

BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

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

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok IV Nr.4 (27)

Kwiecień r.1948

Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk w marcu r.1948 i w I kwart. r.1948. — (BIM) W marcu r.1948 obroty towarowe w wysokości 980.346,9 t zaczynają powracać do poziomu ostatnich miesięcy ub. roku i wykazują w porównaniu z poprzednim miesiącemwyżkę o 22,3%. Zwyżka ta dotyczy zarówno przywozu, który wzrósł o 67%, jak i wywozu, wyższego o 17% niż w lutym. Obroty te kształtowały się w następujący sposób (w tonach):

	G d y n i a t	G d a ń s k t	R a z e m t
Przywóz	89.433,4	44.395,7	133.829,1
Wywóz	394.144,5	452.373,3	846.517,8

R a z e m :	483.577,9	496.769,0	980.346,9
W poprz.mies.	385.590,7	415.600,7	801.191,4
W marcu r.1947	3.957,8	200,0	4.157,8

Zwyżka obrotów silniej zaznaczyła się w przeładunkach Gdyni, gdzie wynosi 25% w porównaniu z poprzednim miesiącem, podczas gdy analogiczna różnica w przeładunkach gdańskich wynosi 19,5%. Wynika to z ogromnego wzrostu przywozu w Gdyni o 86%, podczas gdy w Gdańsku podniósł się on o 39,7%. W wywozie zwyżka w obu portach nie przedstawia tak wielkiej różnicy: w Gdyni 16,8%, w Gdańsku 17,9% więcej niż w poprzednim miesiącu. Udział portów w obrotach dzięki powyższym okolicznościom kształtował się niemal po połowie, z małą przewagą na korzyść Gdańska (50,7%). Udział towarów masowych w ogólnych obrotach przez Gdynię i Gdańsk w marcu r.1948 wynosił ok. 85,5%.

W ciągu I kwartału r.1948 obroty wynosiły:

	G d y n i a t	G d a ń s k t	R a z e m t
Przywóz	203.413,9	130.654,9	334.068,8
Wywóz	1.106.737,5	1.242.983,2	2.349.720,7

R a z e m :	1.310.151,4	1.373.638,1	2.683.789,5
W I kwart.r.1947	356.380,1	330.538,3	686.918,4

W pierwszym kwartale br. ogólne przeładunki dzieliły się pomiędzy porty z pewną przewagą Gdańska (51,2%), wskutek większych ilości węgla ładowanego w tym porcie, natomiast przywozu prawie 61% przeszło przez Gdynię.

Przywóz przez port g d y ń s k i (w tonach)

Grupa towarowa	W marcu r. 1948	W I kwart. r. 1948
I. Wytwory roślinne	46.813,9	83.330,5
II. Wytwory zwierzęce	3.508,9	8.185,3
III. Wytwory mineralne	1.637,5	20.672,1
IV. Tłuszcze	410,9	2.898,0
V. Przetwory spożywcze	1.463,8	3.968,4
VI. Przetwory chemiczne	5.640,6	6.535,6
VII. Skóry i futra	3.163,8	5.439,9
VIII. Surowce i wyroby włókien.	16.644,0	33.472,2
IX. Kauczuk i guma	436,8	2.805,5
X. Drewno i wyroby	154,5	323,6
XI. Papier i wyroby	3.894,6	10.367,6
XII. Wyroby kamienne, ceram., fajans.	199,9	461,3
XIII. Metale i wyroby	2.653,4	6.862,8
XIV. Maszyny i sprzęt elektr.	2.053,8	6.346,0
XV. Środki komunikacyjne	616,5	11.044,1
XVI. Aparaty, filmy	64,3	162,2
XVII-XX. Różne	76,2	538,8
R a z e m :	89.433,4	203.413,9
W poprz. mies.	48.089,7	
W marcu r. 1947	929,8	
W I kwart. r. 1947		66.690,3

W zestawieniu powyższym zawarte są transporty UNRRA, które w marcu przybyły w ilości 946,9 t, w I kwartale r. 1948 - 4.614,3 t.

W marcu na pierwszym miejscu znalazły się ładunki zboża i kukurydzy w wysokości 42.972,0 t, wobec 14.001,3 t w poprzednim miesiącu; drugie miejsce zajął przywóz surowców włókienniczych, głównie bawełny w ilości 11.157,4 t (w poprzednim miesiącu 10.000,9 t), wełny 1.967,9 t (1.294,3 t); następnie wymienić należy znaczne ładunki garbników - 4.099,1 t (10,0 t), celulozy 3.356,6 t (1.225,9 t), śledzi 2.723,2 t (2.734,1 t), skór 2.313,8 t (1.008,7 t), futer 839,3 t (-), surowców metalowych jak miedzi 1.000,8 t (-), cynku 942,3 t (500,0 t) itd. W ramach transportów UNRRA przywieziono konserwy mięsne 198,5 t, tran 84,3 t, mleko w proszku 286,7 t, wyroby żelazne 155,9 t, wagony 31,5 t, części samochodów 60,8 t i inne. Towarów masowych w miesiącu sprawozdawczym w ogóle w przywozie portu gdyńskiego nie było.

Cały przywóz do portu gdyńskiego w I kwart. r. 1948 charakteryzuje, poza niewielkim udziałem towarów masowych, wysuwające się na pierwszy plan wytwory roślinne, głównie zboże i pasza dla bydła, dalej znaczne ładunki bawełny. Dopiero na trzecim miejscu znalazły się rudy. Dużą rolę odgrywała celuloza, następnie tran i śledzie, szlachetne surowce metalowe, sprzęt elektryczny i radiowy, części maszyn, wozy, wagony, statki.

Przywóz przez port g d a ń s k i (w tonach)

Grupa towarowa	W marcu r. 1948	W I kwart. r. 1948
I. Wytwory roślinne	35.987,4	53.477,7
II. Wytwory zwierzęce	1.280,0	3.832,1
III. Wytwory mineralne	5.592,0	60.430,9
IV. Tłuszcze	-	90,4
V. Przetwory spożywcze	-	670,9
do przeniesienia:	42.859,4	118.508,0

Grupa towarowa	W marcu r. 1948	W I kwart. r. 1948
z przeniesienia	42.859,4	118.508,0
VI. Przetwory chemiczne	-	4.393,7
VII. Skóry i futra	-	1.218,3
VIII. Surowce i wyroby włókien.	340,9	546,0
IX. Kauczuk i guma	-	559,7
X. Drewno i wyroby	16,0	361,2
XI. Papier i wyroby	411,8	556,7
XIII. Metale i wyroby	469,8	3.622,5
XIV. Maszyny i sprzęt elektr.	259,0	666,8
XV. Środki transportowe	138,8	210,8
XVI. Aparaty, filmy	-	1,8
XVII-XX. Różne	-	9,4
R a z e m :	44.495,7	130.654,9
W poprz. mies.	31.770,5	
W marcu r. 1947	-	
W I kwart. r. 1947	-	76.389,3

Podobnie jak w Gdyni, na pierwszym miejscu stoja w marcu w porcie gdańskim wytwory roślinne, przede wszystkim 35.987,4 t zboża i kukurydzy (6.314,0 t), następnie 5.466,0 t rudy (20.430,0 t), 1.280,0 t śledzi (-), 340,9 t bawełny (-), 377,0 t makulatury (-), 462,3 t miedzi (158,2 t) itd. Transportów UNRRA nie było.

W I kwart. r. 1948 przywóz gdański wykazuje większą różnorodność niż w ciągu ub.r. Na pierwszym miejscu, pomimo znacznego spadku w porównaniu z ub.r., utrzymują się wytwory mineralne, tj. rudy i ropa naftowa; drugie miejsce zajmują znaczne ładunki zboża i paszy, następnie nawozy sztuczne, których ostatnie ładunki przybyły w styczniu, dalej metale, jak miedź, aluminium itd.

W I kwart. przybyło 566,3 t towarów w ramach transportów UNRRA.

