

BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Gdańsk, Elżbietańska 3 — Telefon 318-79

Wydawca: Instytut Bałtycki

W-13280

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok IV Nr.8(31)

Sierpień 1948r.

Obroty towarowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w lipcu r. 1948. — (SIL) w miesiącu sprawozdawczym przeszło przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia 1.130.296,4 t, co przedstawia zwyżkę o 4,4% w porównaniu z poprzed. mies. Zwyżka ta odnosi się zarówno do przywozu, jak i do wywozu. Przywóz w wysokości 314.800,5 t wzrósł wobec mies. poprzedn. o 9%; wywóz w ilości 815.495,9 t wzrósł o 2,7%. W związku ze znaczniejszą zwyżką w przywozie niż w wywozie udział wywozu w ogólnych obrotach spadł do 72,1% (73,3% w mies. poprzedn.). W ostatnich dwóch miesiącach stosunek przywozu do wywozu wykazuje tendencje korzystniejszego układu niż w poprzednich miesiącach, gdy wywóz stanowił 80% ogólnych obrotów.

Obroty w lipcu r. 1948 przedstawia następujące zestawienie:

| | Gdynia t | Gdańsk t | Razem t |
|-----------------|------------------|------------------|--------------------|
| Przywóz | 137.683,1 | 177.117,4 | 314.800,5 |
| Wywóz | 372.922,6 | 442.573,3 | 815.495,9 |
| razem : | 510.605,7 | 619.690,7 | 1.130.296,4 |
| poprzed. mies. | 509.751,5 | 572.862,2 | 1.082.613,7 |
| w lipcu r. 1947 | 540.859,7 | 604.610,8 | 1.145.470,5 |

Jak widać z powyższego zestawienia, zwyżka ogólnych obrotów w porównaniu z poprzedn. mies. wyniosła w Gdyni zaledwie o,17%, natomiast w Gdańsku 8,1%. Toteż udział Gdańska w miesiącu sprawozdawczym osiągnął ok. 55% ogólnych obrotów. W porównaniu z tym samym mies. ub. r. obroty nieco spadły (1,3%), z tym, że spadek ten dotknął tylko Gdynię (ok. 5,5%) w Gdańsku zaś nastąpiła zwyżka o 2,4% w następstwie zwiększenia się przładunków towarów masowych. Ogólny udział towarów masowych w przeladunkach mies. sprawozd. wyniósł 89%.

P r z y w ó z przez port Gdańsk/Gdynia w lipcu r. 1948 (w tonach)

| Grupa towarowa | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| I. Wytwory roślinne | 2.792,8 | 11,3 | 2.804,1 |
| II. Wytwory zwierzęce | 0,1 | — | 0,1 |
| III. Wytwory mineralne | 88.972,3 | 147.827,4 | 236.799,7 |
| IV. Tłuszcze | 503,9 | — | 503,9 |
| V. Przetwory spożywcze | 2.053,9 | — | 2.053,9 |
| VI. Przetwory chemiczne | 11.219,7 | 25.790,0 | 36.609,7 |
| VII. Futra i skóry | 1.559,2 | — | 1.559,2 |
| VIII. Surowce i wyr. włókien. | 12.172,6 | 1.833,9 | 14.006,5 |
| IX. Kauczuk i guma | 82,2 | — | 82,2 |
| X. Drewno i wyroby | 4.150,3 | 1.916,6 | 6.066,9 |
| XI. Papier i wyroby | 8.619,0 | 94,2 | 8.713,2 |
| XII. Kam., gliny, poro. i szkło | 14,6 | — | 14,6 |
| XIII. Metale i wyroby | 3.964,3 | 30,0 | 3.994,3 |
| XIV. Maszyny i sprz. elektr. | 553,4 | 8,1 | 561,5 |
| XV. Środki transportowe | 882,8 | 2,1 | 884,9 |
| XVI. Narzędzia prec., filmy | 83,4 | — | 83,4 |
| XVII-aa. Różne | 58,6 | 3,8 | 62,4 |
| Razem | 137.683,1 | 177.117,4 | 314.800,5 |
| w poprzed. mies. | 130.017,2 | 158.809,3 | 288.826,5 |
| w lipcu r. 1947 | 188.724,2 | 179.532,9 | 368.257,1 |

Udział towarów masowych w przywozie wyniósł w mies. sprawozd. prawie 80%; złożyły się na nie 234.059,5 t rudy i 17.460,0 t nawozów sztucznych. 65% towarów tych przybyło przez Gdańsk, stanowiąc przeszło 92% jego przywozu. Drobnica w 94% przybyła do Gdyni - największe ładunki stanowiły surowce włókiennicze, przetwory chemiczne, celuloza w ilości 7.914,7 t, drewno, metale szlachetne, wytwory roślinne, przetwory spożywcze, futra i skóry.

W ramach transportów UNRRA przyszło 1,7 t sprzętu elektrycznego z Kanady.

W tym samym mies. ub. r. przywóz był większy o 16,9%, głównie wskutek znacznych ładunków maki i zboża w mies. porównawczym.

P r z y w ó z do portu Gdańsk/Gdynia w lipcu r. 1948
wg krajów pochodzenia (w tonach)

| K r a j | Gdańsk | Gdynia | Razem |
|------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Kraje europejskie: | | | |
| Szwecja | 94.310,8 | 146.185,0 | 240.495,8 |
| Belgia | 10.160,9 | 7.930,0 | 18.090,3 |
| Finlandia | 5.081,0 | 2.016,1 | 7.097,1 |
| Anglia | 4.135,4 | - | 4.135,4 |
| Z.S.R.R. | 3.503,2 | 8.200,0 | 11.703,2 |
| Norwegia | 811,2 | 45,4 | 856,6 |
| Dania | 469,7 | - | 469,7 |
| Islandia | 228,5 | - | 228,5 |
| Francja | 182,9 | - | 182,9 |
| Sycylia | 100,0 | - | 100,0 |
| Holandia | 43,7 | - | 43,7 |
| Rumunia | - | 1.642,4 | 1.642,4 |
| R a z e m : | 119.026,7 | 166.018,9 | 285.045,6 |
| W poprz. mies. | 97.292,0 | 148.284,6 | 245.576,6 |
| Kraje pozaeuropejskie: | | | |
| Egipt | 5.030,8 | 1.833,9 | 6.864,7 |
| Kanada | 4.979,2 | - | 4.979,2 |
| Stany Zjednoczone | 2.903,2 | - | 2.903,2 |
| Brazylia | 2.057,8 | - | 2.057,8 |
| Indie Bryt. | 1.266,4 | - | 1.266,4 |
| Unia Płd.-Afryk. | 847,7 | - | 847,7 |
| Chile | 508,0 | - | 508,0 |
| Australia | 441,2 | - | 444,2 |
| Argentyna | 297,5 | - | 297,5 |
| Nowa Zelandia | 183,8 | - | 183,8 |
| Sudan | 66,3 | - | 66,3 |
| Paragwaj | 54,1 | - | 54,1 |
| Indie Holend. | 17,4 | - | 17,4 |
| Syria | - | 4,6 | 4,6 |
| Algier | - | 9.260,0 | 9.260,0 |
| R a z e m : | 18.656,4 | 11.098,5 | 29.754,9 |
| W poprz. mies. | 32.492,0 | 10.524,7 | 43.016,7 |
| O g ó ł e m : | 137.683,1 | 177.117,4 | 314.800,5 |
| W poprz. mies.: | 129.784,0 | 158.809,3 | 288.593,3 |
| W lipcu r. 1947 | 183.735,8 | 178.089,8 | 361.825,6 |

Przywóz pochodził w mies. sprawozd. z 27 krajów, w czym 12 krajów europejskich i 15 pozaeuropejskich. Gdański przywóz pochodził z 6 krajów europejskich i 3 pozaeuropejskich. Na czele wszystkich krajów stała Szwecja, której udział wyniósł ponad 76% całego przywozu, a ponad 84% przywozu z krajów europejskich. Ponieważ 97% przywozu ze Szwecji stanowiły rudy, większość jego przeszła przez Gdańsk. Poza rudę przybyło ze Szwecji m.in. 1.173,1 t garbników (w poprz. mies. 327,1 t), 66,2 t wyrobów włókienniczych, 3.538,8 t celulozy (1.956,2 t), 436,9 t papieru (433,1 t), 245,4 t metali (153,6 t), 63,5 t części samochodów itd. Na drugim miejscu w europejskim przywozie stała Belgia dzięki dużym ładunkom żużli Thomasa: 17.189,8 t (21.145,2 t), bawełny 116,0 t, 10,5 t rtęci, 110,6 t szmat, 8,4 t opon i detek, 495,3 t miedzi, 105,0 t narzędzi metalowych itd. Trzecie miejsce zajęł Z.S.R.R. z ładunkami apatytów 8.200,0 t, celulozy 3.315,9 t, maszyn 185,5 t. Przywóz z Finlandii do Gdańska objął 859,6 t papierówki, 950,2 t desek i 106,8 t dykty, do Gdyni - 3.990,0 t materiału na domki fińskie; poza wyrobami drewnianymi przywieziono stamtąd 43,8 t papieru, 1.060,0 t celulozy itd. Z Anglii przyszło do Gdyni 1,0 t kakao, 8,3 t przypraw korzennych, 8,5 t szellaku, 76,4 t azbestu, 1,0 t laneliny, 0,8 t koniaku, 15,1 t farb, 1.612,2 t wełny i 129,0 t kopopi, 405,2 t konfekcji, 12,2 t kauczuku, 338,2 t cyny, 1³3,2 t różnych maszyn i przyrządów elektrycznych i 682,1 t części samochodowych. Z Rumunii przybyło do Gdańska 1.642,4 t ropy naftowej. Z Norwegii 500,5 t tranu, 143,6 t niklu. Udział państw europejskich w ogólnym przywozie osiągnął 90,5%, pomimo większej niż w poprzedn. mies. ilości państw pozaeuropejskich, uczestniczących w przywozie przez porty polskie.

