

BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

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

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok IV Nr 10(33)

Październik r.1948

Obroty towarowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia we wrześniu i w III kwartale r.1948. — (BIM) W mies.sprawozd.przeszło przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia łącznie 1.216.154,6 t towarów, co stanowi rekord powojenny. W porównaniu z poprz.mies.obroty wzrosły o 3,2%, a to tylko dzięki podniesieniu się cyfr wywozu o 7,5%; przywóz zmniejszył się o 8%. Udział wywozu w ogólnych obrotach wzrósł z 72% w poprz.mies. do 75,3%. Obroty towarowe we wrześniu r.1948 przedstawiały się następująco:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	124.121,4	175.776,4	299.897,8
Wywóz	432.168,8	484.088,0	916.256,8
Razem :	556.290,2	659.864,4	1.216.154,6
W poprz.mies.	535.345,5	642.804,9	1.178.150,4
Wrzesień r.1947	496.533,2	629.633,0	1.126.166,2

Jak widać z powyższego zestawienia, zwyżka obrotów w stosunku do poprz.mies. obejmuje oba rejony portowe, osiagając w Gdyni 3,9%, w Gdańsku zaś 2,6%. Podział przeładunków przesunął się w porównaniu z dwoma poprzednimi miesiącami nieco na korzyść Gdyni, której udział wyniósł 45,7%, Gdańska zaś 54,3% (w poprz.mies. 45,5% w Gdyni i 54,5% w Gdańsku). Pozostaje to niewątpliwie w związku przyczynowym z mniejszym udziałem towarów masowych w ogólnych obrotach, który wyniósł 85% wobec 90% w mies.poprz. Z ogólnej ilości towarów masowych przeszło przez Gdańsk 55%, wobec 57% w poprz.mies.; na Gdynię przypadło 45% w porównaniu z 43% w sierpniu r.1948. Rozdział pozostałych towarów pomiędzy oba rejony portowe przedstawia większą różnicę: przez Gdynię przeszło 52% drobnicy, wobec 75% w poprz. mies., przez Gdańsk 48% w porównaniu z 25% w poprz.mies.

Wobec tego samego miesiąca r.1947 zwyżka w obrotach wynosi prawie 8%; zwyżka ta silniej zaznaczyła się w Gdyni — 12%, podczas gdy w Gdańsku osiąga niespełna 5%. Podobnie jak w stosunku do sierpnia r.1948, zwyżka ta wynika tylko ze wzrostu wywozu o 19%, podczas gdy w przywozie zaznacza się spadek o prawie 16%.

Obroty towarowe w Gdańsku i Gdyni w III kwart.r.1948 (w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Przywóz	398.053,8	542.868,4	940.922,2
Wywóz	1.204.187,1	1.379.491,6	2.583.678,7
Razem :	1.602.240,9	1.922.360,0	3.524.600,9
W poprz.kwart.	1.558.960,5	1.713.481,1	3.272.441,6
W III kwart.r.1947	1.536.641,3	1.833.538,4	3.370.179,7

Przeładunki w III kwart.r.1948 wykazują zwyżkę o 7,9% w porównaniu z poprz.kwartalem. W kwart.sprawozd.przeszło przez Gdynię 45,5%, przez Gdańsk 54,5% towarów, wobec 47,7% przez Gdynię i 52,3% przez Gdańsk w II kwart. Podczas gdy w II kwart.r.1948 wzrastały z miesiąca na miesiąc cy-

fry przywozu, przy równoczesnym spadku wywozu, w III kwart.r.1948 wzrastają cyfry wywozu, przy czym ostatni miesiąc tego kwartału wykazuje spadek przywozu w stosunku do dwóch ostatnich miesięcy. Niemniej przywóz w kwart.sprawozd.przedstawia łącznie cyfrę o 44,3% wyższą niż w II kwart. Wywóz utrzymuje się prawie na tym samym poziomie, co w okresie porównawczym. Udział wywozu w ogólnych obrotach w III kwart.r.1948 wynosił 73,3%.

W III kwart.b.r. udział towarów masowych w łącznych obrotach wyniósł 88%, przy czym w przywozie osiągnął 72%, w wywozie 94%.

W porównaniu z III kwart.r.1947 obroty ogólne wzrosły o 4,9%, jednak wzrost jedynie wywóz (o 10,9%), natomiast przywóz zmniejszył się o 9,6%.

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

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytwory roślinne	10.533,7	6.805,5	17.339,2
II. Wytw. zwierz.	2.130,0	1.860,0	3.990,0
III. Wytw. mineralne	66.392,6	153.450,9	219.843,5
IV. Tłuszcze	2.281,6	-	2.281,6
V. Przetw. spożywcze	4.291,3	-	4.291,3
VI. Przetw. chemiczne	8.173,5	11.365,5	19.539,0
VII. Skóry i futra	2.544,2	-	2.544,2
VIII. Surowce i wyr. włók.	16.318,6	-	16.318,6
IX. Kauczuk i guma	309,9	-	309,9
X. Drewno i wyroby	102,3	1.943,0	2.045,3
XI. Papier i wyroby	3.928,0	348,1	4.276,1
XII. Wyr. kam., faj., szkl.	20,1	-	20,1
XIII. Metale i wyr.	3.295,2	-	3.295,2
XIV. Maszyny i sprz. elektr.	2.710,3	-	2.710,3
XV. Środki transp.	868,1	2,6	870,7
XVI. Narzędzia precyz.	139,9	-	139,9
XVII-XX. Różne	82,1	0,8	82,9
Razem:	124.121,4	175.776,4	299.897,8
W poprz.mies.	136.249,3	189.974,6	326.223,9
Wrzesień r.1947	162.595,7	194.140,9	356.736,6

Zmniejszenie się przywozu w porównaniu z poprz.mies. nastąpiło wskutek mniejszych przeładunków rudy i nawozów sztucznych w mies.sprawozd. Udział towarów masowych w przywozie, który wynosił w poprz.mies. 78%, stanowi w mies.sprawozd. 56% całego przywozu; 61% tych towarów przeszło przez Gdańsk. Przede wszystkim należy wymienić 167.561,1 t rudy (248.122,0 t w poprz.mies.) i 5.000,0 t fosfatów (7.700,0 t). W zakresie specjalnych towarów masowych przybyło 1.943,0 t drzewa (w poprz. mies. 4.980,3 t), 51.055,1 t produktów ropy (15.197,7 t), 15.459,8 t zboża (34,9 t). W zakresie ładunków drobnicowych przybyło 14.001,5 t tomasyny (22.274,5 t), 14.354,0 t bawełny (7.827,3 t), 1.013,4 t wełny (4.097,2 t), 1.662,4 t ryb (2.251,0 t), 2.265,3 t śladzi, 2.977,9 t mleka w proszku (1.133,8 t), 1.882,4 t tranu, 2.516,9 t skór (769,5 t), 3.406,1 t celulozy (1.001,6 t), 1.534,4 t miedzi itd.

Wśród towarów drobnicowych przybyło z Anglii w ramach transportów UNRRA 5,5 t, w tym 4,8 t papieru fotograficznego i 0,7 t wyrobów z żelaza i stali.

Wzrost cyfr przywozu w III kwart. w porównaniu z poprz.kwart.r. 1948 nastąpił przede wszystkim wskutek dużego wzrostu przywozu towarów masowych, jak rud i nawozów sztucznych, oraz bawełny, metali szlachetnych itd. Wyższe cyfry analogicznego okresu r.1947 wynikają z większych ładunków rudy.

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

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytw. roślinne	13.841,7	6.816,8	20.658,5
II. Wytw. zwierzęce	4.779,4	1.860,0	6.639,4
III. Wytw. mineralne	248.793,4	471.565,8	720.359,1
IV. Tłuszcze	3.909,0	500,0	4.409,0
V. Przetw. spożywcze	7.767,6	-	7.767,6
VI. Przetw. chemiczne	38.665,1	48.276,4	86.941,5
VII. Skóry i futra	4.890,7	-	4.890,7
VIII. Surowce i wyr. włók.	38.371,8	4.338,9	42.710,7
IX. Kauczuk i guma	569,4	-	569,4
X. Drewno i wyroby	4.309,9	8.849,7	13.159,6
XI. Papier i wyroby	14.032,4	543,8	14.576,2
XII. Kamienie, porc., szkło	204,9	20,9	225,8
XIII. Metale i wyroby	9.471,9	34,8	9.506,7
XIV. Maszyny i sprz. elektr.	5.249,1	13,8	5.262,9
XV. Środki transp.	2.624,2	4,7	2.628,9
XVI. Narzędzia precyz.	310,4	-	310,4
XVII-XX. Różne	262,9	42,9	305,8
Razem:	398.653,8	542.868,7	940.922,2
W poprz. kwart.	306.270,8	345.432,6	651.703,4
W III kwart.r.1947	508.102,3	533.113,2	1.041.215,5

Przywóz przez port Gdańsk/Gdynia we wrześniu i w III kwart.r.1948
wg krajów pochodzenia (w tonach)

Kraj	Wrzesień r.1948			III kwartał r.1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	
Kraje europejskie:				
Szwecja	70.418,6	102.658,0	173.076,6	667.172,7
Jugosławia	8.679,4	6.783,0	15.462,4	15.462,4
Belgia	7.589,7	7.420,7	15.010,4	54.131,1
Norwegia	2.830,0	1.860,0	4.690,0	6.596,1
Anglia	2.686,0	-	2.686,0	10.544,3
Dania	1.958,4	-	1.958,4	3.219,7
Finlandia	588,0	2.356,0	2.944,0	15.206,9
Holandia	497,6	-	497,6	1.297,1
Francja	8,1	-	8,1	199,5
Włochy	0,8	-	0,8	2,8
Rumunia	-	1.004,1	1.004,1	4.559,6
Z.S.R.R.	-	-	-	11.703,2
Islandia	-	-	-	228,5
Sycylia	-	-	-	100,0
Portugalia	-	-	-	24,7
Pokoły własne	1.975,7	-	1.975,7	4.068,3
Razem:	97.232,3	122.081,8	219.314,1	794.516,9
W poprz. mies.	115.771,7	174.385,5	290.157,2	
W II kwart.1948				240.077,5
Kraje pozaeuropejskie:				
Persja	-	48.694,0	48.694,0	61.781,1
Brazylia	13.298,9	-	13.298,9	15.356,7
Stany Zjedn.	5.606,2	-	5.606,2	13.543,4
Algier	20,0	5.000,0	5.020,0	14.280,0
Kanada	1.848,3	-	1.848,3	7.348,4
Argentyna	1.377,4	-	1.377,4	1.743,5
Liberia	1.030,8	-	1.030,8	1.030,8
Do przeniesienia	23.181,6	53.694,0	76.875,6	115.083,9

