nabrzeżu 6 w Waalhaven, o nośności 10 ton. Trzy dalsze znajdują się w budowie.

Ruch w portach francuskich. (BIM). "Le Journal de la Marine Marchande" zamieścił zestawienie ruchu 5 największych portów francuskich za wrzesień 1947 r., które wykazuje zupełny brak równowagi między przeładunkiem w przywozie i wywozie:

	Wyładunek t	Załadunek t
Rouen	556.500	99.500
Le Havre	539.900	41.300
Marsylia	507.900	137.800
Bordeaux	255.500	46.200
Cherbourg	201.300	9.500

Stosunkowo najkorzystniej przedstawia się sytuacja w Marsylii gdzie załadunek osiąga 27% wyładunku. Przeciętnie stosunek ten jest zupełnie katastrofalny, mianowicie jak 1 : 7. 50% wyładunku w tych portach stanowi węgiel.

Norweska produkcja tranu wielorybiego w r. 1946/1947. (BIM). Wg ostatnio ogłoszonych danych, w sezonie 1946/47 wynikiem 7 norweskich wypraw wielorybniczych na wody antarktyczne było ok. 150.000 ton tranu wielorybiego, czyli o ok. 83% więcej niż w ubiegłym sezonie. Wydajność na sztukę wyniosła w bieżącym sezonie ok. 19 ton, w ubiegłym ok. 16 ton. Licząc cenę szacunkową 100 funtów szterl. za tonę, wartość tej produkcji wyniesi ok. 15 milionów funtów. Wysokie rezultaty osiągnięte w bieżącym sezonie tłumaczą się w dużej mierze większą liczbą jednostek biorących udział w wyprawach oraz ich udoskonalonym wyposa-

żeniem.

Ruch okrętowy i towarowy w portach duńskich (BIM). Mimo długotrwałej przerwy w pracy portów duńskich, spowodowanej ich zamknięciem w okresie od stycznia do kwietnia 1947 r., statystyka ruchu okrętowego i towarowego za pierwszych 7 miesięcy r. 1947 wykazuje wyższą w stosunku do odpowiedniego okresu w r. 1946. Wprawdzie liczba statków na wejściu zmniejszyła się, ponieważ znaczna liczba małych jednostek nie mogła pracować w okresie zlodzenia, jednak tonaż wzrósł z 6.369.000 NRT w r. 1946 (7 mies.) do 7.357.000 NRT w r. 1947. W tym samym okresie tonaż towarów w przywozie wzrósł z 5.881.000 ton do 6.369.000 ton, w wywozie zaś z 2.234.000 ton do 2.340.000 ton.

Udział Niemców w handlu międzynarodowym. (BIM). Niemieccy armatorzy i spedytorzy zachodnich stref okupacyjnych mają otrzymać zezwolenia na nieograniczony udział w handlu międzynarodowym w ramach zaplanowanej już ekspansji niemieckiego handlu zagranicznego. Wszystkie firmy niemieckie pracujące przed wojną w handlu zagranicznym mogą być reaktywowane, a zagraniczni armatorzy i spedytorzy mogą uruchamiać w Niemczech swoje agentury z jednym warunkiem wykazania ich konieczności.

E 487309