

BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

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

Wydawca: Instytut Bałtycki

Rok IV nr 9 (32)

Przedruk dozwolony z podaniem źródła sierpień r.1948

Obroty towarowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w sierpniu r. 1948. — (BIM) Przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia przeszło w mies. spr. — wozd. 1.178.150,4 t towarów, co przedstawia wyżkę o 4,2% w stosunku do mies. poprz. Wysokość przeładunku w sierpniu przekracza rekordowy w tym roku kwiecień o 4,0%. Ożywienie obrotów dotyczy zarówno przywozu jak i wywozu. Przypadająca na przywóz suma 326.223,9 t wykazuje wobec rekordowego poprz. mies. wyżkę o 3,6%. Wywóz łącznie w obu portach wyniósł 851.926,5 t, tj. o 4,4% więcej niż w poprz. mies. Udział wywozu w ogólnych obrotach utrzymał się na wysokości 72%, jak w poprz. mies., czyli że tendencja zmierzająca do zmniejszenia dysproporcji między wywozem a przywozem trwa nadal.

Obroty w sierpniu r.1948 przedstawiały się następująco:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	136.249,3	189.974,6	326.223,9
Wywóz	399.096,2	452.830,3	851.926,5
R a z e m :	535.345,5	642.804,9	1.178.150,4
W poprz. mies.	510.605,7	619.690,7	1.130.296,4
W sierpniu r.1947	499.248,4	599.294,6	1.098.543,0

Jak wynika z powyższego zestawienia, wyżka obejmuje oba odcinki portowe i w Gdyni osiąga 4,8%, w Gdańsku zaś 3,7% w porównaniu z poprz. mies. Podział przeładunków pomiędzy oba porty układał się analogicznie do poprz. mies.: przez Gdańsk przeszło 54,5%, przez Gdynię 45,5% towarów. Większy udział Gdańska wynika z przewagi towarów masowych, które stanowiły 90% ogólnych obrotów. Przez Gdańsk przeładowano 57% ogólnej ilości towarów masowych, przez Gdynię 43%. Pozostałe towary przeszły w 75% przez Gdynię i tylko w 25% przez Gdańsk.

W porównaniu z tym samym mies. ub. r. nastąpiła wyżka ogólnych obrotów o 8,1%, przy czym przywóz wzrósł o 3,1%, wywóz zaś o 8,9%. Przeładunek w lipcu r.1948 wykazywał spadek w porównaniu z tym samym mies. ub. r.

Przywóz przez port Gdańsk/Gdynia w sierpniu r.1948 (w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytwory roślinne	515,2	-	515,2
II. Wytw. zwierzęce	2.649,3	-	2.649,3
III. Wytw. mineralne	93.428,5	170.287,4	263.715,9
IV. Tłuszcze	1.123,5	500,0	1.623,5
V. Przetwory spożywcze	1.422,4	-	1.422,4
VI. Przetwory chemiczne	19.271,9	11.520,9	30.792,8
VII. Skóry i futra	787,3	-	787,3
VIII. Sur. i wyr. włók.	9.880,6	2.505,0	12.385,6
IX. Kauczuk i guma	177,3	-	177,3
X. Drzewo i wyroby	57,3	4.990,1	5.047,4
XI. Papier i wyroby	1.485,4	101,5	1.586,9
XII. Kamienie, porc., szkło	170,2	20,9	191,1
XIII. Metale i wyroby	2.212,4	4,8	2.217,2
XIV. Maszyny i sprz. elektr.	1.985,4	5,7	1.991,1
XV. Środki transp.	873,3	-	873,3
XVI. Narzędzia precyz.	87,1	-	87,1
XVII-XX. Różne	122,2	38,3	160,5
R a z e m :	136.249,3	189.974,6	326.223,9

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
W poprz. mies.	137.683,1	177.117,4	314.800,5
W sierpniu r. 1947	156.782,4	159.439,4	316.221,8

W przywozie ożywienie obrotów dotyczy tylko odcinka gdańskiego, gdzie nastąpił wzrost przeładunków w porównaniu z poprz. mies. o 7,2", zaś wobec sierpnia ub. r. o 19,1"; natomiast w Gdyni nastąpił w porównaniu z poprz. mies. minimalny spadek (o 1,0"), zaś w porównaniu z tym samym mies. ub. r. spadek o 13". W związku z tym udział Gdańska w przywozie osiągnął 58,2". Udział towarów masowych wyniósł w przywozie 78", z czego 60" przybyło przez Gdańsk, zaś 40" przez Gdynię. Inne towary przywieziono w 70" przez Gdynię i w 30" przez Gdańsk. Z towarów masowych przywieziono 248.122,0 t rudy i pirytów oraz 7.700,0 t fosforytów. Poza tym ze specjalnych towarów masowych wymienić należy 4.980,3 t drzewa, 15.197,7 t ropy i jej przetworów i 34,9 t zboża; ładunki te w lwiej części przybyły przez Gdańsk.

Wśród ładunków drobnicowych na pierwszym miejscu wymienić należy 22.274,5 t żużli Thomasa, 7.827,3 t bawełny, 4.097,2 t wełny, 2.251,0 t ryb, 1.133,8 t mleka skondensowanego, 1.001,6 t celulozy, 769,5 t skór, 529,8 t garbników itd. Ponadto przybyły przez Gdańsk 1.573 konie.

Wśród powyższych ładunków przybyły przez Gdynię transporty UNRRA w ilości 364,9 t, w tym 101,0 t grochu, 30,4 t masła, 51,0 t kiszek, 62,8 t konserw mięsnych z Australii i 3,2 t wyrobów z fibry, 52,0 t części maszyn, 56,0 t wagonów i 8,0 t kózki z Anglii.

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

K r a j	G d y n i a	G d a ń s k	R a z e m
Kraje europejskie:			
Szwecja	95.961,7	157.638,6	253.600,3
Belgia	11.862,4	9.168,0	21.030,4
Finlandia	-	5.165,8	5.165,8
Anglia	3.722,9	-	3.722,9
Rumunia	-	1.913,1	1.913,1
Dania	791,6	-	791,6
Holandia	755,8	-	755,8
Norwegia	549,5	500,0	1.049,5
Portugalia	24,7	-	24,7
Francja	8,5	-	8,5
Włochy	2,0	-	2,0
Pokoły własne	2.092,6	-	2.092,6
R a z e m :	115.771,7	174.385,5	290.157,2
W poprz. mies.	119.026,7	166.018,9	285.045,0
Kraje pozaeuropejskie:			
Persja	-	13.087,1	13.087,1
Marokko	7.712,8	-	7.712,8
Stany Zjedn.	5.034,0	-	5.034,0
Australia	3.255,9	-	3.255,9
Egipt	2.404,0	2.502,0	4.906,0
Kanada	520,9	-	520,9
Indie Bryt.	431,9	-	431,9
Nowa Zelandia	287,8	-	287,8
Urugwaj	277,1	-	277,1
Unia Płd.-Afryk.	273,8	-	273,8
Argentyna	68,6	-	68,6
Panama	61,7	-	61,7
Do przeniesienia	20.328,5	15.588,1	35.917,6

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Z przeniesienia	20.328,5	15.589,1	35.917,6
Pakistan	52,6	-	52,6
Kodezja	52,5	-	52,5
Jawa	19,3	-	19,3
Afryka Wsch.	15,7	-	15,7
Ekwador	8,8	-	8,8
Malaje Bryt.	0,2	-	0,2
R a z e m :	20.477,6	15.589,1	36.066,7
W poprz.mies.	18.656,4	11.098,5	29.754,9
O g ó ł e m :	136.249,3	189.974,6	326.223,9
W poprz.mies.	137.683,1	177.117,4	314.800,5
W sierpniu r.1947	153.312,6	151.431,3	306.743,9

Przywóz pochodził w mies. sprawozd. z 29 krajów, w tym z 11 europejskich i 18 pozaeuropejskich. Udział krajów europejskich wyniósł 84,9%, pozaeuropejskich 15,1%. Do Gdańska przybyły ładunki tylko z 5 krajów europejskich i 2 pozaeuropejskich.

Na pierwszym miejscu w przywozie stoi Szwecja, z której przybyła ruda do Gdyni w ilości 93.149,4 t (w poprz.mies. 87.874,5 t), do Gdańska w ilości 155.272,2 t (146.185,0 t); poza rudą przybyło ze Szwecji 2.352,0 t żużli Thomasa, 528,4 t garbników (1.173,1 t), 145,7 t szmat (37,0 t), celulozy 990,4 t (3.538,8 t), papieru 416,2 t (436,9 t), metali 436,7 t (245,4 t), maszyn i sprzętu elektr. 151,5 t, w tym 56,5 t aparatów telefonicznych i telegraficznych i 1,2 t aparatów radiowych. Na drugim miejscu, podobnie jak w poprz.mies., znalazła się Belgia dzięki ładunkom żużli Thomasa w ilości 9.168,0 t przez Gdańsk (w poprz.mies. 9.260,0 t) i 10.754,5 t przez Gdynię (9.259,8 t). Poza tym z Belgii przyszło 31,5 t konserw rybnych, 272,3 t lnu, 33,0 t wełny, 12,3 t fibry, 466,1 t metali, w tym 101,6 t cyny i 300,0 t mieszi, 101,4 t maszyn itd. Trzecie miejsce wśród krajów europejskich zajęła Finlandia z ładunkiem drzewa w ilości 4.990,1 t do Gdańska oraz 101,5 t papieru i papy. Następnie Anglia, skąd przywieziono 36,1 t szelaku, 26,6 t muszli i gąbek morskich, 3,3 t lanoliny, 36,2 t przetworów spożywczych, 44,4 t chemikalii, 8,8 t obuwia skózanego, 925,8 t wełny, 21,3 t lin, 20,1 t tkanin, 1,5 t konfekcji, 242,7 t szmat, ponadto 35,3 t open i detek, 888,9 t metali, 605,5 t części maszyn, 27,5 t aparatów telefonicznych, 47,0 t aparatów radiowych, 418,9 t samochodów, 19,3 t traktorów itd. Na następnym z kolei miejscu wymienić należy Rumunię z ładunkami produktów ropy przez port gdański w ilości 1.913,1 t, potem Norwegię, skąd przybyło 500,0 t tranu do Gdańska i 404,9 t do Gdyni, 144,5 t kamieni myśkich. Z Danii przywieziono 337,7 t smalcu, 225,8 t innych tłuszczów, 14,4 t farb, 119,3 t szmat, 20,7 t bakelitu, 11,2 t celulozy. Z Holandii przywieziono 353,2 t cyny, 4,6 t rtęci, 177,9 t produktów ropy, 2,7 t przetworów warzywnych, 13,3 t przypraw korzennych itd. Z Portugalii przybyło 21,7 t korka, z Francji 8,2 t żelatyny, z Włoch 2,0 t migdałów. Z poków własnych przywieziono 2.092,6 t ryb.

