

BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

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

Rok III Nr.8(19)

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Sierpień r.1947

Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk w lipcu 1947r. — (BIM)
Przeładunek morski w obu portach osiągnął w miesiącu sprawozdawczym 1.145.470,5 t, tj. znowu więcej niż w poprzednim miesiącu o przeszło 5%, przez co uzyskaliśmy nowy rekord powojennych obrotów portowych.

Zaznaczyć należy, że wzrost obrotów nastąpił w większej mierze dzięki zw.żce przywozu, który w sumie 368.257,1 t przedstawia wzrost o 13%, podczas gdy wywóz w sumie 777.213,4 t w porównaniu z poprzednim miesiącem podniósł się o 1,5%. W podziale ogólnych przeładunków pomiędzy oba porty zaznacza się, jak w poprzednim miesiącu, przewaga Gdańska, którego udział wyniósł 53%, w związku z przeważającą ilością ładunków masowych kierowanych programowo na port gdański. Udział portu gdańskiego w wywozie osiągnął 55%, w przywozie zaś przeładunki podzieliły się prawie po połowie, w związku z dużą ilością wyładunków rudy i pirytów. Udział towarów masowych w obrotach miesiąca sprawozdawczego w wysokości 1.042.665,7 t stanowił 91% ogólnego wolumenu przeładunków. Przez port gdański przeszło 57% towarów masowych, na Gdynię przypadło 43%. Przeładunki drobnicowe, stanowiące 9% łącznych obrotów towarowych w miesiącu sprawozdawczym, przeszły w 99% przez Gdynię.

Obroty towarowe portów Gdyni i Gdańska przedstawiają się jak następuje:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	188.724,2	179.532,9	368.257,1
Wywóz	352.135,5	425.077,9	777.213,4
Razem:	540.859,7	604.610,8	1.145.470,5
W poprz.mies.	507.994,1	581.844,8	1.089.838,9
Lipiec 1946r.	339.022,0	462.461,1	801.484,0

W porównaniu z analogicznym miesiącem roku ub. wzrost obrotów towarowych osiąga o. 43%.

Fluktuacje obrotów towarowych w ostatnich miesiącach b.r. wykazują, po gwałtownym wzroście w maju, utrzymywanie się stałej tendencji wzrostowej, podczas gdy w analogicznym okresie roku ub., po rekordach osiągniętych w maju i czerwcu, rozpoczął się w lipcu spadek przeładunków, nie powstrzymany aż do końca roku.

ERRATA W poprzednim numerze B.I.M.'u (lipiec 1947r.) na str.4, wiersz 4 od góry, zamiast "zwyżkę 18,1% wobec" powinno być "92,2% przeładunku".

Na tej samej stronie w zestawieniu: obroty towarowe przez porty Gdynia i Gdańsk w II kwartale i I półroczu 1947r. w rubryce: I półrocze 1946 powinno być:

Gdynia	Gdańsk	Razem
1.759.478,2	1.769.035,6	3.528.513,8



Przywóz przez port gdański w lipcu 1947r. (w tonach)

	UNRRA	Inne	Razem
I. Wytw. roślinne	396,1	37.480,6	37.876,7
II. Wytw. zwierzęce	212,1	539,1	751,2
III. Wytw. mineralne	661,7	110.941,5	111.603,2
IV. Tłuszcze	5,0	495,7	500,7
V. Przetw. spożywcze	372,5	412,2	784,7
VI. Przetw. chemiczne	2.335,5	15.163,2	17.498,7
VII. Skóry i futra	92,3	432,5	524,8
VIII. Surowce włók.	119,8	6.506,0	6.625,8
IX. Kauczuk i surogaty	2,0	291,3	293,3
X. Drewno i wyroby	-	3.040,5	3.040,5
XI. Papier i wyroby	1,2	6.003,5	6.004,7
XII. Ceramika i porc.	0,1	237,4	237,5
XIII. Metale i wyroby	171,5	736,2	907,7
XIV. Maszyny	487,2	666,6	1.153,8
XV. Samochody itd.	81,5	562,6	644,1
XVI. Wagi i narzędzia	18,1	26,5	44,6
XVII-XX. Różne	31,8	200,4	232,2
R a z e m :	4.988,4	183.735,8	188.724,2
W poprz. miesiącu	15.501,1	128.909,0	144.410,1

Przywóz przez port gdański w lipcu 1947r. (w tonach)

	UNRRA	Inne	Razem
I. Wytw. roślinne	312,4	348,3	660,7
III. Wytw. mineralne	-	140.371,4	140.371,4
VI. Przetw. chemiczne	12,9	35.416,8	35.429,7
VII. Skóry i futra	-	1,2	1,2
VIII. Surowce włók.	4,6	-	4,6
IX. Kauczuk i surog.	10,8	0,3	11,1
X. Drewno i wyroby	-	1.557,8	1.557,8
XII. Wyroby kamienne	1,0	-	1,0
XIII. Metale i wyroby	47,2	-	47,2
XIV. Maszyny	844,2	-	844,2
XV. Samochody	3,0	78,3	81,3
XVI. Wagi i narzędzia	1,2	-	1,2
XVII-X. Różne	205,8	315,7	521,5
R a z e m :	1.443,1	178.089,8	179.532,9
W poprzedn. miesiącu	26.538,7	153.496,2	180.084,9

Poza powyższymi towarami przybyło 9.623 szt. koni i bydła. Import pozaunrowski, stanowiący właściwą treść handlu morskiego, wykazywał już w analogicznym okresie ub.r. rosnące tendencje, w kwietniu - lipcu b.r. tempo tego wzrostu jest o wiele szybsze, tak że, pomimo coraz nikszych cyfr przywozu w ramach UNRRA, cyfry importu stoją na poziomie wyższym niż w tych samych miesiącach ub.r. Przywóz w ramach UNRRA w obu portach wyniósł razem zaledwie 6.431,5 t. Jeżeli chodzi o przywóz w ramach handlowej wymiany, to

w pierwszym rzędzie wspomnieć należy o rudach, wypałkach pirytowych, fosforytach, nawozach sztucznych, olejach smarowych, następnie wymienić wypada mąkę w ilości 25.183,9 t, żyto - 11.728,9 t, inne wytwory roślinne, jak ryż, kakao, ziarno palmowe itp.; dalej surowce włókiennicze, jak wełna - 1.732,0 t, bawełna - 3.699,4 t, celuloza - 4.608,0 t itd.

przywóz towarów umownych do Gdyni i Gdańska w lipcu 1947r.
wg krajów pochodzenia (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Szwecja	109.667,3	131.757,6	241.424,9
Z.S.R.R.	7.912,0	14.332,0	22.244,0
Stany Zjednoczone	22.108,2	-	22.108,2
Kanada	18.175,5	209,8	18.385,3
Belgia	7.916,5	3.263,4	11.179,9
Norwegia	4.971,7	5.284,9	10.256,6
Dania	3.648,6	4.018,9	7.667,5
Marokko	-	10.600,0	10.600,0
Algier	-	7.255,0	7.255,0
Finlandia	3.815,8	-	3.815,8
Anglia	611,3	1.367,9	1.979,2
Brazylia	1.794,1	-	1.794,1
Holandia	1.619,3	-	1.619,3
Ekwador	800,0	-	800,0
Egipt	358,4	-	358,4
Połowy własne	264,5	-	264,5
Palestyna	50,8	-	50,8
Francja	12,5	0,3	12,8
Portugalia	9,3	-	9,3
R a z e m :	183735,8	178.089,8	361.825,6
W poprz. miesiącu	128909,0	153.496,2	282.405,2

Na pierwszym miejscu, jak zawsze, stoi przywóz ze Szwecji o bardzo różnorodnej strukturze: przede wszystkim rudy, piryty, smoka, następnie celuloza; poza tym cały szereg wyrobów żelaznych, maszyny, samochody, chemikalia, urządzenia szpitalne itd. Na drugim miejscu stoi Z.S.R.R. z przywozem fosforytów, na trzecim miejscu Stany Zjednoczone, wśród przybycia mąka, kakao, oleje smarowe, wełna, bawełna, maszyny, sprzęt elektryczny, części samochodowe itd.; na czwartym miejscu stoi Kanada ze znacznymi ładunkami żyta i maki, następnie Belgia, eksportująca do portów naszych nawozy sztuczne i różnorodną drobnicę, zwłaszcza wełnę, bawełnę, tkaniny i szmaty, samochody, środki farmaceutyczne itd. Z Marokko i Algieru przybyły fosforyty, z Finlandii wyroby ciesielskie przeznaczone na domki fińskie, z Anglii skóry, wełna i bawełna oraz maszyny i samochody, z Brazylii i Egiptu bawełna, z Holandii wełna, kauczuk, metale, skóry itd.. z Ekwadoru ziarno palmowe, z Francji terpentyna, opony i dętki, z Portugalii maszyny.