Przywóz towarów umownych do Gdyni i Gdańska wg krajów
pochodzenia (w tonach)

K r a j	W marcu r. 1948			W I kwart. r. 1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	R a z e m :
Kraje europejskie:				
Jugosławia	36.001,7	35.987,4	71.989,1	105.263,1
Szwecja	5.812,2	3.266,0	9.078,2	68.228,2
Rumunia	7.000,1	-	7.000,1	13.306,1
Norwegia	3.408,1	3.480,0	6.888,1	15.855,8
Anglia	3.218,2	778,8	3.997,0	10.636,6
Z.S.R.R.	2.938,2	-	2.938,2	7.298,2
Belgia	2.471,6	-	2.471,6	9.746,4
Dania	1.268,8	-	1.268,8	2.790,1
Holandia	919,2	-	919,2	2.600,2
Finlandia	-	542,6	542,6	3.744,9
Francja	61,7	-	61,7	144,3
Portugalia	10,0	-	10,0	11,3
Hiszpania	4,5	-	4,5	4,5
Włochy	-	-	-	243,5
Pokoły własne	77,2	-	77,2	104,3
R a z e m :	63.191,5	44.054,8	107.246,3	239.977,5
W poprz. mies.	26.743,8	27.472,8	54.216,6	

K r a j	W marcu r. 1948			W I kwart. r. 1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	R a z e m :
Kraje pozaeuropejskie:				
Stany Zjedn.	11.798,9	-	11.798,9	44.255,3
Argentyna	6.173,8	-	6.173,8	6.285,6
Brazylia	2.007,1	-	2.007,1	5.223,9
Palestyna	1.729,5	-	1.729,5	1.729,5
Egipt	690,3	340,9	1.031,2	1.196,1
Unia Płd. Afryk.	994,2	-	994,2	1.111,0
Karoliny	508,0	-	508,0	508,0
Australia	489,3	-	489,3	489,3
Nowa Zelandia	294,9	-	294,9	294,9
Indie Bryt.	188,8	-	188,8	1.390,6
Sudan	117,7	-	117,7	117,7
Turcja	100,0	-	100,0	100,0
Urugwaj	66,4	-	66,4	763,5
Kanada	65,1	-	65,1	9.918,3
Mozambik	35,1	-	35,1	1.191,3
Cypr brytyjski	25,6	-	25,6	25,6
Indie holenderskie	10,2	-	10,2	10,2
Ekwador	0,1	-	0,1	0,1
Afryka Półn.	-	-	-	542,1
Persja	-	-	-	13.757,7
R a z e m :	25.295,0	340,9	25.635,9	88.910,7
W poprz. mies.	19.234,7	3.828,9	23.063,6	328.888,2
O g ó ł e m :	88.486,5	44.395,7	132.882,2	

Przywóz w marcu r. 1948 był wyjątkowo rozprószony, zwłaszcza o ile chodzi o kraje pozaeuropejskie. Podchodził z 14 państw europejskich i 18 pozaeuropejskich. Pod względem ilościowym udział państw europejskich był jednak o wiele wyższy, osiągając 80,7%. Na czele stała Jugosławia, skąd przybyło zboże i pasza do obu portów. Na drugim miejscu stała Szwecja, skąd przybyły do Gdańska bardzo małe ilości rudy, poza tym nasiona - 49,9 t, śledzie - 304,9 t, margaryna - 464,0 t, celuloza, papier, metale i wyroby metalowe - 793,5 t, maszyny i sprzęt elektr. - 226,0 t; na trzecim miejscu stała Rumunia z ładunkiem kukurydzy - 7.000,1 t, następnie Norwegia, skąd przywieziono śledzie - 2.402,3 t, tran - 295,0 t, chemikalia - 529,6 t; z Anglii przybyło m.in. 196,4 t chemikali, 1.132,0 t wełny, 156,1 t konfekcji, 63,0 t papieru, 215,1 t wyrobów metalowych, 713,1 t maszyn, sprzętu telefonicznego i telegraficznego oraz radiowego, kabli itd.; z Z.S.R.R. - 102,2 t nasion, 2.836,0 t bawełny; z Belgii - 288,5 t futer, 819,4 t lnu itd.; z Danii 321,1 t cynku, 420,0 t nasion oleistych, 213,5 t słoniny; z Holandii 62,0 t margaryny, 410,9 t skóry, 203,2 t gumy; z Finlandii 411,8 t wyrobów papierowych. Spośród 18 państw pozaeuropejskich największy i najbardziej różnorodny był przywóz ze Stanów Zjednoczonych, obejmujący m.in. 735,5 t wytworów roślinnych, 1.251,5 t olei smarowych, 384,4 t przetworów spożywczych, 5.990,1 t bawełny, 178,5 t opon i dętek, 849,0 t maszyn, silników itp., 463,6 t różnych wozów. Najważniejszym ładunkiem Argentyny było 4.000,0 t garbników, z Brazylii 1.641,0 t bawełny, z Palestyny 1.707,2 t pomarańcz i 22,0 t cytryn; z Egiptu 1.031,2 t bawełny, z innych krajów skóry, nasiona oleiste, wełna, garbniki i inne surowce zamorskie.

Kierunki przywozu w I kwart. r. 1948 przedstawiały się odmiennie niż w ub. r. Na pierwsze miejsce, zajmowane w r. 1947 przez Szwecję z udziałem do 75% ogólnego przywozu, weszła Jugosławia - 32% ogólnego przywozu. Szwecja utrzymała się na drugim miejscu, lecz udział jej spadł do 20%. Trzecie miejsce zajęły Stany Zjednoczone, osiągając 13% całego przywozu, następnie Norwegia; na piątym miejscu zna-

lazła się Rumunia z dostawami kukurydzy, następnie Anglia, Belgia, Z.S.R.R. Spośród krajów pozaeuropejskich, poza Stanami Zjednoczonymi, znaczną rolę odgrywa Argentyna, Brazylia.

W y w ó z przez porty Gdańsk/Gdynia w marcu r.1948 (w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytwory roślinne	357,7	57,6	415,3
II. Wytwory zwierzęce	2.624,8	-	2.624,8
III. Wytwory mineralne	373.961,0	449.597,1	823.558,1
IV. Tłuszcze	199,3	797,3	996,6
V. Przetwory spożywcze	5.049,6	284,7	5.334,3
VI. Przetwory chemiczne	1.848,8	60,1	1.908,9
VII. Skóry i futra	13,0	-	13,0
VIII. Surowce i wyroby włók.	260,1	18,5	278,6
IX. Kauczuk i guma	5,5	20,9	21,4
X. Drewno i wyroby	386,9	-	386,9
XI. Papier i wyroby	370,2	1,1	371,3
XII. Wyroby ceram., szkl., porc.	123,0	20,0	143,0
XIII. Metale i wyroby	8.519,5	1.516,0	10.035,5
XIV. Maszyny i sprzęt elektr.	250,5	-	250,5
XV. Środki transportowe	87,8	-	87,8
XVI. Aparaty, narzędzia	3,1	-	3,1
XVII-XX. Różne	88,7	-	88,7
R a z e m :	394.144,5	452.373,3	846.517,8
W poprz. mies.	337.501,0	383.830,2	721.331,2
W marcu r.1947	3.028,0	200,0	3.228,0

Udział towarów masowych w ogólnym wywozie obu portów wyniósł 97%. Poza węglem i koksem, największe pozycję stanowią metale i wyroby z nich, których wywóz wzrósł w porównaniu z poprzednim miesiącem o 21%, natomiast spadł cały szereg innych pozycji drobnicowych, co przy równoczesnym wzroście przeładunku węgla wpłynęło na wzrost udziału towarów masowych w wywozie o ok. 5% w porównaniu z poprzednim miesiącem.

W y w ó z przez porty Gdańsk/Gdynia w I kw.r.1948 (w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytwory roślinne	3.991,8	1.019,4	5.011,2
II. Wytwory zwierzęce	4.812,7	-	4.812,7
III. Wytwory mineralne	1.020.282,9	1.233.617,2	2.253.900,1
IV. Tłuszcze	199,3	797,3	996,6
V. Przetwory spożywcze	35.924,8	3.379,0	39.303,8
VI. Przetwory chemiczne	5.119,4	60,1	5.179,5
VII. Skóry i futra	26,9	-	26,9
VIII. Surowce i wyroby włók.	756,7	18,5	775,2
IX. Kauczuk i guma	43,0	20,9	63,9
X. Drewno i wyroby	2.984,0	244,9	3.228,9
XI. Papier i wyroby	1.228,6	5,6	1.234,2
XII. Ceram., szkło i porcel.	738,0	49,2	787,2
XIII. Metale i wyroby	28.281,9	3.538,6	31.820,5
XIV. Maszyny i sprzęt elek.	987,0	71,2	1.058,2
XV. Środki transportowe	1.193,9	160,8	1.354,7
XVI. Aparaty, narzędzia	10,1	-	10,1
XVII-XX. Różne	156,5	0,5	157,0
R a z e m :	1.106.737,5	1.242.983,2	2.349.720,7
W I kwart. r.1947	289.689,8	254.149,0	543.838,8

W I kwart. r.1948 wywóz towarów masowych obejmował 96^m ogólnego wywozu, który dzielił się pomiędzy porty w ten sposób, że przez Gdynię eksportowano 47^m ładunków, przez Gdańsk 53^m. Na drugim miejscu stały przetwory spożywcze, które uzyskały tak wysoka cyfrę dzięki wywozowi cukru, który w br. przybrał pokaźne rozmiary. Wskutek tego metale, które dawniej stały na drugim miejscu po węglu, przesunęły się na następne miejsce i nadal stanowią poważną rubrykę w wywozie obu portów.