Wśród tych ostatnich na pierwszym miejscu wymienić należy Egipt z ładunkiem 6.864,7 t bawełny, wyładowanej w Gdyni i Gdańsku, następnie Kanadę, skąd przybyło 2.575,4 t nasion oleistych, 1.056,0 t przetworów spożywczych (przeważnie konserw mięsnych i rybnych oraz mleka w proszku), 582,8 t szmat, 708,2 t wyrobów metalowych i surowca metalowego, miedzi i aluminium; miedź przywieziono również z Chile 508,0 t i aluminium z Unii Płd.-Afryk. 502,7 t. Ze Stanów Zjednoczonych przybyło 109,6 t maki, 13,3 t rodzynek, 772,2 t produktów ropy, 913,5 t artykułów spożywczych, 97,7 t skóry, 117,9 t bawełny, 375,3 t drutu miedzianego. Z Brazylii 1.224,4 t bawełny, 730,8 t skór zwierzęcych. Skóry i futra przybyły również z Unii Płd.-Afryk., Nowej Zelandii, Argentyny, Paragwaju i Sudanu. Z Indyj Bryt. przybyło 1.227,4 t juty, z Algieru 9.260,0 t fosfatów.

Większa cyfra ładunków importowych w tym samym miesiącu ub.r. wynika ze znaczniejszych ładunków rudy ze Szwecji oraz fosforytów z Z.S.R.R., maki, zboża i produktów żywnościowych ze Stanów Zjednoczonych i Kanady, które w związku z rozwojem gospodarki krajowej doznały planowego ograniczenia.

W y w ó z przez port Gdańsk/Gdynia w lipcu r.1948 (w tonach)

| Grupa towarowa | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| I. Wytwory roślinne | 5.537,2 | 5.204,1 | 10.741,3 |
| II. Wytwory zwierzęce | 1.969,2 | - | 1.969,2 |
| III. Wytwory mineralne | 344.550,9 | 434.152,4 | 778.703,3 |
| IV. Przetwory spożywcze | 3.334,7 | - | 3.334,7 |
| VI. Przetwory chemiczne | 2.964,8 | 369,1 | 3.333,9 |
| VII. Skóry i futra | 10,2 | 12,7 | 22,9 |
| VIII. Wyroby włókiennicze | 2.496,3 | 494,0 | 2.990,3 |
| IX. Wyroby gumowe | 2,4 | - | 2,4 |
| X. Drewno i wyroby | 1.532,2 | 100,2 | 1.632,4 |
| XI. Papier i wyroby | 871,4 | 0,2 | 871,6 |
| XII. Wyr. fajans., porc., szkl. | 827,5 | 61,2 | 888,7 |
| XIII. Metale i wyroby | 8.355,9 | 2.039,9 | 10.395,8 |
| do przeniesienia: | 372.452,7 | 442.433,8 | 814.886,5 |

| Grupa towarowa | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---------------------------|------------------|------------------|------------------|
| z przeniesienia: | 372.452,7 | 442.433,8 | 814.886,5 |
| XIV.Maszyny i sprz.elekt. | 289,6 | 135,0 | 424,6 |
| XV.Srodki transportowe | 86,3 | - | 86,3 |
| XVI.Narzędzia precyz. | 34,3 | - | 34,3 |
| XVII-XX.Różne | 59,7 | 4,5 | 64,2 |
| R a z e m : | 372.922,6 | 442.573,3 | 815.495,9 |
| W poprz.mies.: | 379.734,3 | 414.052,9 | 793.787,2 |
| W lipcu r.1947 | 352.135,5 | 425.077,9 | 777.213,4 |

Udział towarów masowych, tj. węgla i koksu, w wywozie osiąga w mies.sprawzd. ogólnie 92%; w Gdańsku udział ten dochodzi prawie do 94%, w Gdyni zaś wynosi niespełna 90%. Poza węglem, największe ładunki w mies.sprawzd. obejmowały wytwory roślinne, metale i wyroby metalowe. W ogóle rozwój wywozu drabnicy przez nasze porty charakteryzuje w ostatnich miesiącach podniesienie wartości wywożonych produktów przez rozwijanie wywozu fabrykatów, jak np. wyrobów szklanych i porcelanowych, dalej produktów spożywczych oraz wyrobów chemicznych.

Porównanie z tym samym miesiącem ub.r. wykazuje zwyżkę wywozu w mies.sprawzd. w Gdyni o 5,9%, w Gdańsku o 1,1%, w związku ze wzrostem wywozu drabnicy.

W y w ó z przez port Gdańsk/Gdynia w lipcu r.1948, bez węgla i koksu, wg krajów przeznaczenia (w tonach)

| Kraj przeznaczenia | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Kraje europejskie: | | | |
| Szwecja | 9.796,8 | 5.113,9 | 14.910,7 |
| Z.S.R.R. | 8.723,3 | 14.972,9 | 23.696,2 |
| Anglia | 3.799,4 | 943,2 | 4.742,6 |
| Norwegia | 1.984,7 | - | 1.984,7 |
| Dania | 1.965,4 | 29,2 | 1.994,6 |
| Finlandia | 1.533,8 | 3.525,6 | 5.059,4 |
| Belgia | 1.032,1 | - | 1.032,1 |
| Włochy | 1.008,2 | - | 1.008,2 |
| Holandia | 800,4 | - | 800,4 |
| Niemcy | 798,1 | - | 798,1 |
| Francja | 308,3 | - | 308,3 |
| R a z e m : | 31.750,5 | 24.584,8 | 56.335,3 |
| W poprz.mies. | 21.064,3 | 6.578,7 | 27.643,0 |
| Kraje pozaeuropejskie: | | | |
| Stany Zjednoczone A.P. | 2.443,7 | 423,5 | 2.867,2 |
| Sudan | 2.016,1 | - | 2.016,1 |
| Indie | 511,6 | - | 511,6 |
| Argentyna | 406,6 | - | 406,6 |
| Brazylia | 294,1 | - | 294,1 |
| Egipt | 200,7 | 471,8 | 672,5 |
| Kenia | 193,3 | - | 193,3 |
| Algier | 90,0 | - | 90,0 |
| Urugwaj | 50,0 | - | 50,0 |
| Chiny | 44,2 | - | 44,2 |
| Unia Płd.-Afryk. | 39,0 | - | 39,0 |
| Marokko | 30,6 | - | 30,6 |
| Cypr | 30,3 | 1.286,5 | 1.316,8 |
| do przeniesienia: | 6.350,2 | 2.181,8 | 8.532,0 |

| Kraj przeznaczenia | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|
| z przeniesienia: | 6.350,2 | 2.181,8 | 8.532,0 |
| Turcja | 29,3 | - | 29,3 |
| Australia | 27,4 | - | 27,4 |
| Mozambik | 21,5 | - | 21,5 |
| Syria | 19,5 | - | 19,5 |
| Nigeria | 11,7 | - | 11,7 |
| Wenezuela | 7,6 | - | 7,6 |
| Gambia | 6,3 | - | 6,3 |
| Złote Wybrzeże | 5,4 | - | 5,4 |
| Tanganika | 4,4 | - | 4,4 |
| Zatoka Perska | 0,4 | - | 0,4 |
| Trinidad | 0,2 | - | 0,2 |
| R a z e m : | 6.483,9 | 2.181,8 | 8.665,7 |
| W poprz.mies.: | 2.329,6 | - | 2.329,6 |
| O g ó ł e m : | 38.234,4 | 26.766,6 | 65.001,0 |
| W poprz.mies.: | 23.393,9 | 6.578,7 | 29.972,6 |
| W lipcu r.1947 | 28.162,7 | 5.391,9 | 33.554,6 |

Wywóz drobnicy w mies.sprawozd. wykazuje bardzo duże ożywienie w porównaniu z poprzed.mies., co wyraża się w zwyżce o 117%. Wywóz ten kierował się do 11 krajów europejskich (razem 86%) i do 24 krajów pozaeuropejskich (14% ogólnego wywozu drobnicy).

