

BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

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

Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok III Nr.6(17)

Czerwiec 1947r.

Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk w maju 1947r.—(BIM)
Ruch w portach, który już w kwietniu rozpoczął znów się ożywiać, osiągnął w miesiącu sprawozdawczym rekordową cyfrę 1.031.744,9 t, do jakiej dotychczas po wojnie w żadnym miesiącu nie doszedł. Cyfra ta stanowi 76% przeciętnego przeładunku z r.1938. W porównaniu z tym samym miesiącem ub.r., należącym do najlepszych trzech miesięcy 1946r., w którym przeładunek łączny obu portów wyniósł 775.716 t, wykazuje cyfra miesiąca sprawozdawczego wzrost o 33%; w porównaniu z rekordowym przeładunkiem 837.714,3 t w czerwcu ub.r. ilość obrotów omawianego miesiąca przedstawia wzrost o przeszło 23%.

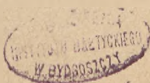
W obrotach towarowych w maju udział wywozu stanowi ok. 67%, analogicznie jak w tym samym miesiącu r.ub. Wywóz w wysokości 692.821,6 t wynosi prawie o 35% więcej niż w maju 1946r. Zwyżka eksportu objawia się jeszcze silniej niż importu, który wynosząc 338.923,3 t wykazuje wzrost o 29% wobec miesiąca porównawczego.

Obroty towarowe w portach Gdyni i Gdańska przedstawiają się w następujący sposób:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	169.582,8	169.340,5	338.923,3
Wywóz	353.264,6	339.557,0	692.821,6
R a z e m :	522.847,4	508.897,5	1.031.744,9
w poprzednim miesiącu	274.316,2	170.685,1	445.001,2

W przywozie podział pomiędzy oba porty jest prawie że równy, w wywozie przejawia się niewielka przewaga na korzyść Gdyni; w maju 1946r. rzecz miała się odwrotnie: udział każdego z portów w wywozie był prawie jednakowy, natomiast w przywozie Gdynia miała trochę więcej przeładunków. W porównaniu z poprzednim miesiącem br. obroty wzrosły o 136%, z czego eksport o 168%, import zaś o 81%.

Podział przeładunków pomiędzy oba porty coraz dobitniej zaznacza tendencję kierowania do portu gdańskiego przeważnej części towarów masowych, do gdyńskiego zaś większości przeładunków drobnych, zgodnie z naturalnymi warunkami każdego z tych portów. W ten sposób życie praktyczne samo reguluje specjalizację tych portów.



- 2 -

Przywóz przez port g d y ń s k i w maju 1947r.

	Towary UNRRA t	Towary inne t	Razem t	Maj 1946r. t
I. Wytw. roślin.	36.396,3	12.112,6	48.508,9	42.192,6
II. Wytw. zwiercz.	5.500,4	5.261,9	10.762,3	8.078,7
III. Wytw. miner.	83,4	45.656,1	45.739,5	41.604,4
IV. Tłuszcze	1.227,8	134,1	1.361,9	209,3
V. Przetw. spoż.	5.458,6	1.529,7	6.988,3	10.847,6
VI. Przetw. chem.	4.191,4	18.231,7	22.423,1	13.195,4
VII. Futra i skóry	316,4	1.721,2	2.037,6	431,2
VIII. Surowce włók.	822,9	14.392,5	15.219,4	1.813,9
IX. Kauczuk i surog.	250,7	12,8	263,5	276,7
X. Drewno i przetw.	-	92,1	92,1	39,0
XI. Papier i wyr.	3,3	3.668,1	3.671,4	2.790,6
XII. Wyroby kamien., ceram., fajans. i szklane	-	2,9	2,9	51,9
XIII. Metale i wyr.	1.166,8	2.400,7	3.567,5	4.666,5
XIV. Maszyny	3.218,7	1.251,0	4.469,7	2.684,6
XV. Środki transp.	3.029,7	523,0	3.552,7	5.503,7
XVI. Wagi i narz.	68,8	30,5	99,3	43,8
XVII-XX. Różne	329,0	493,7	822,7	396,9
R a z e m :	62.064,2	107.518,6	169.582,8	134.826,8

Przywóz przez port g d a ń s k i w maju 1947r.

	Towary UNRRA t	Towary inne t	Razem t	Maj 1946r. t
I. Wytw. roślin.	30.450,8	8.178,8	38.629,4	35.627,7
II. Wytw. zwiercz.	2.925,9	957,8	3.883,7	17.706,2
III. Wytw. miner.	9.569,0	81.113,9	90.682,9	37.209,1
IV. Tłuszcze	5.300,0	8,9	5.308,9	25,7
V. Przetw. spoż.	9.779,7	1.087,3	10.867,0	3.015,1
VI. Przetw. chem.	34,5	12.329,0	12.363,5	31.122,7
VII. Futra i skóry	414,9	3,0	417,9	32,7
VIII. Surowce włók.	20,1	1.196,8	1.216,9	1.057,1
IX. Kauczuk i surog.	343,0	2,8	345,8	-
X. Drewno i przetw.	1,0	1.650,4	1.651,4	500,3
XI. Papier i wyr.	-	182,2	182,2	0,6
XIII. Metale i wyr.	125,1	503,7	628,8	0,8
XIV. Maszyny	449,5	8,9	458,4	0,4
XV. Środki transp.	1.317,6	73,7	1.391,3	113,7
XVI. Wagi i narz.	2,9	-	2,9	-
XVII-XX. Różne	545,7	763,8	1.309,5	53,6
R a z e m :	61.279,5	108.061,0	169.340,5	126.465,7

W przywozie towarów umownych przybyły jeszcze następujące zwierzęta: 2.216 koni, 3.297 jałówek, 907 innego bydła i 3 cielęta wszystkie z Danii, poza 64 końmi ze Szwecji.