Wywóz przez porty Gdynia i Gdańsk w lipcu 1947r. (w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem	Lipiec 46r.
I. Wytw. roglinne	468,8	-	468,8	5,0
II. Wytw. zwierzęce	270,4	-	270,4	7,4
III. Wytw. mineralne	338.115,7	423.568,2	761.683,9	481.280,4
V. Przetw. spożywcze	3.571,6	-	3.571,6	-
VI. Przetw. chemiczne	804,7	-	804,7	1.426,3
VII. Futra i skóry	27,3	-	27,3	-
VIII. Surowce włók.	214,6	-	214,6	91,2
X. Drewno i wyroby	1.304,5	-	1.304,5	37,1
XI. Papier i wyroby	171,7	-	171,7	4,1
XII. Ceramika, porcel. i szkło	896,6	-	896,6	-
XIII. Metale i wyroby	6.071,2	1.509,7	7.580,9	2.784,5
XIV. Maszyny	80,1	-	80,1	3,3
XV. Środki transp.	37,3	-	37,3	3,2
XVI. Narzędzia	2,5	-	2,5	-
XVII-XA. Różne	98,5	-	98,5	3,2
R a z e m :	352.135,5	425.077,9	777.213,4	485.645,7
W poprz. miesiącu	363.584,0	401.759,9	765.343,9	502.743,3

Wzrastający z miesiąca na miesiąc wywóz należy przypisać zwykłej tendencji w wywozie węgla, tak jak spadek wywozu w tym samym okresie ub.r. spowodowany był cofnięciem się wywozu węgla i koksu.

Poza węglem i koksem wywieziono 13.923,3 t cementu, 3.427,2 t cukru, dalej wyroby z drzewa, szkło, metale. Wywóz przez Gdańsk ograniczył się, poza węglem i koksem, do cementu, żelaza, soli i rur.

Wywóz przez Gdynię i Gdańsk wg krajów przeznaczenia bez węgla i koksu (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Z.S.R.R.	10.805,2	3.418,3	14.223,5
Szwecja	6.859,1	1.973,6	8.832,7
Anglia	3.397,6	-	3.397,6
Holandia	2.677,5	-	2.677,5
Dania	1.490,3	-	1.490,3
Norwegia	787,8	-	787,8
Syria	705,6	-	705,6
Finlandia	655,9	-	655,9
Palestyna	341,9	-	341,9
Belgia	242,2	-	242,2
Stany Zjednoczone	144,9	-	144,9
Argentyna	53,1	-	53,1
Irak	1,3	-	1,3
Indie	0,3	-	0,3
R a z e m :	28.162,7	5.391,9	33.554,6
W poprz. miesiącu	43.605,6	23.432,1	67.037,7

Pomijając węgiel i koks, w wywozie pierwsze miejsce zajęł Z.S.R.R., dokąd wyszły znaczne ładunki cementu i wyrobów szklanych, na drugim miejscu znajduje się Szwecja, dokąd wywieziono w największej ilości metale i wyroby metalowe i żelazne, wyroby szklane i porcelanę, tkaniny, chemikalia, wytwory roślinne, pierze, cukierki, papier itd. Trzecie miejsce zajmuje Anglia, do której wyszło m.in. 212 t jaj, 27,5 t rososia, 116,1 t owoc w suszonych, 363,4 t mebli i innej wysokowartościowej drobnicy. Do Holandii eksportowano 2.520,0 t, do Belgii 201,6 t, do Syrii 705,6 t cukru, do Danii 934,3 t soli, deski, biele, metale i wyroby szklane, do Stanów Zjednoczonych pierze, chemikalia, deski, do Palestyny 161,4 t szkła, 27,0 t porcelany, 5,810,0 t bieli. W porównaniu z poprzednim miesiącem wywóz poza węgiel i kokssem mniejszy się znacznie, brak było bowiem w miesiącu sprawozdawczym ładunków cementu i dużych partii żelaza, które w poprzednim miesiącu wyekspedowano do Afryki, Argentyny, Kolumbii i Włoch.

Wyw. z węgla i koksu przez Gdynię i Gdańsk wg kraj. w przeznaczenia w lipcu 1947r. (w tonach) (dla) *

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem	Lipiec 1946r.
Szwecja	123.194,2	119.494,0	242.688,2	194.615,2
Dania	33.149,1	62.211,6	95.360,7	57.317,0
Finlandia	33.380,5	49.289,3	82.669,8	59.346,9
Norwegia	40.110,4	40.712,0	80.822,4	43.624,8
Holandia	20.013,4	41.321,4	61.334,8	-
Belgia	990,0	57.033,3	58.023,3	-
Z.S.R.R.	27.836,4	-	27.836,4	35.800,0
Anglia	-	16.936,7	16.936,7	-
Włochy	11.700,0	-	11.700,0	-
Islandia	9.964,5	-	9.964,5	2.603,4
Francja	-	9.683,0	9.683,0	35.241,5
Portugalia	3.486,0	-	3.486,0	-
R a z e m :	303.824,5	396.681,3	700.505,8	435.556,8
w poprz. mies.	297.332,6	359.054,8	656.387,4	434.335,1

Wzrost wywozu węgla i koksu w miesiącu sprawozdawczym wobec miesiąca poprzedniego nie tylko równoważy wagowo spadek wywozu innych towarów, lecz daje, jak wspomniano poprzednio, ogólną wagową nadwyżkę wywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z miesiącem poprzednim.

Wywóz węgla kierował się do 12 europejskich krajów przeznaczenia, przy czym, jak zawsze, czołowe miejsce zajmuje Szwecja. Znaczącą rolę należy, że w miesiącu sprawozdawczym po raz pierwszy wyszły ładunki węgla do Anglii, na zasadzie umowy handlowej polsko-angielskiej, w podziale ładunków pomiędzy Gdańskiem a Gdynią wywóz koksu odbywa się wyłącznie przez port gdański.

Ładunek bunkru wzrósł znowu w porównaniu z poprzednim miesiącem o 10%.

* Nie wliczony ładunek bunkru, który został uwzględniony w ogólnej sumie wywozu przez porty.

Załadunek bunkru wg bander w portach Gdynia i Gdańsk
w lipcu 1947r. (w tonach)

BANDERA	Gdynia	Gdańsk	Razem
szwedzka	8.625,3	6.753,7	15.379,0
fińska	1.851,5	2.724,0	4.575,5
duńska	2.656,0	3.707,1	6.363,1
holenderska	1.163,0	681,3	1.844,3
norweska	4.047,8	2.361,0	6.408,8
radziecka	659,0	-	659,0
polska	2.230,0	5.501,6	7.731,6
grecka	1.353,3	1.276,0	2.629,3
syryjska	250,0	-	250,0
R a z e m :	22.835,9	23.004,7	45.840,6
W poprz.mies.	22.397,0	19.272,6	41.669,6
W lipcu 1946r.	15.620,3	14.566,6	30.186,9

Tranzyt przez porty Gdynię i Gdańsk w lipcu 1947r. - (BIL) Wyżej przytoczone zestawienia przywozu i wywozu przez Gdynię i Gdańsk zawierają również obroty tranzytowe.