K r a j	Wrzesień r. 1948			III kwartał
	Gdynia	Gdańsk	Razem	r. 1948
Z przeniesienia	23.181,6	53.694,0	76.875,6	115.083,9
Malaje Bryt.	716,6	-	716,6	716,8
Ekwador	675,9	-	675,9	684,7
Indie Bryt.	539,7	-	539,7	2.238,0
Urugwaj	469,6	-	469,6	746,7
Unia Płd-Afryk.	455,4	-	455,4	1.576,9
Nowa Zelandia	263,2	-	263,2	734,8
Pakistan	194,4	-	194,4	247,0
Australia	142,7	-	142,7	3.842,8
Kolumbia	111,2	-	111,2	111,2
Chile	102,1	-	102,1	610,1
Costarica	36,7	-	36,7	36,7
Turcja	-	0,6	0,6	0,6
Marokko	-	-	-	7.712,8
Egipt	-	-	-	11.770,7
Panama	-	-	-	61,7
Sudan	-	-	-	66,3
Paragwaj	-	-	-	54,1
Bodezja	-	-	-	52,5
Jawa	-	-	-	19,3
Indie Holend.	-	-	-	17,4
Afryka Wsch.	-	-	-	15,7
Syria	-	-	-	4,6
R a z e m :	26.889,1	53.694,6	80.583,7	146.405,3
W poprz.mies.	20.477,8	15.589,1	36.066,7	
W II kwart.r.1948				145.446,5
O g ó ł e m :	124.121,4	175.776,4	299.897,8	940.922,2
W poprz.mies.	136.249,3	189.974,6	326.223,9	
Wrzesień r.1947	162.595,7	194.140,9	356.736,6	
W III kwart.1947				1.041.215,5

Przywóz w mies.sprawozd.pochodził z 30 krajów: 11 europejskich i 19 pozaeuropejskich. Udział krajów europejskich w ogólnym przywozie osiągnął 73,1% wobec 84,9% w poprz.mies.; zato wzrósł udział przywozu z krajów pozaeuropejskich z 15,1% na 27%. Gdańsk partycypował w przywozie z 6 krajów europejskich i 2 pozaeuropejskich.

Wśród krajów europejskich na pierwszym miejscu stoi, jak zawsze, Szwecja, wykazując w porównaniu z poprz.mies.pewną zniżkę w przywozie, na który złożyło się 168.591,0 t rudy (w poprz.mies.248.421,6 t), z czego 65.903,1 t do Gdyni, reszta do Gdańska, następnie 2.318,1 t celulozy (w poprz.mies.990,4 t), 345,3 t garbników (528,4 t), 180,0 t tonasyny (2.352,0 t), 100,0 t mleka w proszku, 14,7 t śledzi, 151,3 t sznat (145,7 t), 76,3 t opon, 467,9 t papieru (416,2 t), 241,5 t metali i wyrobów metal.(436,7 t), 250,4 t części maszyn, sprzętu telefonicznego i radiowego itd. Na drugie miejsce wysunęła się w mies.sprawozd. Jugosławia, dzięki ładunkom 15.010,4 t pszenicy. Belgia została w ten sposób przesunięta na trzecie miejsce z ładunkami 13.821,5 t tonasyny (19.922,5 t), wyładowywanej w obu portach, 1.055,2 t olejów mineralnych, przybyłych do Gdańska, 17,7 t wełny (33,0 t), 22,4 t pasów kauczukowych, 37,6 t metali itd. Z Norwegii przywieziono 1.937,3 t śledzi, 1.551,5 t traw (904,9 t), 19,7 t chemikali, 500,0 t celulozy, 676,0 t surówki żelaznej. Na następnym miejscu należy wymienić Finlandię, skąd wyładowano w Gdańsku 1.938,4 t (4.990,1 t) tarcicy i 4,6 t szpilek drewnianych, 348,1 t papieru (101,5 t), 39,6 t azbestu i 25,1 t żywicy, w Gdyni zaś 588,0 t celulozy. Z Anglii importowano 0,7 t kawy, 0,2 t herbaty, 17,8

t kakao, 9,8 t sera, 52,4 t produktów ropy, 159,4 t konserw i innych środków spożywczych, 67,5 t wełny, 96,8 t spon, 11,6 t guny, 10,5 t kauczuku, 368,5 t cyny, 867,3 t części maszyn, elektrod itd., 579,6 t samochodów, 49,1 t części motorowych, 63,3 t klisz rentgenowskich itd. Z Danii przybyły 2.462 konie, 2 małpy i 2 antylopy, dalej 6,1 t żywicy iglastej, 330,9 t trana i 337,0 t tłuszczu zwierzęcego, 950,2 t margaryny, 60,9 t płeka w proszku, 61,1 t tasien gumowych, 19,7 t beczek, 8,5 t wyrobów z karku, 100,0 t cyny; z Rumunii przywieziono 1.004,1 t olejów mineralnych; z Holandii 23,4 t cebulek kwiatowych, 56,3 t olejów roślinnych, 124,0 t margaryny, 0,9 t sieci, 150,8 t cyny, 123,0 t miedzi. Z Francji 6,8 t wełny.

Śród krajów pozaeuropejskich na pierwsze miejsce wysunęła się Persja z ładunkami 48.694,0 t produktów ropy naftowej w porcie gdańskim, następnie Brazylia z 791,3 t skór i 12.491,7 t bawełny; ze Stanów Zjedn. przybyło 1.468,9 t płeka w proszku, 53,1 t papierosów, 56,4 t skór, 19,8 t obuwia, 1.667,3 t bawełny, 14,9 t spon, 85,6 t miedzi i drutu miedzianego, 1.535,3 t części maszyn, 188,3 t lekarstw, 23,7 t traktorów, 20,5 t klisz rentgenowskich. Z Algier przybyło 5.000,0 t fosfatów do Gdańska; z Kenady płeka w proszku i miedź; z Argentyny 121,9 t skór, 111,9 t wełny. Z Libanii przybyło 1.038,8 t ziarna pszenicy, z Kalaistów Bryt. 508,0 t kopry, z Bawaru 176,2 t orzechów ziemnych, 100 t wełna, miedź itd.

W ciągu III kwart.r.1948 przybywały towary z 45 krajów wobec 44 krajów pochodzenia w II kwart.r.1948 i 13 krajów w III kwart.r.1947. Udział krajów europejskich w ciągu tego czasu ustalił się na 84,4% całego przywozu, pozaeuropejskich na 15,6%. W porównaniu z II kwart., kiedy udział ten wynosił 77,6% dla krajów europejskich i 22,4% dla państw pozaeuropejskich, stosunek ten przesunął się na korzyść krajów europejskich. Natomiast w III kwart.r.1947 kraje pozaeuropejskie wykazują udział ok.10%, kraje europejskie 90%. Na pierwszym miejscu wśród krajów europejskich znajduje się w III kwart.r.1948 Szwecja (dzięki ładunkom rudy) z udziałem 84% w przywozie europejskim. Udział ten w porównaniu z II kwart.r.1948 (65%) wzrósł o 19%, i to dzięki powiększeniu znacznie ładunków szwedzkim. Po Szwecji znalazła się w okresie sprawozd. Belgia (6,8%) ze swymi ładunkami żużli Thomasa, następnie Jugosławia z ładunkami pszenicy, Finlandia przeważnie z ładunkami drzewa, Z.S.R.R. z ładunkami apatytów i celulozy, Anglia, która pod względem ilościowym zajmuje dopiero szóste miejsce, lecz z punktu widzenia wartości przywiezionej drobnicy, jak wełna, środki żywności, metale szlachetne, maszyny, przyrządy, sprzęt telefoniczny, radiowy itd., reprezentuje cenne dla portu ładunki.

Śród krajów pozaeuropejskich na czołk wysuwa się w okresie sprawozd. Persja dzięki znacznym ładunkom produktów ropy naftowej, następnie Brazylia z ładunkami bawełny, Stany Zjedn. z cenne drobnice, o podobnym charakterze jak angielska, następnie Algier, skąd przybywają fosfaty, Egipt z przewagą ładunków bawełny, Kanada i inne kraje amerykańskie, skąd przychodzi surowce włókiennicze, metale, kauczuk, guma, skóry i futra, kopra, nasiona palmowe, wytwory kolonialne.

Wywóz przez port Gdańsk/Gdynia we wrześniu r.1948 (w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytw. roślinne	3.125,3	2.002,2	5.127,5
II. Wytw. zwierz.	1.178,9	-	1.178,9
III. Wytw. mineralne	397.569,5	479.771,0	877.340,5
IV. Tłuszcze	191,5	500,0	691,5
Do przeniesienia	452.065,2	482.273,2	934.338,4

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
Z przeniesienia	402.065,2	482.273,2	884.338,4
V.Przetw.spożywcze	1.384,2	990,2	2.374,4
VI.Przetw.chemiczne	3.690,4	11,5	3.701,9
VII.Skóry i futra	0,6	72,3	72,9
VIII.Surowce i wyr.włók.	3.743,0	2,7	3.745,7
IX.Drewno i wyroby	9.840,3	-	9.840,3
XI.Papier i wyroby	1.220,1	0,8	1.220,9
XII.Porcel., fajans, szkło	960,1	16,1	976,2
XIII.Metale i wyroby	8.660,5	566,4	9.226,9
XIV.Maszyny i sprz.elekt.	356,0	151,6	507,6
XV.Środki transp.	90,2	-	90,2
XVI.Narzędzia precyz.	38,7	-	38,7
XVII-XX.Różne	119,5	3,2	122,7
Razem:	432.168,8	484.058,0	916.256,8
W poprz.mies.	399.096,2	452.830,3	851.926,5
Wrzesień r.1947	333.937,5	435.492,1	769.429,6

Wywóz w mies.sprawozd. wykazuje znaczne ożywienie zarówno w Gdańsku jak i w Gdyni. Udział węgla w wywozie wyniósł 94^o w porównaniu z 95^o w poprz.mies.; poza tym ruch w Gdańsku wykazywał większą niż zwykle różnorodność. Poza węglem wyszło 2.493,3 t soli kuchennej (w poprz.mies.4.395,4 t), 9.784,0 t cementu, 9.840,3 t drzewa(16.543,6 t), 331,5 t tłuszczów roślinnych, 4.193,3 t wyr.metalowych, 3.556,2 t bawełny itd.

