

BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

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

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok IV Nr.11(34)

Listopad 1948r.

Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk w październiku r.1948. — (BIM) Obroty w mies.sprawozd. w wysokości 1.119.111,2 t wykazują zniżkę o 8,0% w stosunku do poprz.mies. Zniżka ta wprawdzie dotyczy oba porty, jednak Gdynię w nieznacznym stopniu (1,5%), zaś w większej mierze (17,4%) Gdańsk. Stosunek wywozu do przywozu przesunął się znowu na korzyść wywozu w porównaniu z poprz.mies.; udział wywozu w ogólnych obrotach mies.sprawozd. wyniósł 76,3%, wobec udziału 75,3% w mies.poprz.(72,0% w sierpniu r.1948).

Obroty towarowe w październiku r.1948 przedstawiały się następująco:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	125.591,9	139.978,1	265.570,0
Wywóz	422.087,9	431.453,3	853.541,2
R a z e m :	547.679,8	571.431,4	1.119.111,2
W poprz.mies.	556.290,2	659.864,4	1.216.154,6
W październiku 1948r.	490.894,4	561.461,9	1.052.356,3

Jak wynika z powyższego zestawienia, podział przeładunków pomiędzy Gdynię i Gdańskiem, w związku z większym spadkiem obrotów w Gdańsku, wykazuje mniejszy udział Gdańska w ogólnych obrotach (51,1%) niż w poprz. miesiącach, pomimo że udział towarów masowych w przeładunkach podniósł się do 88,1% (85% w poprz.mies.) i pomimo że na Gdynię przypadło 41,4% przeładunków masowych (45% we wrześniu), a udział Gdańska w przeładunku towarów masowych wzrósł z 55% w poprz.mies. na 58,6%. Przyczyna leży w znacznie zmniejszonym udziale Gdańska w przeładunkach drobnicy: z 48,0% w mies.porównawczym na 20,4% w mies.sprawozd.

W porównaniu z październikiem r.1947 obroty wzrosły o 6,3%; wzrost ten znowuż znacznie więcej uwydatnia się w Gdyni (11,6%), podczas gdy w Gdańsku osiąga tylko 1,8%.

Przywóz przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia w październiku r.1948 (w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytw. roślinne	17.450,9	120,0	17.570,9
II. Wytw. zwierzęce	1.785,7	1.247,5	3.033,2
III. Wytw. mineralne	81.825,7	101.031,6	182.857,3
IV. Tłuszcze	1.610,2	-	1.610,2
V. Przetw. spożywcze	3.676,8	0,3	3.677,1
VI. Przetw. chemiczne	235,7	34.161,0	34.396,7
VII. Skóry i futra	1.232,1	-	1.232,1
VIII. Surowce i wyr. włók.	7.812,5	452,8	8.265,3
IX. Kauczuk i guma	331,8	1,0	332,8
X. Drewno i wyroby	559,9	2.239,9	2.799,8
XI. Papier i wyroby	4.203,0	540,0	4.743,0
XII. Kamienie, szkło, porc.	112,4	36,4	148,8
<u>Do przeniesienia:</u>	120.836,7	139.830,5	260.667,2

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
Z przeniesienia:	120.836,7	139.830,5	260.667,2
XIII. Metale i wyroby	3.061,4	0,2	3.061,6
XIV. Maszyny i sprz. elektr.	1.135,4	60,2	1.195,6
XV. Środki transp.	430,8	87,2	518,0
XVI. Wagi, narz. prec.	86,8	-	86,8
XVII-XXII. Różne	40,8	-	40,8
Razem:	125.591,3	139.978,1	265.570,0
W poprz. mies.	124.121,4	175.776,4	299.897,8
W paźdź. 1947r.	164.681,2	156.400,4	321.081,6

Ogólnie przywóz w mies. sprawozd. zmniejszył się o 11,4% w porównaniu z poprz. mies. Spadek ten wyniósł w Gdańsku 20,4%, w Gdyni zaś zanotowano nieznaczna wyżkę o 1,1%; w porównaniu z październikiem ub.r. nastąpiło dość znaczne cofnięcie się przywozu (o 17,6%) i w tym wypadku spadek ten więcej dotyczy przeładunku Gdyni - 23,7%, niż Gdańska (10,5%).

Spadek przywozu w mies. sprawozd. odnosi się do drobniczy. Jeżeli chodzi o towary masowe, których udział w przywozie osiąga 31,4% wobec 51% w mies. poprz. i które przybyły w 62,4% przez Gdańsk i w 37,6% przez Gdynię, to wykazują one wyżki w porównaniu z poprz. mies.: ruda 181.991,8 t wobec 167.561,1 t w mies. poprz., apatyty i fosfaty 34.161,6 t wobec 5.000,0 t we wrześniu. Również przywóz drewna w ilości 2.799,8 t przedstawia wyżkę wobec 2.045,3 t w mies. poprz., zwłaszcza w porcie gdańskim. Natomiast zanotować należy spadek przywozu produktów ropy, których przywóz w poprz. mies. był specjalnie wysoki, na 376,6 t (51.055,1 t) i bawełny - 5.425,6 t (14.354,0 t). Ładunki pszenicy (14.622,6 t) pozostały prawie na tym samym poziomie co w poprz. mies. (15.459,8 t), tylko w poprz. mies. przywóz ich podzielił się między obie porty, w mies. sprawozd. zaś kierował się wyłącznie na Gdynię. Poza tym przybyło śledzi 1.969,0 t (2.265,3 t), ryh 1.008,7 t (1.662,4 t), tranu 1.116,7 t (1.882,4 t), mleka w proszku 1.239,4 t (2.977,9 t), margaryny 2.096,2 t (1.074,2 t), wełny 1.334,8 t (1.013,4 t), kauczuku 271,6 t (26,4 t), celulozy 3.572,4 t (3.406,1 t) itd., metali szlachetnych, jak miedzi i aluminium, 2.214,1 t (1.534,5 t) itd.

Przywóz przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia w paźdź. r. 1948 wg krajów pochodzenia (w tonach)

Kraj	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Finlandia	426,4	98.588,7	99.015,1
Szwecja	86.679,9	-	86.679,9
Z.S.R.P.	-	15.661,0	15.661,0
Jugosławia	-	14.487,3	14.487,3
Norwegia	2.719,3	5.380,0	7.099,3
Anglia	2.464,6	148,4	2.613,0
Islandia	-	1.006,2	1.006,2
Dania	738,7	241,3	980,0
Belgia	693,4	-	693,4
Holandia	335,9	-	335,9
Francja	59,0	-	59,0
Szwajcaria	22,3	-	22,3
Portugalia	1,5	-	1,5
Państwa własne	1.128,7	-	1.128,7
Razem:	109.757,0	121.025,6	230.782,6
W poprz. mies.	97.232,3	122.081,8	219.314,1
W paźdź. r. 1947	141.538,0	150.235,4	291.773,4

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje pozaeuropejskie:			
Marokko	-	9.400,0	9.400,0
Algier	-	9.100,0	9.100,0
Stany Zjedn.	5.201,9	-	5.201,9
Brazylia	3.792,0	452,5	4.244,5
Malaje Bryt.	2.460,8	-	2.460,8
Urugwaj	623,5	-	623,5
Afryka Zach.	515,6	-	515,6
Argentyna	499,6	-	499,6
Ekwador	354,7	-	354,7
Kanada	263,2	-	263,2
Nowa Zelandia	242,6	-	242,6
Australia	133,5	-	133,5
Unia Płd.-Afryk.	172,6	-	172,6
Meksyk	21,0	-	21,0
R a z e m :	15.834,9	18.952,5	34.787,4
W poprz.mies.	26.889,1	53.694,6	80.583,7
W paźdz.1947r.	22.332,0	5.189,6	27.521,9
O g ó ł e m :	125.531,9	139.978,1	265.510,0
W poprz.mies.	124.121,4	175.776,4	299.897,8
W paźdz.r.1947	163.870,0	155.425,3	319.295,3

Przywóz w omawianym mies. pochodził z 27 krajów, w tym 13 europejskich i 14 pozaeuropejskich. Wyjątkowo wysoki udział krajów europejskich - 86,9% (73,1%) jest wynikiem znacznych ładunków rudy i pirytów. - Gdańsk partycypował w przywozie z 7 krajów europejskich i 3 pozaeuropejskich.

W przywozie europejskim na pierwsze miejsce wysunęła się Finlandia, skąd prawie cały przywóz skierował się do Gdańska. Najważniejszym artykułem przywozu była ruda i piryty w ilości 95.606,0 t (-), następnie wyroby drzewne 2.239,9 t (1.943,0 t), w tym deski, szpulki, dykta, korok, celuloza - 387,0 t; przez Gdynię przybyło z Finlandii tylko 300,0 t szpata, 126,4 t śledzi. Na drugim miejscu stała Szwecja, skąd przywóz, kierowany wyłącznie do Gdyni, objął 81.005,8 t rudy, 205,6 t mleka w proszku, 147,7 t włókien sztucznych, bielizny i szmat, 508,0 t papierówki, 3.572,4 t celulozy, 218,5 t aparatów i przyborów elektrycznych itd. Trzecie miejsce zajął Z.S.-R.R. z 15.661,0 t aparytów do Gdańska, następnie Jugosławia z 14.487,3 t pszenicy do Gdyni, dalej Norwegia, skąd przywieziono 5.380,0 t rudy do Gdańska, 1.112,5 t tranu, 1.456,1 t margaryny, 91,9 t ferromanganu. Z Anglii przybyło 441,5 t śledzi, 42,0 t produktów naftowych, 13,9 t oleju sojowego, 10,0 t lanoliny, 65,0 t konserw rybnych, 18,6 t papierosów, 1,3 t chemikalii, 880,6 t wełny, 19,9 t opon i detek, 15,9 t papieru, 347,7 t wyrobów metal., 315,9 t maszyn i silników, 10 samochodów osobowych ważących 10,4 t i 21 ciężarowych - 87,2 t, lokomotywy górnicze - 74,9 t, 3 łodzie ratunkowe - 1,1 t, części lokomotyw - 71,7 t, maszyny do liczenia - 44,9 t, 3 krany na wózkach 60,2 t. Przywóz z Danii objął 279,9 t śledzi i ryb, 634,8 t margaryny, 21,3 t beczek, 13,2 t maszyn itd. Z Belgii przywieziono 40,8 t chemikalii, 576,1 t miedzi i 22,1 t butli aluminiowych itd.; z Holandii 11,6 t pieprzu, 5,3 t cebulek kwiatowych, 94,5 t produktów naftowych, 59,8 t oleju sojowego, 5,0 t przędzy lnianej, 47,0 t proszku do czyszczenia, 59,2 t rur aluminiowych itd.; z Francji 11,8 t włókien roślinnych, 0,3 t likierów, 0,1 t wina, 25,2 t wełny, 14,6 t lnu.