Tranzyt przez Gdynię i Gdańsk w lipcu 1947r. (w tonach)
w przywozie

	Gdynia	Gdańsk	Razem
I.Wytw.roślinne	33,9	-	33,9
III.Wytw.mineralne	27.981,7	54.026,6	82.008,3
VI.Przetw.chemiczne	72,4	-	72,4
VIII.Surowce włók.	101,8	-	101,8
X.Drewno i wyroby	3,4	-	3,4
XI.Papier i wyroby	2.448,7	-	2.448,7
XIII.Metale i wyroby	19,5	-	19,5
XVII-XX.Różne	21,3	-	21,3
R a z e m :	30.682,7	54.026,6	84.709,3
W poprz.miesiącu	24.177,3	36.785,5	60.962,8

w wywozie

I.Wytw.roślinne	17,5	-	17,5
II.Wytw.zwierzęce	5,3	-	5,3
III.Wytw.mineralne	105,0	-	105,0
VI.Przetw.chemiczne	88,5	-	88,5
VII.Putra i skóry	4,0	-	4,0
VIII.Surowce włók.	22,4	-	22,4
X.Drewno i wyroby	716,2	-	716,2
XI.Papier i wyroby	82,6	-	82,6
XIII.Wyroby ceramiczne	42,8	-	42,8
XIII.Metale i wyroby	2.473,9	-	2.473,9
XIV.Maszyny	21,2	-	21,2
XV.Środki transp.	34,0	-	34,0
XVII-XX.Różne	19,2	-	19,2
R a z e m :	3.632,6	-	3632,6
W poprz.miesiącu	4.970,8	-	4.970,8

Łącznie obroty tranzytowe naszych portów wyniosły 88.341,9 t (w poprzednim miesiącu 65.933,6 t). Udział ładunków tranzytowych w globalnych obrotach wzrósł w porównaniu z poprzednim miesiącem z 5% na prawie 6%. Prawie 97% tranzytów w przywozie stanowiły rudy i pi-
ryty. Dużą pozycję przedstawiała celuloza, poza tym przysyły mniejsze ładunki chemikali, wyrob-w drzewnych i różnych. Największą rolę w wy-
wozie tranzytowym odegrały wyroby metalowe, jak rury, następnie papie-
rówka, wyroby drzewne, szkło, tkaniny itd. W przywozie tranzytowym
Gdańsk brał udział jedynie w przeładunkach rudy, w wywozie zaś w ogó-
le nie miał udziału.

Ruch okrętowy w Gdańsku i Gdyni w lipcu 1947r.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym przeszło przez Gdynię i Gdańsk łącznie 1.048 statków o pojemn. 970.458 NRT, tj. o ok. 7% tonażu mniej niż w poprzednim miesiącu. Weszło 536 statków o pojemn. 517.274 NRT, tj. o ok. 1% tona-
żu więcej niż w poprzednim miesiącu, wyszło 512 statków o pojemności 453.184 NRT, tj. o 15% tonażu mniej niż w czerwcu b.r. Globalny spadek tonażu w ruchu okrętowym w lipcu b.r. nie stanowi sprzeczności z wyka-
zanym poprzednio wzrostem ogólnych obrotów towarowych w naszych por-
tach w tym miesiącu, a to na skutek pełniejszego wykorzystania tonażu w lipcu b.r. w porównaniu z poprzednim miesiącem. w porównaniu z lipcem 1946r. ruch statków wzrósł o ok. 19% jeżeli chodzi o ilość jednostek i o 7% pod względem tonażu. Różnica ta związana jest z mniejszą obec-
nie ilością transoceanicznych statków, które przybywały w ub.r. z transportami UNRRA, a większą ilością statków wiozących węgiel i rudę, które są znacznie mniejsze.

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

BANDEKA	Na w e j ś c i u				Na w y j ś c i u			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	21	30.970	12	3.310	15	2.260	14	1.504
szwedzka	91	53.054	62	33.644	136	77.271	12	4.239
fi ska	11	5.718	11	10.867	19	15.483	3	1.001
amerykańska	7	31.812	-	-	2	9.144	3	13.158
angielska	2	2.782	1	965	3	3.347	-	-
radziecka	2	8.470	8	12.841	8	14.914	-	-
norweska	11	10.288	24	20.409	28	21.296	2	4.647
duńska	16	15.391	21	19.458	33	24.302	3	8.716
holenderska	3	385	4	5.123	8	7.092	2	223
libańska	-	-	1	1.664	1	1.664	-	-
grecka	-	-	2	4.282	2	5.891	-	-
razem :	164	158.870	146	112.563	255	182.664	39	33.488
W poprz. mies.	135	120.118	166	124.306	259	210.261	31	61.193

Jak widać z powyższego zestawienia, wykorzystanie statków w por-
cie gdyni w mies. sprawozdawczym było pełniejsze niż w poprzednim
miesiącu, podczas bowiem gdy w czerwcu udział załadowanych statków wy-
nosił 49% całego tonażu na wejściu, to w lipcu osiągnął 57%. Na wyjściu
w czerwcu było 78% załadowanych statków, w miesiącu sprawozdawczym zaś
84%.

Przez port G d a ń s k przeszły następujące ilości
statków w lipcu 1947r. wg bander

BANDERA	N a w e j ś c i u				N a w y j ś c i u			
	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT
polska	7	7.731	9	11.490	17	23.044	4	2.758
szwedzka	60	45.570	88	17.415	92	55.238	6	5.154
fińska	2	3.361	10	14.574	11	15.904	1	1.129
angielska	6	25.217	1	1.340	1	1.340	6	25.217
radziecka	2	5.887	-	-	1	4.235	1	1.653
norweska	4	4.185	19	16.032	24	21.141	-	-
duńska	11	7.717	41	50.726	45	53.414	-	-
holenderska	-	-	5	5.459	2	3.233	-	-
grecka	7	19.072	4	10.065	5	14.195	1	4.380
panamska	-	-	-	-	-	-	1	4.997
RAZEM:	99	118.740	127	127.101	198	191.744	20	45.288
W pop. mies.	115	139.406	148	127.870	233	177.035	26	84.378

W Gdańsku wykorzystanie statków na wejściu pełniejsze było w poprzednim miesiącu (52%), w miesiącu sprawozdawczym udział załadowanych statków wyniósł 48%. Natomiast na wyjściu wzrost udziału załadowanych statków w miesiącu sprawozdawczym był jeszcze większy niż w Gdyni, udział ten wyniósł bowiem 80% wobec 68% w czerwcu b.r.

Żegluga śródlądowa w lipcu 1947r.-(BIM)

Ruch barek w żegludze śródlądowej w lipcu 1947r.

	G d y n i a		G d a ń s k		R a z e m	
	barki	nośność	barki	nośność	barki	nośność
weszło	23	7.417	43	11.624	66	19.041
wyszło	18	5.515	62	20.605	80	26.120

Obroty towarowe na Wiśle w lipcu 1947r.(w tonach)

p r z y w ó z

	Gdynia	Gdańsk	Razem
siano	-	668,1	668,1
cegła	-	280,0	280,0
R a z e m :	-	948,1	948,1

w y w ó z

mąka	1.032,7	282,5	1.315,2
artykuły spożywcze	122,9	-	122,9
drobnica	-	1.010,5	1.010,5
baranina	100,0	-	100,0
konserwy	249,4	485,0	734,4
piropy	-	1.000,0	1.000,0
opony	11,3	66,5	77,8
części maszyn	60,0	31,0	91,0
węgiel	-	719,0	719,0
R a z e m :	1.576,3	3.594,5	5.170,8

Urządzenia przeładunkowe w portach Gdynia i Gdańsk w lipcu 1947r. - (BIM) w miesiącu sprawozdawczym ilość czynnych dźwigów wynosiła:

w Gdańsku	28 dźwigów	i	3 taśmowce
w Gdyni	30	"	i 2 "

z tego w eksploatacji Centrali Węglowej: w Gdańsku 10 dźwigów i 3 taśmowce, w Gdyni 2 dźwigi i 2 taśmowce.

W odbudowie znajdują się jeszcze dźwigi uszkodzone wskutek działań wojennych: w Gdańsku 11 dźwigów (10 drobnicowych i 1 pływający), w Gdyni 9 dźwigów (2 drobnicowe, 5 masowych i 2 pływające).

W końcu miesiąca sprawozdawczego odbył się przetarg na remont kapitalny dźwigu mostowego nr. 2 w Basenie Górniczym w Gdańsku. Koszt remontu wyniesie 9.300.000 zł.

W miesiącu sprawozdawczym wykorzystanie dźwigów do przeładunku masowego przekroczyło w Gdyni 100% dźwigów mostowych 103% (503 godzin pracy), taśmowców 107% (512 godzin pracy).