Wywóz przez port Gdańsk/Gdynia w III kwart.r.1948(w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I.Wytw.roślinne	8.943,9	7.369,7	16.313,6
II.Wytw.zwierz.	4.160,6	1.280,0	5.340,6
III.Wytw.mineralne	1.106.983,9	1.363.351,2	2.470.335,1
IV.Tłuszcze	363,0	950,0	1.313,0
V.Przetw.spożywcze	6.205,3	990,2	7.195,5
VI.Przetw.chemiczne	9.884,4	501,3	10.385,7
VII.Skóry i futra	22,2	114,9	137,1
VIII.Surowce i wyr.włók.	9.138,4	503,8	9.742,2
IX.Kauczuk i guma	2,5	-	2,5
X.Drewno i wyroby	28.045,8	100,2	28.146,0
XI.Papier i wyroby	3.261,1	1,0	3.262,1
XII.Porcel.i szkło	2.043,4	258,9	2.302,3
XIII.Metale i wyroby	23.776,5	3.645,3	27.421,8
XIV.Maszyny i sprz.elekt.	790,6	416,8	1.207,4
XV.Środki transp.	199,1	-	199,1
XVI.Narzędzia precyz.	78,0	0,6	78,6
XVII-XX.Różne	288,4	7,7	296,1
Razem:	1.204.187,1	1.379.491,6	2.583.678,7
W poprz.kwart.			2.620.738,2
W III kwart.r.1947			2.328.964,2

Udział towarów masowych, tj.węgla i koksu, w wywozie w III kwart.r.1948 wzrósł nieznacznie (do 95,6^o) w porównaniu z poprz.kwart.Ponadto wzrósł wywóz tłuszczów roślinnych, przetworów chem., futer i wyrobów włókienniczych (bardzo znacznie), jak również wyrobów drewnianych i kryształów, tj. ogólnie - fabrykatów. Zmniejszył się natomiast w porównaniu z poprz.kwart. wywóz wytworów roślinnych i przetworów spożywczych, jako mający charakter sezonowy.

W y w ó z przez port Gdańsk/Gdynia we wrześniu i w III kwart. 1948
 wg krajów przeznaczenia, bez węgla i koksu (w tonach)

K r a j	Wrzesień r. 1948		III kw. 1948	
	Gdynia	Gdańsk	Razem	Razem
Kraje europejskie:				
Anglia	15.112,4	-	15.112,4	34.609,2
Z.S.R.R.	-	9.788,0	9.788,0	33.484,7
Finlandia	736,5	3.927,6	4.664,1	13.973,4
Szwecja	5.932,3	1.307,1	7.239,4	28.895,5
Norwegia	2.632,9	-	2.632,9	5.807,3
Francja	2.561,1	-	2.561,1	3.425,7
Holandia	2.530,4	-	2.530,4	5.272,0
Dania	1.543,9	500,0	2.043,9	7.074,0
Belgia	1.774,7	-	1.774,7	5.011,3
Cypr	346,8	-	346,8	2.148,4
Niemcy	293,4	-	293,4	3.432,1
Włochy	-	-	-	2.121,5
Irlandia	-	-	-	2.113,3
R a z e m :	33.464,4	15.522,7	48.987,1	147.368,4
W poprz. mies.	32.584,0	7.660,4	40.244,4	
W II kw. r. 1948				101.970,4
Kraje pozaeuropejskie:				
Palestyna	58,2	2.101,9	2.160,1	2.174,8
Stany Zjedn.	658,5	990,2	1.648,7	6.449,6
Gambia	560,4	-	560,4	574,1
Syria	360,1	-	360,1	379,6
Egipt	280,9	1,5	282,4	1.498,3
Kenia	94,7	-	94,7	329,7
Indie Bryt.	92,8	-	92,8	613,3
Syjam	67,6	-	67,6	105,1
Somali Franc.	61,2	-	61,2	61,2
Brazylia	52,7	-	52,7	379,9
Irak	51,8	-	51,8	51,8
Złote Wybrzeże	39,8	-	39,8	47,3
Unia Płd.-Afryk.	36,6	-	36,6	81,1
Nigeria	33,9	-	33,9	114,4
Marokko Franc.	22,2	-	22,2	64,9
Iran	23,7	-	23,7	23,7
Jamaika	22,0	-	22,0	22,0
Malaje Bryt.	13,1	-	13,1	14,4
Hong-Kong	12,1	-	12,1	12,1
Pakistan	9,5	-	9,5	9,5
Wenezuela	8,0	-	8,0	15,6
Kongo	5,6	-	5,6	5,6
Argentyna	2,7	-	2,7	431,4
Turcja	1,9	-	1,9	427,6
Trinidad	1,5	-	1,5	1,9
Afryka Zach.	1,2	-	1,2	1,2
Australia	1,7	-	1,7	36,1
Malta	1,0	-	1,0	1,0
Mozambik	0,5	-	0,5	22,0
Tanganika	0,3	-	0,3	8,2
Chiny	-	-	-	88,4
Liberia	-	-	-	8,0
Sumatra	-	-	-	1,5
Chile	-	-	-	0,7
Fidzi	-	-	-	0,5
Do przeniesienia	2.576,2	3.093,6	5.669,8	14.056,5
W. 1275				

K r a j	Wrzesień r. 1948			III kw. r. 1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	Razem
Z przeniesienia	2.576,2	3.093,6	5.669,8	14.058,5
Kamerun	-	-	-	0,4
Indie Portug.	-	-	-	0,3
Sudan	-	-	-	2.016,1
Algier	-	-	-	90,0
Urugwaj	-	-	-	50,0
Zatoka Perska	-	-	-	0,4
R a z e m :	2.576,2	3.093,6	5.669,8	16.213,7
W poprz. mies.	3.046,4	633,4	3.679,8	
W II kw. 1948				62.518,0
O g ó ł e m :	36.040,6	18.616,3	54.656,9	163.582,1
W poprz. mies.	35.630,4	8.293,6	43.924,2	
Wrzesień 1947	17.360,2	12.216,9	29.577,1	
W II kw. 1948				164.488,4

Wywóz drobnicy kierował się we wrześniu r. 1948 do 41 krajów (wobec 38 krajów w poprz. mies.), w tym do 11 krajów europejskich (12) i 30 pozaeuropejskich (26). Wywóz ten wzrósł w porównaniu z poprz. mies. o 24,4%, szczególnie w rejonie gdańskim, chociaż i wywóz przez Gdynię zwiększył się zarówno w odniesieniu do krajów europejskich jak i pozaeuropejskich. Udział krajów europejskich w wywozie drobnicy wyniósł 89,6% (91,6%). Wywóz przez Gdańsk kierował się tylko do 4 krajów europejskich (6) i 3 pozaeuropejskich (2).

Wśród krajów europejskich pierwsze miejsce zajmuje, jak w poprz. mies., Anglia, do której wyszły bardzo różnorodne ładunki, jak 3.070,9 t krochmalu, 558,8 t bekonów, 23,1 t drobiu, 349,2 t jaj, 1.899,5 t bawełny, 8.406,4 t tarcicy, 142,6 t tektury, 140,8 t cynku. Do Z.S.R.R. wyszło z Gdańska 9.784,0 t cementu. Na trzecim miejscu stoi Szwecja, do której wywieziono 1.307,1 t soli kuchennej, 1.364,6 t sody, 564,0 t bieli, 58,4 t boraksu, 3.647,5 t wyrobów metal. itd. Do Finlandii wyszło z Gdańska 1.186,2 t soli kuchennej, 2.022,0 t gipsu, przez oba porty zaś 723,3 t wyrobów metal. Do Norwegii eksportowano 1.080,0 t szamotu, 138,2 t chemikalii, 51,9 t wyrobów włók., 1.173,0 t wyrobów metal., 147,6 t pomp ręcznych i materiałów na kotły. Do Francji wyszło 978,3 t bawełny, 877,2 t papieru gazetowego, 705,6 t cukru. Do Holandii eksportowano 313,9 t bawełny, 152,8 t wyrobów drewnianych, 162,5 t papieru gazetowego, 779,4 t szkła i porcelany, 891,7 t wyrobów metal. Do Belgii wyszło 20,0 t bekonów, 70,7 t jaj, 91,3 t wędlin i konserw mięsnych, 163,3 t chemikalii, 1.036,7 t tarcicy, 190,4 t wyrobów metal. Do Danii wyszło 691,5 t tłuszczów roślinnych, 230,7 t chemikalii, 1.034,4 t metalu i wyrobów z nich. Na Cypr wyszło 337,7 t wyrobów metal., do Niemiec 293,4 t bawełny.

Spśród krajów pozaeuropejskich większe ładunki wyszły tylko do Stanów Zjedn., mianowicie 990,2 t melasy, 410,3 t sody, 17,6 t wyrobów koszykowych, 151,5 t wosku ziemnego. Do Palestyny wyszły 2.002,2 t gipsu, 357,4 t cukru, 36,1 t książek i druków, 15,2 t porcelany i szkła. Do Syrii wyszło 357,4 t cukru, do Egiptu 201,7 t cukru. Do innych krajów eksportowano przeważnie sodę, salsmiak, tkaniny i przędzę bawełnianą oraz wyroby metal.

W porównaniu z wrześniem r. 1947 wywóz drobnicy wzrósł o 84,8%, a udział jej w ogólnym wywozie wzrósł z 3,8% do 5,9%, przy równoczesnym wzroście ogólnego wywozu.

W III kwart. r. 1948 wywóz drobnicy kierował się do 13 krajów europejskich

skich i 41 pozaeuropejskich (w II kwart.r.1948 do 15 krajów europejskich i 32 pozaeuropejskich), przy czym udział krajów europejskich w tym wywozie wzrósł z 62% w II kwart.r.1948 do 90% w III kw.r.1948. Na pierwszym miejscu w wywozie tym stoi Anglia, do której kierowały się cenne ładunki.

Wyżej przytoczone cyfry obrotów przez Gdańsk/Gdynię we wrześniu r.1948 obejmują obroty tranzytowe w ogólnej ilości 92.274,9 t, z tego w przywozie 89.122,6 t i w wywozie 3.152,3 t. W ciągu III kwart.r.1948 obroty tranzytowe osiągnęły 329.617,1 t, w tym 319.707,7 t w przywozie i 9.909,4 t w wywozie.