W przywozie z krajów pozaeuropejskich na pierwsze miejsce wysunęły się ładunki fosfatów z Marokko - 9.400,0 t i Algieru - 9.100,0 t, ze Stanów Zjedn. przywieziono 135,3 t pszenicy, 90,9 t ryżu, 231,0 t wytworów naftowych, 46,3 t tłuszczów jadalnych, 754,0 t mleka w proszku, 95,1 t papie-

rosów, 41,8 t mydła, 5,9 t lekarstw, 7,6 t bucików skórzanych, 155,6 t wełny, 1.920,0 t bawełny, 59,5 t konfekcji, 668,8 t szmat, 36,8 t opon i detek, 10,0 t książek i druków, 519,4 t różnych maszyn, 17,2 t materiałów telefonicznych, 11,2 t przyborów elektrycznych, 154,5 t części lokomotyw, 108,3 t osi, 15,2 t przyborów do szycia i innych; z Brazylii 264,1 t skór, 22,3 t oleju sojowego, 3.958,1 t bawełny. Z Malajów Bryt. sprowadzono 2.042,2 t kopry, z Afryki Zach. 515,0 t ziarn palmowych, z Urugwaju 16,7 t ryżu, 50,2 t sera, 345,4 t kaju, 102,5 t konserw mięsnych i 10,7 t mleka w proszku. Z innych krajów pozaeuropejskich przywieziono 1.218,0 t skór, 100,7 t korzeni leczniczych, 1.138,0 t miedzi, 500,0 t aluminium.

W y w ó z przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia w październiku 1948 r.
(w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytw. roślinne	3.177,5	5.104,5	8.282,0
II. Wytw. zwierzęce	1.483,2	-	1.483,2
III. Wytw. mineralne	382.499,6	418.908,5	801.408,1
IV. Tłuszcze	202,0	530,0	732,0
V. Przetw. spożywcze	3.005,2	22,8	3.028,0
VI. Przetw. chemiczne	1.748,1	11,8	1.759,9
VII. Skóry i futra	6,1	51,4	57,5
VIII. Surowce i wyr. włók.	219,3	-	219,3
IX. Drewno i wyroby	16.568,3	4.015,5	20.583,8
XI. Papier i wyroby	316,3	0,4	316,7
XII. Kamienie, porc., szkło	500,3	572,1	1.072,4
XIII. Metale i wyroby	11.748,0	1.895,8	13.643,8
XIV. Maszyny i sprzęt elektr.	528,0	339,2	867,2
XVI-XXII. Różne	86,0	1,3	87,3
R a z e m :	4227.087,9	431.453,3	853.541,2
W poprz. mies.	432.168,8	484.088,0	916.256,8
W paźdz. r. 1947	326.213,2	405.061,5	731.274,7

Wywóz wykazuje mniejszy spadek w porównaniu z poprz. mies. niż przywóz; zmniejszył się on o 6,8% i również więcej dotknął Gdańsk (10,8%) niż Gdynię (2,3%). W porównaniu z tym samym mies. ub. r., wywóz wykazuje znacznąwyżkę (o 16,7%); w Gdyni wyżka ta osiąga 29,4%, w Gdańsku 6,5%.

Zniżka wywozu sprowadza się raczej do spadku towarów masowych, których udział spadł na 93,3% w porównaniu z 94%. Prawie wszystkie inne grupy towarów znacznie wzrosły. Na ogół wywóz w mies. sprawozd. ma strukturę bardzo korzystną pod względem wartości, gdyż obejmuje więcej niż kiedykolwiek wartościowej drobnicy i wyrobów gotowych.

Wzrosły ładunki produktów rolniczych dzięki wywozowi 7.012,0 t zboża (-); poza tym nastąpiła wyżka w wywozie produktów zwierzęcych, jak rybałobiu, bекonów i jaj - 1.382,7 t (1.024,9 t), tłuszczów - 732,6 t (691,5 t), dalej wyżka wywozu drewna - 20.583,8 t (9.840,3 t), szkła - 879,0 t (780,3 t), wyrobów metal. - 9.183,2 t (4.193,3 t), rur - 2.665,3 t (1.283,5 t).

W y w ó z przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia w październ. r. 1948 r.
bez węgla i koksu wg krajów przeznac. (w tonach)

Kraje europejskie:	Gdynia	Gdańsk	Razem
Anglia	17.938,3	-	17.938,3
Szwecja	11.034,3	1.648,5	12.682,8
Norwegia	3.530,9	4.700,0	8.230,9
Finlandia	102,8	5.162,3	5.265,1
Holandia	952,9	3.823,1	4.776,0
Z.S.R.R.	2.762,0	-	2.762,0
Przeniesienia:	36.321,2	15.333,9	51.655,1

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Z przeniesienia:	36.321,2	15.333,9	51.655,1
Dania	1.196,1	530,0	1.726,1
Belgia	810,0	-	810,0
Farör	28,5	-	28,5
Cypr	21,6	-	21,6
Kanał Kiloński	8,5	-	8,5
Niemcy	6,9	-	6,9
Francja	5,1	-	5,1
Malta	1,1	-	1,1
R a z e m :	38.399,0	15.863,9	54.262,9
W poprz.mies.	33.464,4	15.522,7	48.987,1
W paźdz.r.1947	14.392,8	3.579,9	17.972,7
Kraje pozaeuropejskie:			
Egipt	63,8	568,9	632,6
Turcja	-	403,6	403,6
Brazylia	325,1	-	325,1
Palestyna	265,4	-	265,4
Sin	259,7	-	259,7
Tanganika	136,1	-	136,1
Unia Płd.-Afryk.	131,7	-	131,7
Stany Zjedn.	120,0	-	120,0
Jamajka	106,1	-	106,1
Nigeria	89,9	-	89,9
Hong-Kong	62,9	-	62,9
Marokko	52,4	-	52,4
Kenia	38,6	-	38,6
Złote Wybrzeże	36,6	-	36,6
Syria	25,7	-	25,7
Mozambik	24,0	-	24,0
Wenezuela	14,4	-	14,4
Malaje Bryt.	12,6	-	12,6
Argentyna	18,9	-	18,9
Liberia	10,5	-	10,5
Sonali Franc.	10,2	-	10,2
Australia	5,4	-	5,4
Indie Eryt.	4,7	-	4,7
Boliwia	3,4	-	3,4
Zatoka Perska	3,1	-	3,1
Sierra Leone	2,6	-	2,6
Indie Holend.	1,6	-	1,6
Gambia	1,1	-	1,1
Sudan	0,6	-	0,6
Swatensala	0,5	-	0,5
Jawa	0,2	-	0,2
Kanada	0,1	-	0,1
R a z e m :	1.827,9	972,5	2.800,4
W poprz.mies.	2.576,2	3.093,6	5.669,8
W paźdz.r.1947	12.983,9	10.032,0	23.015,9
O g ó ł e m :	40.226,9	16.836,4	57.063,3
W poprz.mies.	36.040,6	18.616,3	54.656,9
W paźdz.r.1947	27.376,7	13.611,9	40.988,6

Wydóz drobnicy przedstawia w porównaniu z poprz.mies. zwyżkę o 4,4%; zwyżka ta jednak dotyczy tylko Gdyni (11,6%), gdyż w Gdańsku zmniejszły się załadunki o 9,6%. W porównaniu z tym samym mies.ub.r. wydóz drobnicy

wzrósł w obu portach o 39,2'; w Gdyni wzrost ten wynosił 46,9', w Gdańsku 23,7'.

Wywóz kierował się w mies. sprawozd. do 46 krajów (w poprz. mies. 1), w tym do 14 krajów europejskich (11) i 32 pozaeuropejskich (30). Udział wywozu do krajów europejskich, wyjątkowo różnorodnego, był bardzo znaczny - 95,1' (w poprz. mies. 89,6'). W październiku ub.r. wywóz dzielił się w równej mierze pomiędzy kraje europejskie i pozaeuropejskie, z przewagą udziału tych ostatnich (56,1'). Przyczyna tego leżała w dużych transportach cementu do Brazylii.