Celem powiększenia pewności dostawy energii dla dźwigów Basenu Górniczego w Gdańsku prowadzone są tam prace kablowe dla połączenia i uruchomienia dwóch nowych stacji transformatorowych.

Prace Biura Odbudowy Portów w lipcu 1947r. - (BIM) wykonano w ciągu lipca br. szereg robót w porcie gdańskim, przede wszystkim remonty licznych magazynów portowych. W Gdańsku: zakończono prace wykończeniowe w magazynie nr. 2 Strefy Wolnościowej, budowę magazynu żelbetowego nr. 2 przy Kanale Portowym, wykonano ok. 50% robót przy budowie magazynu żelbetowego nr. 1, zakończono remont budynku Morskiej Centrali Zapatrzenia. Na ukończeniu znajduje się remont hali nr. 1 na Holmie.

W Gdyni prowadzono roboty w magazynie Stoczni Rybackiej (ok. 5.000 m³), rozpoczęto roboty nad budową Chłodni Rybnej, wykonano blisko 50% robót przy odbudowie magazynu Okropertu I/II, wykonano w ok. 20% budowę magazynu "Dalmor", w ok. 30% prace przy magazynie nr. 2 na Nabrzeżu Rotterdamskim (ok. 7.750 m²). Prowadzone prace rozbiórkowe przy odbudowie magazynu nr. 7 (ok. 53.040 m³) oraz magazynie nr. 10 na Nabrzeżu Rumunskim (ok. 60.000 m³). Ponadto wykonano prace instalacyjne w magazynach i budynkach administracyjnych.

Roboty mechaniczne w porcie gdańskim objęły remont i montaż 2 dźwigów typu Marion (wykonano ok. 40%), remont dźwigu nr. 5 na Westerplatte (wykonano ok. 95% prac przewidzianych). W Stoczni remontowano 5 dźwigów magdeburskich, przetransportowanych następnie do Szczecina. W ok. 60% wykonano remont zasobników do wazenia rudy przy Basenie Górniczym. Na Holmie na ukończeniu znajdują się prace przy remoncie stacji pomp.

W porcie gdańskim odremontowano 150 m toru dźwigowego na Nabrzeżu Stajni Zjednoczonych, prowadzono prace demontażowe i przygotowawcze przy remoncie toru dźwigowego na Nabrzeżu Holenderskim oraz wykonano ok. 40% robót przy remoncie kanałów ślizgowych i szyn na Nabrzeżu Rotterdamskim. Poważnie zaawansowane są prace przy remoncie dźwigu nr. 60.

W zakresie robót elektrotechnicznych wchodzących w lipcu w porcie gdańskim prace nad oświetleniem Kanalu Portowego.

W ramach robót inżynierskich - Lądowych w Gdyni zapoczątkowano roboty dodatkowe przy przebudowie węzła drogowego wiaduktu nr. 1, wykonano ok. 60% prac przewidzianych przy budowie wiaduktu nr. 2 na drodze Gdynia - Oksywie, prowadzono roboty porządkowe na Nabrzeżu Jugosłowiańskim i prace badawczo-wiertnicze nad ujęciem wody dla wodociągów.

Roboty inżynierskie - wodne w porcie gdańskim objęły prace przy falochronie Wschodnim i Zachodnim oraz nabrzeżach: Północnym Strefy Wolnościowej, Kanalu Portowego. Zakończono naprawę nabrzeża przy Poczcie, odbudowę nabrzeża wschodniego

Basenu Górniczego, naprawę 18 mb nabrzeża na Holmie. Oczyszczano dno basenu Dworca Wiślanego, podniesiono motorówkę u wejścia do portu oraz barkę z dna basenu Strefy Wolnościowej itp.

W Gdyni wykonano: 1035 m³ podsypki kamiennej i 145 m³ narzutu miennego na stopy skrzyń, oraz ustawiono 3 skrzynie przy budowie nowego odcinka falochronu wschodniego (490 mb). Przy wykonywaniu naprawy falochronu szwedzkiego (150 mb) rozkuto i wydobyto 138 m³ bloków betonowych. Nadto wybagrowano 1145 m³ piasku. Przeprowadzono również roboty minerskie. Zabito 6 dalb przy pirsach Bunkrowym i Skarbopola. Ku końcówce zbliżają się roboty przy odbudowie Ostrogi Helskiej.

Prace przy nabrzeżach objęły: teren Nabrzeża Kaszubskiego, część stoczniową Nabrzeża Śląskiego.

połowy w lipcu 1947r.-(BIM) Wobec panujących upałów i wynikających stąd trudności zbytu ryby, Komisja Porozumiewawcza i Związek Rybaków Morskich wprowadziły całkowity zakaz łowienia na Bałtyku od 1 - 7 lipca i częściowe ograniczenia w pozostałej części miesiąca.

Ogólny wynik połowów bałtyckich w lipcu b.r. obliczono na 2.323.957 kg ryby, czyli niewiele ponad 60^o połowów w czerwcu (w czerwcu br. 4.045.039 kg). Przeciętny połów na 1 kuter, wg danych MUR-Gdynia i Darkowo, wynosi 3 - 4 tony.

Głównym przedmiotem połowów był dorsz. Połowy węgorza na terenie MUR-Szczecin znacznie wzrosły w porównaniu z miesiącem ubiegłym.

W miesiącu sprawozdawczym po raz pierwszy rybacy z okręgu MUR-Szczecin (Świnoujście) wyruszyli na dalsze połowy pod Bornholm. Połowy te miały charakter doświadczalny. W związku ze zbliżającym się sezonem połowów śledzi, dokonano połowów w okolicach Skagen i zatoki Håls. W pierwszych dniach sierpnia projektuje się wysłanie dwóch rybaków z łowiska przyległe do Ławicy Środkowej i Głębi Gotlandzkiej, w celu poszukiwania tam śledzi i wypróbowania włoków sporządzonych na wzór duńskich oraz zebrania danych co do występowania wątlusza na tamtejszych terenach.

Na wodach dalekomorskich złowiono ogółem w lipcu br. 107.000 kg ryb, czyli o 241 tys.kg mniej niż w czerwcu. Przyczyną zmniejszonych połowów dalekomorskich było uprawianie przez pewną część statków połowów bałtyckich oraz przygotowywanie się większości do połowów śledzi na Morzu Północnym. Główny sezon połowów śledzi - od 15 lipca do grudnia - jest najrentowniejszym okresem dla połowów dalekomorskich.

Łącznie połowy bałtyckie i dalekomorskie w lipcu br. dostarczyły 2.430.957 kg ryby (w czerwcu 4.393.280 kg).

zabor rybacki, sprzęt i rybacy w lipcu 1947r.-(BIM) W lipcu br., na skutek ograniczenia połowów, na 151 kuterów i 1440 łodzi zdolnych do połowów łowiło tylko 127 kuterów (o 17 mniej niż w czerwcu) i 1113 łodzi (mniej o 270 niż w czerwcu).

Cyfrowe dane ilustrujące pracę stoczni nad budową i remontem przedstawiają się następująco:

M.U.R.	K u t r y		L o d z i e		w i o s k o w e	
	w budowie	w remoncie	m o t o r o w e w budowie	w re= moncie	w budowie	w remoncie
Gdynia	29	34	4	25	7	49
Gdańsk	21	7	2	5	2	-
Darkowo	18	8	6	8	-	16
Szczecin	-	32	-	61	-	99
R a z e m :	68	81	12	99	9	164

stan taboru w remoncie uległ dalszemu powiększeniu, tabor bowiem składa się w większości z jednostek starych, potrzebujących ciągłych remontów.

W lipcu łowiło 3.050 rybaków, czyli o 26 więcej niż w czerwcu.

Mimo zmniejszonych połowów i dość dobrej pogody, straty rybaków w sprzęcie były znaczne, zwłaszcza na terenie MUR-Gdańsk, ponieważ rybacy, na skutek zakazu połowu dorsza, przerwali się na poławianie innej ryby na wodach płytszych, gdzie wiele sieci uległo zniszczeniu. Wartość strat utrzymała się na poziomie ub. miesiąca i wyniosła ogółem 1.095.600 zł.