W przywozie miesiąca sprawozdawczego występuje wybitna przewaga ładunków poza UNRRA, których to ostatni udział dochodzi zaledwie do ok. 36%. Jak widać z powyższych zestawień w Gdańsku koncentrował się przeładunek wytworów mineralnych, więc rudy, wypałów pirytowych, podczas gdy wytwory roślinne, surowce włókiennicze, skóry, chemikalia i inne towary drobnicowe kierowały się przez Gdynię.

W porównaniu z analogicznym miesiącem ub.r. przeładunek towarów pozaunrowskich wzrósł przeszło o 154%, natomiast ilość transportów UNRRA spadła o 29%. W transportach UNRRA przeważały ładunki zboża, kukurydzy i środków żywności. Poza tym przyszła pokaźna ilość sprzętu elektrycznego i aparatów precyzyjnych. W imporcie pozaunrowskim, jak zwykle, na pierwszym miejscu stały rudy i piryty, chemikalia, celuloza i surowce włókiennicze oraz skóry. Jeżeli chodzi o kraje pochodzenia tych towarów to, jak zwykle, na pierwszym miejscu stała Szwecja, z przewagą rudy, następnie Stany Zjednoczone A.P. i Belgia. W silnym stopniu dały się odczuć konsekwencje umowy handlowej, zawartej pomiędzy Polską a Anglią, wyrażające się bardzo ożywionym importem z W. Brytanii. Na pierwszym miejscu stały wytwory włókiennicze, maszyny, części samochodowe itd.; z krajów pozaeuropejskich, jak Argentyna, Urugwaj, Egipt i Indie przybyła bawełna i skóry, jednakże handel ten nie odbywa się jeszcze wprost z krajów pochodzenia, lecz surowce te przychodzą łamanym przeładunkiem przez porty Amsterdam i Rotterdam.

Wywóz przez porty G d y n i e i G d a ń s k w maju 1947r.

	Gdynia	Gdańsk	Razem	Maj 1946r.
	t	t	t	t
I. Wytw. roślinne	640,2	-	640,2	51,2
II. Wytw. zwierzęce	447,5	-	447,5	5,9
III. Wytw. mineralne	329.469,4	337.081,7	666.551,1	512.049,0
V. Przetw. spoż.	1.897,3	-	1.897,3	100,0
VI. Przetw. chemiczne	1.694,4	200,0	1.894,4	654,3
VII. Futra i skóry	112,4	-	112,4	-
VIII. Surowce włók.	176,2	-	176,2	-
X. Drewno i przetw.	1.071,7	-	1.071,7	0,2
XI. Papier i wyr.	335,1	-	335,1	1,8
XII. Wyroby kamien., ceram., fajans. i szklane	572,8	2,3	575,1	0,4
XIII. Metale i wyr.	16.414,2	2.273,0	18.687,2	1.547,4
XIV. Maszyny	156,9	-	156,9	-
XV. Środki transp.	205,2	-	205,2	1,9
XVI. Wagi i narz.	4,4	-	4,4	0,2
XVII-XX. Różne	66,9	-	66,9	11,2
Razem :	353.264,6	339.557,0	692.821,6	514.423,5

wobec

Wywóz przez Gdynię wykazuje/tego samego miesiąca ub.r. nie tylko duży wzrost ilościowy, lecz również przedstawia znacznie większą różnorodność ładunków. Natomiast przez Gdańsk, poza węglem i cementem wyszło jeszcze tylko żelazo, sól i soda.

Tak samo pod względem kierunków wywozu porównanie z analogicznym miesiącem ub.r. wypada na korzyść miesiąca sprawozdawczego.

Wywóz bez węgla przez G d a ń s k i G d y n i ę
wg krajów przeznaczenia

K r a j	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Szwecja	11.065,8	3.403,0	14.468,8
Z.S.R.R.	10.408,3	15.510,0	25.918,3
Dania	4.879,3	2,3	4.881,6
Norwegia	2.564,2	-	2.564,2
Stany Zjednoczone	2.228,5	-	2.228,5
Finlandia	2.150,9	-	2.150,9
Anglia	1.155,0	-	1.155,0
Belgia	8,1	-	8,1
Syria	1.663,2	-	1.663,2
Palestyna	11,9	-	11,9
R a z e m :	36.135,2	18.915,3	55.050,5

Poza węglem na pierwszym miejscu w wywozie znajduje się ZSRR., dokąd eksportuje się wyłącznie cement. Drugie miejsce zajmuje Szwecja, której import z Polski jest różnorodny, składając się, poza węglem i koksem, z surówki, z wyrobów metalowych: jak blachy, druty żelazne, narzędzia itp., następnie z płytek parkietowych, desek, mebli, szkła, porcelany, papy, tkanin, sody, bieli itd. Na trzecim miejscu stoi Dania, dokąd wysyłamy sól. Wartościowy jest nasz eksport do Anglii: wywozi się tam łososia, lalki, wyroby drzewne, jak meble i inne, jagody, jarzyny, jaja, pierze, porcelanę, chemikalia itd. Do Syrii wyszedł cukier, do Palestyny różne towary drewniane. Do powyższych zestawień przywozu i wywozu włączone są również następujące pozycje ładunków tranzytowych.