Wywóz węgla i koksu (bez bunkru) przez port Gdańsk/Gdynię we wrześniu i w III kwart.r.1948 wg krajów przeznaczenia (w tonach)

K r a j	Wrzesień r.1948			III kw.r.1948
	Gdańsk ?	Gdynia?	Razem	Razem
Francja	120.021,1	69.713,4	189.734,5	455.385,0
Szwecja	66.109,7	99.027,0	165.136,7	469.648,9
Dania	8.214,5	119.452,0	127.666,5	411.072,1
Finlandia	70.784,1	35.383,7	106.167,8	314.427,5
Włochy	56.815,1	36.537,0	93.352,1	210.180,0
Z.S.R.R.	23.432,1	43.165,3	66.567,4	1191.553,9
Holandia	8.909,2	23.492,6	32.401,8	135.353,2
Norwegia	13.605,5	10.212,0	23.817,5	67.810,5
Belgia	2.534,0	7.847,2	10.381,2	25.355,2
Islandia	6.286,0	-	6.286,0	15.462,0
Gibraltar	-	-	-	7.413,4
Niemcy	-	-	-	4.723,0
R a z e m:	376.681,3	444.830,2	821.511,5	2.308.282,7
W poprz.mies.	343.216,1	427.255,4	770.471,5	
Wrzesień 1947	295.781,1	402.891,7	698.672,8	
W II kw.r.1948				2.342.039,3

Wywóz węgla i koksu wykazuje dalszy wzrost zarówno w stosunku do poprz.mies. (ok.7%), jak i w porównaniu z wrześniem r.1947 (ok.18%). Ogółem we wrześniu r.1948 wywieziono 777.545,7 t węgla (698.050,4 t) i 43.965,8 t koksu (72.421,1 t). Pierwsze miejsce zajmuje Francja, drugie Szwecja, trzecie Dania itd.

W ciągu III kwart.pierwsze miejsce w wywozie węgla zajmuje Szwecja, drugie Francja, trzecie Dania itd. W II kwart.r.1948 pierwsze miejsce zajmowała Francja, drugie zaś Szwecja, przy czym cyfry wywozowe do obu tych krajów były wyższe niż w III kwart.r.1948. Wzrósł natomiast wywóz węgla i koksu do Finlandii, Danii i Włoch.

Ładunek bunkru wg bander w porcie Gdańsk/Gdynia we wrześniu i w III kwart.r.1948 (w tonach)

BANDERA	Wrzesień r.1948			III kwart.r.1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	Razem
szwedzka	5.332,0	5.099,5	10.431,5	26.258,2
polska	3.770,8	5.532,0	9.302,8	24.793,6
duńska	3.659,1	4.833,5	8.492,6	23.474,9
fińska	2.754,0	2.489,4	5.243,4	16.323,3
norweska	1.167,0	652,0	1.819,0	5.395,3
radziecka	783,0	854,0	1.637,0	5.363,5
panamska	912,0	-	912,0	2.053,5
grecka	515,0	500,1	1.015,1	2.575,1
włoska	440,0	681,0	1.121,0	3.962,0
Do przeniesienia	19.332,9	20.641,5	39.974,4	110.199,4

Wrzesień r. 1948				III kw. r. 1948
BANDERA	Gdynia	Gdańsk	Razem	Razem
Z przeniesienia	19.332,9	20.641,5	39.974,4	110.199,4
francuska	113,5	-	113,5	752,5
angielska	-	-	-	750,0
holenderska	-	-	-	110,0
Razem:	19.446,4	20.641,5	40.087,9	111.811,9
W poprz. mies.	20.249,7	17.281,1	37.530,8	
Wrzesień r. 1947	20.796,2	20.383,5	41.179,7	
II kw. r. 1948				104.634,4

W mies. sprawozd. bunkrowały statki 10 bander; bandera polska, która w poprz. mies. znajdowała się na pierwszym miejscu, obecnie zajmuje drugie miejsce, pierwsze zaś bandera szwedzka; na trzecim miejscu znalazły się statki duńskie. W ciągu III kwart. bunkrowały statki 12 państw (wobec 14 bander w poprz. kwart.). Ilość sprzedanego bunkru wzrosła jednak w okresie sprawozd. w porównaniu z II kwart. b.r.

Ruch okrętowy w porcie Gdańsk/Gdynia we wrześniu r. 1948. -(BIM)
W mies. sprawozd. przeszło przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia 1.088 statków o łącznej pojemn. 1120391 NRT wobec 1.021 statków o pojemn. 1073641 NRT, co przedstawia wzrost tonażu o 4,4%. Na wejście przypada z tego 546 statków o pojemn. 568.751 NRT wobec 511 statków o pojemn. 539.640 NRT, na wyjście 542 statki o pojemn. 552.140 NRT w porównaniu z 510 statkami o pojemn. 534.001 NRT.

Przez GDYNIĘ przeszły następujące statki we wrześniu r. 1948 we bander:

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
szwedzka	46	30.375	56	32.035	81	46.136	20	18.504
polka	37	28.995	12	13.505	23	37.269	29	15.929
francuska	-	-	7	10.783	7	10.784	-	-
duńska	7	19.228	27	24.377	31	41.694	3	2.809
panamska	3	8.593	4	4.696	1	2.917	3	8.593
fińska	1	382	26	27.928	22	27.969	9	4.139
norweska	8	3.234	9	6.130	13	11.162	5	1.593
Stanów Zjedn.	5	21.189	-	-	2	9.122	2	8.257
radziecka	-	-	5	7.759	5	9.589	-	-
włoska	-	-	6	22.647	4	13.864	-	-
holenderska	4	1.242	-	-	3	1.149	1	93
angielska	4	6.598	1	3.199	5	7.536	1	1.166
grecka	-	-	1	2.561	-	-	1	2.561
jugosłowiańska	-	3.777	-	-	-	-	-	-
niemiecka	-	-	1	548	1	548	-	-
Razem:	116	123.613	153	156.168	198	219.739	74	63.444
W poprz. mies.	114	123.239	151	165.487	189	218.941	70	59.961 ^x
Wrzes. 1947	80	101.550	134	140.446	178	195.322	17	31.732

Przez Gdynię przeszło 541 statków o pojemn. 562.964 NRT, na wejściu 269 statków o poj. 279.781 NRT, na wyjściu 272 statki o poj. 283.183 NRT. Statki reprezentowały 15 bander. Na czele stała bandera szwedzka, na drugim miejscu polska, na trzecim duńska itd.

^xW poprz. numerze, str. 7, tabl. statków w Gdyni, na wyjściu: bandera polska, statki próżne, na być: 38 st. 18.950 NRT. W związku z tym suma statków próżnych na wyjściu, Gdynia, na być: 70 st. 59.961 NRT.

Przez GDAŃSK przeszły następujące statki we wrześniu r.1948 wg bander:

BANDERA	N a w e j ś c i u				N a w y j ś c i u			
	zakodowane		próżne		zakodowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
szwedzka	11	8.308	86	46.928	99	55.049	1	719
polska	15	36.016	7	5.724	8	11.374	13	32.453
francuska	-	-	2	3.043	1	2.001	-	-
duńska	9	4.941	82	68.478	78	62.028	9	7.484
panamska	1	2.750	1	3.527	1	3.527	-	-
fińska	4	1.320	23	18.864	25	18.998	2	450
norweska	6	17.220	6	3.234	10	9.491	5	16.508
radziecka	1	4.235	14	33.096	11	23.976	1	2.261
włoska	-	-	5	21.475	3	12.975	-	-
holenderska	-	-	1	148	-	-	-	-
grecka	2	7.116	-	-	-	-	2	7.116
jugosłowiańska	1	2.547	-	-	-	-	1	2.547
R a z e m :	50	84.453	227	204.517	236	199.419	34	69.536
W poprz.mies.	50	90.772	196	160.142	221	187.089	32	68.590
Wrzesień 1947	80	101.550	134	140.446	178	195.322	17	31.732

Przez Gdańsk przeszło 547 statków o poj.557.927 NRT, w czym weszło 277 statków o poj.288.970 NRT, wyszło 270 statków o poj.268.957 NRT. Statki reprezentowały 12 bander; na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka, na drugim duńska, na trzecim polska.

Ruch statków w porcie Gdańsk/Gdynia w III kwart.r.1948 wg bander:

BANDERA	N a w e j ś c i u				N a w y j ś c i u			
	Gdynia		Gdańsk		Gdynia		Gdańsk	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	150	144.507	65	143.738	162	165.357	64	139.959
angielska	17	24.058	-	-	17	23.124	-	-
duńska	102	132.691	274	216.359	99	126.628	267	207.529
grecka	3	7.406	5	17.790	3	7.406	6	21.348
fińska	81	33.882	95	79.425	83	81.240	95	79.148
francuska	11	17.319	2	3.043	11	17.321	1	2.001
holenderska	21	11.463	9	5.788	21	12.014	9	5.837
jugosłowiań.	1	3.777	1	2.547	-	-	1	2.547
kanadyjska	3	12.946	-	-	3	12.946	-	-
niemiecka	2	877	-	-	2	877	-	-
norweska	59	46.966	36	44.011	58	52.488	38	48.637
panamska	12	34.640	5	14.176	10	29.944	4	11.426
radziecka	24	45.537	38	80.588	25	48.278	36	74.161
szwedzka	298	175.858	241	156.300	290	180.326	247	161.452
szwajcarska	1	2.639	-	-	1	2.639	-	-
Stanów Zjedn.	13	57.986	1	4.521	14	56.615	1	4.521
włoska	9	35.524	8	31.300	7	26.605	6	22.809
Razem:	807	838.076	783	799.586	806	853.804	773	781.375

W ciągu III kwart.r.1948 przeszło przez Gdańsk i Gdynię 3.129 statków o poj.3.272.841 NRT. Na wejście przypadło 1.590 statków o poj. 1.637.662 NRT, na wyjście 1.539 statków o poj. 1.635.179 NRT.

Przez Gdynię przeszło 1.613 statków o poj.1.691.880 NRT, przez Gdańsk 1.516 statk. o poj. 1.580.961 NRT. Weszło do Gdyni 807 statków o poj.838.076 NRT, wyszło 806 statk.o poj.853.804 NRT. Do Gdańska weszło 783 statki o poj.799.586 NRT, wyszło 733 statki o poj.781.375 NRT.

Urządzenia przeladunkowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia we wrześniu r.1948.-(BIM) We wrześniu pracowało razem 96 dźwigów, wobec 89 w

poprz.mies.; z tego w Gdyni czynnych było 53 dźwigi, mianowicie dla towarów masowych 18, dla drobnicy 32, poza tym dla różnych robót 3 dźwigi pływające. W Gdańsku czynne były 43 dźwigi, w tym dla towarów masowych 25, dla drobnicy 14 oraz 2 dźwigi pływające.