Import, eksport ryby w lipcu 1947r.-(BIM) W lipcu b.r. eksport w porównaniu z miesiącem ubiegłym zmniejszył się wydatnie, mianowicie wysłano tylko 3.000 kg łososia mrożonego do Anglii (w czerwcu 60.000 kg).

Przetwórstwo rybne w lipcu 1947r.-(BIM) Panujące w dalszym ciągu upały i ograniczenie połowów wpłynęły niekorzystnie na pracę zakładów przetwórczych. 90 czynnych zakładów (o 1 mniej niż w miesiącu ub.) wyprodukowało 760.999 kg przetworów rybnych (o 838.307 kg mniej niż w czerwcu). Jedynie na terenie M.U.R.-Szczecin zakłady przetwórcze wyprodukowały o 19.257 kg więcej niż w czerwcu.

Cyfrowo produkcja zakładów w poszczególnych okręgach przedstawia się następująco:

M.U.R.	Prze- dzono kg	Zaso- lono kg	Przero- biono na konserwy kg	Razem kg	Ilość za- kładów czynnych	Stan zatrud- nienia
Gdynia	277.870	272.631	14.237	564.738	44	1.414
Gdańsk	60.686	14.122	1.806	76.614	16	376
Darłowo	19.665	28.470	3.100	51.235	15	223
Szczecin	47.994	18.263	2.155	68.412	15	150
RAZEM:	406.215	333.486	21.298	760.999	90	2.163

szkolenie zawodowe rybaków w lipcu 1947r.-(BIM) 12 lipca br. zakończony został I kurs dla rybackstwa śródkowódno- i przybrzeżno-morskiego. Świadectwa egzaminacyjne otrzymało 23 uczestników, z tej liczby 15 wyszkoliło się na rybaków zalewowo-morskich. Szkolenie odbywało się raczej teoretycznie niż praktycznie ze względu na brak taboru rybackiego dla tych celów. Z dniem 1 września projektuje się otwarcie II kursu z takim samym programem jak kurs pierwszy.

W Trzebieży (M.U.R.-Szczecin) przygotowano kurs sieciarski pod kierunkiem sił fachowych, który będzie otwarty z chwilą zgłoszenia się odpowiedniej liczby uczestników.

O międzynarodowe zasady pomiaru tonażu.-(BIM) Od dawna już daje się odczuwać niedogodność braku jednolitego, międzynarodowego systemu pomiaru tonażu, co wytwarza poważne trudności w zestawieniach statystycznych oraz nakłada obowiązek wystawiania dodatkowych świadectw pomiarowych dla przejścia przez Kanał Suezki lub panamski.

W r.1923 przy Lidze Narodów powstał Komitet Techniczny Pomiarów Tonażu dla zbadania stosowanych dotychczas różnych zasad pomiarów oraz przeprowadzenia prób ujednoczenia metody. Pierwszą pracą Komitetu, złożonego z przedstawicieli Anglii, Holandii, Włoch, Norwegii, Stanów Zjednoczonych i Niemiec, był wydany w r.1931 szkic "Ujednoczenie Pomiarów Tonażu". Praca ta, zbadana następnie przez przedstawicieli Szwecji, Danii, Finlandii i Belgii, ukazała się w pełnym tekście w r.1939 jako "Międzynarodowe Zasady Pomiarów Tonażu". Wybuch wojny uniemożliwił wprowadzenie w życie tej zdobyczy w zakresie współpracy w żegludze. W niespełna 2 lata jednak po zakończeniu działań wojennych zwołana została do Oslo Międzynarodowa Konferencja dla Spraw Pomiarów Tonażu. przy udziale Przedstawicieli Belgii, Danii, Finlandii, Francji, Holandii, Islandii, Norwegii, Szwecji, Anglii i Stanów Zjednoczonych podpisana została nowa konwencja odnośnie pomiarów statków, wprowadzająca pewne zmiany w stosunku do tekstu z r.1939. Podstawą pomiaru pozostaje tona metryczna (przestrzenna), mimo że liczni eksperci podkreślają wynikające stąd zbyt często pomieszanie z toną wagową.

Wg opinii żegluzowców angielskich, Komitet Pomiarów Tonażu powinien rozszerzyć swe badania w kierunku zaplanowania statku dla osiągnięcia nie tylko minimum tonażu (pomiarowego, czyli opłacanego), lecz przede wszystkim dla osiągnięcia maksimum wydajności statku; następnym krokiem winna być standaryzacja takich "idealnych jednostek" w zakresie międzynarodowym, a wtedy i jednolity pomiar tonażu stanie się powszechny i międzynarodowy.

Napęd światowego tonażu handlowego.-(BIM) Norweskie pismo "Norwegian Shipping News" podaje ciekawą analizę napędu tonażu światowego (wg stanu na koniec 1946r.): procentowy udział stosowania węgla, ropy (maszyna parowa) i silnika Diesla wygląda dziś następująco: 22 : 60 : 18, podczas gdy przed wojną wyrażał się on w cyfrach 45 : 30 : 25. Wyrazna supremacja ropy jest następstwem amerykańskiej seryjnej produkcji w czasie wojny oraz powszechnej tendencji konwersji statków z napędu węglowego na ropę, co przyspieszył w dużej mierze kryzys węglowy w Anglii. Jeśli wyłączymy z tych rozważań obecną amerykańską rezerwę tonażową (tonaż unieruchomiony), obecne proporcje ulegną pewnej zmianie: 26 : 53 : 21.

transatlantycki transport kombinowany.-(BIM) Jak donosi czasopismo "Fairplay" z dnia 10.VIII.1947, specjalny podkomitet Międzynarodowej Organizacji Transportu Powietrznego ma przedyskutować z Północno-Atlantycką Konferencją Żegluzową sprawę wznowienia kombinowanego transportu morskiego i powietrznego. Na zasadzie ewentualnego porozumienia pasażer mógłby np. w ramach jednolitej opłaty odbyć podróż przez Atlantyk samolotem, podczas gdy jego większy bagaż byłby przewieziony statkiem, albo też mógłby odbyć podróż w jedną stronę samolotem, z powrotem zaś statkiem itd. Transatlantyckie linie powietrzne przewożą obecnie przeciętnie 6.000 pasażerów tygodniowo przy 23 na dzień połączeniach między europejskimi i amerykańskimi portami lotniczymi. Konferencja Transatlantycka przyjęła ostatnio dwóch nowych członków, mianowicie belgijskie towarzystwo lotnicze "Sabena" i brytyjskie południowe amerykańskie towarzystwo lotnicze; obecnie konferencja liczy już 12 członków.

"Czartery powietrzne", -(BIM) W kołach brytyjskiej "Giełdy Bałtyckiej", organizacji znanej na międzynarodowym rynku frachtowym, duże zainteresowanie wzbudziła propozycja utworzenia Sekcji Frachtów Lotniczych. W związku z tym "The Shipping World" rozważa obecnie panujące stosunki w zakresie czarterowania samolotów na przewóz towarów i stwierdza, że brak tu jakiegokolwiek stabilizacji kontaktów między "armatorami" żeglugi powietrznej i załadowcami, wskutek czego tonaż lotniczy nie bywa dostatecznie wykorzystany. Czasopismo zaznacza, że powietrzny transport towarów przedstawia cały szereg istotnych analogii z transportem morskim i dlatego właściwie jest wprowadzanie do tego nowego przemysłu transportowego wypróbowanych w żegludze zwyczajów. Stałe zapotrzebowanie na tonaż lotniczy stwarza podstawę bytu dla liniowców powietrznych, natomiast sezonowe natężenia ruchu (np. przewóz owoców i młodych jarzyn) są jednym z istotnych elementów istnienia trampingu powietrznego. Projektowana sekcja Frachtów Lotniczych w ramach "Giełdy Bałtyckiej" stwarzałyby ów pożądaný kontakt między armatorem i załadowcą lotniczym, interesując się zarówno czarterem na czas jak i czarterem od podróży, natomiast raczej nie interesując się, podobnie jak i w zakresie transportu morskiego, transportem drobnych przesyłek. Lotnicze czarterpartie, opracowane również szczegółowo jak czarterpartie morskie, przy wykorzystaniu usług specjalnych maklerów lotniczych, przyczynią się do usunięcia wielu dotychczasowych nieporozumień i pretensyj, wynikających z doraźnego i nie uregulowanego zawierania transakcyj czarterowych.