Tranzyt przez porty G d y n i ę i G d a ń s k
w przywozie w maju 1947r.-(BIM)

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
II. Wytw. zwierzęce	23,8	-	23,8
III. Wytw. mineralne	18.080,0	34.544,0	52.624,0
V. Przetw. spożywcze	28,5	-	28,5
VI. Przetw. chemiczne	2.899,5	1.796,3	4.695,8
VII. Futra i skóry	26,5	-	26,5
VIII. Surowce włók.	952,0	-	952,0
X. Drewno i przetw.	1.094,3	-	1.094,3
XII. Wyroby kamienne, ceramiczne, fajans. i szklane	67,3	-	67,3
XIII. Metale i wyroby	2.158,7	300,0	2.458,7
XIV. Maszyny	9,1	203,7	212,8
XVII-XX. Różne	92,6	-	92,6
R a z e m :	25.442,3	36.844,0	62.286,3

Tranzyt przez porty Gdynia i Gdańsk
w wywozie w maju 1947r.

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
I. Wytw. roślinne	554,6	-	554,6
II. Wytw. zwierzęce	2,2	-	2,2
III. Wytw. mineralne	1,2	-	1,2
V. Przetw. spożywcze	104,5	-	104,5
VI. Przetw. chemiczne	434,7	-	434,7
VII. Futra i skóry	3,1	-	3,1
VIII. Surowce włók.	10,4	-	10,4
X. Drewno i przetw.	465,6	-	465,6
XI. Papier i wyroby	109,5	-	109,5
XII. Wyroby kamienne, ceram., fajans. i szklane	16,7	-	16,7
XIII. Metale i wyroby	10.858,3	-	10.858,3
XIV. Maszyny, sprzęt elektr.	74,9	-	74,9
XV. Środki transp.	1,8	-	1,8
XVII-XX. Różne	22,6	-	22,6
R a z e m :	12.660,1	-	12.660,1

Łączny obrót tranzytowy obu portów stanowi 74.946,4 ton.

Ruch ten wykazuje ogromne odzwonienie w porównaniu z poprzednimi miesiącami. Na ogół tranzyt wyniósł 7,26% ogólnych obrotów wobec 2,4% w miesiącu poprzednim. W przywozie przez Gdynię udział ten osiągnął 15%, przez Gdańsk nawet 21,75%. W wywozie tranzytowym port gdański w ogóle nie miał udziału, przez Gdynię przeszło zaś tranzytem tylko 3,58% ogólnego eksportu.

Wywóz węgla i koksu przez port Gdańsk i Gdynię wg krajów przeznaczenia w maju 1947r. - (BIM)

K r a j przeznaczenia	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t	Maj 1946r. t
Szwecja	119.553,1	96.992,6	216.545,7	243.207,5
Dania	57.728,1	74.103,4	131.831,5	59.774,3
Finlandia	36.194,4	39.777,5	75.971,9	60.119,2
Z.S.R.R.	34.215,5	2.370,0	36.585,5	65.680,2
Norwegia	28.439,3	43.346,5	71.785,8	32.309,7
Holandia	14.464,5	25.803,5	40.268,0	-
Belgia	5.069,0	16.019,4	21.088,4	-
Islandia	2.222,0	-	2.222,0	-
Francja	-	5.503,9	5.503,9	7.876,5
R a z e m :	297.885,9	303.916,8	601.802,7	468.967,4

W porównaniu z analogicznym miesiącem ub.r. na ogół wywóz węgla i koksu wzrósł o ok. 28%. Wywóz do Szwecji i Z.S.R.R. spadł wprawdzie w miesiącu sprawozdawczym, lecz wszystkie inne pozycje są znacznie wyższe niż w miesiącu porównawczym, ilość zaś krajów przeznaczenia powiększyła się o 3 odbiorców, mianowicie o Holandię, Belgię i Islandię.

Z a ł a d u n e k b u n k r u
 w g b a n d e r w p o r t a c h G d a n s k i G d y n i a w m a j u 1 9 4 7 r .

B a n d e r a	Gdynia		Gdańsk		Razem		Maj 1946r.	
	t		t		t		t	
szwedzka	6.980,9		4.099,5		11.080,4		8.550,0	
duńska	2.966,5		4.423,2		7.389,7		4.587,6	
norweska	2.846,5		3.147,2		5.993,7		3.408,0	
sowiecka	2.455,0		1.279,7		3.734,7		1.682,0	
polska	1.753,0		1.421,5		3.174,5		1.455,0	
fińska	1.188,0		2.089,3		3.277,3		5.747,6	
holenderska	625,6		274,0		899,6		632,0	
angielska	365,0		-		365,0		80,0	
belgijska	63,0		-		63,0		-	
grecka	-		0,5		0,5		-	
kanadyjska	-		-		-		498,0	
francuska	-		-		-		274,5	
R a z e m :	19.243,5		16.734,9		35.978,4		26.914,7	

Administracja portowa przejęła od Marynarki Wojennej Basen Westerplatte, gdzie w najbliższym czasie odbywać się będzie bunkrowanie statków.

Obroty towarowe w porcie Szczecinie w maju 1947r.-(BIM) Obroty towarowe w Szczecinie wyniosły 65.252,5 t, z czego na import przypadło 12.179,7 t, na eksport zaś 53.072,8 t. W imporcie na pierwszym miejscu stała drobnica 8.018,8 t, w czym duża część żywności i bagażu repatriantów, następnie 3.726,0 t rudy, 334,0 t brykietów przechodzących tranzytem i 90,9 t śledzi. W eksporcie największą ilość osiągnęły przekładunki węgla 43.298,5 t, następnie olej gazowy 4.021,0 t, koks 2.420,0 t, dalej 2.156,3 t wyrobów metalowych, przechodzących tranzytem z Czechosłowacji do Szwecji i 334,0 t brykietów z Z.S.K.R. do Szwecji.