W y w ó z przez porty Gdańsk/Gdynia wg krajów przeznaczenia
bez węgla i koksu (w tonach)

K r a j	W marcu r.1948			W I kwart. r. 1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	R a z e m
Kraje europejskie:				
Bułgaria	5.531,1	-	5.531,1	9.684,6
Anglia	3.230,7	48,6	3.279,3	8.836,0
Szwecja	2.991,9	216,1	3.208,0	20.134,1
Z.S.R.R.	2.912,5	-	2.912,5	31.552,0
Islandia	1.511,9	-	1.511,9	1.511,9
Holandia	1.258,2	-	1.258,2	3.230,8
Niemcy	616,3	-	616,3	925,3
Norwegia	406,9	-	406,9	2.440,0
Dania	341,2	590,2	931,4	1.691,8
Belgia	249,3	-	249,3	521,1
Finlandia	46,6	1.949,0	1.995,6	4.515,5
Portugalia	0,8	-	0,8	0,8
W.M.Triest	-	-	-	756,2
Francja	-	-	-	46,4
Włochy	-	-	-	0,8
R a z e m :	19.097,4	2.803,9	21.901,3	85.847,1
W poprz.mies.19.	703,3	1.537,0	21.240,3	
Kraje pozaeuropejskie:				
Argentyna	6.803,7	8.129,1	14.932,8	55.510,0
Brazylia	-	-	-	20.005,1
Palestyna	120,0	614,6	734,6	3.814,6
Egipt	537,5	24,8	562,3	563,1
Turcja	3,0	580,4	583,4	1.448,9
Stany Zjedn.	269,0	-	269,0	582,8
Syria	1,4	260,4	261,8	5.020,9
Marokko	100,8	-	100,8	100,8
Tanganika	59,7	-	59,7	59,7
Indie Bryt.	14,9	-	14,9	368,3
Persja	10,0	-	10,0	10,0
Mozambik	6,1	-	6,1	6,1
Afryka Zach.	5,9	-	5,9	5,9
Kenia	4,7	-	4,7	62,1
Somali franc.	3,0	-	3,0	3,0
Tanger	3,0	-	3,0	3,0
Wenezuela	1,7	-	1,7	1,7
Irak	1,2	-	1,2	5,0
Chiny	0,7	-	0,7	0,7
Cejlon	0,1	-	0,1	0,1
Nigeria	0,1	-	0,1	0,1
Australia	-	-	-	5,4
Kanada	-	-	-	6,2
Urugwaj	-	-	-	10,7
R a z e m :	7.946,5	9.609,3	17.555,8	87.594,2
W pop.mies.	5.724,1	26.751,9	32.476,0	
O g ó ł e m :	27.043,9	12.413,2	39.457,1	173.441,3
Ogółem w pop.mies.:	25.427,4	28.288,9	53.716,3	

W marcu, pomimo ogólnego wzrostu wywozu, wywóz drobnicy wykazuje zniżkę 26^o, przy czym jednak zaznaczyć należy, że zniżka ta odnosi się tylko do portu gdańskiego, gdzie wywóz spadł o 56^o w porównaniu z poprzednim miesiącem, natomiast w Gdyni nastąpiła nawet zwyżka o 6^o. Wywóz ten był wyjątkowo urozmaicony pod względem kierunków, gdyż objął 12 krajów europejskich z udziałem przeszło 55,5^o ogólnego wywozu drobnicy i 20 krajów pozaeuropejskich. Wśród krajów europejskich, na pierwszym miejscu stała Bułgaria, dokąd wyszło 4.947,4 t wyrobów metalowych, 500,5 t sody, 73,2 t wagonów kolejowych. Drugie miejsce zajęła Anglia - 2.060,4 t bekonów, 53,6 t jaj, 53,6 t ryb, 204,7 t bieli, 182,9 t tkanin, 121,3 t metali itd.; dopiero trzecie miejsce zajęła Szwecja, dokąd eksportowano 184,8 t słodu, 757,6 t sody, 1.772,8 t wyrobów metalowych, 216,1 t tłuszczów itd. Do Z.S.R.R. wywieziono 2.907,5 t cukru, do Islandii wyszło również 1.511,9 t cukru; do Holandii bieli 166,5 t, szczeciny 84,6 t, wyrobów drzewnych 103,0 t, wyrobów szklanych 38,7 t, następnie wyrobów metalowych - 711,9 t. Do Niemiec wysłano 307,3 t papieru gazetowego i 309,0 t cynku; do Norwegii 194,2 t rur, 99,9 t elektrod; do Danii 199,3 t tłuszczów roślinnych, 21,6 t kryształów, 30,7 t wełny drzewnej. Do Finlandii wyszło 1.509,0 t soli.

Na czele 20 krajów pozaeuropejskich stała Argentyna, dokąd wyszło 14.878,0 t cementu, 52,8 t cynku; do innych krajów eksportowano wyroby fajansowe, drzewne, tkaniny i wyroby metalowe oraz cukier.

W I kwart. r.1948 wywóz kierował się do 15 krajów europejskich oraz 23 pozaeuropejskich.

W y w ó z węgla (bez bunkru) i koks u przez Gdańsk/Gdynię				
(w tonach)				
K r a j	W marcu r.1948			W I kwart. r.1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	R a z e m :
Kraje europejskie:				
Szwecja	88.268,0	89.384,9	177.652,9	547.412,7
Dania	54.796,9	64.254,3	119.051,2	352.488,5
Norwegia	47.905,6	51.969,8	99.875,4	194.330,6
Finlandia	39.240,0	17.809,4	57.049,4	158.563,9
Belgia	29.996,4	21.922,5	51.918,9	180.452,9
Z.S.R.R.	25.373,6	68.350,9	93.724,5	228.680,8
Francja	24.439,0	62.706,3	87.245,3	135.767,6
Holandia	22.440,0	34.148,5	56.588,5	137.285,1
Islandia	9.382,7	-	9.382,7	21.150,7
Anglia	6.030,6	-	6.030,6	55.922,9
Włochy	-	6.741,6	6.741,6	33.616,9
Niemcy	-	2.992,0	2.992,0	2.992,0
R a z e m :	347.872,8	420.280,2	768.153,0	2.048.656,6
W pop.mies.:	296.375,1	333.254,1	629.629,2	
Kraje pozaeuropejskie:				
Egipt	-	-	-	15.885,3
R a z e m :				15.885,3
O g ó ł e m :	347.872,8	420.280,2	768.153,0	2.064.541,9
Ogółem w pop.mies.:	296.375,1	341.126,1	637.501,2	

Wzrost wywozu węgla w marcu r.1948 osiągnął 20,5^o w porównaniu z poprzednim miesiącem. Kierował się do 12 krajów europejskich, w czym do Niemiec po raz pierwszy w tym roku. Udział Szwecji, który zmniejszył się w poprzednim miesiącu, utrzymuje się nadal na tym samym prawie poziomie, natomiast wzrósł bardzo znacznie wywóz do Danii, Norwegii i Z.S.R.R. Bardzo znaczne miejsce zajęła Francja,

wykazując wzrost o 29% wobec poprzedniego miesiąca; również nastąpiła zwyżka w wywozie do Holandii i Islandii; podwoił się wywóz do Finlandii, natomiast spadł wywóz węgla do Belgii i Włoch.

W pierwszym kwartale r.1948 prym wiedzie, jak i w ub.roku, Szwecja - 26,5% całego wywozu węgla i koksu, na drugim miejscu znajduje się Dania z udziałem 17%, na trzecim Z.S.R.R. - 11% wywozu węgla i koksu, następnie Norwegia, Belgia, Finlandia, Holandia i Francja.

Z krajów pozaeuropejskich jedynie do Egiptu wysłano w styczniu i lutym ładunki węgla.

Z a ł a d u n e k
bunkru wg bander w portach Gdańsk/Gdynia (w tonach)

BANDERA	W marcu r.1948			W I kw. r.1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	R a z e m :
szwedzka	3.942,5	4.508,9	8.451,4	27.200,7
radziecka	829,0	2.602,2	3.431,2	11.365,2
norweska	3.461,0	1.936,0	5.397,0	9.716,2
duńska	3.468,3	4.517,4	7.985,7	22.203,5
fińska	4.525,0	2.891,4	7.416,4	19.332,9
polska	2.781,0	2.713,0	5.494,0	13.706,5
bułgarska	100,0	-	100,0	710,0
grecka	120,0	391,0	511,0	2.682,5
amerykańska	1,0	-	1,0	1,0
jugosłowiańska	-	120,0	120,0	495,0
francuska	-	-	-	302,0
holenderska	-	-	-	317,7
włoska	-	-	-	625,0
szwajcarska	-	-	-	612,0
panamska	-	-	-	2.466,5
R a z e m :	19.227,8	19.679,9	38.907,7	111.736,7
W pop.mies.:	15.697,7	14.415,2	30.112,9	

Zapotrzebowanie na bunkier wzrosło w marcu r.1948 o 29% w porównaniu z poprzednim miesiącem.

W I kwart. r.1948 zaopatrywały się w węgiel statki 15 flag. W ub.r. załadowano bunkru 40.357,5 t przy 8 banderach.