Ruch pasażerski na szlaku Europa - Nowy Jork. -(BIM) W pierwszym półroczu 1947r. liniowcy 9 państw przewiozły 205.110 pasażerów (bez wojska). Przeważa naturalnie ruch w kierunku Stanów Zjednoczonych: 114.385 osób - w porównaniu z 90.725 - do Europy.

Reorganizacja systemu zatrudnienia żeglugi angielskiej. -(BIM) Wg opublikowanego ostatnio ogłoszenia ang. Ministra Transportu, prawdopodobnie już w początkach października b.r. przeprowadzona zostanie reorganizacja władz i zakresu kompetencji odnośnie zatrudniania tonażu angielskiego. Motywem powyższej decyzji, powziętej w porozumieniu z Naczelną Radą Żeglugi Brytyjskiej, jest dążenie do ułatwienia żegludze brytyjskiej jak najszybszego powrotu do normalnych warunków.

Rada Żeglugi Brytyjskiej przejmie całkowicie od Ministerstwa Transportu dział przydzielania tonażu dla obsługi rządowych lub przez rząd zleconych transportów. Minister Transportu zatrzyma jednak pewną odpowiedzialność za zaspokojenie potrzeb tonażowych handlu zagranicznego Anglii oraz kontrolę podróży systemem licencjonowania.

Jednocześnie minister Barnes stwierdził, że dążeniem rządu jest ograniczenie podróży i transportów "rządowych" dla umożliwienia armatorom, szczególnie trampowym, maksimum wolnohandlowego wykorzystania ich tonażu. Reglamentowane stawki frachtowe stosowane będą jedynie w przewozach rządowych. W początkowym okresie nowy system dotyczyć będzie tylko żeglugi pełnomorskiej, a stopniowo dopiero wprowadzany będzie do kabotażu i żeglugi małej.

Dla realizacji tych zmian, mających na celu osiągnięcie maksimum wydajności tonażu angielskiego, Rada Żeglugi stworzy Żeglugowy Komitet przydziałów tonażu, który będzie współpracował ze specjalnymi Komitetami Żeglugi Liniowej i Trampowej.

Organizacja Ministerstwa w zakresie czarterowania tonażu obecnie pozostanie bez zmiany i będzie nadal reprezentowana na tamtejszym rynku frachtowym (Baltic Exchange) przez swego przedstawiciela, zobowiązanego jednak do pozostawania w ścisłym kontakcie z nowopowstałymi organami.

Polski parowiec "Puck".-(BIM) Polski parowiec "Puck", zatopiony na Morzu Śródziemnym w czasie działań wojennych, został obecnie wydobyty. Brytyjska Admiralicja, która wypracowała swego czasu tytułem odszkodowania za ten statek Linii Gdynia - Ameryka 40.800 funt. szt., obecnie przedstawia Polsce propozycję odkupienia "Pucka" po wyremontowaniu go w stocznjach brytyjskich.

wiek francuskiej floty handlowej.-(BIM) Ostatnio ukazała się statystyka dotycząca wieku francuskiej floty handlowej wg stanu z 1 kwietnia 1947r. Z danych wyłączone są statki typu "Liberty" o łącznej pojemności 500.000 BRT, wcielone już do floty francuskiej

typ statku	Linowce	Tankowce	Towarowce	Razem
BRT	421.000	176.000	603.000	1.200.000

Wiek statku		udział w %		
Ponad 30 lat	14	2	13	12
25 - 30 "	22	13	30	25
20- 25 "	24	1	6	11
15- 20 "	26	25	7	16
10- 15 "	2	25	8	9
5- 10 "	7	18	10	10
poniżej 5 "	5	16	26	17

Jak wynika z powyższej tabeli, prawie połowa francuskiej floty handlowej ma ponad 20 lat wieku. Odcosnie statków pasażerskich stosunek ten podnosi się do 60%.

statki amerykańskie dla Włoch.-(BIM) Departament stanu Stanów Zjednoczonych A. P. Zwrócił się do kongresu w sprawie uprawomocnienia ustawy dotyczącej zwrotu Włochom 13 statków włoskich, będących obecnie w posiadaniu Stanów Zjednoczonych, oraz przekazania im statków "Liberty" o tonażu w przybliżeniu równym tonażowi 18 statków włoskich, przejętych przez Stany Zjednoczone przed 7 grudnia 1941r. i następnie zniszczonych w czasie działań wojennych. Przekazanie tych statków wyrównałoby straty włoskiej floty handlowej, poniesione po stronie aliantów od 3 września 1943r.

potrzeby żeglugi japońskiej.-(BIM) Grupa amerykańskich rzeczoznawców żeglugowych z kontradmirałem E. Moranem na czele ma przeprowadzić 3-miesięczne badania nad potrzebami japońskiego transportu morskiego w zakresie żeglugi przybrzeżnej, żeglugi na Oceanie Spokojnym i transoceanicznej. Celem tych badań jest stwierdzenie potrzeb niejako minimalnych, tzn. związanych z wewnętrznymi potrzebami gospodarstwa krajowego, w przeciwstawieniu do dążeń japońskich w tym zakresie, zmierzających do przywrócenia dawnej roli Japonii w handlu światowym. Wynik badań wspomnianej amerykańskiej komisji rzeczoznawców ma stworzyć podstawy dla stanu żeglugi japońskiej w przyszłości.

Rola przemysłu transportu morskiego w bilansie norweskiego handlu zagranicznego.-(BIM) Wg ostatnio opublikowanych danych dotyczących handlu zagranicznego Norwegii, kwiecień b.r. zaznaczył się, podobnie jak w portach polskich, rekordowym ożywieniem obrotów, hamowanych w miesiącach zimowych przez zamknięcie portów morskich. Szczególny wzrost kwot wywozowych nastąpił w ładunkach przeznaczo-

nych dla stanów zjednoczonych i w Brytanii. Wartość ogólna wywozu norweskiego w kwietniu 1947r. wyniosła 137 mil.koron, w tym na zbudowane na stocznjach norweskich i wyeksportowane statki przypadało 5,2 mil.koron; ogólna wartość przywozu - 351 mil.koron, w tym na import statków zza granicy przypadają 76 mil.koron.

Ujemny bilans norweskiego handlu zagranicznego za 4 pierwsze miesiące r.1947 wyraża się cyfrą ok. 750 mil.koron, czyli przeciętnie ok. 190 mil.koron miesięcznie. Biorąc pod uwagę przewidywany podobny deficyt w maju i czerwcu, globalny deficyt za I półrocze 1947r. przekroczy deficyt za cały rok ubiegły. Ta niepomyślna sytuacja zyskuje jednak nieco inne oświetlenie, jeśli stwierdzimy, że równocześnie "niewidzialny eksport" Norwegii w postaci usług żeglugowych przyniesie w r.1947, wg obliczeń szacunkowych, ok.800 mil.koron.

duńskie statki z odszkodowań niemieckich.-(BIM) Duńskie Ministerstwo Handlu i Żeglugi oferuje armatorom krajowym 12 parowców i motorowców niemieckich, przyznanych Danii w ramach odszkodowań wojennych. Ministerstwo wyznaczyło ceny minimalne, które wynoszą globalnie 6,1 mil.koron, oraz prekluzyjny termin składania zgłoszeń zakupu do 5 września 1947r.

statki amerykańskie dla Turcji.-(BIM) W końcu b.m. turecka delegacja ma udać się do Stanów Zjednoczonych celem sfinalizowania zakupu 10 nowych statków handlowych od rządu amerykańskiego.