Ruch okrętowy w portach Gdynia i Gdańsk w maju 1947r.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym przeszły przez oba porty 1.024 statki o pojemności 1.083.905 NRT, z czego na wejściu 517 statków o pojemności 556.919 NRT, wyszło zaś 507 statków o pojemności 526.986 NRT. Cyfry te są o 15% wyższe niż przeciętna miesięczna z r.1937. W porównaniu z analogicznym miesiącem ub.r. tonaż przechodzący przez oba porty wzrósł w miesiącu sprawozdawczym o przeszło 20%.

Przez port G d y n i a przeszły następujące ilości statków w maju 1947r. wg bander

B A N D E R A	N a w e j ś c i u				N a w y j ś c i u			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
szwedzka	45	32.299*	76	37.404	120	71.796	1	111
amerykańska	12	55.606	1	8.556	5	28.184	2	34.780
duńska	25	23.427	20	17.394	43	30.392	8	17.386
sowiecka	5	9.744	17	28.499	19	19.622	1	1.370
polska	12	18.806	7	6.838	13	19.914	2	1.213
norweska	12	9.323	14	8.090**	23	15.873	2	4.807
fińska	7	2.601	12	7.711	18	11.619	-	-
angielska	4	7.160	-	1.391	4	4.171	1	4.380
holenderska	3	303	5	5.749	7	5.860	1	192
R a z e m :	125	159.269	152	121.632	252	207.431	24	64.239

* W numerze poprzednim B.I.M. 'u Nr.5 w analogicznej pozycji winno być 30.791 zamiast 10.791.

** winno być 1.916 zamiast 1.196.

Ruch pasażerski przez Gdynię i Gdańsk w maju 1947r. - (BIM)

Przybyło osób

	Gdynia	Gdańsk	razem
Z Anglii	13	13.247	13.260
" Szwecji	713	3	716
" Belgii	22	-	22
" Stanów Zjedn.	6	2	8
" Danii	2	6	8
" Finlandii	-	9	9
" Niemiec	12	-	12
" Holandii	1	3	4
Razem:	769	13.270	14.039

Wyjechało osób

Do Niemiec	551	53	604
" Szwecji	339	-	339
" Stanów Zjedn.	141	-	141
" Anglii	20	-	20
Razem:	1.051	53	1.104

Ruch statków w porcie w Szczecinie w maju 1947r. - (LIM)

weszło	189 statków merskich o pojemności	57.096 Nrt
wyszło	169 " " " "	55.472 "

Statki te reprezentowały bandery 6 państw: szwedzką, aliancką, sowiecką, duńską, fińską i polską.

Urządzenia przeładunkowe w portach Gdańsk i Gdynia. - (BIM) Na odcińku dźwigowym praca w maju 1947r. przedstawia się w następujący sposób:

Ilość czynnych dźwigów w maju 1947r. wynosiła:

w Gdyni	29 dźwigów	i 2 taśmowce
w Gdańsku	25 " "	i 3 " "

tj. o 3 dźwigi więcej niż w poprzednim miesiącu.

W gdańskim porcie przejęty został do eksploatacji dźwig pływający o nośności 20 t, pochodzący z demobilu. Do Gdyni przybyły z demobilu 2 dalsze dźwigi pływające o nośności 20 i 25 t, znajdują się one w montażu w warsztatach portowych w Gdyni.

Wydatność pracy dźwigów w miesiącu sprawozdawczym osiągnęła swój rekord, gdyż przeszło 70% przedwojennej ilości ładunków przeładowano przy pomocy 30% przedwojennej ilości urządzeń przeładunkowych. Rekord ten jednak budzi raczej obawy, aby tak znaczne przeciążenie urządzeń nie wyczerpało je do tego stopnia, że nie będą później w stanie sprostać tak wielkim zadaniom. Pierwsze zaś dostawy zamówionych nowych dźwigów w Zjednoczeniu Przemysłu Maszynowego nastąpić mają, wg umowy, dopiero z końcem br.

Obsługa przeładunku węgla polskiego. - (BIM) wobec daleko idących planów powiększenia eksportu węgla stała się aktualna sprawa rozwiązania zagadnienia całkowitej obsługi przeładunku węgla. Sprawa ta nie ogranicza się do kwestii, bardzo zresztą palącej, odmłodzenia i powiększenia ilości urządzeń przeładunkowych, lecz również rozszerzenia terenów przeładunku, co przewidziane jest drogą budowy nowego kanału w porcie gdańskim, łączącego Kanał Portowy z Wisłą.

Zwiększenie wydajności pracy portowej.-(BIM) Polski Związek Ekspedycji Morskich opracował nowy projekt premiowania robotników portowych. Projekt ten wprowadza nową zasadę premiowania każdej zwiększonej wydajności, niezależnie od tego, czy porozumienie z robotnikami doszło do skutku, czy nie.

Strefy wolnościowe w Gdyni i Gdańsku.-(BIM) Miesiąc sprawozdawczy miał być ostatnim okresem prac około utworzenia stref wolnościowych w portach Gdańsk i Gdyni, których uruchomienie przewidziane było na 1 czerwca br. Wskutek jednak szeregu trudności, które powstały w toku robót, termin uruchomienia stref przesunięty został na dzień 15 czerwca br.