W wywozie do krajów europejskich pierwsze miejsce zajmuje nadal Anglia, dokąd wyszło 808,0 t bekonów i drobiu, 536,7 t jaj, 133,0 t konserw mięsnych, 67,9 t chemikali, 62,5 t wyrobów włókienniczych, 15.937,9 t drzewa tartego, 77,6 t wyrobów porcelanowych i szklanych. Na drugim miejscu stała Szwecja, do której wywieziono m.in. 519,8 t kukurydzy, 12,6 t esencji, 25,5 t srodków, 763,3 t chemikali, 9.260,5 t różnych wyr. metal., 397,2 t kotłów itd. Trzecie miejsce zajęła Norwegia, dokąd eksportowano 4.700,0 t żyta przez Gdańsk, 2.312,0 t jęczmienia, 49,6 t przetw. jarsynowych przez Gdynię. Z kolei wymienić należy Finlandię, dokąd wywóz szedł prawie cały z Gdańska i objął 1.443,0 t gipsu, 1.604,5 t soli kuchennej, 22,8 t miazgi pomidorowej, 10,7 t sody, 51,4 t buczków skórzanych, 1.484,3 t wyrobów metal., 339,2 t narzędzi różnych, 102,7 t karbidu. Do Holandii wywieziono z Gdańska 3.823,1 t tarcicy i fornierów, z Gdyni zaś 168,0 t bieli, 42,4 t tkanin bawełnianych, 85,7 t wyrobów drewnianych, 58,5 t papieru, 293,1 t wyr. szklanych, 260,6 t wyr. metal. itd. Do Z.S.R.R. wyszło 2.759,9 t cukru; do Danii 129,2 t terpentyny, 202,0 t oleju arachidowego, 106,8 t chemikali, 728,9 t wyr. metal. itd.; do Belgii 201,6 t ziemniaków, na Cypr 21,6 t wyr. metal., na Maltę 8,5 t wyr. metal., na angielskie wyspy Farór 28,5 t wyr. metal..

Wśród krajów pozaeuropejskich wyszły do Egiptu: 558,1 t szkła okienne-go, 3,9 t rur, 4,0 t wazien, 11,1 t karbidu; do Turcji 403,6 t rur; do Brazylii 256,6 t celulozy, 63,6 t porcelany; do Siamu 255,0 t sody; do Palestyny 17,6 t bieli, 203,9 t wyr. metal.; poza tym do innych krajów wyszły przeważnie albo wyr. metal., albo tkaniny i wyr. drewniane oraz pewne ilości narzędzi rolniczych i maszyn tkackich.

Wywóz węgla i koksu (bez bunkru) przez zespół port. Gdańsk/Gdynia

w październiku r. 1948 wg krajów przeznaczenia (w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Brazylja	127.051,3	52.067,5	179.118,8
Szwecja	54.162,2	83.419,0	137.581,2
Włochy	71.844,9	47.932,4	119.777,3
Finlandia	56.782,0	48.117,5	104.899,5
Dania	14.973,4	49.683,9	64.657,3
Z.S.R.R.	6.339,0	48.397,1	54.736,1
Holandia	11.450,0	33.466,1	44.916,1
Belgia	9.703,0	15.604,9	25.307,9
Norwegia	229,0	6.619,3	6.848,3
Gibraltar	5.646,5	-	5.646,5
Siency	-	4.870,0	4.870,0
Islandia	2.428,0	-	2.428,0
Argentyna	-	6.096,0	6.096,0
Razem:	360.609,3	396.273,7	756.883,0
W poprz. mies.	376.681,3	444.830,2	821.511,5
W październiku r. 1947	271.949,5	371.494,0	643.443,5

Wywóz węgla i koksu, który w ostatnich miesiącach stale wzrósł, w mies.sprawozd.wykazuje spadek o 7,3% w porównaniu z poprz.mies. 1947. W porównaniu z październikiem ub.r. cyfry wywozu węgla podniosły się o 17,6%. Ogółem wywieziono węgla 725.961,7 t, koksu 30.921,3 t; przez wyjątek koks w ogóle nie wychodził. Z Gdańska wyszły tylko ładunki do Szwecji, Danii i Norwegii. Pierwsze miejsce w wywozie zajmuje Francja, drugie Szwecja, trzecie Włochy, następne Finlandia, Dania itd. W mies.sprawozd. wyszły pierwszy raz po wojnie ładunki węgla do Argentyny, która zajmuje drugie miejsce po Egipcie.

Z a ł a d u n e k b u n k r u

wg bander w zespole port.Gdańsk/Gdynia w październiku r.1948(w tonach)

BANDERA	Gdynia	Gdańsk	Razem
Szwedzka	5.754,1	4.735,1	10.489,2
duńska	3.772,0	4.214,5	7.986,5
poliska	3.791,8	3.553,1	7.344,9
fińska	4.314,1	2.774,0	7.088,1
norweska	508,9	984,0	1.492,9
panamska	919,8	203,0	1.122,8
turecka	980,0	-	980,0
francuska	577,0	247,0	824,0
radziecka	250,0	543,0	793,0
włoska	644,0	-	644,0
grecka	447,5	-	447,5
angielska	245,0	-	245,0
holenderska	139,0	-	139,0
R a z e m :	22.343,2	17.253,7	39.596,9
W poprz.mies.	19.446,4	20.641,5	40.087,9
w paźdz.r.1947	26.887,0	19.955,6	46.842,6

W mies.sprawozd.bunkrowały statki 13 bander, wobec 10 bander w poprz.mies. W Gdyni było wskutek tego większe ożywienie zbytu węgla bunkrowego niż w poprz.mies., natomiast w Gdańsku handel ten był słabszy, tak że ogólna suma sprzedaży bunkru wykazuje w porównaniu z poprz.mies. nieznaczny spadek o 1,2%. W porównaniu z październikiem r.1947 spadek ten jest silniejszy (o 15,5%). Największe ilości bunkru zabrała bandera szwedzka, na drugim miejscu stała duńska, na trzecim polska.

Ruch okrętowy w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w październiku r.1948. (BIM) W mies.sprawozd. przeszły przez oba porty 924 statki o łącznej pojemn. 927.016 NRT, wobec 1.088 statków o poj.1.120.891 NRT, tj. o 15,1% statków i 17,5% tonażu mniej niż w poprz.mies. Zmniejszyła się ilość większych statków przechodzących przez porty. Na wejście przypada 466 statków o pojemn. 459.816 NRT, w porównaniu z 546 statków o pojemn.568.751 NRT, na wyjście 467 statków o pojemn.459.234 NRT (w poprz.mies.542 statki o pojemn.552.140 NRT).

Przez G d y n i ę przeszły następujące statki w paźdz.r.1948(wg band)

BANDERA	Na w e j ś c i u				Na w y j ś c i u			
	zakładowane		próżne		zakładowane		próżne	
	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT
poliska	32	27.872	10	7.928	12	18.797	23	27.174
angielska	4	4.652	5	7.435	7	7.300	3	7.803
duńska	10	10.498	27	28.179	31	26.975	7	5.766
fińska	5	3.777	22	28.409	22	30.953	5	2.102
francuska	-	-	3	3.275	4	5.949	-	-
Do przeniesienia	51	46.799	67	75.226	76	90.064	38	27.115

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT
Z przeniesienia	51	46.799	67	75.226	76	90.064	38	27.255
holenderska	3	835	2	4.344	5	5.178	-	-
jugosłowiańska	1	2.896	-	-	2	6.673	-	-
norweska	5	18.427	-	-	10	6.719	2	586
panamska	3	8.319	1	2.307	3	8.641	1	2.750
radziecka	-	-	6	11.217	2	1.867	1	1.737
szwedzka	45	30.054	45	32.647	79	47.691	11	10.700
turecka	-	-	1	2.278	-	-	1	2.278
niemiecka	-	-	1	293	1	293	-	-
Stanów Zjedn.	4	18.427	-	-	2	9.042	2	9.042
włoska	-	-	2	6.885	4	15.804	-	-
Razem:	112	125.757	125	135.197	184	191.972	56	57.792
W poprz.mies.	116	123.613	153	156.168	198	219.739	74	67.144
W paźdz.r.1947	156	154.324	97	106.798	212	224.574	33	22.623

Przez Gdynię przeszło 477 statków o pojemn.507.808 NRT; na wejściu 237 jedn. o pojemn.260.954 NRT, na wyjściu 240 statków o pojemn.246.051 NRT. Wykorzystanie tonażu w stosunku 62,6% załadowanych statków i 37,4% próżnych w porównaniu z poprz.mies. przedstawia się mniej korzystnie (załadowanych statków 69,9%).

Przez Gdańsk przeszły następujące statki w październiku r.1948

BANDERA	wg bander				Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT
poliska	8	24.620	4	1.324	9	12.153	6	12.153	8	24.620	4	1.324
angielska	-	-	1	2.826	1	2.826	-	-	-	-	-	-
duńska	3	5.433	39	27.719	44	31.281	2	5.433	2	5.433	39	27.719
grecka	2	7.116	-	-	1	3.558	1	3.558	1	3.558	-	-
fińska	6	2.860	30	24.054	33	25.914	2	2.860	2	2.860	30	24.054
francuska	-	-	-	-	1	1.416	-	-	-	-	-	-
holenderska	-	-	2	4.087	3	4.235	-	-	-	-	-	-
norweska	1	1.839	7	4.829	8	5.956	-	-	-	-	-	-
panamska	-	-	1	4.784	-	-	1	4.784	1	4.784	-	-
radziecka	2	9.172	11	17.013	12	21.493	1	9.172	1	9.172	11	17.013
szwedzka	17	13.047	82	43.794	97	57.277	1	13.047	1	13.047	82	43.794
włoska	-	-	3	12.311	4	16.567	-	-	-	-	-	-
Razem:	40	64.087	180	142.741	213	182.676	14	64.087	14	64.087	180	142.741
W poprz.mies.	50	84.453	227	204.517	236	199.419	34	84.453	34	84.453	227	204.517
W paźdz.r.1947	78	87.624	121	142.515	186	197.493	12	87.624	12	87.624	121	142.515

Przez Gdańsk przeszło 447 statków o pojemn.419.208 NRT, z tego na wejście przypada 220 jedn. o pojemn.205.828 NRT, na wyjście 227 statków o pojemn.212.380 NRT. Z ładunkiem przeszło 58,9% tonażu, więc gorzej wykorzystanie niż w Gdyni, natomiast w porównaniu z poprz.mies., w którym tylko 50,9% tonażu przeszło z ładunkiem, nastąpiła znaczna poprawa.