Z krajów pozaeuropejskich na pierwsze miejsce wysunęła się Persja, skąd przyszło do Gdańska 13.087,1 t ropy naftowej. Na drugim miejscu było Marokko z 7.700,0 t fosfatów i 12,8 t włókna. Ze Stanów Zjedn. przywieziono 34,9 t pszenicy, 65,5 t orzechów, 210,1 t kalafonii, 2,4 t słoniny, 918,5 t artykułów spożywczych (w tym 758,0 t mleka w proszku), 216,3 t skór, 1.817,0 t bawełny, 25,0 t wyrobów drewnianych, 31,1 t miedzi, 1.032,8 t maszyn i aparatów, 243,5 t lokomotyw i 69,2 t części samochodów. Z Australii przywieziono 24,0 t tłuszczów, 22,1 t przetworów spożywczych, 15,0 t lekarstw, 2.590,4 t wełny, 304,3 t bawełny. Z Egiptu przywieziono 4.906,0 t bawełny, z Kanady 222,5 t tłuszczów, 282,6 t mleka w proszku. Z Indyj Bryt. przywieziono 127,8 t juty, 62,1 t kauczuku, 242,0 t tłuszczów. Z innych krajów pozaeuropejskich przy-

wieziono przeważnie skóry i futra oraz wełnę. Z Ekwadoru przywieziono 8,8 t ryżu.

W tym samym mies.ub.r. przywóz pochodził tylko z 16 krajów, w tym z 10 europejskich i 6 pozaeuropejskich.

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

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytwory roślinne	281,4	163,4	444,8
II. Wytw. zwierzęce	1.012,5	1.280,0	2.292,5
III. Wytw. mineralne	364.863,5	449.427,8	814.291,3
IV. Tłuszcze	171,5	450,0	621,5
V. Przetwory spożywcze	1.486,4	-	1.486,4
VI. Przetwory chemiczne	3.229,2	120,7	3.349,9
VII. Skóry i futra	11,4	29,9	41,3
VIII. Sur. i wyr. włók.	2.899,1	7,1	2.906,2
IX. Kauczuk i guma	0,1	-	0,1
X. Drewno i wyroby	16.673,3	-	16.673,3
XI. Papier i wyroby	1.169,6	-	1.169,6
XII. Kamienie, szkło	255,8	181,6	437,4
XIII. Metale i wyroby	6.760,1	1.039,0	7.799,1
XIV. Maszyny i sprz. elektr.	145,0	130,2	275,2
XV. Środki transp.	22,6	-	22,6
XVI. Narzędzia precyz.	5,0	0,6	5,6
XVII-XX. Różne	109,7	-	109,7
R a z e m :	399.096,2	452.830,3	851.926,5
W poprz.mies.	372.922,6	442.573,3	815.495,9
W sierpniu r.1947	342.466,0	439.855,2	782.321,2

Wywóz doznał zwyżki w porównaniu z poprz.mies. zarówno na odcinku gdańskim jak i gdyńskim. W Gdyni wzrósł on o 8,8%, w Gdańsku o 2,3%. Udział Gdańska w wywozie osiągnął 54,2%, Gdyni 45,8%. Na towary masowe przypadało 95% ogólnego wywozu, z czego 55% przeszło przez Gdańsk, zaś 45% przez Gdynię. Reszta towarów wyszła w 81% z Gdyni i w 19% z Gdańska. Poza węglem wywieziono 16.543,6 t drzewa z Gdyni, 4.395,4 t soli, 4.522,5 t wyrobów metalowych, 2.664,6 t bawełny, 2.442,9 t rur, 2.134,4 t sody, 1.280,0 t śledzi, 1.209,6 t cukru, 1.122,7 t szamotu, 1.098,8 t papieru itd.

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

Kraj przeznaczenia	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Anglia	14.590,8	163,4	14.754,2
Szwecja	5.341,7	1.403,7	6.745,4
Finlandia	1,0	4.248,9	4.249,9
Dania	2.585,5	450,0	3.035,5
Belgia	2.204,5	-	2.204,5
Irlandia	2.113,3	-	2.113,3
Holandia	1.826,8	114,4	1.941,2
Norwegia	1.189,7	-	1.189,7
Włochy	1.113,3	-	1.113,3
Niemcy	1.060,6	1.280,0	2.340,6
Francja	556,3	-	556,3
Z.S.R.R.	0,5	-	0,5
R a z e m :	32.584,0	7.660,4	40.244,4
W poprz.mies.	31.750,5	24.584,8	56.335,3

Kraj przeznaczenia	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje pozaeuropejskie:			
Stany Zjedn. A.P.	1.933,7	-	1.933,7
Cypr	484,8	-	484,8
Turcja	21,8	374,6	396,4
Egipt	284,6	258,8	543,4
Nigeria	68,8	-	68,8
Chiny	44,2	-	44,2
Kenia	41,7	-	41,7
Siam	37,5	-	37,5
Brazylia	33,1	-	33,1
Argentyna	22,1	-	22,1
Palestyna	14,7	-	14,7
Marokko	12,1	-	12,1
Indie Bryt.	8,9	-	8,9
Liberia	8,0	-	8,0
Gambia	7,4	-	7,4
Australia	7,0	-	7,0
Unia Płd.-Afryk.	5,5	-	5,5
Tanganika	3,5	-	3,5
Złote Wybrzeże	2,1	-	2,1
Sumatra	1,5	-	1,5
Malaje Bryt.	1,3	-	1,3
Chile	0,7	-	0,7
Fidżi	0,5	-	0,5
Zamerun	0,4	-	0,4
Trynidad	0,2	-	0,2
Indie Portugalskie	0,3	0	0,3
R a z e m :	3.646,4	633,4	3.679,8
W poprz.mies.	6.483,9	2.181,8	8.665,7
O g ó ł e m :	35.630,4	8.293,8	43.924,2
W poprz.mies.	38.234,4	26.766,6	65.001,0
W sierpniu r.1947	26.588,3	4.184,3	30.772,6

Wydóz drobnicy cofnął się w mies.sprawozd. w porównaniu z poprz. mies. o 32,4%, przy czym zniżka ta dotknęła w znacznie większej mierze rejon gdański, gdzie przeładunek był przeszło 3 razy niższy niż w poprz. mies. W Gdyni spadek wyniósł ok.7%. Zniżka ta sprowadza się cała do braku ładunków cementu do Z.S.R.R., który w poprz.mies.wyszędł tam w większej ilości. Jest to więc zjawisko sezonowe, które w analogicznych miesiącach ub.r. wpłynęło w ten sam sposób na fluktuacje wywozu. W porównaniu z sierpniem ub.r. wywóz drobnicy wzrósł o 42,7%. Wywóz kierował się do 38 krajów, w tym do 12 krajów europejskich i 26 pozaeuropejskich. Udział tych pierwszych wyniósł 91,6%. Gdańsk partycypował w wywozie do 6 krajów europejskich i 2 pozaeuropejskich.

Wśród krajów europejskich pierwsze miejsce zajęła Anglia, dokąd wywieziono 191,2 t jagód, 2,0 t ziół leczniczych, 367,8 t bekonów, 264,6 t jaj, 94,9 t ryb, 10,4 t sody, 137,6 t tkanin bawełnianych i lnianych, 13.113,0 t tarćicy, 66,2 t tektury, 25,2 t porcelany-kryształów, 13,4 t wyrobów metalowych. Na drugim miejscu znalazła się Szwecja z ładunkiem 1.372,4 t soli kuchennej, 1.020,7 t sody, 225,4 t bieleli, 3.768,7 t wyr.metalowych, 127,8 t pomp ręcznych i lewarów. Na trzecim miejscu wymieniać należy ładunki soli kuchennej w wysokości 3.023,0 t i metali 516,9 t do Finlandii; następnie do Danii eksportowano 618,0 t tłuszczów, 584,6 t przetworów chemicznych, 1.798,6 t wyrobów metalowych; do Belgii 397,7 t szamotu, 202,0 t krochmalu, 106,7 t jaj, 1.316,7 t drewna, 24,8 t kryształów; do Irlandii wyszło 2.113,3 t tarćicy; do Niemiec 547,3 t papieru, 513,3 t bawełny; do Holandii 46,1 t

korzeni cykorii, 22,3 t jaj, 26,5 t szczeciny, 616,5 t chemikalii, 528,8 t bawełny, 106,2 t kryształów; do Norwegii 725,0 t szamotu, 6,3 t pierza; do Włoch 1.008,0 t cukru; do Francji 550,6 t papieru.

Spośród krajów pozaeuropejskich największe ilości towarów eksportowano do Stanów Zjedn., mianowicie 252,5 t naftaliny, 8,5 t pierza, 409,2 t sody, 1.115,3 t bawełny, 77,8 t zabawek; na Cypr wywieziono 200,6 t konserw, 201,6 t cukru, 76,2 t wyrobów cukierniczych; do Turcji wyr. metalowe 374,6 t; do Egiptu 142,8 t sody, 54,2 t salniaku, 237,6 t szkła, 72,5 t wyr. metalowych. Do innych krajów wyszły ładunki tkanin bawełnianych i lnianych oraz wyrobów metalowych i cyklonotów.

W obrotach powyższych przeszło tranzytem 124.408,1 t, z tego na przywóz przypadło 121.237,8 t, na wywóz zaś 3.170,3 t. Ładunki te stanowiły 10,5% ogólnych obrotów portowych wraz z węglem, podobnie jak w poprz. mies.