Przejęcie Biura Odbudowy Portów przez Główny Urząd Morski.-(BIM) W celu usprawnienia tempa i uproszczenia prac około racjonalnej odbudowy portów, przez włączenie ich w ramy administracji portowej, dotychczasowy B.O.P. zostanie wcielony od dnia 1 lipca 1947r. do Głównego Urzędu Morskiego w charakterze jego wydziału technicznego.

Ze Zjednoczenia Stoczni Polskich w kwietniu 1947r.-(BIM) Stan zatrudnienia w miesiącu sprawozdawczym na wszystkich stoczniach wynosił 8.252 osób, czyli w stosunku do poprzedniego miesiąca o 138 osób więcej, co wskazuje na stały rozwój stoczni i ich produkcji.

Wartość produkcji w miesiącu sprawozdawczym wyniosła 99,5 miliona złotych. Plan wykonano w 140%. Daje się zauważyć w stoczniach dalszy brak większych zamówień, zwłaszcza w pracach pozaokrętowych.

Produkcja stoczni w kwietniu 1947r. w cyfrach przedstawia się następująco:

remont statków				przepracowano 367.280 robgodz.	
budowa kutrów drewn.	TDW	7,11	"	10.236	"
budowa kutrów stal.	t.konstr.	30	"	1.624	"
budowa konstr.stal.	t.konstr.	114,3	"	-	"
remont kotłow	sztuk	4	"	23.552	"
odlewy żeliwne	ton	115,2	"	21.187	"
remont i różna obr. mech.	-	-	"	196.534	"

Stocznia Nr.1 - rozpoczęła budowę serii kutrów stalowych, jest to nowość w dziedzinie budownictwa taboru rybackiego, - kutry stalowe całkowicie spawane. Kuter stalowy ma całkowitą długość 17,4 m, u wodnicy 15 m, szerokość 5 m a wyposażony jest w silnik 2-cylindrowy o sile 110 KM, który zapewni mu szybkość 9 węzłów. Zbiorniki paliwa mogą pomieścić dostateczną ilość ropy na przepłynięcie 1.500 mil morskich, a pojemność ładowni rybnej pozwoli na załadowanie ok.13 t ryb. Pomieszczenie załogi na 4 osoby, w razie potrzeby przewidziane jest pomieszczenie dodatkowe jeszcze na 6 osób. Projekt, konstrukcję i wykonanie przeprowadza w całości Stocznia Nr.1. W budowie 10 kutrów dla Towarzystwa "Arka".

Stocznia Nr.1 w miesiącu kwietniu wyremontowała 2 statki amerykańskie S/S "Beloit Victory" i "Robert Love" oraz krajowe S/S "Aleksandra", "Kraków", "Wilno" i holowniki "Krystyna", "Zofia" i "Maria". Pozostają w remoncie S/S "Frahe", "Warta", "Nowa Draga",

"Rataj", "Deltra", "Danuta", "Kolno", holowniki, "Elza", "Kys", "Neptun", "Kranfortalno", lodolamacz "Drwca" i mniejsze.

Dnia 7.V.br. zadokowany zostal na Stoczni Nr.1 S/S "Baityk" ok. 7.000 BRT, w ktorym przeprowadzono skomplikowane spawanie trzonu sterowego. Dnia 14.V.br. przybyl na stocznie S/S "Pujaski" dawniej "Leu-na" - 6.700 BRT, 9.825 dw, 13,5 wezta szybkości, budowany w 1928r., przekazany drogą reparacji, w ktorym stocznia przeprowadza cały szereg robót porządowych i maszynowych łącznie z dokowaniem. Dnia 28.V.br. przybyl drugi z kolei statek z reparacji S/S "Karpaty" dawniej "Adria" 6.000 BRT, 9.500 dw, szybkość 12 wezłów, budowany w 1928r., tankowiec wymagający dużego remontu. Dnia 16.V.br. zadokowany zostal z kolei drugi statek zagraniczny, norweski "Kingen" ok. 2.500 BRT. Poza tym na stocznie przybyl kadłub holenderskiego statku "Elands Fontein", który podczas wojny zostal zbombardowany i zatopiony. Obecnie stocznia przeprowadza prowizoryczny remont kadłuba i zabezpieczenie statku do podróży morskiej.

Stocznia Nr.3 - rozpoczęła opracowywanie rysunków przebudowy pozostałych ścigaczy poniemieckich na statki spacerowe przeznaczone dla T-wa "Gryf". Poza tym przystąpiła do spuszczenia na wodę kutrów rybackich typu MIA 20a. Spuszczono również na wodę jachty remontowane przez Stocznię "Kneis" własność pracowników B.G.A. i "Cirrus" własność prywatna.

Stocznia Nr.3 przystąpiła do remontu wagonów osobowych. Obecnie w remoncie znajduje się 5 wagonów poważnie zdewastowanych, które wymagają naprawy ogólnej. Są one różnych typów, przerabia się je na wagony osobowe 3 kl.

Stocznie Gdyńskie - wykonały remont na 2 zagranicznych statkach: belgijskim S/S "Araby" i angielskim S/S "Baltskip". Na polskich jednostkach stocznia przeprowadziła remonty od 3.VI. - 5.VI.: M/S "Fatory" 14.287 BRT, S/S "Krakow", M/S "Oksywie" - towarowy 766 BRT, S/T "Neptunia" 250 BRT, trawler, który wymaga przede wszystkim naprawy kadłuba, oraz holowniki "Czapla". Poza powyższymi dla G.A.L. u przeprowadziła Stocznia Gdyńska remonty na: parowcu-frachtowcu S/S "Kolno" dawniej "Armawir", S/S "Hel" - 1.065 BRT towarowy, tankowcu "Turnia" dawniej "Y 75", S/S "Białystok", S/S "Lech", S/S "Opole", S/S "Olsztyn" towarowy 1.923 BRT, M/S "Generał Walter" dawniej "Bielsko" towarowy 6.398 BRT remont łącznie z dokowaniem, na holowniku "Cyklop".