(BIM) Tranzyt przez Gdańsk i Gdynię w I kwart. r.1948 (w tonach).-

Grupa towarowa	w przywozie		
	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytwory roślinne	8,9	5.994,8	6.003,7
II. Wytwory zwierzęce	22,5	-	22,5
III. Wytwory mineralne	9.301,8	32.848,4	42.150,2
IV. Tłuszcze	318,4	22,3	340,7
V. Przetwory spożywcze	25,6	98,1	123,7
VI. Przetwory chemiczne	511,8	-	511,8
VII. Skóry	143,9	-	143,9
VIII. Surowce włók. i wyroby	1.832,8	-	1.832,8
X. Drzewo i wyroby	74,6	90,9	165,5
XI. Papier i celuloza	2.924,3	34,8	2.959,1
XIII. Metale i wyroby	1.368,2	1.500,0	2.868,2
XIV. Maszyny i sprzęt el.	137,4	0,1	137,5
XVI. Narzędzia i aparaty	0,7	-	0,7
XVII-XX. Różne	125,8	-	125,8
R a z e m :	16.796,7	40.589,4	57.386,1
W I kwart. r.1947			28.482,9

w w y w o z i e

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytwory roślinne	19,0	-	19,0
V. Przetwory spożywcze	0,5	-	0,5
VI. Przetwory chemiczne	369,8	-	369,8
IX. Kauczuk i guma	42,5	20,9	63,4
X. Drewno i wyroby	187,1	-	187,1
XI. Papier i wyroby	10,8	-	10,8
XIII. Metale i wyroby	4.521,4	365,4	4.886,8
XIV. Maszyny	357,5	-	357,5
XV. Środki transportowe	91,5	-	91,5
XVII-XX. Różne	7,0	-	7,0
R a z e m :	5.607,1	386,3	5.993,4
W I kw. r. 1947			2.084,7

W I kwartale r. 1948 ujawnia się wzrost tranzytu czechosłowackiego i węgierskiego zarówno pod względem ilości, jak i wartości. W okresie sprawozdawczym udział tranzytu w ogólnych obrotach wyniósł 2,3%, przy czym w przywozie osiągnął nawet 17%.

Wysokie cyfry przywozu, zarówno jak udział Gdańska wynikają z ładunków tranzytowych rudy w styczniu. Tranzyt ten objął nie tylko kraje skandynawskie, lecz w niektórych wypadkach sięgał również do portów pozaeuropejskich.

Ruch okrętowy w Gdyni i Gdańsku w marcu r. 1948 i w I kwart. r. 1948. (BIM) W miesiącu sprawozdawczym przeszło przez porty Gdańsk i Gdynię 836 statków o łącznej pojemności 876.090 NRT, wobec 718 statków o pojemności 796.706 NRT w miesiącu poprzednim; oznacza to wzrost tonażu prawie o 10%. Weszło 409 statków o pojemności 437.141 NRT, w porównaniu z 360 statkami o pojemności 394.270 NRT w lutym; wyszło 427 jednostek o pojemności 438.949 NRT, podczas gdy w poprzednim miesiącu było na wyjściu 358 statków o pojemności 402.436 NRT. Podział ruchu pomiędzy oba porty wyraził się w 54,4% w Gdyni i 45,6% w Gdańsku.

Statki reprezentowały 15 bander, podobnie jak w poprzednim miesiącu i jak wówczas na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka, na drugim duńska, na trzecim polska, dalej radziecka, norweska itd.

Przez port g d y ń s k i przeszły następujące ilości statków w marcu r. 1948 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	22	34.198	10	6.788	21	30.039	10	11.650
szwedzka	20	7.325	51	33.791	74	47.495	5	470
angielska	3	5.333	-	-	3	4.753	-	-
amerykańska	6	27.338	-	-	4	18.123	-	-
duńska	8	13.335	25	25.215	36	40.435	2	2.577
norweska	10	4.859	26	21.987	31	23.954	3	1.082
radziecka	2	5.126	9	7.766	14	12.211	1	3.772
fińska	2	1.914	28	31.021	28	29.798	-	-
islandzka	-	-	1	737	1	737	-	-
holenderska	4	1.075	-	-	3	691	1	384
grecka	2	7.448	-	-	1	2.499	1	4.949
argentyńska	-	-	1	1.995	1	1.995	-	-
bułgarska	-	-	-	-	1	2.262	-	-
R a z e m :	79	107.951	151	129.300	218	214.992	23	24.884
W pop. mies.:	55	90.239	139	123.270	178	190.640	15	29.347

Wykorzystanie tonażu w Gdyni przedstawiało się, jak zwykle, lepiej na wyjściu niż na wejściu; weszło 45,5^m tonażu załadowanego i 54,5^m pod balastem; wyszło zaś prawie 90^m tonażu załadowanego, co przedstawia korzystniejszy obraz niż w poprzednim miesiącu.

Przez port g d a ń s k i przeszły następujące ilości statków w marcu r.1948 wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT
polska	7	3.464	5	15.778	10	19.482	6	4.392
szwedzka	4	2.399	53	36.187	64	43.660	1	142
angielska	2	2.862	-	-	1	1.971	-	-
amerykańska	1	4.380	-	-	-	-	1	4.380
duńska	-	-	44	47.113	44	46.620	-	-
norweska	-	-	16	13.752	15	14.223	-	-
radziecka	-	-	20	35.130	20	34.196	-	-
fińska	4	2.131	19	21.334	22	23.091	-	-
grecka	2	7.529	-	-	1	3.149	-	-
jugosłowiańska	1	3.767	-	-	1	3.767	-	-
belgijska	-	-	1	4.064	-	-	-	-
R a z e m :	21	26.532	158	173.358	178	190.159	8	8.914
W poprz. mies.:	25	34.391	141	146.370	156	165.899	9	16.554

W porcie gdańskim wykorzystanie tonażu na wejściu było gorsze niż w poprzednim miesiącu, gdyż było zaledwie 13^m tonażu załadowanego wobec 87^m statków próżnych. Na wyjściu jednak załadowanych statków było 96^m, próżnych 4^m.

Ruch statków w portach Gdyni i Gdańska w I kwart. r.1948
(w tonach)

	Na wejściu		Na wyjściu		Razem	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
Gdynia	648	700.724	658	701.700	1.306	1.402.424
Gdańsk	523	566.898	521	560.580	1.044	1.127.478
R a z e m :	1.171	1.267.622	1.179	1.262.280	2.350	2.529.902
W I kwart. r.1947:	354	387.412	392	425.036	746	812.448

Ruch pasażerski wykazuje spadek w porównaniu z poprzednim miesiącem o 75^m. W I kwart. r.1948 wyjechało 1.080 osób, przyjechało zaś 1.474 pasażerów, wśród nich znaczna ilość repatriantów.

Ruch pasażerski w portach Gdynia i Gdańsk w marcu r.1948

K r a j	Przez Gdynię		Przez Gdańsk		Razem	
	Wyjecha- ło do:	Przyje- chało z:	Wyjecha- ło do:	Przyje- chało z:	Wyjecha- ło do:	Przyje- chało z:
Stany Zjedn.	127	107	-	-	127	107
Anglia	13	24	-	-	13	24
Szwecja	2	1	-	-	2	1
Francja	2	-	-	-	2	-
Finlandia	1	-	1	3	2	3
Holandia	1	1	-	-	1	1
Dania	-	1	-	3	-	4
Belgia	-	6	-	-	-	6
Norwegia	-	2	-	-	-	2
R a z e m :	146	142	1	6	147	148
W poprz.mies.	369	936	4	3	373	939

Urządzenia przeładunkowe w portach Gdynia/Gdańsk w marcu r.1948.-(BIM) W Gdańsku czynnych było 28 dźwigów, więc o 2 więcej niż w poprzednim miesiącu, w tym dla towarów masowych 15 sztuk. W Gdyni stan urządzeń pozostał bez zmian.

Przeładunek dźwigami obejmował:

w Gdyni 488.701,3 t, tj. o 19.270,6 t mniej niż w lutym
w Gdańsku 479.941,0 t, tj. o 29.770,5 t więcej niż w lutym.

Magazyny portowe, -(BIM) W Gdyni oddano do eksploatacji odbudowana hała A mag.2, dzięki czemu ogólna powierzchnia wzrosła w porcie tym do 119.780 m². Pomimo to, daje się we znaki brak dostatecznej ilości magazynów, zwłaszcza wobec napływu już poważnych ilości bawełny i awizowanych na kwiecień dalszych jej transportów, w tym ok. 5.500 t bawełny tranzytowej dla Czechosłowacji.

Aktywizacja wyspy Holm w porcie gdańskim.-(BIM) Ze względu na konieczność rozmieszczenia rybołówstwa w zespole portowym Gdańsk/Gdynia, Zarząd Portów postanowił ulokować częściowo bazę rybołówstwa służącego dla zaopatrzenia gdańsko-gdyńskiego rynku konsumcyjnego oraz większości przemysłu pomocniczego - na wyspie Holm.

Obroty towarowe i ruch okrętowy zespołu portowego Szczecin - Swinoujście w marcu i w I kwart. r.1948.-(BIM) - (w tonach)

	Styczeń	Luty	Marzec	I kwart. 1948
Ogółem	103.715,2	109.340,8	142.703,9	355.759,9
Przywóz	797,0	33,1	2.384,5	3.214,6
Wywóz	102.918,2	109.307,7	140.319,4	352.545,3

W I kwart. r.1948 wywieziono przez zespół portowy Szczecin - Swinoujście 345.408,2 t towarów masowych (węgla i bunkru), co stanowi ok. 98% ogólnego wywozu przez ten port, w marcu zaś przez Szczecin wywieziono 138.865,4 t towarów masowych, co stanowi niemal 99% ogólnego wywozu przez Szczecin - Swinoujście w tym miesiącu.