Ruch pasażerski w porcie Gdańsk/Gdynia we wrześniu r.1948

K r a j	Przez GDYNIĘ		Przez GDAŃSK		RAZEM	
	Wyjechał	Przyjechał	Wyjechał	Przyjechał	Wyjechał	Przyjechał
	ko do:	ko z:	ko do:	ko z:	ko do:	ko z:
Stany Zjedn.	165	307	-	-	165	307
Anglia	36	66	-	-	36	66
Finlandia	5	-	11	-	16	6
Do przeniesienia:	206	373	11	-	217	381

K r a j	Przez GDYNIE		Przez GDANSK		RAZEM	
	Wyjecha- ko do:	Przyjecha- ko z:	Wyjecha- ko do:	Przyje- chało z:	Wyjecha- ko do:	Przyjecha- ko z:
Z przeniesienia:	206	373	11	8	217	381
Szwecja	5	5	1	-	6	5
Francja	2	-	3	-	5	-
Dania	-	-	5	-	5	-
Z.S.R.R.	-	-	10	-	10	-
Polska	-	-	1	-	1	-
Belgia	-	12	-	-	-	12
Algier	-	-	-	2	-	2
R a z e m :	213	390	31	10	244	400
W poprz.mies.	240	346	6	40	246	386

Ruch pasażerski utrzymuje się mniej więcej na tym samym poziomie co w poprz.mies.

Ruch pasażerski w porcie Gdańsk/Gdynia za 3 kwartały r.1948

K r a j	Przez GDYNIE		Przez GDANSK		RAZEM	
	Wyjecha- ko do:	Przyjecha- ko z:	Wyjecha- ko do:	Przyjecha- ko z:	Wyjecha- ko do:	Przyjecha- ko z:
Stany Zjedn.	1.870	1.781	-	-	1.870	1.781
Anglia	132	1.147	1	3	133	1.150
Dania	235	362	34	24	269	386
Szwecja	424	378	11	7	435	385
Belgia	11	86	3	3	14	89
Finlandia	33	6	23	56	56	82
Holandia	15	11	-	-	15	11
Francja	14	19	3	-	17	19
Z.S.R.R.	9	-	16	-	25	-
Polska	-	300	1	6	1	306
Norwegia	5	3	-	5	5	8
Brazylia	10	16	-	5	10	18
Egipt	-	11	-	-	-	11
Marokko Franc.	-	2	-	-	-	2
Argentyna	-	-	6	-	6	-
Sudan	1	-	-	-	1	-
Kanada	-	-	1	-	1	-
Algier	-	-	-	2	-	2
R a z e m :	2.759	4.122	99	166	2.858	4.229

Urządzenia przeładunkowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w październiku r.1948. (BIM) W październiku znajdowały się w eksploatacji razem 87 dźwigi, wobec 96 w poprz.mies., z tego w Gdyni czynnych było 54 dźwigi, planowicie dla towarów masowych 19, dla drobnicy 32, poza tym dla różnych robót 3 dźwigi pływające. W Gdańsku pracowało 41 dźwигów, w tym dla towarów masowych 25, dla drobnicy 12, oraz 4 dźwigi do robót różnych. W porównaniu z poprz.mies. więc w Gdyni był czynny o 1 dźwig więcej dla towarów masowych, w Gdańsku zaś 2 dźwigi mniej dla drobnicy, i 2 dźwigi więcej dla różnych przeładunków. Poza wymienionymi, dnia 20.X.b.r. został oddany do eksploatacji z kapitalnego remontu drugi dźwig mostowy, nie czynny od czasu zakończenia działań wojennych.

Magazyny w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w październiku r.1948. (BIM) W Gdańsku znajdowało się w eksploatacji 49,911 m kw. ogólnej powierzchni magazynów, nie licząc magazynów dla celów przemyślowych, rybnych, zbiorników dla paliw płynnych i stacji dla bydła. W Gdyni w eksploatacji

znajdowało się ogółem 125.470 m kw. powierzchni, w tym hangary 90.993 m kw. i składy 34.572 m kw. powierzchni ogólnej, nie licząc magazynów dla celów przemyślowych, rybnych, chłodni rybnej, Chłodni Portowej, elewatora zbożowego i zbiorników dla paliw płynnych.

UWAGA: Dane dotyczące ruchu okrętowego oraz obrotów portowych w Szczecinie i w małych portach podany w następnym numerze B.I.M.

Wolność żeglugi i dyskryminacja obcych bander.—(BIM) Sierpniowy członkowie Konferencji Bałtyckiej podaje stawki frachtowe na szereg ładunków z W. Brytanii do portów M. Bałtyckiego dla statków brytyjskich lub będących pod kontrolą rządu brytyjskiego. Interesujący jest opublikowany przy tym komentarz do tych stawek, stwierdzający, że obrońcy zasady wolności żeglugi coraz bardziej traca grunt pod nogami.

Czasopismo brytyjskie "The Siren and Shipping" (15.IX.1948) próbuje ze swej strony skomentować to twierdzenie i dochodzi do wniosku, że pojęcie wolności żeglugi w sensie przedwojennym raczej już nie będzie aktualne w przyszłości. Warunki wojenne siła rzeczy stworzyły silną reglamentację i kontrolę państwową w zakresie żeglugi, jak również stały się podstawą do tworzenia flot państwowych. Sytuacja powojenna w zakresie spraw gospodarczych, mianowicie system międzyrządowych umów handlowych i konieczność zapewniania przewozu towarów importowanych w ramach tych umów — sprawiły, że wojenny system kontroli, aczkolwiek w znacznie łagodniejszej formie, trwa w państwach morskich do dziś dnia, znajdując wyraz w licencjach na podróże poza przewozami rządowymi. Przyczyną tego stanu rzeczy jest oczywiście stosunkowy brak tonażu handlowego, przede wszystkim braku właściwego dla pewnych ładunków tonażu. Z drugiej strony jednak już obecnie należy stwierdzić, że podaż tonażu handlowego w skali światowej jest dostateczna w stosunku do aktualnej podaży ładunków, jeśli więc dyskryminacja bander obcych staje się dziś zjawiskiem coraz bardziej powszechnym, a zasada interwencji państwa w stosunku do własnej żeglugi w dalszym ciągu się utrzymuje, to obecnie przyczyny tego należy szukać gdzie indziej, mianowicie w powszechnych obecnie trudnościach dewizowych. Państwa nie mogą sobie pozwolić po prostu na czarterowanie obcego tonażu, gdyż nie dysponują odpowiednimi rezerwami dewizowymi, toteż usiłują wyzyskać własny tonaż przede wszystkim i w jak największym stopniu dla zaspokojenia najistotniejszych swoich potrzeb transportowych. Wprawdzie statki państw są źródłem zarobków dewizowych, jednakowoż niedawny spadek stawek frachtowych dla przewozów między portami obcymi świadczyłby o tym, że wyniszczenie z powszechnych trudności dewizowych polityka dyskryminacyjna państw przyczynia się do zmniejszenia popytu na tonaż zatrudniony w przewozach między portami obcymi.

W związku z przewidywanym trwaniem dostaw w ramach tzw. Planu Marshall'a do r. 1952, czasopismo "The Siren and Shipping" przewiduje, że tendencje reglamentacyjne w żegludze będą się utrzymywały w dalszym ciągu. Tak więc w ciągu 12 lat żegluga światowa, z tych czy innych względów, będzie poddana pewnemu systemowi kontroli i trudno przypuszczać, aby następnie mogła wrócić do dawnych form pracy.

Z rynku frachtowego.— (BIM) Sytuacja na rynku frachtowym w połowie października r. 1948 charakteryzowała się zamowaniem trwającej już od dłuższego czasu tendencji spadkowej stawek. Londyńska Baltic Exchange zanotowała m.in. poważny popyt na tonaż dla transportów zboża. Wzrosła też zainteresowanie tonażem na rynku amerykańskim. W najbliższym czasie spodziewany jest dalszy wzrost zapotrzebowania na tonaż w związku z transportem ok. 400.000 t węgla amerykańskiego, 500.000 t rud brazylijskiej oraz 120.000 t rud indyjskich (Kalkutta) do Japonii. Tak znaczne obciążenie rynku Dalekiego Wschodu wpłynie niewątpliwie na poprawę sytuacji na

ośrodków frachtowych.

Stawki Atlantyckiej Konferencji Towarowej.-(BIM) Z dniem 1 listopada r.1948 Płn.-Atlantycka Konferencja Towarowa (Kanada-Stany Zjedn.-Wybrzeże atlantyckie- porty Północnego) wprowadza system kontraktowy z tym, że stosowane dotychczas kontraktowe stawki frachtowe pozostaną niezmienione, natomiast stawki pozaumowne podwyższone o 20%. (System kontraktowy jest odpowiednikiem tzw. rabatów odcieczonych, które w Stanach Zjedn. są ustawowo zakazane).

Światowy tonaż w budowie.-(BIM) Tonaż budowany na stoczniach o 1940 świata, wg stanu na 30.II.1948 (Statistics of Lloyd's Register), wynosił 4.203.873 BRT (nie uwzględnia budownictwa statków w Niemczech, Japonii i Japonii), z czego 52,6% przypada na stocznie Anglii i płn.Irlandii. Tonaż motorowy stanowił ponad 50% (759 jedn., 2.568.251 BRT) całej listy, a tonaż tankowy (motorowy i parowy) 29,4% (25 tankowców parowych, 55.569 BRT oraz 91 motorowych, 880.149 BRT). W stosunku do stanu z końca czerwca r.1948 tonaż tankowy w budowie wzrósł o 270.527 BRT, przy czym nastąpił wzrost zamówień na tankowce ze strony Stanów Zjedn., Szwecji, Anglii i Francji.