Do Z.S.R.R. wywieziono przez Gdańsk i Gdynię 23.072,2 t cementu i 623,3 t wyrobów kryształowych. Szwecja zajęła tym razem drugie miejsce z ładunkami szamotu 1.365,0 t, kukurydzy 4.513,3 t, bieli 172,4 t, sody 35,7 t, papieru i tektury 81,5 t, wyrobów metalowych 3.312,3 t, kotłów i pomp ręcznych 234,3 t. Następnie wymienić należy wywóz do Finlandii 3.000,5 t soli kuchennej, 525,7 t bieli i 505,0 t sody, 435,0 t wyrobów metalowych, 70,6 t cukru. Do Anglii wywieziono 568,9 t jagód, 101,6 t kukurydzy, 462,1 t bekonów, 934,3 t jaj, 45,0 t ryb, 335,9 t szczeciny, 1.001,0 t drewna, 72,9 t wyrobów porcelanowych i 29,1 t kryształów, 189,0 t wyrobów metalowych. Dania importowała 1.253,9 t wyrobów metalowych, 575,4 t bieli, sody i minii; Norwegia przeważnie wyroby metalowe 1.734,2 t. Do Belgii wyszło 150,0 t bekonów i drobiu białego, 15,3 t jaj, 6,4 t wyrobów cukierniczych; do Włoch 1.008,0 t cukru; do Holandii 50,9 t korzeni cykorii, 111,8 t salsmiaku, 157,9 t papieru gazetowego, 274,7 t wyrobów metalowych. Niemcy importowały 217,9 t chemikalii i 580,2 t papieru gazetowego.

Spśród krajów pozaeuropejskich na pierwszym miejscu stały Stany Zjednoczone z ładunkami odpadków bawełnianych 2.202,2 t, następnie Sudan, dokąd wywieziono 2.016,1 t cukru. Poza tym wyszły przeważnie transporty tkanin bawełnianych i lnianych, wyroby metalowe, chemikalia i tektura.

W porównaniu z lipcem ub.r. wywóz drobnicy powiększył się o 93%, zwłaszcza udział Gdańska doznał pięciokrotnej zwyżki. Pod względem strukturalnym przedstawia on analogiczne cechy, z tą różnicą, że w ub.r. kierował się tylko do 8 państw europejskich i 6 pozaeuropejskich oraz wykazywał znacznie mniejszą różnorodność towarów.

W obrotach powyższych odegrały większą niż w poprzednich miesiącach rolę ładunki tranzytowe. Przeszło w tranzycie 112.934,1 t, tj. prawie 10% ogólnych obrotów, z tego w przywozie 109.347,3 t, tj. 34% ogólnego przywozu, w wywiezie zaś 3.586,8 t, tj. 5,5% wywozu bez węgla.

W y w ó z węgla i koksu przez port Gdańsk/Gdynia w lipcu r. 1948 wg krajów przeznaczenia (w tonach)

| Kraj przeznaczenia | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|
| Szwecja | 88.253,5 | 79.995,1 | 168.248,6 |
| Francja | 72.445,0 | 60.406,3 | 132.851,3 |
| Dania | 17.703,2 | 101.960,0 | 119.663,2 |
| Finlandia | 52.609,6 | 66.597,5 | 119.207,1 |
| Z.S.R.R. | 20.961,6 | 43.540,5 | 64.502,1 |
| Holandia | 23.925,5 | 30.116,4 | 54.041,9 |
| Włochy | 29.397,6 | - | 29.397,6 |
| Norwegia | 10.183,0 | 9.964,9 | 20.147,9 |
| Belgia | - | 5.065,0 | 5.065,0 |
| Niemcy | - | 1.872,0 | 1.872,0 |
| Islandia | 1.005,0 | - | 1.005,0 |
| R a z e m : | 316.784,0 | 399.517,7 | 716.301,7 |
| W poprzed. mies.: | 341.956,6 | 389.663,4 | 731.620,0 |
| W lipcu r. 1947 | 303.824,5 | 396.681,3 | 700.505,8 |

Wywóz węgla, kierujący się w mies. sprawozd. do 11 krajów europejskich, wykazuje nieznaczna zniżkę (o 2%) w porównaniu z poprzedn. mies. wobec tego samego mies. ub. r. wywóz ten wzrósł o 2%. Na pierwszym miejscu stoi, jak zawsze, Szwecja z udziałem 23%, następnie Francja, która wysunęła się na drugie miejsce już przed kilku miesiącami (18%), potem Dania, Finlandia, Z.S.R.R. itd.

Z a ł a d u n e k b u n k r u w porcie Gdańsk/Gdynia w lipcu r. 1948 wg bander (w tonach)

| BANDERA | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|--------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| szwedzka | 4.693,2 | 4.383,0 | 9.076,2 |
| duńska | 1.899,0 | 4.477,0 | 6.376,0 |
| fińska | 3.936,8 | 2.552,0 | 6.488,8 |
| polska | 4.341,2 | 1.941,0 | 6.282,2 |
| norweska | 1.370,0 | 675,0 | 2.045,0 |
| radziecka | 806,5 | 937,0 | 1.743,5 |
| grecka | - | 625,0 | 625,0 |
| angielska | 150,0 | - | 150,0 |
| włoska | - | 499,0 | 499,0 |
| panamska | 227,5 | 200,0 | 427,5 |
| francuska | 180,0 | - | 180,0 |
| R a z e m : | 17.904,2 | 16.289,0 | 34.193,2 |
| W poprz. mies.: | 14.384,8 | 17.810,8 | 32.195,6 |
| W lipcu r. 1947 | 22.835,9 | 23.004,7 | 45.840,6 |

Wywóz bunkru podniósł się w porównaniu z poprzednim mies. o 6%, przy jednakowej ilości bander. W lipcu ub. r. zbyt bunkru kształtował się korzystniej, choć obsłużył tylko 9 bander.

Ruch okrętowy w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w lipcu r. 1948. (BIM) w mies. sprawozd. przeszło przez Gdańsk/Gdynia 1.058 statków o pojemności 1.077.699 NRT, wobec 948 statków o pojemności 956.959 NRT w poprz. mies., co oznacza zwyżkę o 12,6%. Na wejście przypadają z tego 533 statki o pojemności 529.271 NRT, w porównaniu z 477 statkami o pojemności 483.857 NRT w poprz. mies., na wyjście przypada 525 statków o pojemności 548.428 NRT w porównaniu z 471 jednostkami o pojemności 473.102 NRT w czerwcu. W porównaniu z lipcem r. 1947 nastąpił również wzrost tonażu o 10%.

- 7 -

Przez G d y n i ę przeszły następujące statki w lipcu r.1948
wg bander:

| BANDERA | N a w e j ś c i u | | | N a w y j ś c i u | | | | |
|-------------------|---------------------|---------|-----------------|-------------------|---------------------|---------|-----------------|--------|
| | załadowane ilość | NRT | próčne ilość | NRT | załadowane ilość | NRT | próčne ilość | NRT |
| szwedzka | 45 | 20.684 | 65 | 2.988 | 93 | 58.622 | 11 | 7.902 |
| duńska | 11 | 15.560 | 21 | 25.827 | 32 | 35.042 | 1 | 3.484 |
| polska | 27 | 37.672 | 13 | 11.004 | 22 | 40.566 | 28 | 27.083 |
| fińska | 8 | 8.569 | 25 | 22.537 | 28 | 26.615 | 5 | 1.220 |
| norweska | 6 | 8.709 | 18 | 12.601 | 20 | 12.586 | 4 | 7.790 |
| radziecka | 1 | 4.235 | 4 | 10.831 | 5 | 15.066 | 1 | 4.770 |
| amerykańska | 3 | 14.136 | - | - | 2 | 9.290 | 3 | 17.183 |
| kanadyjska | 2 | 8.629 | 1 | 4.317 | - | - | 2 | 8.629 |
| angielska | 4 | 5.159 | 2 | 2.000 | 5 | 7.593 | 1 | 151 |
| holenderska | 5 | 1.125 | 6 | 5.386 | 9 | 3.927 | - | - |
| panamska | 1 | 2.750 | 1 | 3.457 | 1 | 3.457 | 1 | 2.750 |
| francuska | 1 | 1.393 | - | - | 1 | 1.393 | - | - |
| R a z e m : | 114 | 128.621 | 150 | 110.948 | 218 | 214.157 | 57 | 77.562 |
| W poprz. | | | | | | | | |
| mies. | 100 | 130.094 | 162 | 132.200 | 221 | 187.782 | 31 | 56.530 |
| W lipcu r.1947 | 164 | 158.870 | 146 | 112.563 | 255 | 182.664 | 39 | 33.488 |

Przez Gdynię przeszło 518 statków o pojemn. 561.288 NRT, z czego na wejściu było 273 statki o pojemn. 269.569 NRT, na wyjściu 275 statków o pojemn. 291.719 NRT. Wykorzystanie tonażu nie było tak korzystne jak w poprz. mies. (eszło ok. 48% statków załadowanych (w poprz. mies. 50%), wyszło 73% załadowanych (76%). Statki reprezentowały 12 bander: na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka. Polska bandera z trzeciego miejsca w poprz. mies. wysunęła się na drugie miejsce z udziałem 18 tonażu na wejściu w Gdyni. Na trzecim miejscu stała bandera duńska, dalej fińska, norweska, radziecka itd.