Obroty towarowe portu szczecińskiego w marcu r. 1948

wg grup towarowych (w tonach)

Grupa towarowa	Przywóz	Wywóz
I. Wytwory roślinne	-	10,0
II. Wytwory zwierzęce	1.571,7	-
III. Wytwory mineralne	425,7	138.970,1
VII. Surowce i wyroby włók.	10,6	198,9
XII. Wyroby kamienne, ceramiczne i fajansowe	-	85,4
XIII. Metale i wyroby	102,4	983,9
XIV. Maszyny i sprzęt elektr.	66,3	15,0
XV. Środki transportowe	2,0	-
XVII-XX. Różne	205,8	56,1
R a z e m ;	2.384,5	140.319,4

Obroty towarowe portu szczecińskiego w marcu r. 1948

wg kierunków (w tonach)

K r a j pochodzenia lub przeznaczenia	Przywóz	Wywóz
Dania	-	40.500,1
Finlandia	100,8	4.606,0
Holandia	-	2,0
Norwegia	1.571,7	32.358,0
Szwecja	712,0	62.810,6
Zaopatrzenie własnych statków	-	42,7
R a z e m ;	2.384,5	140.319,4

Wywóz węgla i bunkru przez port szczeciński w marcu r. 1948

wg bandery i kraju przeznaczenia (w tonach)

BANDERA	Bunkier wg bandery	Węgiel wg bandery i kraj przeznaczenia	K r a j przeznaczenia
szwedzka	3.413,5	57.943,1	Szwecja
"	-	2.195,0	Dania
duńska	646,0	22.022,1	Dania
do przeniesien.	4.059,5	82.160,2	

BANDERA	Bunkier wg bandery	Węgiel wg bandery i kraju przeznaczenia	K r a j przeznaczenia
z przeniesienia	4.059,5	82.160,2	
duńska	-	299,0	Norwegia
fińska	703,0	3.903,0	Finlandia
"	-	11.062,7	Dania
norweska	1.855,2	30.203,8	Norwegia
"	-	3.188,5	Dania
holenderska	2,0	1.385,8	Dania
polska	42,7	-	-
R a z e m :	6.662,4	132.203,0	

W ruchu kabotażowym między Szczecinem i Gdańskiem obsługiwanym przez banderę polską, przeładowano w Szczecinie w marcu r.1948:

W wywozie 2.457,6 t (paliwo płynne)

W przywozie 3,1 t

R a z e m : 2.460,7 t (czyli o 1.702,1 t mniej niż w lutym r.1948).

W żegludze śródlądowej przywieziono z wnętrza kraju 9.170,0 t towarów.

Ruch statków w porcie szczecińskim w marcu r.1948

BANDERA	N a w e j ś c i u				N a w y j ś c i u			
	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT
szwedzka	13	14.891	66	29.781	70	45.074	-	-
duńska	-	-	21	8.896	28	9.090	-	-
norweska	3	757	28	16.084	26	14.790	-	-
fińska	1	646	12	4.731	14	6.250	-	-
holenderska	-	-	2	543	2	543	-	-
panamska	4	-	4	2.461	-	-	1	2.461
polska	2	688	3	1.311	5	1.999	-	-
R a z e m :	19	16.982	133	63.807	145	77.746	1	2.461

W I kwart.
r.1948

365 jedn. = 157.130 NRT

360 jedn. = 184.156 NRT

W miesiącu sprawozdawczym zawinęło do awanportu 15 promów kolejowych o pojemności 17.851 NRT. W tej liczbie 11 promów o pojemności 13.771 NRT przywiozło 143,0 t towarów, 192 pasażerów oraz 10 wagonów poczty. Bez ładunku przybyły 4 promy o pojemności 4.080 NRT. Wyszło z portu 16 promów o pojemności 20.550 NRT, wywożąc 4.863,5 t towarów, pasażerów 248, poczty wagonów 12.

Obroty towarowe i ruch okrętowy w portach Ustka, Darłowo i Kołobrzeg w marcu r. 1948. (BIM) Obróty towarowe w Ustce wynosiły 45.205,8 t, czyli o 10.000 t więcej aniżeli w miesiącu poprzednim. Przedmiotem wywozu przez port był węgiel oraz bunkier, przy czym węgla wywieziono 44.467,8 t, bunkru 738 t.

Przez Darłowo wywieziono 12.896 t, czyli o 4.000 t więcej aniżeli w miesiącu poprzednim. Węgla wywieziono 12.874 t oraz 22 t bunkru.

1. marca r. 1948 uruchomiono port w Kołobrzegu. W marcu wywieziono przez ten port 3.748 t węgla oraz 9 t bunkru.

Powyższe trzy porty nie wykazały w marcu pozycyj przywozowych.

Wywóz węgla i bunkru wg krajów przeznaczenia i bander w marcu r. 1948 z portów Ustka, Darłowo i Kołobrzeg (w tonach)

BANDERA	Węgiel			Bunkier			Kraj przeznac.
	Ustka	Darłowo	Kołobrzeg	Ustka	Darłowo	Kołobrzeg	
szwedzka	27.631,0	6.991,0	-	500,0	22,0	-	Szwecja
"	-	-	452,0	-	-	-	"
duńska	-	144,0	-	-	-	-	"
"	13.042,8	5.174,0	-	238,0	-	9,0	Dania
"	-	-	2.083,0	-	-	-	Szwecja
fińska	3.794,0	565,0	-	-	-	-	Dania
"	-	-	482,0	-	-	-	"
holender.	-	-	290,0	-	-	-	"
norweska	-	-	441,0	-	-	-	"
Razem:	44.467,8	12.874,0	3.748,0	738,0	22,0	9,0	

Przez port w Ustce przeszło w marcu ogółem 197 statków o pojemn. 39.211 NRT. Na wejściu zanotowano 95 statków o pojemności 18.857 NRT, na wyjściu 102 statki o pojemn. 20.354 NRT. Reprezentowane bandery: szwedzka, duńska oraz fińska.

Przez port w Darłowie przeszło ogółem 109 statków o pojemn. 10.595 NRT. Na wejściu zanotowano 51 statków o pojemności 4.836 NRT, na wyjściu 58 statków o pojemn. 5.759 NRT. Reprezentowane bandery: szwedzka, duńska, fińska.

Przez port w Kołobrzegu przeszły ogółem 24 statki o pojemn. 1.711 NRT. Weszło do portu 12 statków o pojemn. 1.711 NRT, wyszło tyleż samo. Reprezentowane bandery: szwedzka, duńska, fińska, norweska, holenderska.

Światowy tonaż handlowy. (BIM) Lloyd's Register of Shipping wydał dodatek statystyczny do swej publikacji "Register Book", zawierający szczegółową analizę światowego tonażu handlowego.

Globalna ilość tonażu światowego wynosiła na 31.XII.1947 - 84.356.257 BRT, czyli o 14.916.598 BRT więcej niż w r. 1939.

Poniższa tabela wykazuje liczbowy (i procentowy) wzrost lub ubytek tonażu poszczególnych państw (bez żaglowców):

K r a j	W r. 1947 BRT	Różnica między r. 1947 i 1939 BRT	∅
Stany Zjedn. (morza)	30.165.909	+ 21.256.017	+ 238,6
(jeziora)	2.257.287	- 194.354	- 7,9
Anglia (z koloniami)	21.321.639	+ 319.714	+ 1,5
(bez kolonii)	17.847.897	- 43.237	- 0,2
Norwegia	3.760.941	- 1.072.872	- 22,2
Holandia	2.436.385	- 533.193	- 18,0
Francja	2.314.898	- 619.035	- 21,1
Szwecja	1.828.516	+ 251.396	+ 15,9
Włochy	1.300.987	- 2.123.817	- 62,0
Hiszpania	1.130.004	+ 227.753	+ 25,2
Grecja	1.027.101	- 753.565	- 42,3
Dania	1.024.292	- 150.652	- 12,8
Niemcy	591.442	- 3.891.220	- 86,8

W stosunku do r. 1939 tylko Stany Zjednoczone wykazują wzrost udziału w tonażu światowym, mianowicie z 13[∅] na 36,1[∅]; udział Anglii spadł z 26,1[∅] na 21,4[∅]; Norwegii z 7,1[∅] na 4,5[∅]; Holandii z 4,3[∅] na 2,9[∅] i Francji z 4,3[∅] na 2,8[∅].

Najznaczniejszy wzrost wykazuje klasa tonażu ponad 4.000 BRT: w r. 1914 było 3.608 statków tej wielkości, obecnie zaś już 8.669, w czym 969 statków ponad 10.000 BRT. Przeszło połowa jednostek istniejących liczy poniżej 1.000 BRT, 42[∅] tonażu światowego - 35.642.023 BRT - stanowią jednostki między 6.000 a 8.000 BRT.