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

Kraj przeznaczenia	Gdynia	Gdańsk	Razem
Dania	23.629,2	140.113,2	163.742,4
Szwecja	67.187,9	69.075,7	136.263,6
Francja	76.156,2	56.643,0	132.799,2
Finlandia	44.102,1	44.950,5	89.052,6
Włochy	66.471,0	20.959,3	87.430,3
Z.S.R.R.	27.269,7	33.114,7	60.384,4
Holandia	18.913,0	29.996,5	48.909,5
Norwegia	14.714,0	8.831,1	23.545,1
Belgia	980,0	8.929,0	9.909,0
Gibraltar	-	7.413,4	7.413,4
Islandia	3.793,0	4.378,0	8.171,0
Niemcy	-	2.851,0	2.851,0
R a z e m :	343.216,1	427.255,4	770.471,5
W poprz. mies.	316.784,0	399.517,7	716.301,7
W sierpniu r.1947	292.701,2	415.227,7	707.928,9

Wywóz węgla wzrósł w porównaniu z poprz. mies. o 7,5%. Kierował się do 12 krajów europejskich. Wywieziono ogółem 698.050,4 t węgla i 72.421,1 t koksu. Większość koksu przeszła, jak zawsze, przez Gdańsk. Na pierwsze miejsce w wywozie wysunęła się w mies. sprawozd. Dania z udziałem 21,2%, Szwecja znalazła się na drugim miejscu z udziałem 17,6%, następnie Francja z udziałem 17,2%, Finlandia, Włochy, 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 sierpniu r.1948 wg bander (w tonach)

BANDERA	Gdynia	Gdańsk	Razem
polska	5.443,3	3.765,3	9.208,6
duńska	3.612,0	4.994,3	8.606,3
szwedzka	3.311,0	3.439,5	6.750,5
fińska	2.540,1	2.051,0	4.591,1
włoska	1.740,0	602,0	2.342,0
radziecka	968,0	1.015,0	1.983,0
norweska	861,3	670,0	1.531,3
grecka	615,0	320,0	935,0
panamska	400,0	314,0	714,0
francuska	459,0	-	459,0
angielska	300,0	-	300,0
holenderska	-	110,0	110,0
R a z e m :	20.249,7	17.281,1	37.530,8
W poprz. mies.	17904,2	16.289,0	34.193,2
W sierpniu r.1947	23176,5	20.443,2	43.619,7

Zbyt bunkru wzrósł w porównaniu z poprz. mies. o 9,7%, natomiast wobec tego samego mies. ub.r. cofnął się o 13,9%. Bunkrowały statki 12

bander, przy czym na czele stały statki polskie z udziałem prawie 24,5%, następnie duńskie, szwedzkie, fińskie itd.

Ruch okrętowy w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w sierpniu r.1948. - (PIM) W mies. sprawozd. przeszło przez Gdańsk/Gdynię 1.021 statków o poj. 1.073.641 NRT w porównaniu z 1.058 statków o poj. 1.077.699 NRT w poprz. mies., czyli ruch okrętowy utrzymał się niemal na tym samym poziomie. Na wejściu przypada z tego 511 statków o poj. 539.640 NRT, w porównaniu z 533 jednostkami o poj. 529.271 NRT w poprz. mies.; na wyjściu przypada 510 statków o poj. 534.001 NRT wobec 525 statków o poj. 548.428 NRT w lipcu r.1948.

W porównaniu z sierpniem r.1947, tonaż wzrósł w mies. sprawozd. o 15,6%.

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

BANDERA	N a w e j ś c i u				N a w y j ś c i u			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polaska	48	42.026	13	11.305	22	29.560	36	18.370
angiolska	3	4.745	3	2.357	4	4.405	1	1.971
duńska	6	16.467	27	31.232	31	41.077	1	2.522
grecka	1	3.558	1	1.287	1	1.287	1	3.558
francuska	-	-	3	5.143	3	5.144	-	-
fińska	1	1.401	20	23.065	16	19.582	3	1.715
holenderska	5	1.325	1	2.385	7	6.726	1	119
norweska	2	556	16	15.736	13	14.676	3	4.681
niemiecka	-	-	1	329	1	329	-	-
panamska	2	5.500	3	9.644	2	6.727	2	5.500
radziecka	1	4.235	13	18.477	7	11.682	7	7.171
szwajcarska	-	-	1	2.639	1	2.639	-	-
szwedzka	40	20.765	46	29.011	73	39.937	12	9.225
Stany Zjedn.	5	22.661	-	-	4	18.112	1	4.549
włoska	-	-	3	12.877	3	12.741	-	-
kanadyjska	-	-	-	-	1	4.317	-	-
R a z e m :	114	123.239	151	165.487	189	218.941	68	59.381
W poprz.m.	114	128.621	159	140.948	218	214.157	57	77.562
W sierpniu r.1947	155	140.697	106	103.436	227	223.488	42	40.364

Przez Gdynię przeszły 522 statki o poj. 567.048 NRT, w tym na wejściu 265 statków o poj. 288.726 NRT, na wyjściu 257 statków o poj. 278.322 NRT. Wykorzystanie tonażu było nieco gorsze niż w poprz. mies. na wejściu, gdyż udział załadowanego tonażu spadł z 48% na 42%; na wyjściu udział tonażu załadowanego wzrósł z 73% na 78,6%. W tym samym mies. ub.r. na wejściu tonaż był wykorzystany w 57%, na wyjściu w 85%. W mies. sprawozd. statki reprezentowały 16 bander (w poprz. mies. 12). Na pierwsze miejsce wysunęła się bandera polska z udziałem 17,8% na wejściu, na drugim miejscu była bandera szwedzka, na trzecim duńska, dalej fińska itd.

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

BANDERA	N a w e j ś c i u				N a w y j ś c i u			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
duńska	8	9.703	84	62.686	87	65.971	7	7.069
polaska	15	49.593	7	6.826	13	16.975	10	41.626
grecka	1	3.558	-	-	-	-	1	3.558
fińska	11	7.422	23	20.013	30	25.310	4	1.864
holenderska	-	-	3	708	4	2.266	1	196

BANDERA	N a w e j ś c i u				N a w y j ś c i u			
	Załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
norweska	3	5.536	4	2.976	6	4.832	3	5.537
panamska	-	-	2	5.149	2	5.149	-	-
radziecka	1	2.261	10	16.275	8	14.810	2	1.468
szwedzka	11	12.699	61	38.624	69	44.891	4	7.272
włoska	-	-	2	6.885	2	6.885	-	-
R a z e m:	50	90.772	196	160.142	221	187.089	32	68.590
W poprz.mies.	39	74.829	221	184.873	223	197.549	27	59.160
W sierp.1947	69	82.803	116	118.397	185	188.181	16	31.888

Przez Gdańsk przeszło 499 statków o łącznej poj.506.593 NRT, w tym na wejściu 246 statków o poj.250.914 NRT, na wyjściu 253 statki o poj. 255.679 NRT. Wykorzystanie tonażu w porcie gdańskim przedstawia się na wejściu korzystniej niż w poprz.mies., mianowicie weszło 36,1^o tonażu z ładunkiem wobec 29^o w poprz.mies. Na wyjściu udział załadowanych statków spadł z 76^o na 73,1^o. W tym samym mies.ub.r. weszło 41^o statków załadowanych, wyszło 86^o. Statki reprezentowały w mies.sprawozd.10 bander (w poprz.mies.11), z których pierwsze miejsce zajmowała bandera duńska, drugie polska z udziałem 22,6^o na wejściu, trzecie szwedzka itd.

Ruch pasażerski w porcie Gdańsk/Gdynia w sierpniu r.1948.-(BIM)

K R A J	przez GDYNIE		przez GDAŃSK		R A Z E M	
	Wyjecha-	Przyjecha-	Wyjecha-	Przyjecha-	Wyjecha-	Przyjecha-
	ko do:	ko z:	ko do:	ko z:	ko do:	ko z:
Stany Zjedn.	178	185	-	-	178	185
Anglia	34	67	-	-	34	67
Brazylia	10	-	-	-	10	-
Belgia	9	14	-	-	19	14
Z.S.R.R.	4	-	-	-	4	-
Szwecja	3	1	5	2	8	3
Holandia	2	5	-	-	2	5
Norwegia	1	-	-	-	1	-
Finlandia	1	3	-	16	1	19
Dania	1	1	-	10	1	11
Szczecin	-	30	-	2	-	302
Marokko	-	2	-	-	-	2
Francja	-	1	-	-	-	1
R a z e m:	243	579	5	30	248	609
W poprz.mies.	611	427	3	19	614	446

Ruch pasażerski przedstawia większe ożywienie w przyjazdach niż w poprz.mies., natomiast ilość wyjazdów spadła znacznie.

Urządzenia przeładunkowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w sierpniu r.1948.-(BIM) W sierpniu pracowało w Gdyni 51 urządzeń przeładunkowych, w tym dla towarów masowych 16 dźwigów, dla drobnicy 29 oraz 3 dźwigi pływające i 3 parowe.

W Gdańsku pracowało 41 dźwigów: 12 dla towarów masowych, 26 dla drobnicy, 1 dźwig pływający, 1 parowy i 1 dla różnych towarów.

Nowe dźwigi dla przeładunku rudy w zespole portowym Gdańsk/Gdynia.-(BIM) Celem przyspieszenia przeładunku rudy i skrócenia postaju statków, Gdański Urząd Morski projektuje zastosowanie portalowych dźwigów obrotowych, pracujących w połączeniu z zasobnikami. Urządzenia takie mają tę przewagę nad dźwigami mostowymi, że pozwalają na równoczesną pracę dwoma dźwigami w jednym luku i uniezależniają statek do pewnego stopnia od szybkości podstawiania wagonów.

Obroty towarowe i ruch okrętowy w zespole portowym Szczecin-Swinoujście w lipcu i sierpniu r.1948.-(BIM) Ogólny obrót towarowy w lipcu wzrósł o 16,7^o w stosunku do czerwca r.1948, zaś w sierpniu o 4,7^o w sto-

sunku do lipca. Przywóz w lipcu wzrósł o 48% w stosunku do czerwca r.1948, zaś w sierpniu o 32% w stosunku do lipca. Wywóz w lipcu wzrósł o 9,6% w stosunku do czerwca r.1948, zaś w sierpniu zmniejszył się o 3,6% w stosunku do lipca.