Stocznia wykonuje również remont całego szeregu jednostek wojennych. Z mniejszych jednostek w remoncie znajdują się dla R.U.M. u. holownik "Annie", motor "Jaguar" i "Pilot VI", kuter 514, 5 motorówek dla R.O.P., 2 szalandy denno-klapowe i pogiębiarka. Dla firm prywatnych remontuje się barkę "Marta", betoniankę "La Reine", kuter "Osa" i 2 jachty.

Delegatura w Szczecinie - Stocznia "Gryf". W kwietniu br. wpłynęło pierwsze zamówienie do stoczni przez P.C.B. na remont silnika do łodzi motorowej. Na terenie stoczni znajdują się w remoncie jednostki pływające: statek "Gryf", własność stoczni, 5 łodzi motorowych, 6 łodzi wiosłowych, 2 barki po 30 t, 2 pontony po 20 t i 1 prom 15 t.

W pierwszych dniach maja br. wpłynęły dalsze zamówienia: remont motorówki dla firmy "Żegluga Przybrzeżna na Baityku" i dla firmy "Dziś Robotnicza" oraz kilka mniejszych zamówień. Z końcem maja wpłynęły dalsze zamówienia: dla firmy "Polska Żegluga Przybrzeżna "Gryf" gruntowny remont 45 t M/S "M 3", dla firmy "Dziś Robotnicza" kapitalny remont M/S "Trygłow" oraz uszczelnienie pokładu M/S "Jolanta". Poza tym stocznia "Gryf" przystąpiła do wydobywania znajdujących się w okolicy stoczni wraków. W dalszym ciągu stocznia przeprowadza poważne inwestycje, t.j. w budynkach jak i w maszynach i urządzeniach centralnych.

Stocznia Odra. Na stoczni tej przeprowadza się prace porządkowe, przygotowujące je do odbudowy.

Flota handlowa Stanów Zjednoczonych.-(BIM) Komisja Morska Stanów Zjednoczonych przedłożyła Zeglugowemu Komitetowi Doradczemu prez. Trumana nowy program budowy 116 statków: 31 - pasażersko-towarowych i 85 towarowych o łącznym tonażu 900.000 t. Plan ten ma na celu stworzenie do r. 1950 floty handlowej złożonej z 1.044 statków (11,4 mil.t), w liczbę tę wchodzi 928 statków wojennej budowy seryjnej, zakupionych przez armatorów prywatnych na warunkach ustawy o sprzedaży statków z r. 1946. Prawdopodobnie w ciągu najbliższych miesięcy Zeglugowy Komitet Doradczy ogłosi swą oficjalną opinię, co będzie poprzedzone konferencjami z przedstawicielami wszystkich zainteresowanych w żegludze czynników.

Przedłużenie działalności eksploatacyjnej Komisji Morskiej.-(BIM) Komisja Morska Stanów Zjednoczonych zwróciła się do kongresu o upoważnienie do przedłużenia eksploatacji tonażu rządowego, której termin wygasa z dniem 30 czerwca rb., a to w celu zapewnienia własnej obsługi żeglugowej w realizacji pomocy dla Grecji i Turcji. Równocześnie sugeruje się przesunięcie również terminu wygaśnięcia ustawy regulującej sprzedaż tonażu rządowego z 31 grudnia 1947r. na 30 czerwca 1949r., gdyż jest już całkowicie widoczne, że w ciągu krótkiego czasu, jaki pozostał do 31 grudnia, tonaż rządowy drogą sprzedaży nie zostanie zlikwidowany.

Tankowy tonaż rządowy Stanów Zjednoczonych.-(BIM) Wohec stałego wzrostu zapotrzebowania na tonaż tankowy, Komisja Morska Stanów Zjednoczonych zdecydowała wycofać z tzw. tonażu rezerwowego 50 dużych tankowców, co podniesie liczbę tankowców eksploatowanych przez Komisję Morską za pośrednictwem armatorów prywatnych, działających jako jej agenci, do 279. Decyzja ta zbiegła się z żądaniem Komisji Morskiej, skierowanym do kongresu, o zezwolenie na czarterowanie tankowców przez armatorów prywatnych, wykluczonych dotychczas od tego prawa na zasadzie brzmienia ustawy o sprzedaży statków. W wypadku nieprzedłużenia działalności eksploatacyjnej Komisji Morskiej, której termin wygasa 30.VI.1947r., dalsze utrzymywanie zakazu czarteru tankowców spowodowałoby katastrofalny brak tonażu tankowego, zmniejszonego o 279 jednostek eksploatowanych dotychczas przez Komisję Morską.

Po uruchomieniu wspomnianych 50 jednostek rezerwa tonażu tankowego Komisji Morskiej wynosi jeszcze 259 statków (cała flota rezerwowa liczyła na 15 kwietnia 1947r. - 1336 jednostek).