Ponad 5 lat wieku liczy 6.651 statków = 43,9[∅] tonażu światowego (przeciętny tonaż 5.511 BRT); 25 lat i więcej liczy sobie 12.584 statki (przeciętny tonaż 1.588 BRT). "Najmłodszy" tonaż ma dziś Kanada, posiadająca 78,4[∅] tonażu poniżej 5 lat wieku. Następne miejsca zajmują:

Stany Zjednoczone	73,7 [∅]
Belgia	48,7 [∅]
Grecja	46,3 [∅]
Szwecja	39,1 [∅]
Włochy	37,3 [∅]
Anglia	36,8 [∅]
Dania	35,6 [∅]
Francja	32,6 [∅]
Panama	30,5 [∅]

Tylko 20,3[∅] tonażu światowego posiada napęd motorowy, natomiast w poszczególnych państwach odsetek ten jest znacznie wyższy: Norwegia - 66,7[∅], Szwecja - 65,7[∅], Dania - 56,3[∅], Holandia - 46,6[∅]; najniższy odsetek ma Kanada - 8[∅], Stany Zjednoczone - 5[∅] i Grecja - 1,6[∅].

W związku z motoryzacją i powojennym kryzysem węglowym konwersja z węgla na ropę jest uderzająca. Gdy w r. 1914 89[∅] tonażu światowego opierało się na węglu, dziś korzysta zeń tylko 25[∅].

	1939 - - - - -	1947 - - - - -
węgiel	44,67	26,20
ropa dla parowców	29,63	52,52
ropa dla motorowców	24,36	20,28
żaglowce	1,34	1,00
	100,0	100,0

Tonaż specjalny stanowi 18.440.000 BRT, w czym:

15.717.923	BRT	tankowce powyżej 1.000 BRT
239.031	"	" poniżej 1.000 BRT
1.051.851	"	trawlerzy i inne statki rybackie
581.538	"	holowniki i statki ratownicze
265.407	"	promy
75.766	"	statki kablowe
508.484	"	inne.

Na zakończenie Lloyd's Register podaje zestawienie państw posiadających najwięcej tonażu najbardziej rentownego, tzn. do 25 lat wieku, ponad 4.000 BRT z wyłączeniem statków drewnianych i mieszanych, jak również tonażu Wielkich Jezior:

K r a j	Liczba statków	Tonaż BRT	% tonażu światowego
Stany Zjednoczone	2.706	20.084.226	48,59
Anglia	1.364	10.407.254	25,18
Holandia	162	1.308.212	3,16
Francja	152	1.212.673	2,93
Norwegia	192	1.077.625	2,61
Kanada	121	852.423	2,06
Grecja	89	601.470	1,46
Szwecja	92	557.043	1,35
Włochy	65	557.020	1,35
Z.S.R.R.	72	495.625	1,20
Panama	65	451.685	1,09
Dania	59	369.842	0,89
Hiszpania	21	144.101	0,35
Inne kraje	497	3.218.373	7,78
R a z e m :	5.657	41.337.572	100,00

Światowy tonaż wodowany w r.1947.-(BIM) "The Shipping World" z 25.II.1948 publikuje dane Lloyd's Register dotyczące światowego tonażu spuszczonego na wodę w ciągu r.1947, z wyjątkiem jednostek poniżej 100 BRT. Ogółem więc stocznie światowe wodowały 837 statków o tonażu 2.111.886 BRT, z czego na stocznie poszczególnych krajów przypadało:

W. Brytania	1.202.024 BRT (56,9%)	Francja	91.911 BRT
Szwecja	222.598 "	Holandia	87.801 "
Stany Zjedn.	164.848 "	Włochy	62.247 "
Kanada	103.987 "	Dania	60.695 "

Ogólna produkcja światowa tonażu w r.1947 wykazuje spadek o 15.535 BRT (0,7%) w stosunku do poziomu produkcji w r.1946. Jeśli chodzi jednak o produkcję stoczni brytyjskich, to wzrosła ona w tym okresie o 68.779 BRT, przy czym w r.1946 stanowiła ona 53,3% produkcji światowej. Interesujące są cyfry ewolucji udziału produkcji brytyjskiej w światowej produkcji tonażu w latach 1930 - 1947:

1930	-	51,2%	1936	-	40,4%
1931	-	31,1%	1937	-	34,2%
1932	-	25,8%	1938	-	34,0%
1933	-	27,2%	1946	-	53,3%
1934	-	47,5%	1947	-	56,9%
1935	-	38,3%			

Najniższe cyfry procentowe przypadają na lata światowego kryzysu ekonomicznego, w latach zaś poprzedzających ostatnią wojnę zaznaczyła się tendencja stabilizacyjna w granicach 34 - 40%. Powo-

jenne cyfry są bez precedensu zarówno co do ich wartości absolutnej jak i względnej (procentowej).

Z produkcji w r. 1947 dla bander obcych zbudowano: w W. Brytanii 31,6% tonażu, w Szwecji 56,1%, w Stanach Zjednoczonych 75,8%, w Kanadzie 78,4%, w Danii 46,7%, we Włoszech 35,6%, w Holandii 18,6%.

Wśród statków wodowanych w r. 1947 znajdują się 123 jednostki o tonażu 6.000 BRT i wyżej, w tym 23 o tonażu 10 - 15 tys. BRT i 8 o tonażu 15 tys. BRT i więcej (z tego 7 wybudowanych na stoczniach brytyjskich).

Parowców wyprodukowano ogółem 934.037 BRT (z tego 67,5% w W. Brytanii).

Motorowców wyprodukowano ogółem 1.168.584 BRT (w tym 48,1% w W. Brytanii), tankowców (nie licząc jednostek poniżej 1.000 BRT) ogółem 35 jednostek o tonażu 305.292 BRT (z tego 43% w W. Brytanii). Wśród tankowców na tonaż motorowy przypada 25 jednostek i 242.478 BRT.

Wśród parowców wodowanych w r. 1947 - 850.000 BRT (91%) przypada na tonaż opalany ropa. Tak więc w światowym tonażu wyprodukowanym w r. 1947 tylko ok. 4% przypada na tonaż opalany wyłącznie węglem.

Szybkość tonażu i odprawy portowej a koszty eksploatacyjne armatora. - (BIM) Dyskusja przeprowadzona w angielskim Stowarzyszeniu Architektów Morskich na temat szybkości na morzu i szybkości w porcie przynosi wiele ciekawych liczb, ilustrujących zależność kosztów eksploatacji tonażu od jego szybkości i od tempa odprawy w porcie.

Przyjmując, że przeciętna szybkość małych liniowców towarowych wynosi dziś 13 - 15 węzłów, dużych - ponad 15 węzłów, trampów natomiast 10 - 12 węzłów obliczono, że krzywa kosztów eksploatacyjnych liniowca towarowego o 10.000 TDW wzrasta najsilniej przy szybkościach ponad 12 węzłów; np. wzrost szybkości motorowca o 10.000 TDW do 15 węzłów podnosi koszty eksploatacyjne z 130.000 funt. szt. (10 węzłów) na 150.000 funt. szt., co pociąga za sobą również wzrost odsetka i amortyzacji. Zużycie paliwa wzrasta 2,5 raza. Reasumując, można stwierdzić, że wzrost szybkości tonażu nie zmniejsza, jakby się wydawało, kosztów eksploatacji. Transatlantycki rejs liniowca 15-węzłowego trwa dziś zaledwie o 2 dni krócej niż 12-węzłowego (o 4,5 dnia krócej z Londynu do Buenos Aires), a to na skutek braku odpowiedniej obsługi w portach. Stosunek czasu spędzanego przez statek na morzu i w porcie w porównaniu do czasów przedwojennych uległ niemal zupełnemu odwróceniu.

Analizując ostatnie 17 lat przedwojennych, obliczono, że najważniejszą pozycją w kosztach eksploatacyjnych armatora były opłaty portowe i przeładunkowe, stanowiące przeciętnie 38,5%. Następnie szły tzw. koszty bieżące, obejmujące płace marynarzy, żywność, ubezpieczenia itd., razem 31%. Koszt bunkru był raczej niski - 21%, a w okresie 1932 - 1939 spadł nawet do 13% (motoryzacja). Niskie na ogół koszty remontów wykazywały w tych latach tendencję zwykłą.

Wojna wprowadziła znaczne zmiany do tych liczb. Opłaty portowe wzrosły w r. 1946/47 do 51%, natomiast koszt bunkru (ropa) spadł do 7%. Dwie te liczby odzwierciedlają doskonale obecną sytuację, kiedy wzmożone wysiłki konstruktorów w kierunku osiągnięcia maksimum oszczędności w zużyciu paliwa przy jednoczesnym maksimum szybkości niwelowane są warunkami odprawy tonażu w portach, mianowicie złą organizacją pracy.

Powodem wielu trudności jest też często brak odpowiednich urządzeń przeładunkowych, toteż prowadzone są obecnie badania na szeroka skalę nad ulepszeniem mechanicznych (elektrycznych) urządzeń przeładunkowych.

Po sesji Konferencji Atlantyckiej.-(BIM) Na dorocznym zebraniu Konferencji Atlantyckiej (Bruksela - 4.III.1948) zdecydowano nie zmieniać dotychczasowych stawek taryfy przewozów transatlantyckich. Podobna decyzja zapadła i w r.ub. a motywowano ją brakiem odpowiedniej ilości tonażu pasażerskiego w obsłudze ruchu tej linii. W międzyczasie postawiono do obsługi ruchu pasażerskiego na płn. Atlantyku następujące jednostki: "Nieuwe Amsterdam" (36.287 BRT); "Washington" (24.289 BRT); "Asconia" (14.000 BRT - Cunard Line); "Newfoundland" (7.500 BRT) oraz " Stockholm" (11.700 BRT). W najbliższym czasie wejdą do ruchu atlantyckiego: "Britannica" (26.943 BRT); "Aquitania" (44.786 BRT), "Empress of France" (20.000 BRT), "Ile de France" (43.450 BRT), "Parthia" (13.700 BRT) i "Caronia" (30.000 BRT).