Obroty towarowe w zespole port. Szczecin-Swinoujście w lipcu i sierpniu r.1948 (w tonach)

	Przywóz	Wywóz	Razem
Lipiec r.1948	76.814,7	249.956,3	326.771,0
w tym tranzyt	35.104,6	3.737,1	38.841,7
Sierpień r.1948	101.287,3	240.931,4	342.218,7
w tym tranzyt	46.309,1	694,9	47.004,0

Ponadto w sierpniu przywieziono 870 sztuk koni.

W ruchu promów kolejowych przywieziono w lipcu 208,4 t towarów, 13 wagonów poczty oraz 819 pasażerów, w sierpniu zaś 259,3 t towarów, 12 wagonów poczty oraz 452 pasażerów. Wywieziono tą drogą w lipcu 3.874,0 t towarów, 13 wagonów poczty oraz 1.088 pasażerów, w sierpniu zaś 3.560,5 t towarów, 13 wagonów poczty i 1.039 pasażerów.

Obroty towarowe portu szczecińskiego w lipcu i sierpniu r.1948 wg grup towarowych, bez tranzytu (w tonach)

Grupa towarowa	Przywóz		Wywóz	
	lipiec	sierpień	lipiec	sierpień
I. Wytw. poch. rośl.	-	-	2.370,7	20,0
II. " " zwierz. i zw.	-	140,0	-	4,9
III. Wytw. mineralne	35.253,1	42.604,3	242.305,4	238.434,6
IV. Woski, tłuszcze, ol.	-	-	-	3,0
VI. Przetw. chem.	4.604,4	11.878,0	448,6	31,5
VII. Skóry, futra i wyr.	-	1,4	-	-
VIII. Sur. włók. i wyr.	7,9	2,8	1,8	182,8
IX. Drzewo i wyroby	-	0,1	-	63,1
XI. Papier i wyroby	1.724,5	209,3	-	-
XII. Wyr. kam. cer. faj.	-	9,4	219,3	616,3
XIII. Metale i wyroby	-	61,1	836,9	775,8
XIV. Maszyny i aparaty	109,1	62,1	22,1	56,2
XV. Środki transp.	4,8	1,0	-	-
XVI. Wagi, narz., apar. prec.	0,1	-	4,8	2,7
XVII-XX! Różne	6,2	8,7	9,6	45,6
Razem:	41.710,1	54.978,2	246.219,2	240.236,5

Poza tym w sierpniu przywieziono 870 sztuk koni.

Po stronie przywozu w lipcu głównymi pozycjami były: ruda żelazna (35.178 t) i tomasyna (4.600 t), w sierpniu zaś: ruda żelazna (42.573, t) tomasyna (7.700 t), apatyty (4.178,0 t). Po stronie wywozu w lipcu zano-towane, oprócz 230.947,4 t węgla i 11.163,2 t bunkru, korzenie cykorii w ilości 2.110,7 t, w sierpniu zaś, oprócz 225.917,9 t węgla i 12.339,5 t bunkru, szkło i porcelanę w ilości 566,8 t, rury i złącza do rur w ilości 406,6 t, 123,3 t żelaza, wyroby żelazne (124,6 t) oraz dywany (182,8 t)

Obroty towarowe portu szczecińskiego w lipcu i sierpniu r.1948 wg kraj-runków, bez tranzytu (w tonach)

Kraj poch. lub przezn.	Lipiec 1948			Sierpień 1948		
	Przywóz	Wywóz	Razem	Przywóz	Wywóz	Razem
Szwecja	37.110,1	160.308,9	197.419,0	39.710,1	129.095,3	168.805,4
Dania	-	43.241,8	43.241,8	0,1 ^x	37.912,0	37.912,1
Norwegia	-	13.786,9	13.786,9	3.250,0	34.216,3	37.466,3
Belgia	4.600,0	-	4.600,0	7.700,0	3,0	7.703,0
Finlandia	-	24.884,0	24.884,0	-	39.009,0	39.009,0
Z.S.R.R.	-	-	-	4.178,0	-	4.178,0
Holandia	-	1.685,9	1.685,9	-	-	-
Francja	-	2.110,7	2.110,7	-	-	-
Wł. poł. i zaop.	-	201,0	201,0	140,0	0,9	140,9
Razem:	41.710,1	246.219,2	287.929,3	54.978,2	240.236,5	295.214,7

*oraz 87c sztuk koni.

Wydóz węgla i bunkru przez port szczeciński w lipcu i sierpniu r. 1948
wg bander i krajów przeznaczenia (w tonach)

BANDERA	Bunkier wg bander		Węgiel wg bander i krajów przeznac.		Kraj przeznaczenia
	Lipiec	Sierpień	Lipiec	Sierpień	
szwedzka	7.267,7	6.369,5	141.909,5	116.635,9	Szwecja
"	-	-	1.699,0	-	Dania
"	-	-	-	583,0	Norwegia
duńska	405,0	972,5	31.648,5	33.662,5	Dania
"	-	-	271,0	528,0	Norwegia
norweska	1.530,5	2.038,0	3.634,0	3.605,0	Szwecja
"	-	-	8.224,5	501,0	Dania
"	-	-	11.583,0	30.162,0	Norwegia
"	-	-	1.634,0	-	Holandia
fińska	1.759,0	2.959,5	6.790,9	1.787,0	Szwecja
"	-	-	23.125,0	35.971,5	Finlandia
"	-	-	-	2.152,0	Dania
"	-	-	-	330,0	Norwegia
holenderska	-	-	428,0	-	Dania
polska	201,0	-	-	-	Dania
Razem:	11.163,2	12.339,5	230.947,4	225.917,9	

Ruch okrętowy w porcie szczecińskim w lipcu i sierpniu r. 1948
Na wejściu

BANDERA	Lipiec 1948				Sierpień 1948			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
szwedzka	52 [*]	44.586 ^x	112 ^{**}	45.069 ^{**x}	67 [±]	46.826 [±]	62 [±]	27.432 [±]
duńska	-	-	43	18.232	3	1.163	24	11.548
norweska	4	1.333	28	12.762	9	3.413	20	10.368
fińska	3	2.456	19	11.241	4	4.217	18	12.633
holenderska	-	-	2	262	-	-	-	-
angielska	-	-	1	34	-	-	-	-
polska	12 ^{xxx}	13.553	5	1.493	13	9.229	4	6.009
grecka	-	-	-	-	1	2.726	-	-
Razem:	+ 1 71	61.928	210	89.093	97	67.574	128	67.990

x¹ 17 promów o poj. 22.819 NRT
 xx² 2 promy " " 2.020 NRT
 xxx + 1 statek po bunkier o poj. 553 NRT
 1) 16 promów o poj. 18.834 NRT
 2) 2 promy " " 2.218 NRT

Na wyjściu

BANDERA	Lipiec 1948				Sierpień 1948			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
szwedzka	155 [*]	85.621 [*]	-	-	126 ^{**}	71.007 ^{**x}	1	919
duńska	36	13.880	1	1.353	26	13.106	6	1.852
norweska	25	10.812	1	204	29	14.502	2	408
fińska	21	13.323	-	-	24	17.213	1	1.237
holenderska	2	262	-	-	-	-	-	-
angielska	-	-	1	34	-	-	-	-
polska	10 ^{xxx}	4.446	8	11.646	12	11.835	5	3.052
Razem:	279 ^{**x}	128.344	11	13.237	217	127.663	15	7.460

x¹ 19 promów o poj. 24.839 NRT
 xx¹⁸ " " " 21.052 NRT
 xxx Plus 1 statek po bunkier o poj. 553 NRT

W porcie szczecińskim zanotowane w lipcu ogółem 543 statki o poj. 293.708 NRT, w tym na wejściu 282 statki o poj. 151.574 NRT, na wyjściu 261 statków o poj. 142.134 NRT. W sierpniu zanotowane ogółem 457 statków
 W 14585

o poj. 270.695 NRT, w tym na wejściu 225 statków o poj. 135.564 NRT, na wyjściu 232 statki o poj. 135.131 NRT.

Obroty towarowe i ruch okrętowy w Ustce, Darłowie i Kołobrzegu w lipcu i sierpniu r. 1948. --(BIM) Obroty towarowe w trzech małych portach łącznie wyniosły w lipcu 105.236,0 t, czyli o 9' więcej niż w czerwcu r. 1948, w sierpniu zaś 71.189,5 t, czyli o 32,3' mniej niż w lipcu. We wszystkich portach w obu miesiącach były tylko obroty wywozowe.

Przez Ustkę wywieziono w lipcu 57.234,0 t (węgla 56.203,0 t, bunkru 1.031,0 t), czyli o 5.063,0 t więcej niż w czerwcu, w sierpniu zaś wywieziono ogółem 33.246,5 t (węgla 32.636,5 t, bunkru 610,0 t), czyli o 23.987,5 t mniej niż w lipcu.

Przez Darłowo wywieziono w lipcu ogółem 22.675,0 t (węgla 22.608,0 t bunkru 67,0 t), czyli o 1.616,0 t więcej niż w czerwcu, zaś w sierpniu wywieziono ogółem 17.961,0 t (węgla 17.934,0 t, bunkru 27,0 t), czyli o 4.714,0 t mniej niż w lipcu.

Przez Kołobrzeg wywieziono w lipcu ogółem 25.327,0 t (węgla 25.034,0 t, bunkru 293,0 t), czyli o 2.000,0 t więcej niż w czerwcu, w sierpniu zaś wywieziono ogółem 19.982,0 t (węgla 19.836,0 t, bunkru 146,0 t), czyli o 5.345,0 t mniej niż w lipcu. Krajami przeznaczenia dla wywożonego przez te trzy porty węgla były Szwecja, Dania i Finlandia.

W I półroczu 1948 przez 3 małe porty wywieziono ogółem 480.516,5 t, w tym 475.037,0 t węgla oraz 5.478,0 t bunkru.

Przez port w Ustce przeszły w lipcu ogółem 274 statki o poj. 51.986 NRT, z tego na wejściu 135 statków o poj. 25.733 NRT, na wyjściu 139 statków o poj. 26.253 NRT. W sierpniu ogółem 177 statków o poj. 32.385 NRT, z tego na wejściu 91 statków o poj. 16.608 NRT, na wyjściu 86 statków o poj. 15.777 NRT.