Przez G d a Ń s k przeszły następujące statki w lipcu r.1948
wg bander:

| BANDERA | N a w e j ś c i u | | | N a w y j ś c i u | | | | |
|----------------|---------------------|---------|-----------------|-------------------|---------------------|---------|-----------------|--------|
| | załadowane ilość | NRT | próčne ilość | NRT | załadowane ilość | NRT | próčne ilość | NRT |
| duńska | 4 | 8.227 | 87 | 62.321 | 83 | 58.425 | 3 | 6.552 |
| szwedzka | 7 | 9.403 | 68 | 40.338 | 70 | 49.228 | 4 | 6.293 |
| polska | 13 | 27.909 | 8 | 11.670 | 9 | 14.165 | 11 | 27.366 |
| fińska | 7 | 7.595 | 27 | 28.211 | 30 | 29.881 | 2 | 615 |
| radziecka | 1 | 4.235 | 11 | 20.486 | 13 | 27.411 | 1 | 4.235 |
| norweska | 4 | 5.591 | 13 | 9.451 | 12 | 7.591 | 2 | 4.675 |
| grecka | 2 | 7.116 | - | - | - | - | 3 | 10.671 |
| holenderska | - | - | 5 | 4.972 | 1 | 3.375 | - | - |
| amerykańska | - | - | 1 | 4.521 | 1 | 4.521 | - | - |
| włoska | - | - | 1 | 2.940 | 1 | 2.949 | - | - |
| panamska | 1 | 2.750 | - | - | - | - | 1 | 2.750 |
| R a z e m : | 39 | 74.829 | 221 | 184.873 | 223 | 197.549 | 27 | 59.160 |
| W poprz. mies. | 33 | 68.667 | 182 | 152.896 | 198 | 174.580 | 21 | 54.210 |
| W lipcu 1947 | 99 | 118.740 | 127 | 127.101 | 198 | 191.744 | 20 | 45.288 |

Przez Gdańsk przeszło 510 statków o pojemn. 516.411 NRT, w tym na wejściu 260 statków o pojemn. 259.702 NRT, na wyjściu 250 statków o pojemn. 256.709 NRT. Z ładunkiem weszło ok. 29% statków (w poprz. mies. 31%), wyszło zaś 76% (w poprz. mies. tak samo). Statki reprezentowały 11 bander. Na pierwszym miejscu stała bandera duńska, na drugim szwedzka, na trzecim polska z udziałem ok. 18% tonażu na wejściu w Gdańsku, na czwartym fińska, następnie radziecka, norweska itd.

Ruch pasażerski w porcie Gdańsk/Gdynia w lipcu 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. | 590 | - | - | - | 590 | - |
| Norwegia | 1 | - | - | - | 1 | - |
| Anglia | 7 | 65 | - | - | 7 | 66 |
| Szwecja | 1 | 2 | - | - | 1 | 3 |
| Niemcy | 3 | 341 | - | - | 6 | 343 |
| Francja | 7 | 2 | - | - | 7 | 2 |
| Sudan | 1 | - | - | - | 1 | - |
| Finlandia | 1 | 3 | - | - | 1 | - |
| Polska | - | - | - | 9 | - | 12 |
| Z.S.R.R. | - | - | - | 4 | - | 4 |
| India | - | - | - | 1 | - | 1 |
| Belgia | 2 | 13 | - | - | - | 13 |
| Egipt | - | 1 | - | - | - | 1 |
| R a z e m : | 611 | 427 | 3 | 19 | 614 | 446 |
| W poprz.mies. | 239 | 412 | - | 5 | 239 | 17 |

Ruch pasażerski wykazuje duże odwołanie. Wysoka cena wjazdów z Gdyni tłumaczy się tym, że w mies. sprawozd. przypadły dwa odjazdy "Estrego".

Urządzenia przeładunkowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w czerwcu r.1948.-(B.L.) W czerwcu było w Gdańsku 27 czynnych urządzeń przeładunkowych (w poprz.mies.31), w tym dźwigów dla towarów masowych 22 (22), dla przeładunków drobnicowych 5 (9).

W Gdyni pracowało 48 urządzeń przeładunkowych (43), w tym 17 dźwigów dla towarów masowych, 28 (24) dla drobnicy i 3 dźwigi pływające(2).

Przeładunek dźwigami obejmował w czerwcu r.1948:
w Gdańsku 540.112,1 t
w Gdyni 515.386,7 t

Razem 1.055.498,8 t, tj. o 107.410,4 t więcej niż w poprz.mies.

Celem usprawnienia przeładunku na terenie portu, Zarząd Portowy zaprojektował wprowadzenie transporterów, które mają służyć do następujących celów:

1. Ze względu na to, że przenoszenie towarów z I do II strefy magazynów portowych, odbywające się dotychczas za pomocą samochodów, powoduje znaczne koszty i zabiera wiele czasu, wprowadzi się transportery, które będą przerzucały bawełnę z magazynów Wolnej Strefy do magazynów II linii.
2. Dla obsługi przeładunku z magazynu II linii na statek i odwrotnie.
3. Dla obsługi przeładunku towarów workowych, jak ziemniaki, cebula, które muszą być przeładowywane ze składów w piwnicach na statek.
4. Eksploatacja magazynów na Helmie naraża na poważne trudności, wobec ich poprzecznego usytuowania w stosunku do nabrzeża i braku urządzeń przeładunkowych, mają więc być zainstalowane transportery między poprzecznie do nabrzeża leżącymi magazynami, które będą biegły od jednego nabrzeża do drugiego przez środek magazynu lub między magazynami. Urządzenia takie mogą dać lepsze rezultaty niż dźwigi, gdyż obsługiwałyby jednocześnie dwa nabrzeża równoległe, wraz z przestrzenią między nimi i byłyby tańsze i wydajniejsze niż dźwigi drobnicowe.

Magazyny portowe.-(B.L.) Eksploatowana powierzchnia magazynów w zespole portowym Gdańsk/Gdynia pozostała w czerwcu i lipcu b.r.bez zmian.

W najbliższym czasie zostanie oddany do dyspozycji magazyn nr.1 w Zespole Portowym w Gdańsku. W związku z tym zbudowane będą nowe torowiskolejowe dla obsługi tego magazynu od strony lądowej. Torowiska te znajdują się częściowo na terenie Monopola Spirytusowego, który w związku z tym zostanie stamtąd usunięty.

Organizacji żeglugi portowej i przybrzeżnej w zespole portowym Gdańsk/Gdynia.-(BII) W czerwcu r.1948 zostały uregulowane kwestia żeglugi portowej i przybrzeżnej w następujący sposób:

1. Przewóz towarowy w obrębie całego zespołu portowego Gdańsk/Gdynia powierzony został całkowicie firmie "Żegluga Gdańska", która ma obowiązek utrzymać odpowiednią ilość połączeń wodnych.
2. W kołowaniu przewozu towarowego na Zatoce powierzone zostało firmie "Gdyf".
3. Obsługa ruchu wycieczkowego w zespole portowym Gdańsk/Gdynia i na Zatoce, bez prawa przybijania do przystani, zlecone zostało firmom "Żegluga Gdańska", "Gdyf", "Tryton", zależnie od kwalifikacji statku.

Handel światowy po wojnie.-(BII) Oficjalny organ prasowy amerykańskiego Departamentu Handlu "Foreign Commerce Weekly" opublikował ostatnio ciekawe studium Urzędu handlu międzynarodowego na temat sytuacji handlu światowego. Wg danych tego opracowania, handel światowy w r. 1947 osiągnął już wartość przedwojenną: wartość eksportu światowego w r.1947 wyniosła ok. 46 miliardów dol., czyli 22.772 miliony dol. wartości przedwojennej, podczas gdy wartość eksportu światowego w r.1938 wynosiła 21.984 miliony dol.