Osłabienie ruchu morskiego między Europą i Stanami Zjedn.-(BIM)
Jak donosi tygodnik "Verkehr" z 23.IX.1948, trwająca od kilku miesięcy stagnacja w eksporcie ze Stanów Zjedn.do Europy, który dotychczas kierował się głównie do krajów europejskich o "twardej walucie", odbija się poważnie na żegludze. Zdarza się często, że statki, zarówno linii amerykańskich jak i innych, pracujące na tym szlaku, zawijają do portów europejskich, atlantyckich lub reńskich, tylko z bardzo niewielkimi ładunkami i ładują tam na drogę powrotną również niewielkie ilości towarów. Toteż w kołach żeglugowych mówi się, że te linie transatlantyczne pracują już deficytowo, mimo że trzymają się ustalonych przez konferencje stawek. Żegluga trampowa natomiast w tej sytuacji usiłuje bronić swej pozycji przez daleko idące obniżenie stawek frachtowych i ściąganie w ten sposób do siebie znacznej części ładunków.

W przeciwieństwie do ruchu towarowego, ruch pasażerski na Atlantyku wykazuje wciąż jeszcze bardzo znaczne ożywienie, co tłumaczy się zarówno stosunkowym brakiem tonażu pasażerskiego, jak i poważnym nasileniem przejazdów ze Stanów Zjedn.do Europy najrozmaitszych misyj wojskowych i cywilnych oraz rodzin ich członków. Największy popyt obserwuje się w zakresie tańszych miejsc turystycznych. Wg obliczeń amerykańskich biur podróży, w sezonie letnim r.1948 zarezerwowano na tym szlaku ok.200.000 przejazdów, przy czym w tym samym sezonie było ok.50.000 przelotów samolotami.

Stawki frachtowe i opłacalność żeglugi liniowej.-(BIM) Belgijski tygodnik "Transport"(24.IX.1948) stwierdza, że mimo zmniejszonej podaży ładunków dla żeglugi liniowej, stawki frachtowe tej żeglugi, w przeciwieństwie do trampingu, na ogół wykazują duży stopień stabilizacji. Czy to jednak oznacza, że zarobki towarzystw żeglugi utrzymują się również na tym samym poziomie co w poprzednich latach powojennych, czy choćby w r.1947? "Transport" cytuje zdania poważnych fachowców jako odpowiedź na to pytanie, m.in. wypowiedzi prezesa belenderskiego Związku Armatorów oraz prezesa szwedzkiego Związku Właścicieli Statków. W obu wypadkach podkreśla się stały i znaczny wzrost kosztów eksploatacyjnych towarzystw liniowych, na skutek którego "wysokość wydatków wkrótce osiągnie poziom wpływów z tytułu frachtów, jeśli te nie ulegną znacznej obniżce". Cytowane głosy są wprawdzie wyrazem zupełnie określonych interesów i jako takie mogłyby być uznawane za mało obiektywne. Jednak najbardziej obiektywne spojrzenie na tę sprawę musi, zdaniem pisma, uwzględnić fakt niebywałego wzrostu kosztów budowy i remontów statków, wzrost cen paliwa płynnego o 250% w stosunku do poziomu z r.1939, fatalny wpływ na opłacalność eksploatacji przedłużonych postojów statków w portach, wzrastający udział w kosztach eksploatacyjnych pozycji płac i świadczeń socjalnych itd. Tak więc, zdaniem pisma, nominalna stabilizacja stawek frachtowych w żegludze liniowej oznacza dzisiaj faktyczne ich zmniejszenie w stosunku do zwiększonych kosztów, niejednokrotnie zaś również w stosunku do siły nabywczej waluty, w jakiej są wyrażone.

Obroty towarowe niektórych portów europejskich w r.1938 i 1947.-(BIM) Szwajcarski miesięcznik "Schiffahrt u.Weltverkehr"(sierpień 1948) publikuje następujące dane dotyczące obrotów towarowych niektórych wielkich portów europejskich w latach 1938 i 1947 (w tonach):

^x W poprz.nr, str.8, analogiczna notatka, ma być: 48 urzadz.przekad.w Gdyni. Ponadto wykreślić: "3 dźwigi parowe".

P o r t	Przywóz	Wywóz	Razem	
	1947	1947	1947	1938
Antwerpia	15.970.487	6.235.584	22.206.071	23.579.000
Rotterdam	9.288.703	2.820.254	12.108.957	46.765.000
Marsylia	5.782.204	1.929.272	7.711.476	9.955.000
Genua	6.141.369	638.010	6.779.379	6.864.000
Le Havre	5.549.225	935.692	6.484.927	8.580.000
Rouen	5.454.002	860.996	6.334.998	7.701.000
Hamburg	4.410.500	1.630.600	6.041.100	25.742.000
Brema	4.531.200	848.600	5.379.800	8.967.000

Obrady Międzynarodowego Związku Ubezpieczeń Morskich.-(BIM) Trzecia powojenna sesja Międzynarodowego Związku Ubezpieczeń Morskich, reprezentującego 22 kraje, odbyła się w Holandii (Noordwijk) w dniach 7-13 września r.1948. Najważniejszym punktem obrad była kwestia ryzyka wojennego, mianowicie dyskusja nad ewentualną rewizją przedwojennego porozumienia w tej sprawie (Waterborne War Risk Agreement z r.1938).

W czasie obrad powrócono m.in. do nie zakończonych jeszcze sprawy ubezpieczeń C.M.S.(Combined Marine Surcharges - jednolite stawki dodatkowe ubezpieczeń morskich ładunku w czasie wojny). Opinie co do sprawy dalszego utrzymania w mocy tego systemu są podzielone, jak to wykazały zarówno obrady Związku w r.1947 w Cannes, jak i późniejsza dyskusja na łamach angielskiej prasy żeglugowej. Za pozostawieniem C.M.S. przemawia duże nasilenie kradzieży przy przeładunku, złe opakowanie towarów, chwytliwa sytuacja na rynku pieniężnym oraz szereg innych czynników zakłócających proces stabilizacji warunków pracy w zakresie ubezpieczeń. Wśród zwolenników zniesienia systemu C.M.S. najpoważniejszym jest Lloyd Brytyjski.

Rezolucja konferencji zaleca utrzymanie systemu C.M.S. w ciągu najbliższego roku.

Jednym z najciekawszych momentów konferencji było wystąpienie prezesa Szwedzkiego Związku Ubezpieczycieli, który zwrócił uwagę na problematyczną, gdyż bardzo ograniczoną, odpowiedzialność przewoźnika przy stosowaniu konosamentów bezpośrednich. Stwarza to trudną sytuację dla zakładów ubezpieczeń i przemawia za koniecznością rychłego uchwalenia w tym zakresie konwencji międzynarodowej, która obecnie opracowywana jest przez Międzynarodowy Komitet Morski.

Charakterystyczne tendencje w budownictwie tankowców.-(BIM) Jak podaje miesięcznik "The Motor Ship"(wrzesień 1948), obecnie znajduje się w budowie na stoczniach świata 75 tankowców o wielkim tonażu, mianowicie w Ameryce 45 jednostek o tonażu 26.000 TDW każda i w Europie 30 jednostek o tonażu od 23.000 do 28.000 TDW każda. Jest rzeczą znaną, że jeszcze żadna jednostka tankowa tej wielkości nie znajduje się w eksploatacji. Jest to chyba jedyny wypadek pruchnięcia na wielką skalę budowy nowego typu jednostek bez uprzedniego wypróbowania ich praktycznej opłacalności. Przyczyną tego stanu rzeczy jest powstanie po wojnie specjalnych potrzeb w tym zakresie, w związku ze wzrostem znaczenia transportów ropy ze Środkowego Wschodu. Armatorzy byli zdania, że jednostki o większym tonażu będą znacznie bardziej ekonomiczne w obsłudze tych transportów niż dawniejsze jednostki o tonażu 15.000 czy 18.000 TDW. Zdaniem "The Motor Ship", nie ulega to wątpliwości, równocześnie jednak istnieje obawa, że w razie załamania się rynku frachtowego tankowców, wysokie koszty budowy oraz eksploatacyjne jednostek nowego typu mogą postawić pod znakiem zapytania ich opłacalność, szczególnie jeśli chodzi o jednostki budowane w Stanach Zjedn.

Brak zaufania do przyszłości żeglugi amerykańskiej.-(BIM) Jak podaje "Scandinavian Shipping Gazette"(22.IX.1948), Związek Armatorów

Amerykańskich w Nowym Jorku opublikował ostatnio w jednym ze swych wydawnictw periodycznych rozważania na temat braku zaufania armatorów Stanów Zjedn. do możliwości racjonalnego ekonomicznie eksploataowania w przyszłości żeglugi amerykańskiej. Chodzi tu, oczywiście, przede wszystkim o tych armatorów, którzy nie korzystają z subwencji rządowych i, szczególnie w obecnych warunkach na rynku dewizowym, nie mają możliwości skutecznej konkurencji z flotami innych państw. Oto bowiem, jak stwierdzają armatorzy amerykańscy, wszystkie państwa morskie Europy cierpią na brak dolarów i, dzięki kontroli dewizowej, jaką stosują, zmuszają zakładców do korzystania z usług w pierwszym rzędzie własnych statków, następnie zaś statków należących do krajów o "miękkiej" walucie. W rezultacie statki należące do krajów dolarowych "są tym biednym trzecim". W wyniku tej sytuacji obserwuje się bardzo znaczną rezerwę w zakresie inwestycji w żegludze Stanów Zjedn., mimo iż przeciętne dywidendy wynoszą tu obecnie 10%. Natomiast, zdaniem armatorów amerykańskich, sytuacja w żegludze brytyjskiej jest zupełnie odmienna, czego wyrazem jest gotowość inwestowania w niej nawet przy dywidendach poniżej 5%. W związku z tym zwraca się uwagę na konieczność opracowania takiego programu ekonomicznego dla żeglugi Stanów Zjedn. jako całości, który by pozwolił nie tylko na nabywanie przez armatorów amerykańskich statków po cenach rynku światowego, lecz również na ekonomiczne ich eksploataowanie. Zwraca się uwagę, że skupienie całego wysiłku na budowie nowych statków pasażerskich i tankowców nie rozwiązuje tego zagadnienia.

Zarobki żeglugi amerykańskiej. - (BIM) Opublikowany przez amerykańskie Ministerstwo Handlu bilans transportu międzynarodowego Stanów Zjedn. za lata 1946 i 1947 wykazuje znaczny wzrost pozycji usług żeglugowych, co należy przypisać zarówno zwiększeniu wolumenu przewozów jak i wysokim stawkom frachtowym.