Ustalenie stawek pasażerskich przedstawia obecnie nieznaną przed wojną problem, który powstaje w związku z wprowadzeniem statków o jednej klasie, posiadających kabiny nawet 8 - 12-osobowe.

Kradzieże w portach.-(BIM) Rozkradanie ładunków w portach jest stale przedmiotem poważnej troski zainteresowanych kół gospodarczych wielkiej liczby portów światowych. Przedsiębrane są najróżnorodniejsze środki dla zaradzenia tej nowej "chorobie społecznej", która objęła w porcie zarówno robotników przeładunkowych jak i marynarzy oraz kolejarzy. Na ostatnim posiedzeniu angielskiego Związku Władz Portowych stwierdzono, że straty z powodu kradzieży stale wzrastają, mimo prowadzonej akcji przeciwdziałania, przy czym najczęściej giną przesyłki drobnicowe *. Ostatnio amerykańskie i kanadyjskie przedsiębiorstwa żeglugowe zaczęły używać do pakowania spawanych, wodoszczelnych skrzynek stalowych, które mogą pomieścić ładunek do 5.436 kg; mimo, że ich waga wynosi 747 kg, cieszą się one dużą popularnością. W Kanadzie np., gdzie straty z powodu kradzieży dochodzą przeciętnie do 9% zysku przedsiębiorstwa (brutto), przy stosowaniu tych skrzynek towarzystwa ubezpieczeniowe obniżyły stawkę ubezpieczeniową o 50%.

Zagadnienie subwencjonowania żeglugi amerykańskiej.-(BIM) Jak donosi amerykański "Journal of Commerce", Komisja Morska Stanów Zjednoczonych powzięła decyzję odnośnie subwencjonowania prywatnych towarzystw armatorskich, pracujących na Atlantyku Północnym. Sprawa ta wpłynęła do Komisji jeszcze w listopadzie r.1946, a tak znaczne opóźnienie rozstrzygnięcia, jej wywołane było niezgodnością opinii zainteresowanych armatorów. Podczas bowiem gdy jedni uważali, że eksploatacja tonażu na szlaku między amerykańskimi portami Atlantyku Płn. a portami Europy zachodniej jest na tyle rentowna, że może obejść się bez finansowej pomocy państwa, inna grupa utrzymywała, że warunki pracy armatorów amerykańskich na tym szlaku nie wytrzymują konkurencji bander zagranicznych. Po rozpatrzeniu wszystkich przedstawionych wniosków Komisja Morska zdecydowała odmówić subsydiów, uznając, że eksploatacja tonażu między amerykańskimi portami Atlantyku a portami Europy (w zasięgu Rotterdam - Hamburg) może być prowadzona bez uciekania się do subsydiów.

* W Londynie np. w r.1937 wartość rozkradzonych ładunków wynosiła 1.086 funt.szt., a w r.1947 wzrosła do 18.860 funt.szt., wykazując przy tym stale tendencję zwykłą.

Wzrost płac marynarzy w Stanach Zjednoczonych.-(BIM) W okresie od czerwca r.1946 do czerwca r.1947 stawki płac marynarzy amerykańskich wzrosły z 162,50 dol. na 191,99 dol. (wynagrodzenie podstawowe miesięczne, nie uwzględniające nadgodzin za święta spędzone na morzu). Jest to zwyczajka nieproporcjonalna do wskaźnika kosztów utrzymania. Przed wojną wynagrodzenie pracowników morskich w Stanach Zjednoczonych było stosunkowo znacznie niższe niż w innych przemysłach, obecnie steward okrętowy zarabia miesięcznie 255 dol., a pracownik hotelowy 132 dol., czyli proporcje odwróciły się. Progresa stawek marynarskich przewyższa nawet stawki górników amerykańskich, którzy są dziś najlepiej płatnymi robotnikami.

Tymczasem możliwości zatrudnienia w żegludze są coraz mniejsze. O ile w czasie wojny liczba marynarzy amerykańskich wynosiła 240.000, w końcu r.1947 spadła ona już do 100.000, a przy utrzymaniu w eksploatacji planowanego ostatnio tonażu tylko 11.400 TDW, wyniesie ona zaledwie 50.000. Na amerykańskim rynku pracy jest w tej chwili ok. 500.000 ludzi z kwalifikacjami i papierami marynarza. Dla zapobieżenia temu wyraźnemu bezrobociu, obok nieprzyjmowania nowych członków do marynarskich związków zawodowych, - Związek Armatorów zamierza przyjąć 40-godzinny tydzień pracy oraz system 4-zmianowy, co zwiększy zatrudnienie o 15%.

Jeszcze o roli żeglugi w brytyjskim bilansie płatniczym.-(BIM) Wg danych opublikowanych przez "The Shipping World" (18.II.1948), zysk netto żeglugi brytyjskiej w r.1947 wyniósł 17 mil. funt.szt., wobec 10 mil. w r.1946 i 20 mil. przed wojną. Jak wiadomo, pozycja "niewidzialnego eksportu" miała przed wojną bardzo poważne znaczenie dla brytyjskiego bilansu płatniczego i np. w r.1938 pozycja ta wynosiła przeszło 1/4 wartości całego przywozu W.Brytanii, wyrównując w znacznej mierze nadwyżkę przywozu nad eksportem towarowym ("widzialnym"). Żegluga reprezentowała poważną część owego niewidzialnego eksportu, przy czym udział jej w nim wynosił:

w r.1913	-	70%
" 1929	-	34%
" 1931	-	20%
" 1936	-	24,5%
" 1937	-	30%
" 1938	-	23%

Wojenne straty tonażowe W.Brytanii oraz konieczność czarterowania obecnego tonażu wpłynęły na zmniejszenie sumy dochodu netto z żeglugi w r.1947, przy czym dochód brutto wyniósł w tym roku 180 mil. funt.szt., zaś wydatki żeglugowe 163 mil. Zmniejszenie się wpływów netto z żeglugi w stosunku do stanu przedwojennego jest niewątpliwie złagodzone przez to, że przywóz W.Brytanii stanowił pod względem wolumenu tylko ok. 75% poziomu przedwojennego, wobec czego mniejsze było zapotrzebowanie na tonaż brytyjski dla obsługi własnych obrotów towarowych. Brytyjskie koła żeglugowe podkreślają z naciskiem fakt drastycznego zmniejszenia się pozycji przychodowych z tytułu niewidzialnego eksportu w ogólności, na skutek likwidacji pewnej części inwestycji zagranicznych, oraz równoczesne zwiększenie się "niewidzialnych" pozycji rozchodowych (UNRRA) koszty okupacji w Niemczech), co dało w r.1946 deficyt "niewidzialnego" konta w sumie 176 mil. funt.szt., podczas gdy odpowiednia pozycja w r.1938 wynosiła + 232 mil.funtów. W związku z tym żegludowcy brytyjscy krytykują politykę rządu, faworyzującą tylko eksport widzialny, zaniedbującą zaś, ich zdaniem, rozwój jednej z istotnych pozycji eksportu niewidzialnego, mianowicie eksport usług żeglugowych.

Koszty eksploatacji i budowy tonażu.-(BIM) Roczne sprawozdanie Stowarzyszenia Armatorów Północnej Anglii przynosi liczby wykazujące, że cyfrowo tramping angielski odzyskał już, a nawet przekroczył

stan przedwojenny, gdy natomiast tonaż liniowy wykazuje jeszcze dość ważną różnicę in minus w stosunku do r.1939. W liczbach przedstawia się to następująco:

	1939	1947
trampy	3.858.000 t	4.398.000 t
liniowce	9.221.000 t	7.143.000 t

W tym układzie stosunków wyraźna niechęć armatorów trampingu do dalszych inwestycji wydaje się zupełnie zrozumiała. Zestawienie tonażu i kosztów budowy tonażu jak i jego eksploatacji nie zachęcają armatorów do rozbudowy swego tonażu. Koszty budowy tonażu, które w stosunku do r.1939 osiągnęły już 284%, w ciągu ostatniego roku wzrosły o 17% (od zakończenia wojny o 30%). Ta ogromna zwyzka wzrostu kosztów surowca przy ograniczeniu jego podaży wynika m.in. z podwyższenia stawki robocizny oraz skrócenia tygodnia pracy. W zakresie kosztów eksploatacji, koszt utrzymania załogi wzrósł o 250%, remonty i konserwacja tonażu o 400% (przy czym czas unieruchomienia statku w dokach reparacyjnych wzrósł przeciętnie dwukrotnie), żywność o 300%, ubezpieczenia o 300%, materiały pędne i ropa o 333 1/3%, węgiel o 400%. Wreszcie i wzrost czasu spędzanego przez statek w porcie o ok. 50%, a nierzadko i więcej - nie stwarza korzystnych perspektyw dla armatora.