Poniższa tabela przedstawia porównanie danych eksportu światowego za lata 1946, 1947 i 1938 (w mil.dol.ameryk.):

| | 1938 | 1946 | 1947 (dane za I półrocze) |
|--------------------|--------|--------|---------------------------|
| wartość nominalna | 21.984 | 33.000 | 46.000 |
| " wg cen z r. 1938 | 21.984 | 19.186 | 22.772 |
| wskaźnik cen | 100 | 172 | 202 |
| " wagowy | 100 | 87 | 101 |

Rozłożenie wolumenu handlu światowego uległo bardzo istotnemu przedstawieniu. Szczególnie wzrósł udział eksportu Stanów Zjedn., który w okresie 1936-1938 wyrażał się przeciętnie kwotą 3 miliardów dol., a w r.1946 wzrósł do 9,7 miliardów i w r.1947 do 14,5 miliardów dol., czyli niemal pięciokrotnie. Pod względem ilości eksport ten wzrósł 2,5 raza. Ogólnie biorąc, udział Stanów Zjedn. w handlu światowym w r.1947 stanowił trzecią jego część, w porównaniu z 14 przed wojną. Natomiast masę ładunkową handlu europejskiego spadła znacznie, bo o 35-50%. W r. 1938 przewóz z Europy stanowił 38% przywozu światowego, a wywóz 37%. Deficyt bilansu handlowego Europy zachodniej (dzisiejsze "kraje marszalskie" i Niemcy zachodnie) wzrósł z 3,5 miliarda dol. w r.1938 do 6,5 miliarda w r.1946, a jednocześnie spadły inne pozycje bilansu płatniczego, jak dochody z żeglugi, z usług transportowych i turystyki (te ostatnie znikły niemal całkowicie). W r.1947 sytuacja tych krajów pogorszyła się dalej: deficyt bilansu handlowego wzrósł do 8,5 miliardów dol. a ten stan rzeczy pogarsza fakt, że Stany Zjedn. są faktycznie jednym z dostawców najbardziej poszukiwanych surowców.

A oto tabela ilustrująca udział niektórych państw w obrotach handlu światowego (w %):

| K r a j | P r z y w ó z | | | W y w ó z | | 1947 I półr. |
|-------------|---------------|------|-----------------|-----------|------|-----------------|
| | 1936 | 1946 | 1947 I półr. | 1938 | 1946 | |
| Argentyna | 1,9 | 1,6 | 2,0 | 2,1 | 3,6 | 3,0 |
| Australia | 2,2 | 1,7 | 1,7 | 2,5 | 2,6 | 2,1 |
| Belg.-Luk. | 3,2 | 3,3 | 3,3 | 3,4 | 2,1 | 2,8 |
| Brazylia | 1,2 | 1,9 | 2,5 | 1,1 | 3,0 | 2,4 |
| Kanada | 2,8 | 5,1 | 5,0 | 3,9 | 6,7 | 5,8 |
| Francja | 5,6 | 7,1 | 5,6 | 4,1 | 2,6 | 3,9 |
| Niemcy | 9,2 | 2,5 | 1,8 | 9,7 | 0,9 | 0,9 |
| Indie Bryt. | 2,4 | 2,2 | 2,2 | 2,9 | 2,8 | 2,5 |
| Włochy | 2,5 | 2,0 | 1,1 | 2,6 | 0,9 | 1,6 |
| Japonia | 3,2 | . | . | 3,6 | . | . |
| Holandia | 3,3 | 2,2 | 2,9 | 2,7 | 0,9 | 1,2 |
| Szwecja | 2,2 | 2,1 | 2,5 | 2,2 | 2,0 | 1,5 |

| Kraj | Przywóz | | Wywóz | | 1947 I półr. |
|--------------|---------|------|-------|------|-----------------|
| | 1938 | 1946 | 1938 | 1946 | |
| Szwajcaria | 1,5 | 2,2 | 1,4 | 1,9 | 1,6 |
| Anglia | 18,9 | 14,6 | 17,2 | 11,8 | 9,7 |
| Stany Zjedn. | 8,2 | 13,6 | 11,4 | 31,1 | 20,6 |

Amerykański rynek frachtowy.-(B1) W ciągu czerwca r.1948 podział ładunków w portach amerykańskich zmniejszała się w dość szybkim tempie, wywołując obawę zahamowania się koniunktury i spadku frachtów. Jednak w pierwszej połowie lipca zjawili się na rynku ładunki węgla do Włoch i Francji, czarterowane na miesiąc bieżący i następny, które podtrzymały koniunkturę i stawki na ładunki masowe. Jednakże na dłuższą skalę perspektywy sytuacji na rynku frachtowym wydają się gorzej niż w tymże okresie ub.r. Mianowicie w ciągu r.1947 marynarka handlowa Stanów Zjedn. zinkasowała brutto ok. \$ 1.175.000.000, podczas gdy prawdopodobny obrót w r.1948 wyniesie, wg dotychczasowych rezultatów, ok.\$ 700.000.000, mianowicie się dwie główne przyczyny spadku obrotów, mianowicie:

1. Odbudowa flot europejskich i w rezultacie zwiększenie ich udziału w przewozach ładunków z Ameryki. (W r.1947 udział ten w rachunek się wchodził \$ 317.000.000 wypłaconych za frachty, w r.1948 wzrośnie on przypuszczalnie do \$ 400.000.000).
2. Ogólny spadek przewozów ładunków masowych, głównie węgla i zboża, spowodowany dotychczasową podstawką egzstencji wielu armatorów transportowych; ładunki węgla i zboża stanowią 55% całego wywozu ze Stanów Zjedn. w r.1948, a 45% w r.1947 (wg wartości).

W okresie powojennym żegluga amerykańska osłabła, oprócz własnych, szereg linii i ładunków innych państw, przy oszczędności dochody. W ciągu r.1947 zakres i teren działalności bandery amerykańskiej zmężyły się stopniowo, tak że tamtejsze sfery żeglugowe przewidują powrót sytuacji przedwojennej, kiedy to Stany Zjedn. miały wybitnie ujemny bilans żeglugowy. Niewielką poprawą sytuacji żeglugowej w lipcu r.1948 zahamował proces unieruchomienia statków będących własnością państwa, a eksploatowanych przez armatorów prywatnych. W ostatnich miesiącach unieruchomiano niżej po kilkaset statków z braku dostatecznej ilości ładunku. Obecnie unieruchomia się 3-4 statki miesięcznie. Nawet przy pełnych ładunkach eksploatacja statków pod banderą amerykańską na niektórych liniach jest deficytowa, a to zarówno ze względu na stosunkowo wysokie koszty robocizny, jak i na gospodarstwo paliwem, tytoniowic itd. Również handlowa organizacja amerykańskiej żegluzi jest mniej efektywna i sprężysta od europejskiej. W rezultacie tej sytuacji Komisja Morska Stanów Zjedn. w porozumieniu z władzami Administracji Planu Marszala zatwierdziła poważną podwyżkę frachtów na ładunki węgla i zboża, eksportowane ze Stanów w ramach pomocy marszałowskiej. Nowe stawki są powolnym uderzeniem w interesy krajów korzystających z pomocy marszałowskiej, już przed podwyżką bowiem frachty, wg obliczeń europejskiego administratora Planu Marszala, pochłaniały 11,4% wartości pomocy marszałowskiej, a obecnie procent ten wzrośnie znacznie, co oznacza zmniejszenie dostaw towarowych.

Jednocześnie, w związku ze wzrastającym udziałem bander europejskich w przewozach ładunków amerykańskich, w datki statków amerykańskich za granicę (opłaty portowe, zaopatrzenie) wyniosła w r.1948 ok. \$ 200.000.000, tj. o \$ 100.000.000 mniej niż w r.1947. Odwrotnie, w datki statków zagranicznych w portach amerykańskich, które wynosiły w r.1947 ok. \$ 200.000.000, wzrosnąć w r.1948 do co najmniej \$ 300 mil. Wyższe z robki portów nie pokryje jednak całkowicie spadku dochodu, w tym kierunku zmniejszającym się udziałem amerykańskiej marynarki handlowej w przewozach światowych.

Preferencje bandery amerykańskiej.-(B1N) Rząd Stanów Zjedn. ustalił, że połowa ładunków wynikających z realizacji Planu Marszala ma być zapewniona dla bandery amerykańskiej, jednakże pod warunkiem stawek rynkowych i w miarę oszczędności odpowiedniego tonażu. Obecnie tego, że

stawia frachtowe tonażu europejskiego są i będą niższe niż amerykańskie, co eliminuje tonaż amerykański, armatorzy Stanów Zjedn. dopominają się o stosowanie dwóch rodzajów stawek frachtowych, w tym wyższej dla statków białego władziastej, Opinia europejska, w szczególności zaś angielska, jest zaintrygowana koncepcją dwóch rodzajów stawek i odnosi się do niej sceptycznie. Również nieufnie traktuje się projekt podziału marszałowskiej maszy kadunkowej pod względem praw bandery. Twierdzi się, że trudno jest ściśle rozróżnić kadunki marszałowskie i wolne, skutkiem czego przywilej bandery białodziastej może sięgać także na kadunki wolnego obrotu. Rozważa się więc metodę ściślego rozróżnienia kadunków marszałowskich. Konkluzja uwag obserwatora angielskiego jest: możliwie rychło zakończyć okres planu Marszala i powrócić do normalnej wymiany towarowej oraz usługowej między narodami.