	Dochody (w mil. dol.)		Wydatki (w mil. dol.)	
	1946	1947	1946	1947
Frachty towarowe	1.105	1.256	224	338
a) " morskie	1.026	1.175	203	317
b) " lądowe	79	81	21	21
Czarter	19	22	1	3
Przewozy pasażerskie	57	66	23	40
Opłaty port. w port. St. Zj.	192	387	285	351
" inne	4	6	51	54
R a z e m :	1.376	1.728	535	730

Zarobki netto wyniosły więc w r. 1946 841 mil. dol., zaś w r. 1947 - 998 mil. dol. Suma dochodów brutto w r. 1947 reprezentuje poziom nie osiągnięty nawet w czasie wojny, mimo działania wówczas umów lend-lease. Deficytowy bilans usług transportowych Stanów Zjedn. przed wojną przeszedł od r. 1940 w fazę stałych nadwyżek i wzrostu dochodu netto:

Rok	Dochód netto w mil. dol.	Rok	Dochód netto w mil. dol.
1940	59	1944	908
1941	219	1945	889
1942	426	1946	841
1943	767	1947	998

Wpływy z tytułu frachtów statków amerykańskich w obsłudze wywozu Stanów Zjedn. wzrosły z 88 mil. dol. w r. 1938 do 139 mil. dol. w r. 1940, osiągając poziom rekordowy w r. 1945, mianowicie 987 mil. dol. Obok wysokich stawek frachtowych i wzrostu udziału bandery amerykańskiej w przewozach własnego eksportu, ważną przyczyną tak znacznych dochodów żeglugi był też wzrost udziału drobnicy i sprzętu wojennego, jako ładunków znacznie bardziej rentownych niż towary masowe.

Poziom stawek frachtowych po wojnie wzrósł znacznie: w r. 1946 dla

żeglugi regularnej o 150-200' w stosunku do r.1937, dla trampingu o 300'; w r.1947 stawki konferencyjne wzrastały dalej, natomiast w lipcu tegoż roku stawki dla przewozów towarów masowych w trampingu zalewały się poważnie.

Subwencja rządowa dla United States Lines.-(BIM)W początku września r.1948 został podpisany układ między amerykańskim towarzystwem żeglugowym United States Lines i Komisją Morską Stanów Zjedn., na mocy którego 40 liniowców towarowych tego towarzystwa będzie korzystało z tzw.wyrównania kosztów eksploatacyjnych. 25 spośród wymienionych jednostek pracuje na szlakach północno-atlantycznych, przy czym towarzystwo zobowiązuje się utrzymywać na każdym z tych szlaków co najmniej 50 i nie więcej niż 52 połączenia rocznie. Pozostałych 15 jednostek pracuje na szlakach wiodących na Daleki Wschód (24-26 połączeń rocznie) oraz na szlakach australijskich (18-20 połączeń). Umowa na noc obowiązująca wstecz, od początku r.1948, i zgodnie z komunikatem rozesełanym akcyjnym zarządztwem towarzystwa, oznacza ona zwiększenie zarobków towarzystwa w I półroczu 1948 z 610.170 dol. do 1.217.000 dol.

Obroty portu w Chicago.-(BIM) Przekładunek towarowy portu w Chicago w r.1947 osiągnął 26.521.868 t, czyli o 8' więcej niż w rekordowym r. 1944. Oczekuje się przy tym dalszego ożywienia obrotów w związku z modernizacją portu i regulacją żeglugi śródlądowej, zgodnie z ustawą z r.1946.

W obrotach z r.1947 na przywóz przypadło 22.012.407 t, na wywóz zaś tylko 4.509.461 t. Najważniejsze pozycje przywozowe stanowią: ropa naftowa - 9,5 mil.t, oraz ropa naftowa - 5,6 mil.t.

W Brytania zwróciła ostatni statek wydzierżawiony od Stanów Zjedn.-(BIM) W Brytania zwraca Stanom Zjedn. statek "Fort Scurie", jako ostatni ze statków amerykańskich, wydzierżawionych w czasie wojny. Ogółem flota brytyjska zwróciła Stanom Zjedn. 11 statków typu "Liberty", 12 statków po ok. 12.500 BRT, 6 statków typu "Hickory", 11 statków dla desantów wojskowych, 6 statków typu "Victory" i 2 stare statki bez specjalnego przeznaczenia.

Brytyjcy armatorzy zakupili 118 statków typu "Liberty", ponadto zaś rząd brytyjski zakupił 30 jednostek zdolnych do ruchu w całej żegludze.

Żegluga holenderska wobec zagadnienia transportów marszałowskich.-(BIM) Holenderskie koła żeglugowe okazują wielkie zainteresowanie dla rozwiązania sprawy 50' ładunków marszałowskich, nie zastrzeżonych dla bandery amerykańskiej. Zgodnie z sugestiami amerykańskimi, twierdzi się tu, że konieczne jest porozumienie między państwami europejskimi, objętymi Planem Marshall'a, na temat rozdziału owych pozostałych 50' ładunków między floty państw bezpośrednio zainteresowanych w imporcie danych ładunków i floty pośredniczące. Stany Zjedn.wysuwały nawet termin 1 września r.1948 dla osiągnięcia tego porozumienia. Żeglugowcy holenderscy wyrażają obawę, że jeśli nie dojdzie do porozumienia w niedługim czasie, sprawa może zostać rozwiązana po myśli sugestji amerykańskich, mianowicie w ten sposób, że ładunki, których dane państwo importujące nie będzie mogło przewieźć własnymi statkami, przypadną w udziale statkom Stanów Zjedn., niezależnie od zastrzeżonych dla bandery amerykańskiej 50' ładunków.

Zainteresowanie ta sprawą Holandii, podobnie zresztą jak i innych państw o flotach typu pośredniczącego, jest bardzo istotne, gdyż dotychczas przywóz holenderski ze Stanów Zjedn.w ramach Współpracy Gospodarczej obsługiwany był w przeszło 80' przez statki nieamerykańskie, czyli niemal w tym samym stopniu co holenderski przywóz ze Stanów Zjedn.przed uruchomieniem dostaw w ramach Planu Marshall'a. Jeśli więc 50' części maszy towarów marszałowskich zastrzeżone jest dla bandery amerykańskiej, to udział tej bandery w przewozach do innych krajów europejskich pozostanie

Holandia musi znacznie przewyższać 50%. Gdyby więc w przyszłości klawisze 50% miała być ściśle stosowana wobec Holandii, wtedy żegluga holenderska pogłoby szukać rekompensaty w uzyskaniu przewozów ładunków marszałowskich dla innych krajów europejskich, w stosunku do których udział bandery amerykańskiej uległby automatycznie zmniejszeniu. Tak więc holenderskie koła rządowe i żeglugowe przypuszczają, że rozwiązanie sprawy przewozów ładunków marszałowskich do Europy w żadnym wypadku nie wpłynie na zmniejszenie udziału żeglugi holenderskiej w tych przewozach. Zasadniczo podobne rozumowanie można by przeprowadzić dla każdego kraju posiadającego flotę typu usługowego (pośredniczącego).

Odbudowa i rozbudowa portów radzieckich.-(BIM) Odbudowa i rozbudowa portów stanowi jeden z najważniejszych odcinków realizowanego obecnie w Z.S.R.R. nowego planu 5-letniego, który przewiduje m.in. zwiększenie ogólnej ilości przewozów morskich o 2,2 razy w stosunku do poziomu przedwojennego.

W wyniku zniszczeń wojennych długość nabrzeży użytkowych w radzieckich portach morskich zmniejszyła się o 37%, nabrzeży głębokich o 29%, zaś powierzchnia magazynów o 56%. Obok odbudowy zniszczeń, poważnym problemem jest konserwacja i budowa urządzeń morskich narażonych na stałe działanie fal i lodu; dotyczy to szczególnie portów północnych, gdzie trwałość urządzeń betonowych i żelbetonowych często nie przekracza 2-3 lat, stalowych zaś - 7-8 lat. Mechanizacja urządzeń przeładunkowych jest również kwestią pierwszoplanową dla portów radzieckich, zarówno ze względu na skrócenie czasu postoju statków w porcie, jak i, pośrednio, na obniżenie kosztów transportu. (Obecnie np. koszt postoju w porcie statku "Leningrad" wynosi 8-10 tys. rubli dziennie, zaś koszt utrzymania dźwigu mostowego 150-200 rubli). Mechanizacja robót przeładunkowych w portach radzieckich ma osiągnąć w r. 1950 77%, wobec 65,9% w r. 1940. (Jeśli wyłączymy pracę dźwigów okrętowych, relacje te spadną do 71% i 61%). Wpłynie to na znaczny wzrost wydajności pracy robotników portowych. Średnia wydajność w r. 1940 wynosiła 14,8 t na robotnikozniane, zaś w r. 1950 wzrośnie do 17,8 t, czyli o 20%.

Największe inwestycje planowane są w zakresie odbudowy portów na Bałtyku, Morzu Czarnym i Azowskim, jako najbardziej zniszczonych w czasie wojny (Leningrad, Odessa, Ryga, Noworocysk). Porty te zostaną całkowicie odbudowane, z uwzględnieniem najnowszych osiągnięć techniki w tym zakresie. Powiększona zostanie znacznie przepustowość tych portów dzięki zwiększeniu ilości wyposażenia przeładunkowego i jednoczesnemu szerokiemu zastosowaniu nowoczesnych środków transportowych na terenie portu (ciągniki samochodowe, wagonetki do przewozu drewna itp.).

Przewiduje się także znaczne pogłębienie tych portów oraz odbudowę zniszczonych doków i stoczni remontowych, jak również budowę 3 nowych stoczni, co oznaczałoby łącznie powiększenie zdolności produkcyjnej stoczni 2,5 raza, zaś doków - 1,8 raza.

Obok odbudowy i modernizacji już istniejących portów plan 5-letni przewiduje także budowę nowych portów, przy zastosowaniu najnowszych zdobyczy techniki; wydatki na mechanizację i transport samochodowy w porcie mają stanowić 20% całej sumy planowanych inwestycji.

Wzrost flot skandynawskich w ciągu I półrocza 1948.-(BIM) Jak podaje "Scandinavian Shipping Gazette", spośród państw skandynawskich najwyższy wzrost netto tonażu handlowego w ciągu I półrocza 1948 wykazuje Norwegia, mianowicie 74 jednostki i 212.000 BRT. Dalej miejsce zajmuje Szwecja, której flota handlowa zyskała w tym okresie 26 jednostek i 68.500 BRT i Dania z 18 jednostkami i 62.254 BRT.

Statki w budowie na l.VII.1948 na stocznjach norweskich obejmowały 69 jednostek i 70.200 BRT, na stocznjach szwedzkich 68 jednostek i 252.380 BRT (w tym 12 tankowców o 96.800 BRT), na stocznjach duńskich

28 jednostek i 127.680 BRT (w tym 4 tankowce o 35.940 BRT). Ponadto zamówienia na stoczniach norweskich obejmują 116 jednostek i 278.170 BRT (w tym 13 tankowców o 78.300 BRT), na stoczniach szwedzkich 166 jednostek o 1.147.150 BRT (w tym 86 tankowców o 738.950 BRT), na stoczniach duńskich 49 jednostek i 264.570 BRT (w tym 14 tankowców o 138.180 BRT). Cyfry te zawierają również zamówienia obcych armatorów.