Przez port w Darłowie przeszły w lipcu ogółem 202 statki o poj. 19.506 NRT, z tego na wejściu 100 statków o poj. 9.604 NRT, na wyjściu 102 statki o poj. 9.902 NRT. W sierpniu ogółem 158 statków o poj. 16.228 NRT, z tego na wejściu 78 statków o poj. 8.022 NRT, na wyjściu 80 statków o poj. 8.206 NRT.

Przez Kołobrzeg przeszło w lipcu ogółem 159 statków o poj. 24.105 NRT, z tego na wejściu 82 statki o poj. 12.534 NRT, na wyjściu 77 statków o poj. 11.569 NRT. W sierpniu ogółem 112 statków o poj. 16.649 NRT, z tego na wejściu 54 statki o poj. 7.945 NRT, na wyjściu 58 statków o poj. 8.704 NRT.

Sytuacja na międzynarodowym rynku frachtowym. --(BIM) Układ stosunków obserwowany obecnie na międzynarodowym rynku frachtowym w zakresie przewozów zarówno ładunków suchych jak i płynnych kształtuje się pod wpływem czynników o charakterze sezonowym. Zastępuje on jednak na szczególną uwagę, gdyż w okresie przedwojennym podobny układ poprzedzał na ogół zniżkę cen przewożonych ładunków: np. zniżkę cen ropy amerykańskiej poprzedzał silny spadek zagranicznych frachtów ropy. W ciągu ostatniej zimy frachty tankowców nieangielskich utrzymywały się na poziomie 225' taryfowej stawki angielskiej, obecnie spadły do 25' poniżej tej stawki. Jeśli chodzi o podaż tonażu tankowego, to, mimo unieruchamiania i rozbiórki tankowców amerykańskich, liczne nowe zamówienia pozwolą na całkowite zaspokojenie popytu już w latach 1950-1952, chociaż przewiduje się na ten okres znaczny wzrost przewozów w związku ze zniknięciem obecnych trudności w zakresie rafinacji ropy.

Na rynku przewozów ładunków suchych najbardziej charakterystyczny jest dalszy spadek wywozu zboża argentyńskiego, osłabiający bardzo frachty trampowe, gdyż szlak Argentyna-Europa decyduje wciąż jeszcze o kształtowaniu się frachtów trampingu. Zmalały też bardzo znacznie przewozy drzewa kanadyjskiego do Anglii (oszczędności dolarowe), zawiadły również frachty drzewne na Bałtyku. Totocz znaczna liczba statków angielskich i szwedzkich, zatrudnianych zwykle w tych przewozach, przeszła na Morze Śródziemne, zafrachtowana zresztą na bardzo korzystnych warunkach. Frachty na rudę spadły w ciągu ostatniego roku o ok. 10'.

Wysokość stawek frachtowych na przewozy w ramach Planu Marshall'a ustalona została odrębnie dla armatorów amerykańskich i zagranicznych, a to w ten sposób, że dla statków amerykańskich stawki są niższe od taryfowych reglamentowanych stawek (War Shipping Administration) o 1 dol. przy węglu, zaś o 1,5 dol. przy zbożu, natomiast dla bander zagranicznych są one niższe odpowiednio o 3 i 3,5 dol. Ta swoista premia dla armatorów amerykańskich ma na celu wyrównanie różnicy w kosztach eksploatacyjnych bander europejskich i amerykańskiej, aby zapewnić tej ostatniej 50% przewozów marszałowskich. Fracht za przewóz ładunku marszałowskiego z przeznaczeniem np. do Anglii pod banderą Stanów Zjedn. lub któregoś z krajów europejskich (ale nie Anglii) pokrywa administracja pomocy marszałowskiej, natomiast obciąża on Anglię, gdy przewóz odbywa się na statku angielskim. Zasada zatem jest pokrywanie kosztów transportu otrzymanej pomocy przy korzystaniu z usług własnej bandery, natomiast zarabianie frachtów przy przewozach dla innych krajów marszałowskich.

Ogólne wskaźniki frachtów wolnorynkowych (bez przewozów marszałowskich) kształtowały się w ciągu ostatniego roku następująco:

lipiec-grudzień 1947.....	100
czerwiec 1948.....	90
lipiec 1948.....	88,6

Perspektywy żeglugi trampowej. - (BIM) Perspektywy trampingu stają się, zdaniem ogółu żeglugowców angielskich, coraz bardziej ponure. Motywem wyraźnej niechęci armatorów żeglugi trampowej do wszelkich większych inwestycji tonażowych jest zbyt wielka liczba eksploatowanych obecnie statków o małej stosunkowo rentowności, przy równoczesnej silnej rozbudowie tonażu towarowego przez armatorów liniowych w ramach realizacji programu odbudowy ilościowej strat wojennych.

Innym motywem rezerwy armatorów trampingu jest wzrastająca interwencja rządów w zagadnienia żeglugowe przez udzielanie pomocy finansowej. Jednocześnie zwykła tendencja kosztów bunkru płynnego, remontów i szeregu innych obciążeń, przy małej sprawności obsługi tonażu w portach, przedłużającej okres bezczynności statków, tworzą razem zespół czynników zniechęcających poważnie przedsiębiorców trampingu. Działanie ostatniego z powyższych czynników jest szczególnie skomplikowane, bo z jednej strony umniejsza rentowność eksploatacji, z drugiej zaś zwiększa popyt na tonaż.

Zdaniem fachowej prasy angielskiej, gdyby wyeliminować ujemny wpływ złej obsługi portowej, to ilość tonażu angielskiego, przeznaczonego do obsługi brytyjskiej wymiany zagranicznej, wystarczyłaby już niemal całkowicie na obecne potrzeby przewozowe.

Transport morski ładunków z Planu Marshall'a. - (BIM) Nawiązując do obrad paryskich 16 krajów "marszałowskich", Konferencja Bałtycka w swym okólniku z dnia 11.VIII.1948 krytykuje narzuconą przez Stany Zjedn. zasadę zagwarantowania 50% przewozów ładunków marszałowskich banderze amerykańskiej jako nie tylko pewnego rodzaju dyskryminację bander, lecz także jako podwyższanie kosztów realizacji planu, którego założeniem jest pomoc Europie najtańszą drogą. Stosowanie zasady "fifty-fifty" zabiera mianowicie znaczną część zarobków armatorom europejskim. Konferencja podaje też masę ładunkową przewozów w ramach Planu: osiągną one w przybliżeniu 15,5 mil.t, z czego 9 mil.t, jak to ustalono już we Frankfurcie, obsłużyć mają porty niemieckie, a tylko 6,5 mil.t porty Beneluxu. Jednocześnie anglosaskie władze okupacyjne zażądały, by przy dalszym transporcie ładunków marszałowskich, przybywających do Antwerpii i Rotterdamu, pierwszeństwo zapewnić było niemieckiej żegludze reńskiej. Holandia wyraziła już swą zgodę na ten plan. JEIA (Joint Export-Import Agency we Frankfurcie) odrzuciła definitywnie propozycję portów Benelux'u obsługiwaną tranzytu Niemiec zachodnich, uznając jej warunki za niemożliwe do przyjęcia z powodu zbyt wysokich opłat. W związku z tym rozpatrywany jest obecnie projekt intensyfikacji odbudowy portów niemieckich.

Ruch statków i obroty towarowe w różnych portach świata.-(BIM) Organizacja Narodów Zjednoczonych opublikowała ostatnio przegląd ruchu w poszczególnych portach, obejmujący dane dostarczone przez 29 państw. Największe ożywienie obrotów wykazują porty angielskie, następnie porty Stanów Zjedn., Holandii, Belgii i Szwecji. Najpoważniejszy globalny spadek obrotów w stosunku do czasów przedwojennych wykazują porty francuskie i kanadyjskie.

Tonaż na wejściu (w NRT)

Porty:	Maj 1948	Przec. mies. 1938
Stany Zjedn.	4.587.000	3.991.000
angielskie	4.393.000	5.698.000
francuskie ^x	1.989.000	4.328.000
kanadyjskie		
przeciponiżej	1.000.000	3.913.000
holenderskie	2.026.000	3.834.000
belgijskie	1.823.000	.
szwedzkie	1.363.000	.

^xlistopad 1947r., rekordowy miesiąc po wojnie.

Obroty Nowego Jorku w I kwartale r.1948:

	na wejściu	na wyjściu
liczba statków	8.978	8.407
tonaż NRT	19.830.000	19.848.000
obr.towarowy ton	13.184.000	16.408.000 (razem 29.413.000 t po 1.016 t)

W II kwartale r.1948 ruch statków w portach angielskich ożywił się znacznie, osiągając 8.800.000 NRT (na wejściu), czyli o 25% więcej niż w I kwartale. Jest to przy tym największa liczba ruchu kwartalnego od r.1939. Obrót towarowy wynosił 12.650.000 t w przywozie. Mimo znacznego wzrostu przeładunków, nasilenie ruchu towarowego jest jeszcze dalekie od przedwojennego: przeładunek w wywozie osiąga 60% obrotów r 1938, zaś w przywozie 74%. Wzrósł znacznie udział bander zagranicznych: tonaż obcy na wejściu stanowił 28% całkowitych obrotów, na wyjściu 33%.

Roczny przeładunek w porcie Liverpool od 1.VII.1947 do 1.VII.1948 osiągnął 10.592.678 t (przywóz 7.673.501 t), czyli o 1.100.000 t więcej niż w ub.r.

Ruch w Kanale Kilońskim.-(BIM) Omawiając ruch w Kanale Kilońskim w r.1948, hamburska "Hansa" pisze, że dominującą rolę odgrywa w nim polski węgiel. W ciągu 5 pierwszych miesięcy r.1948 przeszło przez Kanał 4,6 mil.t węgla, czyli o 8% więcej niż w odpowiednim okresie r.1947, co w znacznej mierze przypisać można łagodnej tegorocznej zimo. Przypuszcza się, że obroty całego r.1948 osiągną 12 mil.t, co stanowił będzie jednak tylko 60% liczby przedwojennej.

W r.1947 ruch w kierunku zachodnim stanowił 60% obrotów całkowitych, w ciągu 5 miesięcy r.1948 spadek on do 53%.