W III kwartale r.1948 rozpoczęto budowę 205 jedn., 689.445 BRT, wdrożono 216 jedn., 562.518 BRT, wykończono 210 jedn., 526.082 BRT, zawieszono budowę 42.380 BRT.

Klasyfikacji Lloyd's Register podlega 64,1% całego budowanego tonażu, a 83,4% tonażu budowanego na stoczniach angielskich.

Ubytki w tonażu światowym.-(BIM) Wg danych Lloyd's Register, w r.1947 uległ całkowitemu zniszczeniu 400 jedn. handlowych o łącznym tonażu 1.155.235 BRT, w tym 209 jedn., 395.935 BRT zostało zatopionych (scurie), a 191 jedn., 759.300 BRT rozebrano na złom. Największych ubytków doznały Stany Zjedn.: 21 statków, 103.883 BRT, następnie Anglia - 32 jedn., 50.983 BRT, Francja - 5 jedn., 10.944 BRT, Norwegia 22 jedn., 39.742 BRT i Grecja - 40.988 BRT.

W okresie przedwojennym roczne ubytki tonażu światowego przedstawiały się następująco:

R o k	Jednostek	BRT	% tonażu świat.
1935	213	269.728	0,44
1936	266	364.735	0,59
1937	248	437.761	0,70
1938	217	361.195	0,56
1939	474	1.347.768	2,04

Atlantycki ruch pasażerski.-(BIM) Atlantyckie przewozy pasażerskie, zarówno żeglugowe jak i lotnicze, wykazują stale rosnące ożywienie. W okresie od czerwca r.1947 do czerwca r.1948 liczba morskich przewozów pasażerskich wyniosła 511.652, czyli wzrosła o 34% w stosunku do r.ub., natomiast ruch lotniczy wzrósł o 35%, osiągając 189.374 przewozy. Jednakże możliwości przewozowe linii lotniczych nie były jeszcze w pełni wykorzystane, natomiast dał się odczuć brak tonażu pasażerskiego. W omawianym okresie pracowało na Atlantyku 30 liniowców pasażerskich, podczas gdy np. w r.1937 ruch ten obsługiwało 91 jednostek. W sezonie letnim r.1949 liczba liniowców atlantyckich ma wzrosnąć o 6 jednostek. O spodziewanym znaczącym nasileniu ruchu w tym sezonie świadczy najlepiej fakt, że już obecnie wykupione są wszystkie miejsca do końca lipca r.1949, z wyjątkiem kabin I klasy.

Na ostatniej sesji Płn.-Atlantyckiej Konferencji Pasażerskiej postanowiono nie zmieniać opłat pasażerskich na sezon zimowy 1948/49 i letni

1949, nino podwyżki wprowadzonaj przez linie lotnicze.

Turbina gazowa w żegludze.-(BIM) Prelekcja norweskiego uczonego Osto-
na, wygłoszona ostatnio w Oslo, na temat zastosowania turbiny gazowej w
przemysle pozwala na bliższe zapoznanie się z tym wynalazkiem, pozwalają-
cym na znaczne zwiększenie siły napędowej maszyn w przemyśle lądowym i w
żegludze.

Stosunkowo długotrwałe, bo 20-letnie stadium eksperymentalna turbiny
gazowej było wynikiem trudności w otrzymaniu materiału o odpowiedniej wy-
trzymałości na wysokie temperaturę, charakterystyczne dla pracy turbiny
gazowej.

Korzyści zastosowania turbiny gazowej na statkach handlowych są bar-
dzo znaczne. Daje ona bowiem dużą oszczędność przestrzeni instalacyjnej,
jest stosunkowo lekka, zmniejsza wibracje statku, pozwala rozwinąć peł-
ną szybkość już w 10 minut po uruchomieniu. Zużycie paliwa w porównaniu z
turbina parowa i silnikiem Diesla wygląda następująco:

	Ropy ton	Koszt ropy i oliwy £	Zużycie ro- py na 1 KM w h
Diesel o mocy 5.000 KM	16,3	83,33	113,5
Turb.gaz. " " "	19,5	89,2	59,0
Turb.par. " " "	27,8	114,4	80,8

Oszczędność w zużyciu paliwa uwidacznia kolumna: "Zużycie ropy na 1
KM".

Likwidacja Komisji Morskiej Stanów Zjedn.-(BIM) Z dniem 1 marca r.
1949 Komisja Morska Stanów Zjedn., zgodnie z ustawą o sprzedaży statków
handlowych z r.1946, zostanie zlikwidowana.

Na razie Komisja, pełniaca niejako funkcje banku przy rozdziale sub-
sydiów, otrzymać ma dalsze 178 mil.dol. na finansowanie rozbudowy tonażu
amerykańskiego. Subsidia udzielane są na podstawie umów zawieranych mię-
dzy trzema stronami, tj. armatorami, stocznią i Komisją Morską.

Wzajemna konkurencja portów amerykańskich.-(BIM) Między portami
wschodnimi Stanów Zjedn. a południowymi (Nowy Orlean, Mobile, Galveston)
zarysowuje się coraz silniejsza walka konkurencyjna na tle akwizycji ka-
łunków eksportowanych do Ameryki Płd. Wyraźne przeniesienie punktu cięż-
kości tego przeładunku do portów południowych tłumaczy się przede wszyst-
kim wielką ich aktywnością akwizycyjną. Szczególnie dotyczy to Nowego Or-
leanu, który w ciągu ostatnich czterech lat przeprowadził w dużym zakresie
się modernizację portu oraz udogodnienia dla klientów płd.-amerykańskich.
Ponadto porty południowe zastosowały skutecznie zniżkowe politykę taryfo-
wa jako jeden ze środków walki akwizycyjnej. Uzyskały one też decyzję Ię-
dzystawczej Komisji Handlowej, na mocy której dodatki do frachtów z Chic-
ago do Nowego Orleanu sięgają 25", podczas gdy do Nowego Jorku 35". Dlatego
eksport żelaza i stali jest znacznie tańszy via Nowy Orlean niż via Nowy
Jork. Podobnie wygląda sprawa w kierunku odwrotnym, np. przy imporcie ka-
wy. By przeciwstawić się konkurencji Południa, przedstawiciele portów
wschodnich (Nowy Jork, Filadelfia, Portland, Camden, Baltimore, Boston i
Hampton Roads) zwołali w połowie sierpnia r.1948 konferencję dla roz-
ważenia wspólnej akcji obniżki taryf oraz odpowiedniej propagandy w celu
możliwości przeładunkowo-usługowych.

Standaryzacja opakowania amerykańskich towarów eksportowych.-(BIM)
Stąły wzrost kredyty w portach całego świata, będący prawdziwą przyczyną
na klęskę transportu morskiego, skłonił Komisję Morską Stanów Zjedn. do
zwrócenia się o przyjęcie i stosowanie przez amerykańskie towarzystwa de-

ślugowe jednolitych wymagań w stosunku do opakowania towarów eksportowych, dla ich lepszego zabezpieczenia. Jak wynika z relacji korespondentów pras-y amerykańskiej, zły stan opakowania amerykańskich towarów eksportowych spowodowany jest napływem do przemyśłów eksportowych i spedycji eksportu wielofachowego, ściągniętego tu błyskotliwymi perspektywami powojennymi do sektora eksportowo-żeglugowego. Przyjęcie pewnego standardu opakowania pozwoli na uniknięcie sytuacji, w której jeden armator odnawia przyjęcie ka-łunku niedostatecznie opakowanego lub co najniej zeznacza braku opakowa-nia w konosamencie, natomiast inny przyjmuje ładunek bez zastrzeżeń. Ten ostatni zapewnia sobie w ten sposób zwiększone obroty, krzywdzi jed-nak odbiorców i narusza reputację linii i załadowcy.

Protest żeglugowców amerykańskich przeciw odbudowie żeglugi japońskiej.-(BIM) Narodowa Federacja Armatorów Amerykańskich zwróciła się do Ministra Armii z protestem przeciw tendencjom rządu odbudowy żeglugi japońskiej do poziomu z okresu jej przedwojennego rozkwitu (1930-1940). Federacja sugeruje, by rząd amerykański ograniczył się raczej do odbudowy przemyśłów lądowych, żeglugę zaś restytuował tylko w granicach minimum niezbędnego dla zaspokojenia potrzeb handlu japońskiego.

Wg doniesień Reutera z Tokio, Japonia uzyskała nowe zezwolenie na budowę 24 jednostek towarowych o przeciętnej wielkości 700-5.000 BRT i o łącznym tonażu 53.160 BRT.

Zmiana polityki portowej w Anglii.-(BIM) Angielski Minister Trans-portu w czasie konferencji portowej w Cardiff zapowiedział rozpoczęcie akcji mającej na celu zachęcenie załadowców i armatorów do korzystania z portów mniejszych, co pozwoli na odciążenie dużych ośrodków, a tym samym na usprawnienie ruchu tonażu i zwiększenie jego wydajności. Związek Przemysłu Angielskiego oraz Główna Rada Żeglugi Angielskiej mają przygotować zestawienia ukłatwień przeładunkowych małych portów. W myśl zasady "Przykład z góry" rząd angielski kieruje już większość ładunków rzecznych do portów dotychczas najniej wykorzystywanych.

Dochody portu londyńskiego.-(BIM) Wg "The Scandinavian Shipping Gazette" (20.X.1948), w r.1947/48 (do 31.III.1948) dochody portu londyńskiego wynosiły £ 10.290.092, wydatki £ 6.862.947. Po potrąceniu normalnych obciążeń (podatek dochodowy itd.) w sumie £ 2.884.015 saldo dodatnie wyniosło £ 543.940. Po wyrównaniu deficytu z ub.r. port londyński przysporzy na rok następny z saldem ujemnym w wysokości £ 5.190. Rezerwy kapitalkowe portu wynoszą łącznie £ 894.757.