Dochody norweskiej floty handlowej. - (BIM) Dochody netto norweskiej floty handlowej w dewizach obcych w ciągu I półrocza 1948 wyniosły 20 mil.funtów szterl.(400 mil.kr norw.). Połowa tej sumy przeznaczona jest na pokrycie kosztów budowy nowego tonażu na stoczniach zagranicznych.

Obroty towarowe portu Oslo. - (BIM) Obrót towarowy portu Oslo w latach 1938, 1946 i 1947 kształtował się następująco (w tonach):

	Przywóz	Wywóz	Razem
1938	2.448.794	720.978	3.169.772
1946	1.320.750	1.018.300	2.339.050
1947	1.597.210	1.235.100	2.832.310
1948(I pół)	696.500	673.100	1.369.600

Szwedzka flota handlowa w r.1947. - (BIM) Dochody szwedzkiej floty handlowej w r.1947 spadły do 862,33 mil.kr w porównaniu z 886,22 mil.kr w r.1946. Na kwotę tę składają się: dochody z czarteru - 77,01 mil.kr (44,69 mil.kr w r.1946), frachty w ruchu zagranicznym - 742,92 mil.kr (771,95 mil.kr), frachty żeglugi wewnętrznej - 54,48 mil.kr (58,50 mil.kr), przewozy pasażerskie - 62,45 mil.kr (54,01 mil.kr). Wywóz przez porty szwedzkie w r.1947 przewyższył poziom z r.1946 o 30%, a przywóz o 47%. Udział bandery szwedzkiej w obrotach własnych portów spadł z 58,3% w r.1946 do 50,1% w r.1947, co tłumaczy się wzrostem zatrudnienia tonażu szwedzkiego w przewozach między portami zagranicznymi.

Tonaż handlowy Szwecji wzrósł w r.1947 o 173.000 BRT i przekroczył poziom przedwojenny (1.617.000 BRT) o 29.000 BRT, czyli o ok.1/5. 117 tys.BRT zbudowano na stoczniach szwedzkich. Zdolność przewozowa szwedzkiej marynarki handlowej przewyższyła możliwości przedwojenne o znacznie więcej niż 1/5, a to dzięki temu, że utracony w czasie wojny stary tonaż zastąpiono jednostkami nowoczesnymi, o dużej szybkości.

Frachty zarabiane przez żeglugę szwedzka w przewozach między portami obcymi kształtowały się różnie w porównaniu z r.1946: w Anglii -19%, w Argentynie -30%, we Francji -30%, w Polsce + 32%, w Stanach Zjedn.-7%.

Zarobki żeglugi duńskiej. - (BIM) Jak podaje czasopismo "Fairplay" (2.IX.1948), wpływy z tytułu frachtów w dewizach obcych wyniosły w r. 1947 ok.530 mil.kr, ponadto zaś ok.15 mil.kr tytułem przewozów pasażerskich (cudzoziemców). W porównaniu z r.1946 stanowi to wzrost wpływów brutto o ok.15 mil.kr, mianowicie w wyniku zwiększenia duńskiego tonażu handlowego. W tym samym r.1947 wydatki żeglugi duńskiej w dewizach obcych, obejmujące opłaty w obcych portach, bunkier, zaopatrzenie statków itd., wyniosły ok.220 mil.kr, co w porównaniu z r.1946 stanowi przeciętnie znacznie większy wzrost niż wzrost wpływów z tytułu frachtów. Na podstawie powyższych cyfr zarobki netto żeglugi duńskiej w r.1947 należało by szacować na ok.375 mil.kr.

Projekt duńskiej linii żeglugowej do Ameryki. - (BIM) W duńskich kręgach żeglugowych toczy się obecnie ożywiona dyskusja na temat ewent. uruchomienia duńskiej linii Kopenhaga-Ameryka. Dotychczas Kopenhaga korzystała na tym szlaku z usług statków szwedzkich i polskich. Ponieważ jednak, jak donosi wiedeński "Verkehr"(23.IX.1948), statki polskie nie zawsze odpowiadają w pełni wymaganiom duńskim, projektuje się w ramach szybko postępującej odbudowy floty duńskiej wybudowanie własnych jednostek dla obsługi tego szlaku. Nie projektuje się przy tym statków wyłącznie

pasażerskich, twierdząc, że w tym ruchu pierwszeństwo przypada samolotom, lecz kombinowane szybkie statki towarowo-pasażerskie. Przewiduje się dla tego celu motorowce o tonażu 6.000-8.000 BRT. Nie wiadomo jeszcze, o ile konkretnie wygląda sprawa realizacji tych projektów, które jednak mają jakoby również poparcie rządu duńskiego.

Tonaż belgijskiej floty handlowej.-(BIM) Belgijskie władze morskie ogłosiły dane statystyczne za I półrocze 1948, z których wynika, że stan belgijskiej floty handlowej wzrósł z 47 parowców (203.881 BRT) i 31 motorowców (146.100 BRT), tzn. razem 78 jednostek i 349.981 BRT w styczniu r.1948 do 51 parowców (213.932 BRT) i 36 motorowców (163.206 BRT), tzn. razem 87 jednostek i 377.138 BRT na 30.VI.1948. Tak więc w ciągu 6 miesięcy wzrost wyniósł 9 jednostek i 27.157 BRT. Cyfry te nie obejmują floty utrzymującej połączenia przez Kanał La Manche i będącej własnością państwa; na 1.I.1948 liczyła ona 20.507 BRT, od tego czasu zaś uległa zwiększeniu. Ponadto należy wymienić będący również własnością państwa prom samochodowy Dover-Ostenda oraz statek szkolny "Mercator" (770 BRT). Przed wojną belgijska flota handlowa liczyła ogółem 100 jednostek i 422.429 BRT.

Obroty towarowe portu Antwerpii.-(BIM) Porównanie powojennych obrotów towarowych Antwerpii z przedwojennymi wykazuje niekorzystną strukturę obecnego przeładunku w tym największym porcie kontynentu:

	r.1937(w tonach)		r.1947(w tonach)	
	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
Ogólne obroty	14.312.000	14.119.000	15.970.000	6.283.000
W tym tranzyt	4.957.000	6.530.000	2.622.000	1.117.000

Przedwojenna niemal idealna równowaga między przywozem i wywozem znikła. Stan takiej równowagi ma dla portu wielkie znaczenie, gdyż zapewnia statkom zawijającym doń ładunek powrotny. Antwerpia była jedynym portem na świecie posiadającym właśnie taką strukturę przeładunku. Również duży udział ładunków własnego handlu zagranicznego dawał Antwerpii gwarancję stabilizacji obrotów. Po wojnie udział ładunków eksportowych obniżył się bardzo poważnie, wzrósł natomiast udział przywozu. Podobną tendencję wykazuje tranzyt, którego udział w ogólnych obrotach Antwerpii zmniejszył się bardzo poważnie, głównie w związku ze zniknięciem tranzytu niemieckiego.

Antwerpia zabiega o klientów austriackich.-(BIM) Jak podawaliśmy w jednym z poprzednich numerów, Związek Spedytorów Antwerpskich zorganizował niedawno w Antwerpii t.zw."Dni Czechosłowacji", później "Dni Szwajcarii", wreszcie ostatnio "Dni Austrii". W ramach tego związku istnieją poszczególne sekcje, w których skład wchodzi spedytorzy szczególnie zainteresowani kontaktami z jednym z krajów zaplecza portu Antwerpii. Ostatnio sekcja austriacka zaprosiła do Antwerpii przedstawicieli spedytorów austriackich, którzy na miejscu i nieocześnie mogli obserwować wszelkie udogodnienia i możliwości, jakie Antwerpia może zaoferować w zakresie obsługi tranzytu austriackiego. Ten pobyt, którego celem jest wyłącznie interes, otrzymał jednak tło i atmosferę serdecznej gościnności, co stanowi rękojmię skuteczności tej akcji propagandowej. Równocześnie tygodnik austriacki "Verkehr" poświęcił znaczną część numeru z dnia 16.IX.1948 Antwerpii, jako "idealnemu portowi przeładunkowemu la Europy środkowej". Na łamach tego zeszytu wypowiadają się przedstawiciele zarówno belgijskich jak i austriackich kół spedytorskich.

Ubezpieczenia społeczne marynarzy w Belgii.-(BIM) Ustawa z dnia 7 lutego r.1945 stworzona w Belgii Urząd Ubezpieczeń Społecznych Marynarzy, administrowany przez komitet reprezentujący wszystkie strony zainteresowane (marynarze, armatorzy i państwo), a kontrolowany przez Mini-

sterstwo Komunikacji. Urząd opiera swa działalność o: 1. pracujące od r. 1929 Kasy Pomocy i Zabezpieczenia Marynarzy Bandery Belgijskiej, 2. Kasę Specjalną Marynarki Handlowej oraz 3. Biuro Kompensacyjne Związku Armatorów.

Składki ubezpieczeniowe pokrywają łącznie armatorzy, marynarze i państwo w następującym stosunku:

	Armatorzy	Marynarze	Państwo
Renty starcze=15% zarobku	5%	5%	5%
Zasiłki chor.i inwal.=5% zarobku	2%	3%	-
Zasiłki dla bezrobot.=2% zarobku	1%	1%	-
Dodatki rodzinne=6% zarobku	6%	-	-
Zasiłki urlopowe=2,5% zarobku	2,5%	-	-

Maksymalna płaca marynarza wynosi 4.000 frs miesięcznie.

Koncesje dla armatorów niemieckich.-(BIM) Czasopismo "Fairplay" (9. IX.1948) donosi, że brytyjskie władze wojskowe w Hamburgu powiadomiły resort komunikacji o zezwoleniu dla armatorów niemieckich na wydobywanie zatopionych jednostek morskich do 1.500 BRT i remont ich lub rozbiórkę. W r.1947 obliczano, że w Hamburgu i Kilenii było zatopionych ok.700 jednostek o łącznym tonażu ok.1.150.000 BRT i że wydobycie ich wymagałoby ok 5 lat czasu.