Tendencje reformistyczne w brytyjskiej polityce portowej.-(BIM) Na wybrzeżu W. Brytanii istnieje ogółem ok. 300 portów różnych klas i znaczenia. Niewątpliwie jest to liczba zbyt wielka w stosunku do wymagań morskiego ruchu towarowego i zmniejszenie jej miałoby raczej dodatni wpływ na usprawnienie tego ruchu. Od dłuższego już czasu rozważane są w zainteresowanych kołach angielskich projekty zmian w zakresie organizacji i administracji portów brytyjskich, polegające przede wszystkim na systemie zespołów portowych, skupiających pod jednolitym zarządem porty poszczególnych dorzeczy, związane wspólną notą interesów gospodarczych, lub też porty związane bezpośrednim sąsiedztwem na linii wybrzeża. Mniejsze porty, niekonieczne dla utrzymania sprawności ruchu, byłyby po prostu zlikwidowane.

Propozycje tego rodzaju są wysuwane już od kilku lat, a w r. 1945 przedstawiciel Stowarzyszenia Władz Portowych wystąpił przed rządem z propozycją utworzenia przy Ministrze Transportu Komitetu Doradczego złożonego z przedstawicieli Stowarzyszenia, który byłby pomocny Ministrowi w sprawach dotyczących portów jako jednolitego zagadnienia w skali krajowej. Propozycja ta nie została wówczas przyjęta. Obecnie Prezes Stowarzyszenia Władz Portowych, rozważając ponownie tę sprawę w artykule zamieszczonym w "Lloyd's List", stwierdza, że przy realizowaniu postulatów polityki portowej pod kątem potrzeb ogólnokrajowych należy liczyć się z poważnymi oporami ze strony armatorów i załadowców, związanych z partykularnymi i interesami poszczególnych portów, które w wielu wypadkach wyrosły na skutek lokalnego zapotrzebowania i doświadczeń administracyjnych w skali lokalnej. Niemniej dotychczasowa niejednolita i przez to raczej chaotyczna organizacja portów brytyjskich jest do pewnego stopnia anachronizmem na tle aktualnych metod gospodarczych i wszystko przemawia za tym, że będzie ona musiała ulec daleko idącym zmianom. Fakt niedawnego przekazania przez Komisję Transportową szeregu kompetencji Komitetowi Wykonawczemu Portów i Wodnych Dróg Śródlądowych zdaje się potwierdzać te przypuszczenia.

Ruch okretowy w portach brytyjskich w r.1947.-(BIM) W r.1947 do portów brytyjskich zawińęły statki żeglugi pełnomorskiej o ogólnym tonażu 54.340.000 NRT, co stanowi załedwie 59^o stanu z r.1938. Tonaż wchodzący do tych portów z ładunkiem wynosił 42.700.000 NRT, co stanowi 62^o stanu z r.1938. Udział poszczególnych bander w tym ruchu (na wejściu) w ostatnim kwartale r.1947 przedstawiał się następująco (w tys. NRT):

brytyjska	7.562 (70 ^o)
szwedzka	423
norweska	499
duńska	229
niemiecka	101
holenderska	320
belgijska	165
francuska	131
grecka	83
amerykańska	719
panamska	249
inne	199

O g ó ł e m : 10.680

Na podstawie tych cyfr Anglicy twierdzą, że nie tylko w teorii, lecz i w praktyce stosują oni zasadę otwartych portów dla bander obcych.

Brytyjski transport lotniczy pracuje deficytowo.-(BIM) Jak donosi "The Times Review of Industry" (Luży 1948), w parlamencie brytyjskim ujawniono cyfry dotyczące finansów brytyjskiego lotnictwa cywilnego. Okazuje się, że działalność trzech brytyjskich towarzystw transportu powietrznego wykazała w r.1947 deficyt w ogólnej kwocie 10.214.274 funt.szt., czyli przekraczający sumę 10 mil. funtów, ustaloną w ustawie z r.1946 jako maksymalna roczna subwencja rządowa dla lotnictwa cywilnego. Ze strony kół lotniczych przytacza się cały szereg trudności, których wynikiem jest deficytowość tego transportu, przy czym na pierwszym miejscu wymienia się brak odpowiednich, ekonomicznych w eksploatacji samolotów i odmowę rządu wydatkowania dolarów na zakup amerykańskiego sprzętu lotniczego. Produkcja brytyjskiego przemysłu lotniczego nastawiona była dotychczas na typy wojskowe i do chwili praktycznego przestawienia jej na typy cywilne brytyjski transport lotniczy będzie prawdopodobnie skazany na deficytowość. Z drugiej strony jednak postroenni obserwatorzy stwierdzają wpływ na ten stan rzeczy niedoskonałych metod pracy w lotnictwie, wyrażających się w szczególności w dublowaniu pewnych prac i usług przez poszczególne towarzystwa lotnicze. Nie ulega wątpliwości, że w tym zakresie jest jeszcze wiele do zrobienia, co jest zrozumiałe ze względu na młodość transportu lotniczego, zwłaszcza w Europie.

Nowa ustawa o żegludze francuskiej.-(BIM) Po wycofaniu poprzedniej ustawy o statyzacji żeglugi francuskiej w Parlamencie przedstawiono nowy projekt ustawy, w której brzmieniu kontrola rządu jest znacznie bardziej ograniczona, Nowa ustawa zachowuje z poprzedniego projektu stworzenia Komisji Morskiej i, o 10 procentowy udział w niej reprezentantów armatorów nie wzrósł specjalnie, zwiększono jednak ich swobodę w zakresie wyboru kierunków eksploatacji tonażu. Zniesiono też klauzulę przymusowego przedstawiciela rządu z prawem weta w zarządzie większości towarzystw. Państwo zachowuje całkowitą kontrolę praw udziałowców w towarzystwach: Compagnie Générale Transatlantique i Compagnie des Messageries Maritimes, i tylko te przedsiębiorstwa będą faktycznie upaństwowione. Wszyscy

armatorzy są jednak obowiązani zapewnić pierwszeństwo ładunkom rządowym w okresie najbliższych dwóch lat.

Do chwili zatwierdzenia projektu ustawy prowadzone ma być zwalanie tonażu zarekwirowanego, które ma być ukończono na 31.VII. 1948r.

Stany Zjednoczone zwracają tonaż Włochom.-(BIM) Już w r.ub. Kongres Stanów Zjednoczonych upoważnił Prezydenta do podpisania dekretu regulującego kwestię zwrotu tonażu zajętego przez Stany Zjednoczone w czasie wojny ewentualnie przekazania tonażu zastępczemu. Obecnie prez. Truman podpisał rozporządzenie wykonawcze dot. przekazania włoskim towarzystwom żeglugowym 29 statków, w tym 14 jednostek włoskich (zwrot) oraz 15 "Liberty".

Aktywizacja żeglugi niemieckiej.-(BIM) Brytyjskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych ogłosiło oficjalnie, że niemieckie towarzystwa żeglugowe mogą reaktywować częściowo swą działalność zagraniczną pod jednym warunkiem wykazania, że nie będzie to ze szkoda dla potrzeb żeglugi wewnętrznej. Czynnikiem kontroli będzie Oddział Żeglugowo-Portowy Grupy Kontroli Bizonii. Zasięg działania armatorów niemieckich ograniczono na razie do portów angielskich, skandynawskich i fińskich. Mają oni prawo wyznaczania swych agentów w portach zagranicznych, muszą jednak zawsze stosować się do wszelkich zarządzeń władz Bizonii, regulujących sytuację bandery niemieckiej w portach zagranicznych. Wszelkie umowy z armatorami zagranicznymi muszą być przed ich podpisaniem zaakceptowane przez anglo-amerykańskie władze okupacyjne, które także będą kompetentne do precyzowania warunków wszelkich płatności wynikających z umowy. Również codzienne raporty o pozycji statków niemieckich winny być przedstawiane przez administrację niemiecką anglo-amerykańskim władzom okupacyjnym.

Tranzyt czechosłowacki.-(BIM) Wg doniesień prasy belgijskiej transporty towarowe wynikające z realizacji zawartej ostatnio umowy handlowej między Czechosłowacją a Argentyną będą kierowane w tranzycie przez Triest. Transport morski powierzono linii regularnej "Italia" oraz liniom argentyńskim. Czechosłowacja będzie importować zboże w zamian za sprzęt samochodowy, papier oraz wyroby metalowe.

Tranzyt węgierski w portach południowo-europejskich.-(BIM) Wg opinii korespondentów prasy belgijskiej, obserwuje się ostatnio wyraźną zmianę w kierunku tranzytu węgierskiego, mianowicie odwrócenie od portów północnych do portów Morza Śródziemnego. Jugosławia szczególnie skłonna jest do jak najdalej idących ułatwień zarówno w zakresie tranzytowych taryf kolejowych jak i w samym porcie Rieka. Obok Rieki również Triest czyni wielkie wysiłki dla uzyskania choć części węgierskich ładunków tranzytowych, by w ten sposób ożywić ten port. Jednocześnie Węgry badają możliwości wykorzystania dla swego tranzytu portów włoskich, szczególnie Genui.

Czynnikiem decydującym o wyborze portów wydają się w tej chwili kwestie walutowe.