Udział węgla w obrotach towarowych wynosił 44%, czyli o 13% więcej niż w ub.r., innych towarów masowych 36%. Ruch statków w obu kierunkach: 17.750 jednostek, 4,5 mil.NRT, w tym 10.800 jednostek załadowanych (3,3 mil.NRT). Na pierwszym miejscu (wśród 20) stała bandera holenderska (50%), dalej szwedzka.

Warunki pracy marynarzy różnych bander.-(BIM) W związku z toczącymi się obecnie pertraktacjami Związku Marynarzy z Komisją Morską Stanów Zjedn. o zawarcie umowy zbiorowej Komisja Morska opublikowała zestawienie płac marynarzy amerykańskich w porównaniu z płacami marynarzy bander europejskich:

K r a j	Czas pracy (tyg.)		Utrzymanie dziennie \$	Urlop roczn. dni	Płaca mies. podst. \$	Nadgo- dzina \$	Przec. pobory mies. \$
	W porci	Na morzu					
	z	o d z i n					
St. Zjedn.	40	56	1,80	14	210	1,41	350
Anglia	45	56	1,30	14	170	0,80	180
Norwegia	48	56	1,20	21	101	0,40	113
Szwecja	46	56	1,30	12	86	0,40	114
Dania	48	56	1,30	12	88,87	0,30	98
Holandia	45	56	0,80	12	74	0,57	85

Wszystkie podane wyżej stawki dotyczą starszych marynarzy.

Nowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu. - (BIM) Po zakończeniu obrad Międzynarodowej Konferencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (23.IV.-10.VI.1948) opublikowano pełny tekst uchwalonej konwencji, łącznie z projektem regulaminu o zapobieganiu kolizjom na morzu oraz z zaleceniami i rezolucjami konferencji. Nowa konwencja ma wejść w życie dnia 1.I.1951 pod warunkiem, że do dnia 1.I.1950 zostanie ratyfikowana przez 15 państw, w tym przez 7 posiadających tonaż nie mniejszy niż 1 mil. ton każde. Na pierwszą część konwencji składają się artykuły określające wzajemne stosunki między rządami, zaś 6 rozdziałów końcowych obejmuje szczegółowe przepisy techniczne. Układ ten jest znacznie bardziej przystępny i praktyczniejszy zarówno dla armatorów jak i dla stoczni niż układ konwencji z r.1929.

A oto zasadnicze zmiany wprowadzone przez nową konwencję:

Biuro Konferencji, prowadzone dotychczas przez W. Brytanię, przekazane będzie Międzynarodowej Doradczej Organizacji Morskiej (I.M.C.O.) - po jej utworzeniu - jako specjalnej komórce O.N.Z., do której kompetencji należeć będzie również opracowywanie i przeprowadzanie ewentualnych zmian w konwencji.

W zakresie konstrukcji statku przepisy dotyczące grodzi wodoszczelnych pozostały bez większych zmian, natomiast rozszerzono znacznie przepisy o grodziach ogniotrwałych oraz o wyposażeniu przeciwpożarowym na statkach pasażerskich i towarowych powyżej 1.000 BRT. Ustanowiono nowe warunki gwarantujące stateczność statku w razie uszkodzenia kadłuba, przy czym odpowiednie próby obowiązywać będą obecnie także statki towarowe. Obowiązek wyposażenia ratowniczego obejmuje również statki towarowe powyżej 500 BRT; inspekcje obowiązują co 2 lata, przy czym certyfikat bezpieczeństwa będzie obejmował, obok klauzul ratowniczych, także klauzule przeciwpożarowe, odnośnie świateł itd.

Opracowano nową definicję "krótkiej podróży międzynarodowej", ograniczając jej zasięg do 600 mil, a tylko w specjalnych wypadkach (i na specjalnych warunkach) do 1.000 mil.

Specjalne warunki pływania określono również dla statków nie posiadających odpowiedniej liczby szalup. Wprowadzono zakaz stosowania tratw i żórawików, zamiast szalup, i przymus posiadania co najmniej jednej szalupy lub łodzi z wyposażeniem radiotelegraficznym, zaś dla statków towarowych i pasażerskich powyżej 1.600 BRT obowiązek wyposażenia w co najmniej 1 ratowniczą łódź motorową lub o ręcznym napędzie mechanicznym. Statki o tonażu 500 BRT-1.600 BRT muszą posiadać urządzenie telegrafu lub telefonu (bez drutu), a statki powyżej 1.600 BRT także aparaty do określania kierunku.

Poza tym dodano nowy rozdział do przepisów regulujących przewóz żywności i "towarów niebezpiecznych".

Rząd amerykański przeciwko konferencjom żeglugowym. - (BIM) Rząd Stanów Zjedn. wystąpił z formalnym oskarżeniem północno-amerykańskiej Konferencji Dalekiego Wschodu (porty atlantyckie i Zatoki Meksykańskiej) - porty Japonii, Korei, Chin, Indochin, Mandżurii, Filipin, Syberii i Koryzmy) o naruszenie amerykańskiej ustawy antytrustowej (wolność konkurencji). Członkom Konferencji zarzuca się mianowicie zmuszanie załadowców, drogą kar pieniężnych wliczanych w stawki, do zawierania kontraktów

wyłącznie z armatorami będącymi członkami Konferencji, co doprowadziło do zapewnienia kontroli Konferencji nad całym handlem na terenie jej działalności, a tym samym do pogwałcenia amerykańskiej zasady wolnej konkurencji.

Sprawa ta wywołała szerokie zainteresowanie w kołach żeglugowych całego świata; komentuje się ją jako dążenie Stanów Zjedn. do obalenia systemu konferencyj, a przez to wpływu na żeglugę amerykańską bander zagranicznych, które dominują we wszystkich niemal konferencjach. Najlepszym przykładem tej supremacji jest właśnie Amerykańska Konferencja Dalekiego Wschodu, w której na ogólną liczbę 25 linii-członków tylko 6 jest amerykańskich (m.in. 6 norweskich, 2 duńskie, 1 szwedzka). Z drugiej strony jednak ta konferencja, jak zresztą i wszystkie inne, uznana jest przez Komisję Morską, która nie stwierdziła w systemie konferencyjnym sprzeczności z prawem Stanów Zjedn. Rząd Stanów utrzymuje natomiast, że cele i skutki tego systemu są identyczne z założeniami systemu prolongowanego opustu ("deferred rebate"), który już w r.1916 został zniesiony decyzją Kongresu. Podkreślanie przez rząd Stanów Zjedn. faktu naruszenia przez system konferencyjny ustawy antytrustowej Shermana wywołuje nie pozbawione słuszności zastrzeżenia, dlatego dopiero teraz spostrzeżono te sprzeczności z ustawą, która obowiązuje już prawie 50 lat.

Budownictwo okrętowe w Anglii i w Stanach Zjedn.-(BIM) Mimo rekordowych cyfr osiągniętych w r.1947 i w r.b. przez brytyjski przemysł stoczniowy w zakresie przyjętych zamówień oraz tonażu znajdującego się w budowie (w r.1947 - 56,9% światowego tonażu w budowie), ograniczenia w przydziałach stali są poważnym czynnikiem hamującym pełne wykorzystanie możliwości produkcyjnych. W r.1948 nastąpiło zmniejszenie tych przydziałów w stosunku do r.1947, w którym produkcja stoczni brytyjskich osiągnęła szczytowy poziom (1,202,024 BRT). W r.1949 przewidziane jest zwiększenie tych przydziałów o 5% w stosunku do r.1948.

Brytyjskie koła żeglugowe podkreślają wciąż fatalne skutki rządowej polityki przydziałów stali w stosunku do przemysłu, który uznawany jest przez rząd za najbardziej efektywnego "zdobywcę dolarów", czy to w drodze eksportu statków, czy też zarobków frachtowych własnych jednostek morskich. W ciągu pierwszych 7 miesięcy r.1948 W. Brytania wyeksportowała statków za £ 7.928.239. Żeglugowcy twierdzą, że gdyby brytyjski przemysł stoczniowy mógł wykorzystać w pełni swe możliwości produkcyjne, osiągnąłby on dewizy wartości ok. £ 60 milionów i przyczyniłby się do znacznego zmniejszenia ujemnego bilansu brytyjskiej zagranicznej wymiany towarowej. W r.1949/50, zapewniając równocześnie flocie krajowej dostateczną ilość nowego tonażu, tankowego i innego, który zwiększyłby zdolność zarobkową tej floty w zakresie frachtów dolarowych. Eksport statków brytyjskich stanowił w r.1938 16% całej produkcji stoczni brytyjskich, w r.1946 już 23%, w r.1947 30%, a w r.1948 - 32%. Jednak faktyczna wydajność stoczni brytyjskich uległa od r.1938 tylko bardzo niewielkiej zmianie i waha się w granicach 74-76 tys. BRT miesięcznie.

Poważnym problemem brytyjskiego przemysłu stoczniowego są wysokie koszty produkcji; czasopismo "The Motor Ship" stwierdza, iż jednym z istotnych czynników uniemożliwiających obniżenie tych kosztów jest wadliwa organizacja pracy, polegająca na braku dostatecznie ścisłej współpracy (a co za tym idzie - redukcji kosztów) między poszczególnymi fazami budowy i poszczególnymi przemysłami pomocniczymi. W związku z tym w r. 1938 przeciętny czas wykonania statku wynosił 12 miesięcy, podczas gdy obecnie aż 18 miesięcy.

Fakt posiadania przez stocznie brytyjskie przeszło 50% światowego tonażu w budowie nie napawa stoczniowców brytyjskich pewnością siebie, bowiem ogromny napływ zamówień dla stoczni Stanów Zjedn. w ciągu ostatniego półrocza (ok. 900,000 BRT) przeważnie tankowce) wróży wg nich już w niedalekiej przyszłości ostrą konkurencję w międzynarodowym przemyśle budownictwa okrętowego, i to mimo że obecnie większość stoczni europejskich

skich dysponuje zamówieniami na okres najbliższych 3 lat,

Prezydent Truman, chcąc wyjaśnić szerokim masom podatników amerykańskich celowość wydatkowania w roku budżetowym 1948/49 sumy \$ 178 milionów na żeglugę i budownictwo okrętowe, przedstawił plan zamówień tonażowych na najbliższą przyszłość, oświadczając równocześnie, że "zapewniony jest obecnie ponowny rozkwit krajowego przemysłu budownictwa okrętowego i zachowanie dla tego przemysłu jego wyszkolonego personelu". Nowy program budownictwa okrętowego ma jakoby ożywić na nowo zagrożony w swych podstawach amerykański przemysł stoczniowy, który w czasie ostatniej wojny rozwinął się do niebywałych rozmiarów, i zapewnić pracę tysiącom robotników na stoczniach i w przemysłach pomocniczych, następnie zaś tysiącom marynarzy.