Pasażerska linia regularna Odessa - Nowy Jork.-(BIM)Radziecka państwowa flota handlowa uruchomiła w dniu 5 maja br. regularną obsługę pasażerską linii Odessa - Nowy Jork (po drodze porty: Haifa, Pireus, Neapol, Marsylia). Na razie Z.S.R.K. stawia na tę linię 1 statek "Rossia" (pomiemiecki "Patria", 17.800 BRT) z 500 urządzeniami pasażerskimi (powiększono z 300). Planuje się dołączenie w najbliższym czasie na tę linię innych jednostek.

Czy Niemcy będą miały flotę handlową? (BIM) Z Waszyngtonu donoszą, że w Komisji Morskiej Stanów Zjednoczonych mówi się o reaktywizacji tonażu handlowego Niemiec i Japonii.

Omawiając ostatnie statystyki handlowego tonażu światowego (stan na 1.IV.1947r. - 101.579.000 BRT), jeden z członków Komisji Morskiej stwierdził, że Stany Zjednoczone nie są w stanie eksploatować dalej 26 mil.ton, w związku z tym sugeruje się sprzedaż Niemcom 75 statków "Liberty".

Stocznie okrętowe w Z.S.R.R.-(BIM) Agencja Reutersa podaje, że w wykonaniu obecnego 5-letniego planu, mającego na celu również ekspansję żeglugowr, ukończono już budowę paru stoczni okrętowych: w Kujbyszewie n/Wolga dla konstrukcji potężnych holowników i barek o własnym napędzie oraz w Czerepowcu; nowoczesne wyposażenie tej ostatniej stoczni pozwoli na spuszczenie 1 barki stalowej 3.000 TDW co trzeci dzień.

Tonaż rzeczny Dniepru i Dunaju będzie kompletowany produkcją nowej stoczni na Zaporżczu. Wykończone nowe stocznie w Rydze przystąpią do produkcji jeszcze w roku bieżącym.

Rozbudowa stoczni norweskich.-(BIM) Rząd norweski zagwarantował pożyczkę w wysokości 30,9 mil. koron na rozbudowę i modernizację 7 stoczni. Przewiduje się, że za 2 - 3 lata roczna wydajność tych stoczni będzie podniesiona z 50.000 do 135.000 BKT, natomiast łączna produkcja wszystkich stoczni norweskich, przy ogólnej obecnie tendencji modernizacji, wzrośnie ze 150.000 do 288.000 BKT rocznie i dorówna jednocześnie zdolnościom produkcyjnym stoczni szwedzkich i duńskich. Przed r.1920 Norwegia była najpoważniejszym centrum budownictwa okrętowego w Skandynawii, budowała jednak tylko jednostki małe. W okresie międzywojennym tendencja budowy statków dużych zmniejszała już Norwegię do czynienia zamówień za granicą. Obecna rozbudowa przemysłu stoczniowego ma na celu zapobieżenie tej sytuacji.

Port w Nowym Jorku.-(BIM) Nowy Jork jest określanym często jako najmniej "amerykańskie" miasto, przeważa w nim bowiem charakter miasta portowego. Rozmiary portu są zresztą kolosalne: powierzchnia portu 1.500 mil.² (więcej niż łączny obszar Hamburga i Rotterdamu), powierzchnia magazynów 30 mil. stop²; port rozporządza 600 holownikami a ogólne wyposażenie portu w tabor pływający jest największe ze wszystkich portów świata. Nowy Jork może przyjąć jednocześnie 500 statków, a przeładunek dzienny może osiągnąć 125.000 ton. Przed wojną cyfra statków na wejściu wynosiła rocznie 10.000, przeładunek towarowy 120 mil. ton o wartości 10 miliardów dolarów. Miesięcznie było: 120 połączeń z Ameryką Środkową i Morzem Karaibskim, 32 - z Dalekim Wschodem, 31 - z Anglią, 20 - z Rotterdamem i Antwerpią, 21 - z Bałtykiem, 18 - z Morzem Śródziemnym, 15 - z Połudn. Afryką. Ogromna konkurencja przyczyniła się do usprawnienia ruchu, skrócenia czasu podróży i obniżenia stawek przewozowych. Największy ten port świata jest jednak stosunkowo bardzo przestarzały (np. dźwigi poruszane parą). W r.1946 został zatwierdzony 5-letni plan mający na celu modernizację wyposażenia portu.

Port Leningrad.-(BIM) Angielskie pismo żeglugowe "Fair Play" zamieściło ostatnio wywiad z dyrektorem portu Leningrad na temat odbudowy i rozbudowy portu, który uległ dużemu zniszczeniu w czasie wojny (przeszło 30.000 pocisków i bomb). Rząd Z.S.R.R. przeznaczył obecnie poważne sumy na odbudowę portu. Plan przewiduje odbudowę portu leningradzkiego w ciągu 3 - 4 lat do rozmiarów i wyposażenia klasyfikujących go na jeden z pierwszych portów europejskich. Długość nabrzeży całkowicie uzbrojonych powiększona będzie do 15 km, a już w bieżącym roku port będzie mógł przyjąć 100 statków równocześnie. Przewidziana jest instalacja stacji krótkofalowych na holownikach portowych, budowa ogromnego dworca pasażerskiego, powiększenie powierzchni magazynów portowych, ulepszenie środków transportowych i komunikacyjnych w porcie (całkowita elektryfikacja). Jednocześnie prowadzone jest szkolenie personelu: marynarzy, nawigatorów, obsługi holowniczej, dyspaszerów, obsługi dźwigów portowych itp. przy czym za cały okres szkoleniowy otrzymują oni regularną pensję.