Amerykańskie inwestycje tankowe.-(BIM) W "The Motorship" z sierpnia r. 1948, przedsiębiorstwa naftowo-żeglugowe w Stanach Zjedn. mają obecnie w budowie 30 tankowców o nośności 26-27 tys. TDW każdy i szybkości ok. 16 węzłów. Rząd amerykański przedłożył Kongresowi projekt budowy dalszych 20 jednostek tankowych o tejże nośności, ale o szybkości do 20 węzłów. Projekt ten ma uzasadnienie czysto militarne. Koncepcja rządu polega na przejęciu przez rząd państwa różnicy kosztów budowy, wynikającej z większej szybkości. Różnicę tę oblicza się na ok. 1,20 za 1 TDW, co stanowi ok. 27% przewidywanych kosztów budowy. Ogółem koszt budowy 20 tankowców 20-węzłowych o łącznej nośności ok. 530.000 TDW obliczony jest na 160.000.000 dol.

Porty strefy wolnocelowej w Stanach Zjedn.-(BIM) Władze miejskie Los Angeles, Seattle i San Antonio zwróciły się do rządu Stanów Zjedn. o uruchomienie stref wolnocelowych w portach tych miast. Dotychczas tylko 3 porty amerykańskie posiadają strefy wolnocelowe, mianowicie N. York, New Orleans i San Francisco.

Plan kosztów tonażu.-(BIM) Prowadzone przez angielski przedsiębiorstwo żeglugowe badania kosztów budowy tonażu i wartości tonażu gotowego w Anglii dają ciekawy obraz tych stosunków w okresie pokojowym. Z podstawą przyjętą są porty: motorowce 3.500 TDW o szybkości 12,5 węzłów (do r. 1946 - 7,500 TDW parowice).

| | koszt 1 TDW | koszt gotowego motorowca |
|---------------|-------------|--------------------------|
| grudzień 1945 | 28.0 | 210.000 |
| czerwiec 1946 | 33.10 | 290.000 |
| grudzień 1946 | 33.10 | 310.000 |
| czerwiec 1947 | 33.15 | 370.000 |
| grudzień 1947 | 37.0 | 420.000 |
| czerwiec 1948 | 39.0 | 420.000 |
| sierpień 1939 | | 115.000 |

Nowa podwyżka cen i ograniczenie ilościowe w zakresie przydziałów stali, będącej podstawą budownictwa okrętowego, przy równoczesnej malej wydajności pracy robotników na stoczniach brytyjskich nie wrócić szybko do zmiany w zakresie cen nowego tonażu budowy angielskiej.

Węgiel czy ropa w żeludze angielskiej?-(BIM) W ogólnej liczbie tonażu budowanego obecnie w Anglii statki na opał węglowy stanowią w ledwie 5% i są to przeważnie jednostki małe, o specjalnym przeznaczeniu. Natomiast natomiast od czasu do czasu fakty rekonwersji tonażu z ropy na węgiel (nawet w czasie budowy - najczęściej j trawlerzy) nie wrócić bynajmniej powrotu żegluzi do węgla. Za ropę bowiem przemawia wiele takich argumentów, jak przede wszystkim zmniejszenie pojemności bunkrowania oraz ilości pracy przy trimowaniu i przy obsłudze maszyn i kotłowni, a nie szczególnie zażalenie z uwagi na malejącą stale liczbę węzłowych palenisk węglowych, którzy, podobnie jak statki, marowo "roko-wortują się" na ropę. Na zastąpienie ich ludźmi o podobnej praktyce nie pozwalają przepisy bezpieczeństwa.

Cena, jako argument rzucany często przeciw ropie, nie jest dziś

zastrzeżeniem istotnym, gdyż ceny węgla nie wykazują tendencji zniżkowej.

Współpraca angielskich i amerykańskich towarzystw klasyfikacyjnych.-(BIM) Między angielskim Lloyd's Register of Shipping i American Bureau of Shipping prowadzone są wstępne rozmowy, mające na celu zapoczątkowanie ścisłej współpracy obu towarzystw. Zbliżenie to ma na celu utrzymanie najwyższego poziomu klasyfikacji, a jednocześnie upodobnienie przepisów i praktyk klasyfikacji angielskiej i amerykańskiej. Opracowywane są także metody przeprowadzania podwójnej klasyfikacji. Nadal obowizywać będzie przy tym zasada swobody armatora w wyborze towarzystwa klasyfikacyjnego. Nowe porozumienie ma wejść w życie dopiero w roku przyszłym.

Dumping żeglugi niemieckiej na Bałtyku.-(BIM) Konferencja Bałtycka po raz drugi w czasie ostatnich tygodni podaje fakty stosowania dumpingu frachtowego przez żeglugę niemiecką na Bałtyku. W czerwcu r.1948 chodziło o frachty drzewne kabotażowych jednostek niemieckich przy przewozach między Finlandią i Danią; obecnie takie dumpingowe zjawisko obserwowano przy przewozach drzewa między Szwecją a Danią, przy czym obniżanie frachtów przez jednostki niemieckie dochodzi do 30% w stosunku do stawek armatorów szwedzkich i duńskich. Ponieważ praktyki te stosowane są również i przy innych przewozach, prasa zainteresowanych państw atakuje ostro ten pozorny brak kontroli ze strony frankfurckiej IBIA (Joint Export-Import Agency). Żegluga niemiecka, nie dopuszczona do swobodnej eksploatacji na wszystkich szlakach handlowych, w ten sposób usiłuje konkurować z bałtyckimi innymi państwami, korzystając z pozostawionej jej na Bałtyku stosunkowo dużej swobody.

Z portów niemieckich.-(BIM) Hamburski dziennik "Hafen Nachrichten" porusza ostatnio ponownie kwestię obrotów tranzytowych portu Hamburga. Przypominając czasy przedwojenne, kiedy dzięki specjalnemu systemowi taryf kolejowych Hamburg był jednym z najpoważniejszych ośrodków przeładunkowych tranzytu Europy Środkowej, dziennik apeluje o przywrócenie Hamburgowi tej pozycji przez przyłączenie Niemiec do międzynarodowego systemu taryfowego. Powojenny brak odpowiednich taryf a jednocześnie brak stan oraz brak wyposażenia dróg kolejowych i wodnych spowodowały, że tranzyt Środkowo-europejski (austriacki, węgierski, czechosłowacki) szuka innych dróg, mianowicie kieruje się przez Antwerpię i Rotterdam z jednej strony, a przez porty polskie z drugiej strony, nie omijając też portów Europy południowej. Trudności komunikacyjne niemieckiego zaplecza najgorzej obrazuje fakt, że ostatnio sprowadzono do Hamburga 130.000 t węgla z Anglii, gdyż nie było wolnego taboru kolejowego do transportu węgla z Rury.

Inną przeszkodą w akwizycji tranzytu przez Hamburg są, zdaniem pisma, trudności walutowe, mianowicie oszczędzanie dolarów, z powodu których żaden z tranzytowych klientów portu nie chce płacić Niemcom za usługi tranzytowe w dolarach.

W nowej sytuacji gospodarczo-politycznej Niemiec zadania i cele portów strefy radzieckiej, tj. Rostoku, Warnemuńde, Wismaru i Stralsundu, zwiększyły się znacznie, co wpłynęło na ich wydatny rozwój i ożywienie. Przed wojną przeszło 50% ładunków z obszaru obecnej strefy radzieckiej szło przez Hamburg, obecnie zaś całą tą masą ładunkową obsługiwany jest w łącznie przez porty strefy radzieckiej. Na pierwsze miejsce wśród nich wysuwa się Rostock, który w r.1947 przeładował 1,43 mil. t. Zdolność przeładunkowa tego portu wzrosła o przeszło 200% w stosunku do możliwości przedwojennych. Na rozbudowę portu w r.1948 preliminowano 14 mil.marek, co pozwoli na dalsze zwiększenie jego przepustowości o 20%. Wismar, który jest głównym ośrodkiem przeładunkowym dla handlu z Europą wschodnią i północną, otrzymał 3,5 mil.marek. Jednocześnie, dla zwiększenia wydajności pracy robotników portowych, zastosowano system premiowania.

Niemiecka agencja prasowa D.P.O. podaje, że od sierpnia r.1948 liczba regularnych połączeń liniowych Bremy wzrosła bardzo znacznie;

m.in. wymienia się uruchomienie przez towarzystwo fińskie połączenia (z odjazdami co 2 mies.) do Port Saidu i na północ, następnie połączenia o znacznie niższych stawkach do portów włoskich, sycylijskich, lewantyńskich (przez londyńską General Steam Navigation Co., Ltd.) oraz linie regularne do portów wybrzeża wschodniego Ameryki Południowej przez flotę argentyńską. Holandia planuje uruchomienie połączenia (co 3 tygodnie) z Port Saidem, Adenem i Indiami.