Ruch okrętowy w porcie londyńskim na wejściu i wyjściu, obejmujący statki załadowane i próżne w żegludze zagranicznej i przybrzeżnej, wynosił 41.372.625 BRT, co stanowi poważną zwyżkę w stosunku do r.1947 i rekord w okresie od r.1940, ale równocześnie wciąż tylko 2/3 poziomu lat przedwojennych.

Żegluga kanadyjska żąda udziału w obsłudze obrotów angielsko-kanadyjskich.-(BIM) Jak donosi "The Scandinavian Shipping Gazette" (3.I.1948), armatorzy kanadyjscy postanowili zwrócić się do W.Brytanii, za pośrednictwem Kanadyjskiej Komisji Morskiej w sprawie przyznania banderze kanadyjskiej przewozów 15-20% ładunków w ramach eksportu kanadyjskiego do Anglii. Przedstawiciele armatorów kanadyjskich twierdzą, że odmowa ze strony Anglii oznaczałaby konieczność unieruchomienia pewnej ilości tonażu kanadyjskiego, podczas gdy zgodą na powyższą propozycję stanowiliby dla żegludki brytyjskiej tylko niewielka strata. W związku z tym przypomina się, że W.Brytania ma gospodarcze długi wdzięczności wobec Kanady, oraz to, że kanadyjska flota handlowa obecnie nie ma żadnego udziału w obsłudze portu kanadyjskiego do Anglii, natomiast musi pracować na innych szlakach

(Bliski Wschód, Daleki Wschód, porty europejskie), na których panuje ostra konkurencja. Zwraca się też uwagę na to, że zwalniając pewną część swego tonażu z obsługi obrotów z Kanadą, W. Brytania mogłaby wskutek tego zmniejszyć ilość czarterowanego przez nią obcego tonażu i zaoszczędzić w ten sposób pewną ilość dewiz.

Przebiegi obrotów w Hamburgu i Bremie w sierpniu r. 1948. - (BIM)

	Hamburg	Brema
	w tonach	
Przywóz	642.582	562.988
Wywóz	267.580	89.937
Ogółem	910.462	652.925

W Hamburgu w przywozie zanotowano m.in. 303.020 t artykułów spożywczych, 132.324 t węgla, 77.684 t olejów mineralnych; w wywozie 107.370 t artykułów spożywczych, 61.142 t drzewa, 33.611 t żelaza.

Jeśli chodzi o kierunki tych obrotów, to 116.055 t wyszło do innych portów niemieckich, 128.526 t do portów europejskich poza niemieckimi (w tym 112.452 t do W. Brytanii) i 22.999 t do portów pozaeuropejskich (9.806 t do Afryki, 9.141 t do Ameryki Płd., 3.104 t do Ameryki Płn. i 948 t do Azji).

Zanotowano 1.000 statków o pojemn. 547.823 NRT.

W Bremie przywóz dla obszaru Bizonii wyniósł 386.813 t (w tym cześć i dary), z tego 148.802 t przypadło na zboże, 145.895 t na oleje mineralne, 39.315 t na rudę i 8.799 t na fosfaty (poraz pierwszy w r. 1948). Wywóz z Bizonii przez Bremę wyniósł ogółem 58.604 t, w tym 25.720 t żelaza dla Stanów Zjedn. i 24.447 t drzewa dla Anglii. Zanotowano 303 statki o pojemn. 564.291 NRT.

Tranzyt czechosłowacki w Hamburgu. - (BIM) Porównanie obrotów tranzytowych wszystkich portów niemieckich w latach 1913 i 1937 przedstawia się następująco:

	1913		1937	
	mil. t	„	mil. t	„
porty Prus Wsch.	1,0	15,6		
porty Pomorza (m.in. Szczecin)	1,0	15,6	1,0	18,0
porty Łaby (Hamburg)	3,85	60,0	3,7	66,0
porty Wazery	0,5	8,0	0,45	8,0
pozostałe porty	0,05	0,8	0,45	8,0

Pod względem wartości na Hamburg przypadło w r. 1937 80% ogólnego tranzytu przez porty niemieckie. Przeciętna wartość 1 t ładunków przechodzących w tranzycie była wyższa od wartości ładunków niemieckiego handlu zagranicznego. W r. 1937 w obrocie towarowym Hamburga:

1 tona niemieckiego przywozu kosztowała	- RM 184,-
" " " wywozu	" " 487,-
" " tranzytu w przywozie	" " 374,-
" " " wywozie	" " 448,-

Również w okresie powojennym ruch tranzytowy skupia się przede wszystkim w Hamburgu, mimo że ogólne obroty towarowe rozwijają się znacznie szybciej w Bremie niż w Hamburgu. W r. 1947 ogólne obroty towarowe i ruch okrętowy w portach niemieckich przedstawiały się następująco:

	Ton	„	NRT	„
Hamburg	5.995.000	35	7.071	27,4
Brema	4.843.000	28	9.466	36,8
Emden	2.831.000	16,9	2.664	10,4
Porty wschodnie	1.322.000	7,9	1.254	4,9
Nordenhamm	733.000	4,6	954	3,7
Broke	645.000	3,8	798	3,1
Pozostałe porty	391.000	2,3	3.533	13,7
Razem	15.790.000		25.740	

Przeładunek tranzytu czechosłowackiego w Hamburgu w latach 1937 i 1945-48 (w tonach):

	1937	1945	1947	I półr. 1948
Wywóz	894.200	55.111	79.056	93.107
Przywóz	531.400	194.040	449.125	283.384
Razem	1.525.600	249.151	528.181	382.491

Zatrudnienie w porcie hamburskim.-(BIM) Ostatnio zwolniono w Hamburgu ok.1.000 robotników portowych, zaś w sierpniu r.1948 zwolniono ich 2.000. W ten sposób ok.1/3 niestających robotników portowych Hamburga nie ma zatrudnienia w porcie. Z drugiej strony tygodnik "Verkehr"(30.IX.1948) zaznacza, że plan przeładunku w sierpniu r.1948 został wykonany w 106,8% i że wobec tego spadek zatrudnienia należy przypisać działaniu innych czynników, jak podniesieniu poziomu wyposażenia technicznego portu, przede wszystkim zaś jaskrawemu przesunięciu się przeładunków w kierunku towarów masowych, pozwalających na obsługę mechaniczną. Tak np. w sierpniu r.1948 przeładowano 198 tys.t zboża i 124 tys.t węgla (w przywozie). Zawijające poprzednio do Hamburga statki z maki wymagały znacznie więcej robotników niż przybywające obecnie statki ze zbożem.

Przeszkody dewizowe dla tranzytu środkowo-europejskiego przez Hamburg. (BIM) Mimo znacznego rozwoju ilościowego połączeń żegludowych portów niemieckich, w szczególności Hamburga, ich obroty tranzytowe wykazują wolniejsze tempo rozwoju przede wszystkim ze względów dewizowych. Obejmuje to zarówno o frachty kolejowe, obliczane dla terytorium niemieckiego w dolarach jak i o konieczność opłacenia w dolarach wszelkich usług portowych. Tygodnik "Verkehr"(30.IX.1948) podaje następujący przykład:

Główna wydatki niemieckiego spedytora portowego wynoszą 333 marki niem., wystawia on wobec tego rachunek na 100 dol., które wolno mu przeliczyć na szylingi austriackie wg kursu 1 dol.= 10 szyl., co odpowiadają również kursowi stosowanemu przez J.E.I.A.(Joint Export-Import Agency w Frankfurtach), mianowicie 1 marka= 3 szyl. Tymczasem austriacki Bank Narodowy notuje 1 marka= 1 szyl. Podobnie spedytora niemiecki oblicza wszelkie usługi portowe w dolarach w odniesieniu do państw środkowo- i południowo-amerykańskich (Argentyna), które niechętnie uiszczają opłaty portowe w tej walucie i skłonnie są być to zmienić rynek zakupu, bądź przynajmniej zmienić drogę transportu odcinających ładunków.

Wygazetowanie kompetencji niemieckich maklerów okrętowych.-(BIM) Na podstawie zarządzenia J.E.I.A. z dnia 15.IX.1948, niemieckie firmy maklerskie mogą czarterować również zagraniczny dokołoborski tonaż w żegludze regularnej. Dotychczas firmom niemieckim wolno było czarterować tylko tonaż w ruchu przybrzeżnym lub w obrotach z krajami skandynawskimi. Nowe zarządzenie dotyczy jednak tylko ładunków i portowych, zakupionych przez firmy niemieckie do portu zagranicznego, lub fabryk lub francje stacje kolejowa.

Obroty towarowe przez Kanał Kiloński.-(BIM) W I półroczu 1948 przez Kanał Kiloński przeszło ogółem 5,8 mil.t towarów, z tego w kierunku na wschód 3,2 mil.t, i w przeciwnym kierunku 2,6 mil.t. W I półroczu 1947 przeszło przez Kanał Kiloński ogółem zaledwie 2,2 mil.t towarów. Główny udział w obsłudze ruchu towarowego przez Kanał Kiloński wzięły bandery: duńska, fińska, holenderska i szwedzka.