Ruch okrętowy w portach chińskich.-(BIM) Szanghaj nadal utrzymuje dominujące stanowisko wśród portów chińskich. W r.1946 do Szanghaju zawinęło ok. 65% ogólnej liczby statków odwiedzających porty chińskie; na drugim miejscu stoi Kanton - 15%.

Przed wojną w r.1936 do Szanghaju zawijało 36% ogólnego tonażu zawijającego do portów chińskich, do Kantonu 12%, do Swatow 9% i do Tsingtau 7%. Udział poszczególnych bander w ruchu okrętowym portów chińskich przedstawiał się następująco:

angielska	57.300.000	ton
chińska	30.300.000	"
japońska	24.900.000	"
norweska	4.500.000	"
amerykańska	3.700.000	"

Obecnie kolejność ta uległa zmianie, po Anglii stoją Stany Zjednoczone, następnie Japonia i Rosja.

Awaria wspólna.-(BIM) Celowość utrzymywania instytucji awarii wspólnej została zakwestionowana z kolei przez Międzynarodowy Związek Ubezpieczeń Morskich (poprzednio przez Institute of London Underwriters). Zmierzający do obalenia tego odwiecznego zwyczaju argument, że przy dzisiejszym ogólnym i całkowitym ubezpieczeniu ciężar strat i pokrycia awarii wspólnej zarówno ze strony statku jak i ładunku spada wyłącznie na towarzystwa ubezpieczeniowe, spotkał się jednak z zarzutem; podkreślono mianowicie konieczność zachowania proporcjonalności ofiar i wydatków przy rozłożeniu na odpowiednie towarzystwa asekuracyjne, co gwarantuje właśnie postępowanie dyspaszowe.

W rezultacie konferencji Związku powzięto rezolucję zwołania w najbliższym czasie specjalnej sesji dla omówienia "przyszłości awarii wspólnej" i ewentualnie technicznego aspektu jej likwidacji.

Powojenne niebezpieczeństwa żeglugi.-(BIM) Institute of London Underwriters opublikował statystykę dotyczącą wypadków na morzu, spowodowanych minami, w okresie od 9.V.1945 do 15.IV.1947r.; zaliczono mianowicie 140 wypadków zatonięcia statków oraz 105 poważnego uszkodzenia. Najwięcej ucierpiała z tego powodu Dania: 25 statków zatopionych i 13 uszkodzonych, następnie Anglia - 20 statków zatopionych i 34 uszkodzonych, Francja - 14 statków zatopionych i 7 uszkodzonych, Stany Zjednoczone A.P. - 12 statków zatopionych i 16 uszkodzonych oraz Grecja - 10 statków zatopionych i 3 uszkodzone.

Ciekawa jest statystyka obrazująca obszary szczególnie niebezpieczne. Najwięcej statków (37) zatono na M.Północnym - wybrzeże Belgii, Holandii, Niemiec i Danii, na pld.Bałtyku i W.Belcie - 30 wypadków zatonięcia, oraz w Kattegacie - 23. Taki stan rzeczy był przyczyną podwyższenia ostatnio stawki ubezpieczenia wojennego z 2% na 5%.

Morze Śródziemne należy również do obszarów zagrożonych niebezpieczeństwem min. Spośród 49 wypadków na wybrzeże Grecji przypada 16, na Adriatyk - 14, na wody włoskie - 12, francuskie - 4. W Zatoce Biznajskiej zanotowano 14 wypadków, tyleż w Kanale La Mancha. Bez porównania bezpieczniejsze są obszary morza Dalekiego Wschodu, gdzie (wybrzeża Chin i Japonii) w sumie zatono tylko 13 statków.

Brytyjski tonaż rybacki.-(BIM) Poniższe cyfry ilustrują spadek ilości angielskich statków rybackich od r.1913:

r.1913	-	17.933
1930	-	11.365
1946	-	10.700

Cyfry te świadczą o pewnym kurczeniu się rybołówstwa morskiego w Anglii.

Rybołówstwo w Norwegii.-(BIM) Norwegia jest krajem posiadającym, zarówno dziś jak i przed wojną, najlepiej rozwinięte rybołówstwo morskie, co wpływa zresztą z jej położenia geograficznego (bliskość głównych obszarów połowów, rozwinięta linia brzegowa, wpływ Golfstronu) i ukształtowania fizycznego kraju.

W r. 1939 produkcja przemysłu rybnego Norwegii wyrażała się cyfrą 1.200.000 ton (1/4 produkcji całej Europy) i zajmowała drugie miejsce w eksporcie norweskim. Około 40% całego przemysłu Norwegii związane było z rybołówstwem. Liczba rybaków wynosiła 120.000, nie licząc ogromnego personelu przemysłu rybnego (ludność Norwegii 2.917.000 osób). O ile przed wojną większą część eksportu rybnego stanowiły ryby suszone i solone (70%), obecnie obserwuje się tendencję przestawienia się na eksport ryb świeżych i filetowanych.

Norwegia zawarła ostatnio umowy handlowe dotyczące dostaw ryb ze Szwecją, Finlandią, Belgią, Holandią i Francją.

Na uwagę zasługuje wydana ostatnio przez rząd Norwegii ustawa, zabraniająca armatorom norweskim jakichkolwiek dostaw (wyposażenie, sprzęt, załogi) dla zagranicznych towarzystw wielorybnych, z wyjątkiem angielskich. Przyczyną zakazu jest chęć utrzymania przez Norwegię jej niemal monopolistycznego obecnie stanowiska w wielorybnictwie, opartego zresztą na długoletnim doświadczeniu i pracy w tej dziedzinie.