Nowe perspektywy i aspiracje żeglugi indyjskiej.-(BIM)W związku ze zmianą formy organizacji państwowej Indyj (obecnie Dominium) na segestię rządu angielskiego przeprowadzono rozmowy z rządem Indyj w sprawie przyszłości żeglugi indyjskiej. Jak wynika z danych przedstawionych przez delegację Indyj, plany nowego Dominium są bardzo śmiałe i rozległe. Indie chcą bowiem stworzyć w ciągu 5 - 7 lat flotę handlową, która zdolna byłaby obsłużyć 100% ruchu towarowego w zasięgu żeglugi przybrzeżnej Indyj, 75% handlu Indyj z zach.Afryką, Bliskim Wschodem, Indochinami i Australią, a 50% - całego handlu zamorskiego. Dla wykonania tych zamierzeń Indie musiałyby mieć tonaż około 2 mil.ton. Firmy żeglugowe byłyby organizowane na zasadzie; najmniej 75% kapitału indyjskiego, a zarząd całkowicie indyjski.

prowadzący rozmowy ze strony rządu i armatorów angielskich W.Currie w wypowiedzi prasowej wystąpił ostro przeciw charakterowi zamierzeń indyjskich. Anglia, nie uznając dyskryminacji bandery w żegludze, nie chce nawet dyskutować na ten temat z żadnym innym krajem; uznając prawa Indyj do posiadania własnego tonażu i handlu zagranicznego, rząd angielski nie godzi się jednak z nacjonalistycznym punktem widzenia Indyj w sprawie żeglugi. Dyskusja może być otwarta jedynie w płaszczyźnie zagadnienia dopuszczenia Indyj na prawach zupełnej równości do konferencji pracujących już na interesujących je szlakach.

Wg oficjalnej prasy indyjskiej, odmowa dyskusji na temat rozbudowy żeglugi indyjskiej narzuca rządowi Indyj konieczność przyjęcia "metod bardziej radykalnych" dla stworzenia własnego tonażu.

szwajcarska flota handlowa.-(BIM) Pierwszy statek zbudowany specjalnie dla żeglugi pod flagą szwajcarską, "Generał Guisan", jest towarowym motorowcem o 9.100 TDW. Został on wykonany w Anglii na zamówienie Szwajcarsko - Atlantyckiego Towarzystwa Żeglugi Morskiej.

Szwajcarska flota powstała w czasie wojny. Do tego czasu Szwajcaria, jako kraj nie posiadający wybrzeża morskiego, charterowała obce statki dla obsłużenia swego importu. W okresie wojny jednak okazało się konieczne stworzenie małej handlowej floty pod flagą szwajcarską, celem łatwiejszego zabezpieczenia nietykalności na morzu od stron wojujących oraz dostępu do portów przeznaczenia. Na podstawie konwencji Barcelońskiej z r.1921 kraje pozbawione wybrzeża miały jednak prawo prowadzenia handlu zamorskiego pod własną flagą. W kwietniu r.1941 szwajcarska Rada Związkowa orzekła, że statki pod flagą szwajcarską przyjmują wszelkie międzynarodowe konwencje morskie jako obowiązujące.

Flota szwajcarska jest własnością przedsiębiorstw prywatnych. Składa się ona z 6 statków transoceanicznych o łącznej pojemności 28.527 BRT, 4 z nich mają ponad 25 lat wieku.

Fluktuacja kosztów budownictwa okrętowego.-(BIM) Czasopisma ekonomiczne chętnie posługują się w rozważaniach dzisiejszych tendencji rozwojowych poszczególnych dziedzin życia gospodarczego paralelizmem w stosunku do lat następujących po pierwszej wojnie światowej i skłonną są na tej podstawie formułować pewne wnioski na przyszłość. Brytyjski tygodnik żeglugowy "Fairplay" stwierdza jednak (10.VII.1947) pewne plusy dzisiejszej sytuacji w porównaniu z sytuacją sprzed lat 25, plusy będące skutkiem gospodarowania planowego.

Zagadnienie dzisiejszych wysokich kosztów budownictwa okrętowego, które - wobec perspektyw ewentualnego załamania się koniunktury na rynku frachtowym - już dzisiaj działają hamująco na plany inwestycyjne armatorów (por.B.I.M., rok III nr.7 "perspektywy tramingu brytyjskiego") - jest również przedmiotem rozważań porównawczych wspomnianego pisma angielskiego. Przed 18 miesiącami stocznie brytyjskie przyjęły jako jednostkę typową dla swych kalkulacji, zamiast poprzedniego 7.500-tonowca, statek ochronno-pokładowy 9.500 TDW o szybkości 12,5 - 13 węzłów. Koszty budowy takiego "teoretycznego" statku wynosiły przed r.1939 ok. 16 funt.szt. za 1 TDW, dnia 31.XII.1945 - 28 funt.szt., a dnia 30.VI.1947 - 34 funt.szt. 15 szylingów. W okresie pierwszej wojny światowej można było obserwować analogiczne zjawisko: koszt budowy "teoretycznego" 7.500-tonowca wynosił w grudniu 1914 - 7 funtów 5 szylingów za 1 TDW, na 31.XII.1945 - 14 funtów i 15 szylingów, na 31.XII.1946 - 23 funty, na 30.VI.1917 - 26 funtów, a na 31.XII.1920 - 30 funtów. potem jednak nastąpiła reakcja i w ciągu dwóch lat odnośne koszty za tonę spadły do 9 funtów.

Ponieważ minęły już dwa lata od zakończenia drugiej wojny światowej, sens wywodów cytowanego czasopisma, opartych na cyfrach brytyjskich, zdaje się wskazywać na analogiczne perspektywy dla światowego budownictwa okrętowego w najbliższej przyszłości.

Spadek zatrudnienia w stoczniach brytyjskich.-(BIM) "The Shipping World" z dn. 16.VII.1947 zastanawia się nad przyczynami zarysowującego się obecnie spadku zatrudnienia stoczni brytyjskich i, jak to obecnie dość powszechnie się czyni, przeprowadza porównanie z sytuacją po pierwszej wojnie światowej. Oto w r.1920 produkcja stoczni brytyjskich wyniosła ponad 2 mil.BRT. W następnych latach zaznaczył się gwałtowny spadek produkcji, od 1,5 mil.BRT w r.1921 do 640 tys. BRT w r.1926. Spadek ten w dalszych latach pogłębiał się coraz bardziej i dopiero w r.1934 następuje przełom w kierunku wyższym:

w r.1931	-	562.487 BRT	w r.1934	-	459.877 BRT
" " 1932	-	187.794 "	" " 1935	-	499.011 "
" " 1933	-	133.115 "	" " 1936	-	856.257 "

W r. 1938 jednak jeszcze przeszło połowa zdolności produkcyjnej stoczni brytyjskich była nie wykorzystana.

"The Shipping World" dość jednostronnie ujmuje zagadnienia, przypisując spadek produkcji polityce związków zawodowych, dążących stale do zwiększenia płac w przemyśle stoczniowym; miało to wpływać na znaczne podrożenie kosztów produkcji i w dalszym ciągu na spadek zamówień ze strony armatorów, którzy woleli zaopatrywać się w tonaż gdzie indziej. Niewątpliwie obok innych względów poważne znaczenie dla spadku zapotrzebowania na tonaż miała również po pierwszej wojnie światowej nadwyżka tonażu budowy wojennej oraz tonaż eks-nieprzyjacielski. Zagadnienie płac w przemyśle stoczniowym odgrywa i dzisiaj poważną rolę jako jeden z czynników konkurencyjności przemysłu stoczniowego danego kraju, jednak nie należy zapominać o rozważanym przez cytowane pismo w innym miejscu zagadnieniu niedostatecznych przydziałów stali i innych materiałów dla przemysłu stoczniowego w Anglii oraz o światowej sytuacji tonażowej, wynikłej z olbrzymiej nadwyżki tonażu budowy wojennej, częściowo uruchomionej na zasadzie Aktu sprzedaży Komisji Morskiej Stanów Zjednoczonych (rok 1946), częściowo zaś trzymanej jako rezerwa tonażowa. Niemalą rolę w ostrożnym ustosunkowaniu się armatorów odgrywa również problem spodziewanego załamania na rynku frachtowym. Tak więc zagadnienie jest bardziej złożone niż to przedstawia cytowane czasopismo.

Angielskie wydatki walutowe na żeglugę.-(BIM) W czasie jednej z dyskusyj w Izbie Gmin na temat wydatków na żeglugę pokrywanych w walucie obcej padła cyfra 4 mil. funt. szt., wydanych na budowę oraz reparacje tonażu za granicą od zakończenia wojny. Jest to suma poważna. Okazuje się, że niższe koszty reparacji tonażu za granicą skłaniają armatorów angielskich do "przemycania" tam tonażu do reparacji, w tym celu, mimo ograniczeń i kontroli ze strony czynników rządowych, armator podaje statek jako niezdatny do podróży powrotnej do kraju bez uprzedniego remontu.