Prasa brytyjska odnosi się sceptycznie do tych oświadczeń i do konsekwencji, jakie przyniosłaby w skali międzynarodowej ich realizacja. "The Shipping World" przypomina o wzrastającej wciąż rezerwie tonażowej Stanów Zjedn., ponadto zaś zwraca uwagę, że czynna amerykańska flota statków towarowych ma obecnie zdolność przewozowa o 1/3 większą niż przedwojenna, zaś flota tankowa, wliczając do niej 70^o tankowców pod banderą panamską, których właścicielami są obywatele Stanów Zjedn., przedstawia 1/3 pojemności światowej floty tankowej.

Amerykańskie czynniki oficjalne motywują program rozbudowy krajowej floty handlowej w dużej mierze względami obrony narodowej.

Zarobki żeglugi brytyjskiej.-(BIM) Jak donosi tygodnik "Transport" z dnia 20.VIII.1948, żegluga brytyjska zainkasowała od zagranicy w ciągu r.1947 z tytułu usług transportu morskiego £ 180 milionów, natomiast wypłacono zagranicy z tegoż tytułu £ 163 mil., wobec czego dodatnie saldo żeglugi brytyjskiej w dewizach obcych wyniosło w r.1947 ok. £ 17 mil. W I półroczu 1948 odpowiadnie wpływy wyniosły £ 99 mil., wydatki zaś £ 79 mil., czyli saldo dodatnie wyniosło 20 mil.

W r.1936 dodatnie saldo dewizowe żeglugi brytyjskiej wynosiło £ 74,6 mil., przy czym brytyjska flota handlowa zatrudniała wówczas ok. 15 mil. BRT w przewozach na rachunek zagraniczny. Osiągnięte w r. 1936 przez żeglugę brytyjską wpływy w sumie £ 130,8 mil. przypadły w 39^o na przewozy między W.Brytanią i portami imperium, w 25^o na przewozy między W.Brytanią i zagranicą, w 13^o między imperium i zagranicą, w 8^o na ruch między portami imperium i w 15^o między portami zagranicznymi.

Czy odrodzi się niemiecka flota handlowa?-(BIM) Hamburski tygodnik "Hansa" (14.VIII.1948) publikuje rozważania na temat memoriałów europejskiego administratora Planu Marshall'a Harrimana oraz Hertera, przedłożonych Kongresowi Stanów Zjedn. w związku z dyskusją nad udziałem Niemiec zachodnich w dostawach z tytułu tzw. Planu Marshall'a. Memoriał Hertera stwierdza jakoby konieczność posiadania przez Niemcy własnej floty handlowej, w związku z czym proponuje wszczęcie rozmów na temat wstrzymania dostaw statków niemieckich z tytułu odszkodowań, przekazanie armatorom niemieckim do eksploatacji na zasadach czarteru statków z amerykańskiej nadwyżki tonażowej. Statki te obsługiwałyby wywóz z Niemiec zachodnich do Stanów Zjedn.(złom) oraz przywóz do Niemiec towarów w ramach akcji pomocy. W tzw. "Końcowym protokole w sprawie pomocy zagranicznej" podkreśla się, że przypuszczenie, jakoby Niemcy mogły zrównoważyć swoją wymianę zagraniczną bez posiadania własnej floty dalekonorskiej, należy uważać za nierealne. Wobec tego uważa się za dopuszczalne jedynie "pewne ograniczenie żeglugi i budownictwa okrętowego ze względu na niemieckie rozbrojenie".

Opierając się na tych wywodach, niemiecki tygodnik formułuje jako wniosek następujące hasło: Nie ma odbudowy Europy bez uzdrowienia Niemiec, nie ma uzdrowienia Niemiec bez niemieckiej floty handlowej!

Obroty w portach niemieckich.-(BIM) Obroty portów niemieckich tzw. Bizonii wykazują w kwietniu r.1948 2.822 mil.NRT (o 24,1^o więcej niż w marcu). Obrót w ruchu przybrzeżnym wzrósł od marca o 38,7^o i wynosił w 14585

w kwietniu 604 tys. NRT. Udział tonażu Stanów Zjedn. w obrotach morskich portów Bizonii wyniósł 44,4%, Anglii 13,7%, Niemiec 21,9%.

Jak donosi "Hamburger Nachrichten" (wg "Transport", 20.VIII.1948), w Hamburgu obserwuje się stały wzrost obsługi ładunków pasowych przez żeglugę regularną, i to zarówno w ramach dostaw z Planu Marshall'a, jak i w wolnym imporcie do Niemiec. Wynikiem tego jest przejście od sporadycznych wielkich dostaw, powodujących niejednokrotnie "zatkorkowanie" portów, do stałego, uregulowanego strumienia transportów importowych. Zdaniem czasopisma hamburskiego, fakt ten świadczy o wzrastającej stabilizacji warunków międzynarodowego transportu morskiego w odniesieniu do portu hamburskiego, zapewniając liniom regularnym, zawijającym do Hamburga, podstawę alimentacyjną oraz ułatwiając odprawianie importowanych towarów w głąb kraju.

Ruch w porcie hamburskim w czerwcu r. 1948 przedstawiał się następująco: Przywóz towarów wyniósł 554.735 t, w tym surowców 302.604 t, żywności 225.086 t. Wywóz wyniósł 170.927 t, w tym surowców 112.808 t. Obroty łącznie wyniosły 725.662 t. Przywóz obejmował rudę żelazną, pieryty, węgiel, wywóz zaś cement do Wenezueli, drzewo do Anglii, kaolin do Finlandii. W lipcu obroty towarowe Hamburga wykazały spadek o 100 tys. t. Jednocześnie podkreślić trzeba stały wzrost udziału drobnicy w obrotach towarowych Hamburga. Wiosną r. 1948 przeładunek dzienny drobnicy osiągał przeciętnie 7.000 t, obecnie zaś już 10.000 t, co stanowi 25% całkowitego załadunku (5% na wiosnę). W I półroczu 1948 ogólny obrót towarowy wyniósł 3,6 mil. t, tj. 41,1% więcej niż w I półroczu 1947. Ruch statków w I półroczu zamknął się cyfrą 3.820 statków o łącznej pojemności 2,7 mil. NRT.

Na skutek dopuszczenia niemieckich maklerów do działania port hamburski odgrywa coraz większą rolę w międzynarodowym ruchu liniowym wielkich przedsiębiorstw armatorskich. 50 zagranicznych armatorów kieruje obecnie (wrzesień 1948) swe statki via Hamburg. Największy udział ma północna Ameryka (miesięcznie 24 przyjazdy i wyjazdy), następnie Azja wschodnia (22), śródziemnomorskie porty Hiszpanii i Portugalii (15), Ameryka Południowa (7) i Afryka (5). 29 przedsiębiorstw armatorskich, w tym 4 niemieckie, łączy Hamburg z portami Morza Bałtyckiego i Północnego (90 wyjazdów).

Obrót towarowy w porcie Bremy wyniósł w I półroczu 1948 - 2,9 mil. t wobec 2,2 mil. t w analogicznym okresie ub. r. Przywóz towarów osiągnął 2,3 mil. t, wywóz 0,6 mil. t - wobec 1,9 mil. t i 0,3 mil. t w I półroczu 1947. Stosunek wagowy przywozu do wywozu poprawił się z 6,6 : 1 w r. 1947 na 3,8 : 1 w r. 1948. Głównymi artykułami przywozu przez Bremę są: zboża, mąka, cukier i rośliny oleiste. W wywozie drzewo stanowi przeszło 30%.

Obrót portu w Lubecie osiągnął w ciągu 4 miesięcy: maj-sierpień 1948r. - 409.000 t, z tego 275.000 t przypada na tonaż zagraniczny. Po stronie przywozu pierwsze miejsce zajmują rudy, po stronie wywozu koks, drzewo i potas ze strefy radzieckiej. Obrót w r. 1947 wyniósł 690.000 t (połowa przeciętnego obrotu rocznego z lat 1930-1938).

Obrót towarowy portu kilońskiego wyniósł w czerwcu r. 1948 po stronie przywozu 36.000 t oraz po stronie wywozu 29.000 t (w tym 10.000 t złomu), razem 65.000 t. Przeszło przez port 248 jednostek.

Subwencjonowanie żeglugi francuskiej. - (BIM) W związku z debatą francuskiego Zgromadzenia Narodowego nad budżetem na r. 1949 rząd opublikował oficjalnie szczegóły akcji subwencjonowania francuskiej żeglugi liniowej. Subsydia lub prawo do subsydjów otrzymały: 1. Compagnie Générale Transatlantique (bez jakiegokolwiek akcji ze strony tego towarzystwa), 2. Compagnie des Messageries Maritimes (zreorganizowane od 1.VIII.1948) 612 mil. frs, zamiast poprzednio przewidzianych 218 mil. frs, 3. linie obsługujące połączenia regularne z Korsyką 56 mil. frs (dla utrzymania ich eksploatacji), 4. Compagnie Sud-Atlantique - 7 mil. frs.

Żegluga włoska a państwo.-(BIM) Włoski Minister Marynarki Handlowej, sprawiając ostatnio sytuację żeglugi włoskiej, zwrócił uwagę na konieczność poczynienia nowych zamówień na stoczniach krajowych, by zapobiec zagrożeniu bezrobociu 40.000 robotników stoczniowych. Podkreślając niedo-
stateczność pomocy marszałowskiej, zażądał on kredytu w wysokości 15 miliardów lirów na budowę 260.000 ton, przede wszystkim tonażu liniowego i tankowego, następnie - akcji rządu w kierunku wyrównania kosztów budowy stoczni włoskich z poziomem kosztów stoczni zagranicznych, a także zwiększenia pomocy dla armatorów przy finansowaniu dalszych inwestycji tonażowych.