Udział portów Benelux'u w obsłudze tranzytu niemieckiego.-(BIM) Od dwóch lat trwające, bezwzględnie dotychczas, wysiłki portów Wotterdamo i Antwerpji w kierunku zwalczania dyskryminacji tych portów przez angielskie

Władze okupacyjne w zakresie obsługi tranzytu niemieckiego, obecnie przyniosły pomyślny dla portów Benelux'u rezultat. W wyniku bezpo-
 nych rozmów przedstawiciele belgijskich i holenderskich z narodajny i
 czynnikami w Waszyngtonie, Londynie i Paryżu zawarta została dnia 24.II.
 1948 umowa między przedstawicielami Benelux'u i J.E.I.A., na mocy której
 1 mil.700 tys.t z ładunków przeznaczonych dla Niemiec zachodnich w ra-
 mach tzw. Planu Marshall'a przejdzie przez porty holenderskie i belgijskie.
 Na mocy umowy między Belgią i Holandią niemieckie ładunki tranzytowe do
 1.200.000 t będą szły w 50% przez porty holenderskie (Rotterdam i Amster-
 dam) i w 50% przez Antwerpię. Przy dalszych ładunkach rozdział ich tę-
 dzie korzystniejszy dla portów holenderskich, mianowicie 60% do 70%
 dla Rotterdamu i Amsterdamu (12,5%) oraz 30% dla Antwerpii. Ładunki tran-
 zytowe będą obsługiwane przede wszystkim rudą i piętym oraz zbożem.

Umowa z J.E.I.A. przewiduje utworzenie wspólnego dla obu stron in-
 teresowanych organu: Centralnego Niemieckiego Biura Frachtowego z siedzibą
 w Rotterdamie, którego zadaniem będzie rozdziałanie transportów J.E.I.A.,
 przy współudziale przedstawiciela tej organizacji. W ramach transportów
 kierowanych przez Centralne Biuro Niemieckie na wodnych drogach śródlądowych
 niemieckich, holenderskich i belgijskich mogą pracować statki wszystkich
 tych trzech bander.

Koszty skierowania tej części tranzytu niemieckiego przez porty
 Benelux'u obliczane są na ok.5 mil.691. i będą pokryte przez organizację
 Planu Marshall'a, bez jakiegokolwiek obciążenia nimi tzw. Bizonii. Jest
 to rozumiane jako dodatkowa pomoc dolarowa dla żeglugi na Renie. ("Warrior",
 14.X.1948). Po upływie 3. miesięcy nie nastąpić rewizja umowy.

Wzrost obrotów tranzytowych w Rotterdamie. -(BIM) Analiza obrotów to-
 warowych Rotterdamu za I półrocze 1948 wykazuje szczególnie znaczny
 wzrost przeładunków tranzytowych w porównaniu z odpowiednim okresem r.
 1947 (w tonach):

	I półrocze	
	1947	1948
własny przywóz	3.951.857	3.898.815
przywóz w tranzycie	1.179.539	3.208.727
własny wywóz	726.834	951.857
wywóz w tranzycie	1.174.936	3.202.359
statki na wejś. NRT	4.473.514	6.076.240

Drogi czechosłowackich obrotów zagorskich. -(BIM) Wiedeński tydzieńnik
 "Verkehr" poświęca stale wiele uwagi zaradnieniom obrotów zagorskich kra-
 jów środkowej Europy. W zeszycie z dnia 30.IX. i 7.X.1948 stwierdza on,
 że dla obrotów zagorskich Czechosłowacji teoretycznie wchodzi w rachubę
 4 grupy portów: porty adriatyckie Triest i Rijeka, niemieckie porty pół-
 nocnoniemieckie (z Hamburgiem na czele), porty atlantyckie Rotterdam i Ant-
 werpia oraz porty polskie Gdynia/Gdańsk i Szczecin.

W zmienionych po ostatniej wojnie warunkach geopolitycznych Czechos-
 łowacja wypracowała w porozumieniu z zainteresowanymi państwami system
 taryf portowych dla obrotów przez Triest, Rijekę oraz przez porty polskie.
 Jeśli chodzi o portowe taryfy kolejowe do tych portów, do których droga
 wiedzie przez terytorium Niemiec, nie ma widoków na rychłe zmianę obecne-
 go stanu rzeczy, polegającego na istnieniu niemieckiej taryfy tranzytowej
 w dolarach, która wyklucza porozumienia dwustronne.

Na podstawie umów z połowy r.1947, portowa taryfa kolejowa dla obro-
 tów czechosłowackich przez Triest zyskała nowe podstawy. Poprzednio nie-
 mówicie transporty czechosłowackie do i z tego portu kierowały się wyłącze-
 nie przez Tarvisio, obecnie zaś Jugosławia przystąpiła do współpracy i
 zwróciła się na wykorzystywanie dla tych transportów również drogi przez

terytorium jugosłowiańskie. Już w czerwcu r.1947 została opracowana czechosłowacko-jugosłowiańska taryfa portowa, dotycząca obrotów przez Rijekę.

Jednakowoż obie te taryfy mają dotychczas jeszcze charakter prowizoryczny. W końcu sierpnia r.1948 odbyła się w Jugosławii konferencja przedstawicieli kolei jugosłowiańskich, czechosłowackich, austriackich i węgierskich, mająca na celu opracowanie ostatecznej formy czechosłowackiej taryfy portowej, dotyczącej obrotów przez port Rijekę, która by obowiązywała od początku r.1949. Wg dotychczasowej taryfy prowizorycznej frachty były obliczane we frankach szwajcarskich, w przyszłości zaś będą obliczane w koronach czeskich. Taryfa portowa dla obrotów przez Triest już obecnie obliczana jest w koronach czeskich, przy czym frachty obliczają się globalnie, tzn. istnieje tylko jedna stawka dla transportów ze statku nadania do portu lub na odwrót, nie ma natomiast stawek dla poszczególnych odcinków tej trasy.

Sprawy morskie w Holandii.-(BIM) Jak donosi czasopismo "Fairplay" (7.X.1948), ukazał się drugi tegoroczny zeszyt kwartalnika wydawanego przez Bank Rottardzki w języku angielskim i poświęconego sprawom morskim. Zeszyt ten zawiera dzieje holenderskiej gospodarki morskiej w ostatnim 50-leciu. We wrześniu r.1939 flota handlowa Holandii liczyła 2.500.000 BRT, w maju r.1945 tylko 1.573.000 BRT, zaś w kwietniu r.1948 już znnowu 2.596.000 BRT. Tonaż statków towarowych dla ładunków suchych wzrósł z 1.601.000 BRT w r.1939 do 1.623.000 BRT, przy czym ta ostatnia cyfra obejmuje również statki pochodzenia amerykańskiego, wśród nich jednak tylko 26 statków typu "Liberty". Przeciętny wiek tego tonażu w r.1947 wynosił 11,7 lat, podczas gdy w r.1939 - 15,4 lat. Mimo to holenderska flota handlowa wciąż jeszcze odczuwa brak ok.5.000 BRT tonażu dla ładunków suchych. W zakresie innych typów tonażu nastąpił spadek cyfr w stosunku do r.1939, mianowicie w zakresie statków pasażerskich z 595.000 BRT do 351.000 BRT, w zakresie tankowców z 528.000 BRT do 462.000 BRT i w zakresie statków o tonażu poniżej 500 BRT ze 130.000 BRT do 119.000 BRT.

Na 1.IV.1948 zasobienia holenderskiej floty handlowej obejmowały 64 statki towarowe, tylko 1 statek pasażerski i 3 tankowce. Widać więc, że w niedalkiej przyszłości zaznaczy się bardzo wyraźna różnica struktury holenderskiej floty handlowej w stosunku do stanu przedwojennego. Oficjalny program holenderskiej marynarki handlowej przewiduje osiągnięcie w r.1952 ogólnego tonażu 3.250.000 BRT. Plan ten uznawany jest za celowy ze względu na zdolność zarobkową żegluzi w dewizach obcych oraz na spodziewany wzrost deficytu zagranicznej wymiany towarowej Holandii. Zarobki żegluzi holenderskiej w r.1948 oblicza się (nie biorąc pod uwagę floty tankowej towarzystwa Royal Dutch Shell) na 355 mil.guldenów hol. brutto i 185 mil.guldenów netto.

Armatorzy norwescy o polityce żegluzowej rządu.-(BIM) Związek Armatorów Norweskich wystąpił ostatnio z krytyką polityki żegluzowej rządu. Fakt, że tonaż Norwegii przedstawia obecnie tylko 80% stanu przedwojennego, a udział bandery norweskiej w globalnym tonażu światowym spadł z 7% przed wojną do 4,5% oraz to, że tempo odbudowy floty norweskiej jest takoby słabsze niż jej konkurentów, Związek przypisuje w dużej mierze niedostatecznemu ustosunkowaniu się rządu do zaradnictwa żegluzowego. Skrytykowane m.in. popieranie przez rząd tendencji specjalizacji tonażu w kierunkach rozbudowy przede wszystkim tonażu tankowców kosztem innych typów statków oraz politykę podatkową rządu, obciążającą bardziej przewóz żegluzowy niż przemysł lańowy. Ciężka sytuacja na rynku pracy, mianowicie brak marynarki, pogarszana zdaniem związku wydano ostatnio ustawa redukująca podziwy pracy na statkach norweskich do norm przewidzianych konwencją w Seattle.

Związek sugeruje rządowi negatywne ustosunkowanie się do nowej międzynarodowej Organizacji Żegluzowej (IMCO).

Strefa wolnocłowa w porcie sztokholmskim.-(BIM) W porcie sztokholmskim wydzielony został teren strefy wolnocłowej. Port celny administracyjny jest przez władze municypalne Sztokholmu, przy czym dyrekcja portu obejmuje 5 działów: budownictwo i hangary, wyposażenie, biura, rachunkowość, kasy. Strefa wolnocłowa administrowana jest przez towarzystwo "Stockholm Frihamn Aktiebolage", pracujące na rachunek państwa.