Flota handlowa i stocznie francuskie.-(BIM) Wg stanu na 1.VI.1948 francuska flota handlowa liczy 528 jednostek o łącznym tonażu 2.215.000 BRT (67% jedn. - 2.734.000 BRT przed wojną). Liczba ta obejmuje m.in. 56 liniowców (472.000 BRT), 65 tankowców (406.000 BRT) i 407 towarowców. Natomiast zestawienie to nie obejmuje 46 jednostek (239.000 BRT) znajdujących się w remoncie oraz 146 jednostek (758.000 BRT) w budowie (97 jednostek - 519.000 BRT na stoczniach francuskich, a 49 jedn. - 239.000 BRT na stoczniach zagranicznych). Całkowita ilość tonażu francuskiego wynosi zatem 720 jedn. i 3.215.000 BRT.

Stan z trudnienia stoczni francuskich stawia je dziś na drugim miejscu (po Anglii) w szeregu największych producentów tonażu. W I kw. r.1948 na stoczniach francuskich znajdowało się w budowie 331.216 BRT (w Anglii 2.243.703, a w Szwecji 241.980 BRT). Liczba 23.000 BRT zbudowanych na stoczniach francuskich w r.1946 wzrosła do 90.000 w r.1947, osiadczenie 140.000 w r.1948, a znacznie przekroczy ten poziom w następnym roku. Stan otrzymanych przez stocznie francuskie zamówień na tonaż wyraża się liczbą 543.000 BRT, z czego 295.000 BRT jest już w budowie. Zamówienia te zostaną wykonane w ciągu najbliższych dwóch lat, a wówczas, jeśli chodzi o tonaż francuski, pozostanie do odbudowy tonazowych strat wojennych tylko 200.000 BRT tonażu tankowego i pasażerskiego, które będą ostatnim zamówieniem rządowym. W następnych bowiem okresach, po odbudowie ilościowej tonażu francuskiego, jego modernizacja zostanie w całości przerzucona na armatorów. Będzie to zadanie bardzo poważne, bowiem ilość tonażu liczącego już obecnie ponad 20 lat wieku sięga 600.000 BRT, a dalsze 520.000 BRT to statki typu "Liberty", o małej wartości eksploatacyjnej. Ta liczba łączna tonażu do zastąpienia 1.120.000 BRT zapewnia pełne zatrudnienie stoczniom francuskim na okres 4 lat (1950-1954), a w r.1955 następnie 200.000 BRT osiągnie wiek 20-25 lat, stwarzając konieczność budowy następnej serii odpowiedniego tonażu.

Ruch okrętowy i obroty towarowe w portach francuskich.-(BIM) Ruch statków w portach francuskich w I kwartale r.1948 osiągnął 12.624 jedn. (9.319.000 BRT), a obroty towarowe 10.616.000 ton (z tego 8.555.000 t w przywozie). W stosunku do r.1938 stanowi to już 80% ówczesnych obrotów. Uderza brak równowagi między przywozem i wywozem, przywóz mianowicie osiągnął 95% stanu przedwojennego, podczas gdy wywóz tylko 65%.

Pierwsze miejsce wśród portów francuskich zajmuje Marsylia - 2.127.700 t przeładunku, następnie Le Havre - 1.909.700 t i Rouen - 1.806.900 t.

Zwolnienie zarekwirowanego tonażu francuskiego.-(BIM) Przewidziane ustawą z dn.28.II.1948 całkowite zakończenie rekwizycji rządowej tonażu francuskiego zostało zrealizowane już przed ustalonym terminem 1.VIII.1948. Do dn.24 lipca zwrócono armatorom prywatnym, a przedsiębiorstwom państwowym (częściowy zarząd państwowy) przekazano na warunkach bareboat charter'u łącznie 391 jednostek. Dalszych 29 statków przewidzianych do zwolnienia znajduje się w remoncie.

Wyniki finansowe eksploatacji rządowej tonażu w okresie powojennym przedstawiają się następująco: wpływy - 41 miliardów frs., wydatki - 84 miliardy frs. Deficyt 43 miliardy frs. obejmuje także koszty częściowego pokrycia strat wojennych tonażu francuskiego.

Wzrost opłat portowych we Francji.-(BIM) Rząd francuski opracowuje ustawę o zmianie wysokości stawek taryfy opłat portowych. Obowiązująca dotychczas taryfa z października r.1946 wykazywała w stosunku do r.

1938' mnożnik ok. 7, obecnie będzie on podniesiony do 13, co motywuje się wzrastającymi kosztami, przy czym (zmiana) ta nie obejmuje stawek pasażerskich.

Obroty towarowe wolnego portu Triestu w I kwartale r. 1948. - (BIM) Wg tygodnika szwajcarskiego "Transport" (30.VII.1948), zamorskie obroty towarowe w portu Triestu w I kwartale r. 1948 wykazują zwykłą o 18,2% w stosunku do I kwartału r. 1947. Ładunki w ramach pomocy dla Austrii, kierowane wyłącznie na Triest, stanowią 95% przywozu przez ten port.

Wywóz wykazuje w stosunku do I kw. r. 1947 spadek o 45%, co jednak nie wynika ze zmniejszonych transportów lądowych (kolejowych) do portu w Trieście, lecz z magazynowania towarów w tym porcie w oczekiwaniu na dalszy transport morski.

Przeładunek w porcie Triestu w I kwartale 1948r. i w I kw. r. 1947 przedstawia się następująco (w tonach).

| | I kw. 1948 | I kw. 1947 |
|---------|------------|------------|
| Przywóz | 303.211 | 256.438 |
| Wywóz | 24.875 | 45.836 |

Transporty kolejowe towarów do Triestu wykazują zwykłą zarówno w przywozie jak i w wywozie, przy czym rozdział ich między poszczególne kraje przedstawia się następująco (w tonach):

| Przywóz | | Wywóz | |
|------------|------------|----------------------|------------|
| I kw. 1948 | I kw. 1947 | I kw. 1948 | I kw. 1947 |
| 6.677 | 16.309 | Włochy | 18.518 |
| 8.122 | 1.555 | Austria | 687 |
| 18.300 | 19.737 | Czechosłowacja | 12.771 |
| 13.160 | 2.667 | Jugosławia | 1.188 |
| 468 | 180 | Węgry | 445 |
| 250 | - | Niemcy | - |
| 247 | 10 | Szwajcaria | 1.011 |
| 10 | - | Francja | 1.238 |
| 127 | 4 | Belgia | 56 |
| 136 | + | Holandia | - |
| 41 | 212 | Norwegia | - |
| 32 | - | Rumunia | - |
| 73 | - | Wolne teryt. Triestu | 12.273 |
| 47.646 | 40.734 | Razem | 34.636 |

Tranzyt austriacki i węgierski w Antwerpii. - (BIM) Chok stątek zabiegów Antwerpii o uzyskanie tranzytu czeskiego prowadzona jest też intensywna akcja zmierzająca do akwizycji tranzytu węgierskiego, austriackiego i szwajcarskiego. W związku z tym Antwerpski Związek Spedytorów organizuje na dzień 9 września 1948r. wycieczkę spedytorów węgierskich i austriackich, która ma na celu bezpośrednie zapoznanie przyszłych klientów w portu z jego urządzeniami i udogodnieniami. Ta sama metoda propagandy okazała się niezawodna i najlepsza, czego dowiodły organizowane w r. 1947 "Dni Czechosłowacji", a ostatnio "Dni Szwajcarii".

Sytuacja na stoczniach włoskich. - (BIM) Stocznie włoskie bardzo szybko wykonały powojenny program odbudowy i podjęły produkcję. Szczególną pomocą w tym względzie okazały się amerykańskie dostawy stali. Opinia antyelska uważa, że Stany Zjedn. chętniej dostarczą stali Włochom niż Anglii. Dalejzym etapem odbudowy stoczni włoskich była tak zwana włoska elastyczność handlowa, t.j. stocznie włoskie zdobywały wiele zamówień obcych dzięki skłonności do akceptowania warunku obrotu kompensacyjnego (bezdeklaracyjnego). Stan zamówień w latach ubiegłych stale wzrastał. Rozwój stoczni włoskich niepokoił przemysł stoczni angielskich i północno-europejskich. Obecnie ta sytuacja ulega widocznej zmianie: koszty własne stoczni włoskich szybko rosną, stocznie

czuwając trudności dewizowe, warunki kontraktów nie mogą być dotrzymane. Zachodzą wypadki, że stocznie włoskie zrzekają się zamówień lub dążą do zmiany warunków. Rząd włoski podjął gruntowne badania w zakresie sytuacji tej gałęzi przemysłu krajowego, zwłaszcza że świadczona dotychczas pomoc okazuje się niewystarczająca. Anglicy uważają, że widoki na przyszłość dla stoczni włoskich nie są pewne.