Możliwości rozwoju austriackiego towarzystwa żegluzi dalekomorskiej.-(BIM) Wiedeński tygodnik "Verkehr" z 2.IX.1948 komentuje krytyczne uwagi fachowych kół żeglugowych, dotyczące możliwości rozwoju niedawno założonego austriacko-triesteńskiego towarzystwa żegluzi dalekomorskiej "Oestrig". Tygodnik "Verkehr" zajmuje się przy tym tylko tymi głosami krytycznymi, co do których obiektywizmu nie ma zastrzeżeń. Stwierdza się więc przede wszystkim, że statki, którymi towarzystwo "Oestrig" bądź już dysponuje (2 amerykańskie korwety), bądź zamierza zacząterować ("Liberty"), są nieekonomiczne, a usiłowania zmierzające do zwiększenia ich wydajności przez pełne wykorzystanie możliwości w zakresie szybkości są gospodarczo niecelowe ze względu na katastrofalny w tym wypadku wzrost kosztów paliwa. Sam fakt oparcia swej działalności na jednostkach zacząterowanych, nie zaś własnych, zwiększa koszty własne towarzystwa o ok.30%. Nadzieje towarzystwa na uzyskanie większych przewozów w ramach transportów ładunków "marszałowskich", przeznaczonych dla Austrii, są o tyle słabo umotywowane, że istnieje bardzo ostra konkurencja międzynarodowa w zakresie zdobycia owych 50% ładunków marszałowskich, nie zastrzeżonych dla bandery Stanów Zjedn. Jak wynika z poprzednich danych, tow."Oestrig" nie jest dostatecznie uzbrojone do tej walki konkurencyjnej. W związku z tym powstaje pytanie, czy nie byłoby rzeczą gospodarczo bardziej celową skierować poważne kapitały włożone w inwestycje żeglugowe na rozbudowę produkcji eksportowej przemyślu austriackiego. Tygodnik "Verkehr" podkreśla, że takie sugestie wysuwane były nie tylko za granicą, lecz również w pewnych kręgach austriackich, gdy sprawa "Oestrig'u" nie była jeszcze przesadzona.

Z działalności portu triesteńskiego w r.1948.-(BIM) Wiedeński "Verkehr"(23.IX.1948) publikuje obszerny wywiad z dyrektorem znanej triesteńskiej agencji żeglugowej Enrico Sperco "Figlio. Wg oświadczenia dyr.Modesti, do niedawna 90% towarów eksportowanych przez port triesteński pochodziło z Czechosłowacji, reszta przeważnie z Austrii i, w nie wielkiej mierze, z Węgier. Jednak od początku r.1948 zaobserwowano wyraźną tendencję zmiany kierunków eksportu przez Triest, mianowicie zmniejszył się nieco (mniej niż przypuszczano) eksport pochodzący z Czechosłowacji, natomiast wzrósł znacznie eksport towarów pochodzących z Austrii. Obecnie eksport czechosłowacki przez Triest stanowi ok.70% ogólnego eksportu przez ten port, eksport z Austrii ok.25% i z Węgier 5%.

Jeśli chodzi o strukturę tego eksportu, drzewo z Austrii zajmuje w nim pod względem ilościowym pierwsze miejsce. Dalej notuje się papier, celulozę oraz magnezyt z Austrii. Stal i żelazo dopiero zaczyna wyrabiać sobie pozycję na liście eksportowej portu triesteńskiego. W najbliższym czasie oczekuje się większych ładunków eksportowych drewnianych dla Turcji i nawet dla Australii. Z Czechosłowacji, poza drzewem, wychodzi przez Triest przede wszystkim szkło, maszyny i towary włókiennicze. Ponadto idą przez Triest również niewielkie ilości drzewa z Jugosławii.

W przeciwieństwie do wywozu, przywóz przez Triest wykazuje duży stopień stabilizacji. Przywóz dla Austrii stanowi 35% ogólnego przywozu przez Triest, dla Czechosłowacji ok. 60% i dla pozostałych krajów ok. 5%. Obecnie głównymi artykułami przywozowymi w Trieście są: tytoń z Turcji i Grecji (przeważnie dla Austrii), rudy chromowe z Izmit i Iskenderun, niemal wyłącznie dla Austrii, figi z Turcji, bawełna z Egiptu, pomarańcze i inne owoce, przeważnie z Palestyny.

Triest pokłada wielkie nadzieje w rozwoju obrotów austriackich przez ten port. Nadzieje te koka portowe opierają nie tylko na przesłankach teoretycznych, jak położenie geograficzne, lecz również na tendencjach rozwojowych przeładunków w ostatnich czasach. Jedną z poważniejszych trudności w rozwoju obrotów austriackich przez Triest widzą te koka w sprawach opłat przeładunkowych, które muszą być dokonywane w "twardej" walucie. Z Czechosłowacją istnieje już układ, na mocy którego opłaty te regulowane są w drodze kompensacji towarowej. Żywi się nadzieje, że sprawy te zostaną podobnie załatwione również z Austrią, przy czym przypuszcza się, że w drodze umów bilateralnych, jak np. czechosłowacko-szwedzka, zostanie uregulowana sprawa załatwienia należności frachtowych sposobem clearingu.

Na szczególną uwagę zasługuje rozwój połączeń portu triesteńskiego z portami Lewantu oraz Dalekiego Wschodu. Jeśli chodzi o porty lewantyńskie, najpoważniejszą rolę wśród linii żeglugowych obsługujących te połączenia odgrywa Svenska Orient Linie, dysponująca obecnie czterema jednostkami, wkrótce zaś zapewne sześcioma. Jeśli chodzi jednak o połączenia z Dalekim Wschodem, to dokonują się one w ogromnej większości w drodze dowozu ładunków do Port-Saidu, gdzie są one przeładowywane na statki holenderskie, utrzymujące połączenia z portami Dalekiego Wschodu, Australii itd. Obecnie daje się zauważyć znaczne ogólne zmniejszenie ilości połączeń bezpośrednich z portów śródziemnomorskich do portów Dalekiego Wschodu, w porównaniu z okresem przedwojennym. W związku z tym wzrasta rola Port-Saidu, jako portu przeładunkowego. Ładunki z Triestu z przeznaczeniem do portów Dalekiego Wschodu wychodzą na podstawie konsamentów bezpośrednich odpowiednich linii holenderskich, wystawianych już w Trieście przez firmę Enrico Sperco.

Porozumienie gospodarcze portów włoskich i francuskich. -- (BIM) Komitet Handlowy włoskich i francuskich, zwołany do Turynu w dniach 2-5. IX. 1948 w celu pogłębienia współpracy gospodarczej obu krajów, poruszył m.in. także kwestię wzajemnych stosunków portów Marsylii z jednej strony, a Genui i Savony z drugiej. W głównej mierze chodzi tu o stworzenie wspólnego frontu przeciw konkurencji akwizycyjnej portów północno-europejskich. Ponieważ jednak całkowite wyeliminowanie wzajemnej konkurencji portów Marsylii i Genui będzie w praktyce trudne, uznano za celowe wyrównanie w pierwszym rzędzie poważnych różnic istniejących w stopniu wyposażenia portów. Np. Genua rozporządza już 36% długości nabrzeży w stosunku do r. 1938, Marsylia zaś tylko 55%. Odnosnie magazynów i magazynów publicznych relacja ta wynosi 98% i 77%, silosów zbożowych -- 100% i 84%, urządzeń przeładunkowych -- 75% i 19%.

Obok odbudowy portów, ważnym zagadnieniem jest ich modernizacja i

rozbudowa dla zwiększenia ich atrakcyjności. Stworzono Komitet Doradczy, którego zadaniem jest gromadzenie i wymiana wszelkich informacji oraz dokumentacji, dotyczących omawianych portów francuskich i włoskich.

Żegluga jugosłowiańska po wojnie. - (BIM) Flota handlowa Jugosławii w r. 1938 liczyła 939 jednostek o łącznym tonażu 416.629 BRT (w tym żaglowców 677 o 12.968 BRT). Łączna nośność tej floty wynosiła ok. 600.000 TDW. Bandera jugosłowiańska zajmowała pierwsze miejsce w ruchu statków we własnych portach (w r. 1938 na ogólną liczbę 39.737.395 NRT. na wejściu i wyjściu na tonaż jugosłowiański przypadało 29.557.982 NRT), a to dzięki ożywionemu ruchowi kabotażowemu na Adriatyku.

Po wojnie żegluga jugosłowiańska została całkowicie upaństwowiona. Tonaż handlowy Jugosławii eksploatowany jest przez 4 towarzystwa żeglugowe, kontrolowane przez Ministerstwo Żeglugi poprzez Generalny Zarząd Floty Handlowej, jako organ wykonawczy.

Pięcioletni plan gospodarczy Jugosławii przewiduje do r. 1951 (włącznie) zwiększenie tonażu do 600.000 BRT (bez żaglowców), czyli o przeszło 50% w stosunku do okresu przedwojennego. Zasadnicze wytyczne żeglugowej ekspansji Jugosławii są następujące:

	Stan w r. 1939	Plan na r. 1951	Wzrost w %
Tonaż w BRT (nap. mech.)	390.000	600.000	54
w tym tonaż pełnomorski	326.000	520.000	50
Moc maszyn w KM	220.000	400.000	82
Żaglowce (pow. 50 BRT)	4.500	13.000	190
Przewozy tow. (w tonach)	3.320.000	6.200.000	87
Przewozy pasażerów	1.608.000	3.800.000	136

Budownictwo okrętowe w Japonii. - (BIM) Opublikowany ostatnio w Stanach Zjedn. program rozbudowy japońskiego przemysłu stoczniowego zaniepokoił poważnie tamtejsze koła żeglugowe. Plan ten określa się jako groźny dla Stanów Zjedn., w których większość stoczni jest obecnie unieruchomiona. Stocznie japońskie mają opinię najtańszych na świecie dzięki bardzo taniej robociźnie. Dotychczas zgłosiły już swe zamówienia dla stoczni japońskich: Norwegia (2 tankowce po 18.000 t), Dania (2 towarowce po 18 tys. t i 9.000 t), Filipiny (2 towarowce po 10.000 t), Stany Zjedn. (2 tankowce po 18.000 t) i Szwajcaria. Tymczasem w angielskim przemyśle stoczniowym notuje się dość znaczny spadek zamówień. Rozwój japońskiego przemysłu stoczniowego niepokoi więc również stoczniowców brytyjskich, gdyż osiągnięcie pełnego zatrudnienia na stoczniach angielskich nie jest do pomyślenia bez zamówień zagranicznych.

Państwa południowo-amerykańskie uprawiają dyskryminację bander. - (BIM) Federacja Narodowa Żeglugi Amerykańskiej zwróciła się do Komisji Morskiej Stanów Zjedn. z żądaniem przeprowadzenia dochodzenia w sprawie dyskryminacji bandery Stanów Zjedn., praktykowanej przez niektóre państwa Ameryki Południowej. Tak np. Kolumbia przy wywozie kawy zastrzeżo sobie transport statkami własnej floty. Znane są też wypadki stosowania przez porty południowo-amerykańskie podwyższonych stawek opłat portowych dla bander zagranicznych.