Jednocześnie toczy się we Włoszech dyskusja nad ewentualną reorganizacją włoskiego rejestru statków (Registro Italiano Navale) w związku z tendencją rządu interweniowania nie tylko w sprawy przemyślnictwa stoczniowego, ale i w organizację żeglugi. Dyskusję zapoczątkował dekret Ministra Marynarki Handlowej w styczniu r.1947. Duża rozbieżność opinii skłoniła Ministra Marynarki do powołania w kwietniu r.1948 specjalnej komisji dla przepracowania zagadnienia i przygotowania projektu planu reorganizacji rejestru.

Armatorzy włoscy opowiedzieli się jednogłośnie za utrzymaniem Rejestru jako organizacji prywatnej, bez udziału przedstawicieli rządu, natomiast marynarze głosują za kontrolą państwa, która jedynie może zapewnić ścisłe przestrzeganie przepisów o bezpieczeństwie życia na morzu.

Plan komisji przewiduje stworzenie Rady Kontroli Rejestru, w której skład weszliby 4 przedstawiciele armatorów, 4 stoczniowcy, 4 ubezpieczeniowcy, 4 załadowcy i 4 przedstawiciele marynarki z tym, że ci ostatni byłiby powoływani większością głosów pozostałych 16 członków Rady. Plan ten nie stwarza zatem na razie kontroli rządu, mimo rządowej akcji subydiowania żeglugi, która niejako uprawnia rząd do władzy w rejestr.

Z półoficjalnych enuncjacji przedstawicieli rządu można wnioskować, że ostateczna decyzja Ministra zatwierdzi przedstawiony projekt.

Savona drugi port Włoch.-(BIM) Savona jest dziś jednym z nielicznych portów świata, których obroty przekroczyły poziom przedwojenny. Mimo że prace przy odbudowie wyposażenia portu są jeszcze dalekie od zakończenia, Savona przeładowała w r.1947 - 4.077.000 t, przekraczając o 895.000 t rekordową przedwojenną liczbę obrotów z r.1938. Udział państwa w odbudowie portu wyraził się w r.1947 kwotą 7 miliardów lirów. Dalsze inwestycje obejmują dwie fazy: 1. budowę nowego magazynu o pojemn. 63.000 m³ i powiększenie starego o 16.500 m³ oraz 2. budowę silosów.

Jednocześnie planuje się ściślejsze powiązanie portu z zapleczem przez budowę dróg Savona-Turyn oraz budowę nowej stacji kolejowej w Savonie.

Radziecki rejestr statków.-(BIM) Rejestr statków Z.S.R.R. powstał 50 lat temu, przekształcony z Biura Ubezpieczeń Transportowych, a znany poprzednio pod nazwą Rejestr Rosyjski. Rejestr ten jest obecnie jedyną instytucją kontroli technicznej budowy tonażu i klasyfikacji na terenie Z.S.R.R. i wszystkie statki handlowe Z.S.R.R. podlegają jego przymusowej klasyfikacji i rejestracji. Ponadto Rejestr opracowuje przepisy budowy statków stalowych, zapewniając racjonalne wykorzystanie materiału.

Zamówienia radzieckie na stoczniach duńskich i niemieckich.-(BIM) W ramach nowego układu handlowego, zawartego między Danią a Z.S.R.R., stocznie duńskie otrzymały zamówienia na budowę 6 jednostek handlowych, w tym 5 statków-ohłodni po 5-6 tys. BRT i 1 tankowca o 13.000 BRT. Materiał budowlany, tj. stal i drzewo, będzie dostarczony przez Z.S.R.R. Całkowity koszt budowy wyniesie ok. 40 mil. koron duńskich.

Wg doniesień agencji Reutersa, władze radzieckie poczyniły też zamówienia w baltickich portach niemieckich na budowę w ciągu najbliższych 2 lat ponad 200 małych jednostek żeglugowych.

Wpływ trudności dewizowych na odbudowę norweskiej floty handlowej.-(BIM) Rok 1947 zamknął się dla norweskiej wymiany zagranicznej deficytem

dewizowym, który pogłębił się jeszcze w r.b. W związku z tym dane statystyczne z końca marca r.1948 wykazują, że norweski przywóz z krajów strefy dolarowej zmniejszył się bardzo znacznie i stanowi tylko drobna część kwot preliminowanych w budżecie rządowym. M.in. Minister Handlu Zagranicznego zmuszony był zawiesić udzielanie licencji na zakup statków za granicą oraz na budowę nowego tonażu na stoczniach zagranicznych do czasu zgromadzenia pełnych danych dotyczących wpływów norweskiej żeglugi z poszczególnych krajów.

Miarę znaczenia tej decyzji jest stan norweskich zamówień tonażowych na 1.I.1948:

Szwecja	-	917.000 BRT	Belgia	-	39.000 BRT
Anglia	-	666.000 "	Włochy	-	48.000 "
Dania	-	132.000 "	Norwegia	-	218.000 "
Holandia	-	105.000 "	Razem:		2.125.000 BRT

Na początku r.1948 zamówienia norweskie w 90% dotyczyły stoczni zagranicznych. Ograniczenia dewizowe wpłynęły na rozwój działalności stoczni krajowych, które obecnie mogą już stawić czoła konkurencji zagranicznej zarówno pod względem cen jak i terminów dostaw. Należy jednak stwierdzić, że koniunktura na rynku jest obecnie szczególnie korzystna, lecz w przyszłości stocznie norweskie będą musiały prawdopodobnie zdobyć się na dodatkowy wysiłek, w szczególności zaś zastosować bardziej liberalną politykę kredytową oraz uzyskać od rządu zmniejszenie obciążeń podatkowych, które obecnie jakoby dyskryminują je w stosunku do stoczni szwedzkich i duńskich.

Stwierdzając, że norweskiej flocie handlowej brak jeszcze ok. 735.000 BRT do uzyskania przedwojennego poziomu ilościowego (1.VII.1939 - 4.855.000 BRT, 1.V.1948 - 4.100.000 BRT), "Lloyd Anversois" (18.VIII.1948) zastanawia się nad celowością pełnej odbudowy ilościowej floty typu pośredniczącego wobec emancypacyjnych czy nacjonalistycznych tendencji floty instrumentalnych. Po okresie żywiłkowej akcji odbudowy ilościowej w latach 1945-1947, która w znacznej mierze polegała na zakupie statków budowy wojennej (amerykańskie "Liberties"), w r.b. zaznaczyła się w norweskiej polityce odbudowy pewna zmiana, mianowicie w kierunku dążenia do przebudowy struktury funkcjonalnej norweskiej floty handlowej, jako podstawy jej przyszłej konkurencyjności. Jako wyraz tego dążenia, już w ciągu r.1947 zanotowano szereg zamówień na małe jednostki motorowe, wyposażone w urządzenia chłodnicze, a to w związku ze znaczną rozbudową norweskiego zamrażalnictwa ryb świeżych. W końcu r.1947, gdy frachty na ropę osiągnęły poziom szczytowy, armatorzy norwescy zaczęli masowo zamawiać tankowce, a nawet zmieniać zamówienia na stoczniach szwedzkich ze statków owocowych na tankowce orazz małych jednostek tankowych na wielkie. Wśród zamówionych na 1.I.1948 jednostek było 58 tankowców.

Mimo iż armatorzy norwescy uważają już obecny poziom stawek frachtowych za nieopłacalny w odniesieniu do jednostek nowoczesnych, obciążonych dużymi kosztami amortyzacji, to jednak rezultaty finansowe żeglugi norweskiej w r.1947 były jeszcze wcale pomyślne, mianowicie wpływy z tytułu frachtów wyniosły ok.800 mil.kr, przy czym zakup tonażu za granicą kosztował Norwegię 655.800.000 kr.

Norweska ustawa o pomieszczeniach dla załogi.-(BIM) Nowowydana przez rząd norweski ustawa upoważnia i zobowiązuje armatorów norweskich do przeprowadzenia zmian w urządzeniach mieszkalnych załóg na statkach handlowych. Nowe przepisy ustalają dla wszystkich statków powyżej 50 BRT standartowe minimum pomieszczenia: na statkach 200-1.200 BRT na jedną kabinę może przypadać 4 marynarzy lub 2 młodszych oficerów; starsi oficerowie muszą mieć kabiny pojedyncze. Na statkach 1.200-7.000 BRT dopuszczalne są kabiny najwyżej 2-osobowe, a na tankowcach powyżej 7.000 BRT każdy członek załogi ma prawo do kabiny jednoosobowej. Wielkość kabin określają szczegółowe przepisy: na statkach do 200 BRT na 1 marynarza musi przypadać w kabinie co najmniej 20 stóp², na statkach od 200

do 3.000 BRT 25 stóp², a na statkach powyżej 3.000 BRT 30 stóp². W kabinach jednocosobowych minimum to musi być zwiększone o 50%.

Statki budowane obecnie muszą uwzględniać już nowe przepisy, co jest warunkiem zarejestrowania ich jako statków norweskich. Wszystkie inne statki będące w eksploatacji otrzymały termin 5-letni do przeprowadzenia tych zmian.

Finanse żeglugi fińskiej.-(BIM) Jak donosi "Scandinavian Shipping Gazette" (25.VIII.1948), ok.60% fińskiej zaporskiej wymiany towarowej obsługiwane jest przez tonaż obcy, co kosztuje Finlandię ok.6. miliardów marek rocznie, z tego znaczna część w dolarach. Równocześnie, jak donosiśmy w poprzednim numerze B.I.M., wpływy brutto fińskiej floty handlowej w dewizach obcych wynosiły w r.1947 ok.4 miliardów marek.

Akwizycje tranzytowe Triestu.-(BIM) W związku z poważnymi zakupami bawełny egipskiej przez Czechosłowację i Węgry Triest rozpoczął szeroką akcję akwizycyjną dla uzyskania tego tranzytu. Do dyspozycji Czechosłowacji i Węgier oddano m.in. specjalny magazyn bawełniany o powierzchni 25.000 m², poza tym cały szereg dalekoidących udogodnień.

Jednocześnie prowadzone są rozmowy z władzami Bizonii na temat skierowania przez Triest dostaw żywnościowych dla Niemiec południowych. Ewentualnej realizacji tego planu sprzyjać będzie zagwarantowana już wspólna praca włoskich kolei żelaznych.