Statki "Liberty" jako motorowce?-(BIM) Jak donosi "The Motorship" z sierpnia 1948, Włosi dokonali pierwszej przeróbki standardowej jednostki typu "Liberty" na napęd motorowy. Statek ten wyruszył już w pierwszą podróż do Ameryki Południowej. W miejsce dawnej maszyny parowej, potrójnie sprzężonej, o sile ok. 2,100 HP, wmontowano sześcylinderowy motor Fiat o sile 4,200 HP, a więc zwiększono siłę w dwójnasób. Na statku przewidziano także pomieszczenia pasażerskie dla 203 pasażerów. Powyższy eksperyment włoski obserwowany jest w kołach żeglugowych ze znacznym zainteresowaniem. Jest to próba wydobycia nowych wartości eksploatacyjnych ze statku, który wg ogólnej opinii sfer żeglugowych nie nadaje się do większych przeróbek i powinien jako typ ustąpić rynek do z rynku frachtowego. Włosi jednak, którzy nabyli w St. Zjedn. pewną ilość tych statków na bardzo korzystnych warunkach, podjęli realne próby dostosowania tapy "Liberty" do powojennych wymagań eksploatacyjnych. Obecnie jest w przerobie na motory ogółem 6 tych jednostek. Fachowcy włoscy oczekują po tych przeróbkach obniżenia kosztów opłaty o ok. 50% lub znacznego podniesienia szybkości, z pierwotnych 10-11 węzłów do 12, a może nawet 14 węzłów. Eksperyment jest wysoce interesujący, choćby z uwagi na fakt, że statków tego typu jest na świecie ponad 2.400.

Ruch statków i obroty towarowe portu kopenhaskiego.-(BIM) Wg statystyk opublikowanych przez Zarząd Portu Kopenhagi, ruch statków w Kopenhadze w r. 1947 wzrósł o 14,1% w stosunku do r. 1946, osiągając 78,5% stanu z r. 1938.

| | Ruch statków na wejściu | | Obroty towarowe |
|------|-------------------------|-----------|-----------------|
| | jednostek | NRT | |
| 1938 | 23.898 | 8.116.662 | 6.217.773 |
| 1946 | 16.934 | 5.583.957 | 5.597.417 |
| 1947 | 17.149 | 6.370.517 | 6.299.186 |

Udział bandery duńskiej w ruchu statków wzrósł z 55% w r. 1938 do 60% w r. 1947, spadek natomiast znacznie (ok. 50%) udział bandery szwedzkiej, a to w związku z ograniczeniem importu drzewa ze Szwecji. Podobnie znik amerykańskiego eksportu węgla spowodował zmniejszenie się liczby statków amerykańskich w Kopenhadze do 1/3 stanu przedwojennego. Udział bandery polskiej osiągnął 2/3 liczby z r. 1938 (import węgla), a bandery amerykańskiej niemal potroił się (import węgla).

Funkcja rozdzielcza Kopenhagi w stosunku do innych portów duńskich zaznacza się najwyraźniej przy transportach ropy, których masa wzrosła w ciągu roku o ok. 110.000 t.

Argentynska strefa wolnocłowa w Kopenhadze.-(BIM) Po uzyskaniu strefy wolnocłowej w Radekale rząd argentyński zawarł obecnie układ z zarządem portu Kopenhagi, na mocy którego przyznano Argentynie obciążenie 14.000 m kw. na wolną strefę. Na terenie tym przewidywana jest budowa nowych urządzeń, m.in. cystern dla magazynowania oleju lnianego. Kopenhaga stanie się w ten sposób centrum rozdzielczym dostaw argentyńskich nie tylko dla krajów bałtyckich, lecz i dla Europy zachodniej i środkowej. Centrum to służy także interesom bandery argentyńskiej, gdyż ułatwia koncentrację ładunków dla Europy na statkach argentyńskich, które będą obsługiwać tylko małą liczbę portów.

Fińska flota handlowa w r. 1948.-(BIM) Jak podaje "The Scandianaviar Shipping Gazette", w końcu kwietnia r. 1948 stan fińskiej floty handlowej wynosił 644 jednostki i 504.139 BRT, z tego parowców było 383 o tonażu 415.802 BRT (82%), motorowców 96 o tonażu 61.764 BRT (12%), żaglow-

aw z pomocniczymi motorami 151 o tonażu 14.654 BRT i żaglowców 11 o tonażu 11.919 BRT. Statków o tonażu ponad 500 BRT, czyli właściwych statków w porstach, było 197 o tonażu 442.681 BRT. Prąd wybuchów drugiej wojny światowej fińska flota morska liczyła 284 jednostki i 593.800 BRT. W r. 1948 zakupiono 5 parowców o łącznym tonażu 7.085 BRT oraz motorowice "Arub" o tonażu 9.819 BRT, które jest najwięcej jednostek floty fińskiej. Na ogół struktura siłki fińskiej floty handlowej jest bardzo niekorzystna, przeciętny wiek statków fińskich wynosi bowiem 40 lat, a statki zakupione w latach 1947 i 1948 były zbudowane na ogół w r. 1919. W ciągu r. 1947 wpływ brutto fińskiej floty handlowej w walutach obcych wynosił 1.000 milionów marek, natomiast wpływy netto ok. 2.000 milionów marek.

Akcja Izmy Żeglugowej w Argentynie. - (BIM) Argentyna konsekwentnie rozwija swój system protekcyjizmu żeglugowego. Traktacja z Brazylia Argentyna wprowadziła klauzulę "fifty-fifty" na korzyść obu krajów żegludowych, co uważano jest za szczególnie nowość traktatową. Administracja argentyńska forsownie poucza eksporterów, że winni złożyć przesyły statkami krajowym. Istnieje nawet możliwość, że w wypadkach nieprzesyłki przesyłek z zezwolenia eksportowe będą odbierane. Na razie udziawiają to kierując się głównie obroty z krajami Ameryki Południowej (Brazylia) i Stanami Zjed. W związku ze wzrostem nacjonalizmu w porstach Argentyny w sferach rządowych stanęła Zjed. rozważa się m.in. projekt zaniechania zakupów w tym kraju na potrzeby Planu Marshalla, a to celem wymuszenia ulgłości.

Nowe prawo ubezpieczeniowe w Argentynie. - (BIM) Wg doniesień korespondent w angielskich, nowe ustawy argentyńskie o ubezpieczeniach, które ma wejść w życie w sierpniu r. 1948, zawiera znacznie ostrzejsze ograniczenia w stosunku do ubezpieczeniowe w z granicznych niż poprzednio oczekiwano. Projekt dekretu (sierpień 1947r.) mówił bowiem, że argentyńskie kadunki eksportowe fob., a importowe cif. będą mogły być ubezpieczane przez z graniczne towarzystwa ubezpieczeniowe, ponieważ w pierwszym wypadku odpowiadać może za przewóz obciążać będzie odbiorca, a w drugim zakładowca. W ob. czym brzmieniu ustawy natomiast jest wyraźnie zastrzeżone, że z kadunki importowe odpowiedzialny jest nabywca, za eksportowe - sprzedawca, co jest różniczące z dotychczas. Ubezpieczeniowców zagranicznych interpretują się to bowiem w ten sposób, że import może odbywać się wyłącznie na warunkach fob., a eksport cif. Jedynym w jakim będą kadunki importowe fob. na czystych warunkach oraz ad sowano na ogół na żegludowcy - także z dostaw do wnętrza kraju - i vice versa w stosunku do eksportu. Dekret ten uderza szczególnie w interesy angielskich ubezpieczalnic, którzy mieli niemal monopol na rynku argentyńskim (specjalnie Lloyd). Ponadto bardzo ścisła kontrola w zakresie przekazów dewizowych uniemożliwił nawet przekazywanie przez agencje poszczególnych towarzystw ewentualnych zysków do swych central.

Bojkot handlu Panamy i Hondurasu? (BIM) "The Syrian and Shipping" donosi, że odbywający się obecnie w Oslo kongres Międzynarodowej Organizacji Transportowców w z miar ogłosić bojkot portowy statków pływających pod banderami Panamy i Hondurasu. Bojkot polegał na na odwołanie kadownia tych statków. Przewyższa tej stronie sankcji loty niewątpliwie w tym, że bardzo znaczną ilość tonażu innych krajów, zwłaszcza Wielkiej Brytanii, przenoszą się do rejestrów okrętowych tych dwóch republik środkowo-amerykańskich, ponieważ ustawodawstwo morskie, ustawodawstwo pracy marynarzy, płace, podatki itd. w Panamie i Hondurasie są korzystniejszą dla reaktorów i ułatwiają wyprask marynarzy. Flota Panamy przekroczyła już w związku z tym 1 milion BRT.