Zniesienie maksymalnych stawek frachtowych w żegludze duńskiej.-(BIM) Jak donosi "The Scandinavian Shipping Gazette" (6.X.1948), Duńska Rada Kontroli Frachtów ogłosiła zniesienie od dnia 20.IX.1948 tzw. maksymalnych stawek frachtowych dla ładunków przychodzących lub wychodzących z portów duńskich. Również inne przepisy ustalone przez Radę Kontroli przestają obowiązywać, z wyjątkiem ładunków węgla i koksu, dla których zostały ustalone przez Radę specjalne przepisy w r.1940.

Równocześnie przestaje obowiązywać wszelka kontrola ze strony Rady w odniesieniu do tonażu duńskiego zatrudnionego w obsłudze duńskich obrátów towarowych, jednakże czarterowanie obcego tonażu na rachunek duński będzie w dalszym ciągu podlegało kontroli Rady. Mimo zwolnienia od kontroli, armatorzy duńscy obowiązani są, na zlecenie Rady, dostarczyć jej wszelkich informacji dotyczących zawieranych transakcyj przewozowych.

Obraty portowe Kopenhagi.-(BIM) "Klucz Bałtyku" Kopenhaga stanowi największy ośrodek dystrybucyjny regionu bałtyckiego, dzięki posiadaniu strefy wolnocłowej. Statystyka ruchu portowego Kopenhagi ilustruje syci-kość reaktywizacji obrátów:

Rok	Ruch statków na wejściu		Obrót towarowy ton
	Jednostek	NRI	
1938	23.838	8.116.662	6.217.773
1940	10.112	2.278.015	3.208.000
1945	10.244	1.856.662	2.403.000
1946	16.934	5.583.957	5.957.417
1947	17.149	6.370.517	6.299.189

Podobnie jak w szeregu innych portów, obserwujemy znaczne zmniejszenie się ilości tonażu w stosunku do obrátów towarowych.

Kopenhaga jest jednym z nielicznych portów europejskich, które nie uległy zniszczeniu w czasie wojny, toteż cały wysiłek władz portowych skupił się obecnie na modernizacji wyposażenia portowego, zaniedbaną przez okres wojny. Stan obecnego wyposażenia portu jest następujący: magazyny 400.000 m kw., urządzenia chłodnicze 8.000 m kw., hangary owocowe 17.100 m kw., zbiorniki na ładunki płynne 210.000 m³, silosy 53.000 ton, przetrzeń do przeladunku drzewa 70.000 m kw., do przeladunku węgla 200.000 m kw., dźwigów 146, elewatorów zbożowych 13. Przeladunek jest obecnie modernizowany w wysokim stopniu, co stawia Kopenhagę w szeregu najlepszych świat.nych portów świata.

Protokolonizm żegluzowy w Finlandii.-(BIM) Narodowy Bank Fiński wy-gał rozporządzenie zobowiązujące firmy pracujące w handlu zagranicznym do zawierania umów z armatorami zagranicznymi jedynie po uzyskaniu zgody Banku. Dotychczas wydanie takiego zezwolenia było tylko formalnością, dokonywane już po zawarciu umowy, wskutek czego Bank musiał wypłacać na-letności armatorom zagranicznym bez uwzględnienia stanu wykorzystania to-nażu fińskiego. Z chwili wejścia w życie nowego rozporządzenia termino-we (przed podpisaniem umowy) uzyskanie zgody Banku na przeprowadzenie danej transakcji będzie warunkiem pokrycia wydatków dewizowych w ramach podlega-
W-15432

nej umowy; państwo uzyska w ten sposób bezpośredni wpływ i możność pełnego wykorzystania bandery narodowej.

Powołanie francuskiego Ministerstwa Marynarki Handlowej.-(BIM) W czasie wojny francuskie Ministerstwo Marynarki Handlowej zostało włączone do resortu marynarki wojennej. W latach powojennych sprawy marynarki handlowej były prowadzone przez Ministerstwo Robót Publicznych, co niewątpliwie odbijało się niekorzystnie na interesach żeglugi. Obecnie Ministerstwo Marynarki Handlowej zostało reaktywowane.

Obroty portowe Genui.-(BIM) Wydana przez autonomiczne władze portu Genui oficjalna statystyka obrotów portowych wykazuje duże tempo odbudowy portu:

	1946	1947	1938
Liczba statków na wejściu	4.097	4.988	5.821
" " " wyjściu	4.097	5.055	5.808
Tonaż statków na wejściu w NRT	4.067.935	6.821.429	11.668.879
" " " wyjściu " "	3.934.878	6.757.708	11.634.387
Przywóz w tonach	4.312.882	6.141.369	5.674.664
Wywóz w tonach	389.948	638.010	1.599.308
Ruch pasażerski - osób	35.217	114.035	211.950
Udział procent. band. włoskiej w ruchu statków	18,6	28,3	64,3

Kryzys stoczni w Monfalcone.-(BIM) Największa stocznia włoska w Monfalcone przeżywa obecnie poważny kryzys, wywołany wysokimi i stale wzrastającymi kosztami. W latach 1924-1934 zdolność produkcyjna tej stoczni wynosiła 100.000 BRT rocznie, przy czym ok. 37% produkcji przypadło na zamówienia obce. Wydajność pracy stoczni spadła obecnie znacznie poniżej tych możliwości, np. obecnie buduje się zaledwie 9 statków o łącznym tonażu 59.000 BRT, wszystkie w ramach zamówień krajowych. Perspektywy na najbliższą przyszłość nie wróżą poprawy, gdyż stocznie włoskie nie mogą konkurować ze stoczniami zagranicznymi pod względem kosztów, których wysoki poziom wywołany jest w głównej mierze rosnącymi cenami surowca. Np. 1 kg płyty stalowej kosztuje we Włoszech 117,93 liry, a w Stanach Zjedn. 65,29 l, w Czechosłowacji 75,92 l i w Austrii 82 l. Trzeba przy tym pamiętać, że 61,4% całej masy statku (o małym i średnim tonażu) stanowi stal. Wprowadzić ograniczenia się do zakupów stali krajowej ożywiłoby włoski przemysł stalowy, lecz w dalszej perspektywie grozi to unieruchomieniem krajowych stocznii.

Plany rozbudowy floty handlowej Indyj.-(BIM) W niecały rok po ogłoszeniu odrębnego państwa Hindostanu dwa towarzystwa żeglugowe ("Scindia Steam Navigation Co." oraz "India Steamship Co.") podniosły na świecie statkach banderę narodową nowoutworzonego państwa indyjskiego. Oba towarzystwa, w oparciu o kapitał obywateli indyjskich, podjęły regularną komunikację między portami Indyj oraz wyspami brytyjskimi; pierwsze statki zawisły do Londynu i do Dundee na początku września r.1948.

Jeden z ostatnich zeszytów czasopisma "The Economist" przynosi interesujące szczegóły dotyczące zamierzeń nowego państwa w zakresie rozbudowy własnej floty narodowej. Zamierzenia te są bardzo ambitne. W sprawie oznaczenia przedłożonego rządowi przez specjalny komitet powołany do opracowania polityki morskiej, Indie zmierzają do zapewnienia dla floty narodowej: a) prawa wyłączności w zakresie małego kabotażu (żeglugi przybrzeżnej w obrębie własnych granic), b) 75% przewozów w zakresie wielkiego kabotażu, tzn. żeglugi przybrzeżnej z krajami sąsiednimi nad Oceanem Indyjskim, c) 50% przewozów w zakresie obrotu towarowego z państwami bardziej odległymi oraz d) 1/3 przewozów dokonywanych przed wojną przez floty handlowe niemiecka i japońska.

Do spełnienia tak szeroko zakrojonych zadań potrzebna będzie flota handlowa o pojemności 2 mil. ERT. Jako pierwsze kroki na drodze realizacji tych zamierzeń można zanotować nabycie sporej ilości transportowców produkcji wojennej w Ameryce oraz zamówienia na nowe statki zarówno na stoczniach własnych jak i brytyjskich. Oprócz tego jedno z istniejących towarzystw żeglugowych, nota bene przez 30 lat nie deponujące przez Anzlików do żeglugi poza kabotażem, zorganizowała własną stocznice, na której niedawno wodowano pierwszy statek oceaniczny. Całość programu rozbudowy floty indyjskiej ma być zrealizowana w ciągu 5 lat, co specjalistów angielskich uważają za zamiar niestety realny, szczególnie gdy się weźmie pod uwagę brak własnych kadr technicznych, handlowych i żeglarskich. Jeżeli chodzi o statki oceaniczne, kapitanami i w większości oficerami są w dalszym ciągu Anglicy.

Odnosnie przewozów peniemieckich i pojapońskich sprawozdawca "The Economist" przypomina, że razem ze zniknięciem tych bander znikły też usługiwane przez nie ładunki, zarówno w podaż, jak i w zapotrzebowaniu. Również krytycznie zapatruje się Anglicy na podział ładunków po podziale między tonażem brytyjskim i nową banderą indyjską. Zresztą wszystkie te wątpliwości będą miały realny wpływ na rozwój tonażu indyjskiego dopiero w przyszłości. Na razie sfery brytyjskie, zarówno żeglugowe jak handlowe i techniczne, ofiarowują swoją pomoc w całej pełni.

Chittagong portem jutowym. - (BIM) Rząd Pakistanu, obok dążeń do rozbudowy własnej żeglugi, czyni też wysiłki w kierunku usamodzielnienia się w zakresie gospodarki portowej. Do chwili podziału Indyj na dwa państwa 90% światowych dostaw juty pochodziła z Bengali przechodząc przez port Kalkutty. Obecnie Pakistan, chcąc uniezależnić swój eksport juty od indyjskiej Kalkutty, planuje rozbudowę i modernizację portu Chittagong; przewiduje się uzyskanie samowystarczalności w zakresie przeladunków juty już z końcem r. 1949. Budżet własny Chittagong oraz towarzystwa "Eastern Railway Co." przewiduje na realizację tych planów kredyty w łącznej kwocie 36.630.000 rupii.