Perspektywy amerykańskiego przemysłu stoczniowego.-(BIM) Stany Zjednoczone, które przed ostatnią wojną raczej nie miały znaczenia jako producent tonażu morskiego, w czasie wojny rozwinęły przemysł stoczniowy do rozmiarów gigantycznych. Dość powiedzieć, że w rekordowym r. 1943 produkcja stoczni amerykańskich, obejmująca jednostki od 1.000 BRT, bez typów specjalnych, wyniosła ponad 13 mil. BRT (ponad 19 mil. TDW). Ten olbrzymi potencjał zdolności produkcyjnej jest obecnie praktycznie niemal bezużyteczny, chociaż stanowi potężny atut polityczny. Zdaniem amerykańskich kół zainteresowanych, perspektywy przemysłu stoczniowego w Stanach Zjednoczonych są obecnie wręcz "ponure". Jedynym poważniejszym klientem stoczni amerykańskich mogą być armatorzy zainteresowani w amerykańskiej żegludze kabotażowej i w żegludze na Wielkich Jeziorach, nie narażeni na konkurencję flag zagranicznych i wobec tego bardziej skłonni do inwestycji tonażowych.

Problem zatrudnienia w innych gałęziach przemysłu 140.000 amerykańskich robotników stoczniowych nie będzie niewątpliwie łatwy. Należy jednak zauważyć, że w ogromnej większości są to robotnicy, którzy dopiero pod naciskiem potrzeb wojennych zostali zatrudnieni w przemyśle stoczniowym, po przejściu krótkiego przeszkolenia. Żegludowcy brytyjscy właśnie w tym stosunkowym braku kwalifikacji amerykańskiego robotnika stoczniowego upatrują przyczynę pewnych niedoskonałości technicznych amerykańskiego tonażu budowy seryjnej. "The Shipping World" z dn. 16.VII.1947 przytacza za "Lloyd's List"

szereg wypadków zgubienia przez statki śruby okrętowej; w czerwcu r. 1946 - 4 wypadki, w lipcu - 4, w sierpniu - 6, we wrześniu - 5, w październiku - 4. Z wyjątkiem trzech, wszystkie te wypadki dotyczyły statków typu "Liberty". Wypadki te obserwowano w dalszym ciągu w r. 1947, podobnie jak uszkodzenia lub oderwanie się steru, przy czym znowu stwierdzono znaczny odsetek statków typu "Liberty", które jakoby już odczuwają skutki przedczesnej starości.

pierwszy powojenny spadek frachtów.-(BIM) zanotowany ostatnio znaczny spadek frachtów węglowych na rynku półn.-amerykańskim (12 -10 dol. na 6,50 dol.) wywołał zaniepokojenie i dezorientację wśród armatorów, szczególnie wśród posiadaczy i charterujących tonaż dużego (Liberty!). Jedni tłumaczą ten spadek frachtów trudnościami na tamtejszym rynku pracy, które przyczyniły się do wytworzenia ciężkich warunków charteru - argument ten nie usprawiedliwia jednak spadku frachtów do zupełnie nierentownego poziomu 6,50 dol. Inni obwiniają armatorów amerykańskich, eksploatujących tonaż rządowy na warunkach "bareboat charter", o umyślne obniżanie frachtów poniżej poziomu minimum rentowności w dążeniu do wycofania się z tych operacji. I to jednak, mimo że może mieć pewien wpływ na rynek frachtowy, nie wydaje się wystarczającą przyczyną obecnej sytuacji. Inni usiłują tłumaczyć ten spadek wygasaniem w krajach europejskich kredytów dolarowych i koniecznością uzyskania tańszego węgla dla Europy. Niezależnie od przyczyn tego zjawiska, utrzymuje się opinia, że jest ono początkiem powojennego załamania się rynku frachtowego.

pierwsze znamienne skutki spadku frachtów na rynku amerykańskim tę dużą podaż tonażu pod banderą grecką i panamską. Stosunkowo najmniejszy wpływ obserwuje się na rynkach szwedzkim i angielskim, gdzie obserwuje się stale jeszcze brak tonażu, a frachty są na ogół dyktowane przez rządy, co w tym wypadku stało się okolicznością korzystną.

stawki rynku kanadyjskiego, podobnie jak Ameryki Południowej, jak zwykle kształtują się ściśle wg rynku węglowego Stanów Zjednoczonych; jednak na rynku La Platy, dotychczas przedstawiającym się nieciekawie i niekorzystnie w porównaniu z rynkiem półn.-amerykańskim, stawki utrzymują się obecnie na poziomie stosunkowo rentownym. Rynek śródziemnomorski charakteryzuje dziś większy niż dotychczas nadmiar tonażu, szczególnie dużego, co wpływa na korzystniejsze warunki dla statków małych. W rejonie bałtyckim - lekki spadek żywienia i nieznaczna obniżka frachtów, wzrost zapotrzebowania na tonaż mały. Charakterystyczne dla Bałtyku przewozy drzewa obejmują jednak przeważnie tonaż przydzielany przez rządy angielski i szwedzki, co uodpornia rynek na wpływy wahań frachtowych w innych rejonach. Rynki połudn.-afrykański i indyjski nie odczuły zmian rynku półn.-amerykańskiego i zachowują dotychczasową równowagę.

zapotrzebowanie na tonaż liniowy nie wskazuje specjalnych wahań, a szczególnie korzystnie zapowiada się frachtowanie na Daleki Wschód.

"zacofanie" amerykańskich urządzeń portowych.-(BIM) Prezes Komisji Morskiej Stanów Zjednoczonych, wiceadmirał Smith, stwierdził na łamach nowojorskiego "Journal of Commerce", że "pewna ilość portów amerykańskich stosuje w zakresie przeładunku wciąż jeszcze metody sprzed 75 lub 100 lat". W związku z tym stwierdza on dalej konieczność wybagrowania i powiększenia basenów portowych dla umożliwienia zawijania większych statków. Główne porty muszą ulegać poważnym zmianom lub nawet muszą być na nowo zaplanowane, celem umożliwienia stosowania nowoczesnych metod przeładunku towarów przy nabrzeżach. W zakresie prac sztauberskich również konieczna jest modernizacja w związku z nowymi typami towarów, wymagającymi niejednokrotnie wielkiej ostrożności przy przeładunku i specjalnego rozmieszczenia w ładowniach statku.

Amerykańscy robotnicy portowi nie są, zdaniem wiceadmirała Smitha, dostatecznie wyszkoleni w obsłudze maszynowych urządzeń przeładunkowych. Niedostateczna jest również koordynacja pracy ~~pracy~~ poszczególnych czynników w basenach portowych i na wybrzeżu (transport kolejowy i samochodowy, połączenia lądowe z transportem powietrznym, wchodzenie i wychodzenie statków, postój statków w porcie). Wiceadmirał Smith przeprowadza w tym zakresie porównanie z portami zagranicznymi, jak Liverpool, Londyn, Rotterdam, Buenos-Aires, Melbourne i Marsylia, aby stwierdzić, że pierwotne rozplanowanie tych portów stwarzało szerokie możliwości modernizacji, których portom amerykańskim niejednokrotnie brak.

Ze względu na ścisłe powiązanie sprawności urządzeń portowych z interesami żeglugi, Komisja Morska Stanów Zjednoczonych utworzyła ostatnio Krajowy Komitet Doradczy dla Spraw Przeładunków Portowych. Ponadto dyrektorzy głównych portów amerykańskich mają zorganizować komitety lokalne dla badania spraw transportu i przeładunku towarów "od fabryki czy farmy do miejsca przeznaczenia". Licząc się z wysokimi własnymi kosztami eksploatacyjnymi, żegluga amerykańska przywiązuje duże nadzieje, jeżeli chodzi o konkurencję z żeglugą zagraniczną, do redukcji opłat tzw. postojowych, obecna wysokość tych opłat, oprócz przyczyn wyżej wymienionych, wynika często z niewłaściwego i niedostatecznego opakowania towarów przeznaczonych do transportu morskiego, których ładowanie jest wskutek tego utrudnione.

Odbudowa portów francuskich.-(BIM) Reaktywizacja portów francuskich postępuje szybko, gdy władze francuskie obejmowały w sierpniu 1944r. porty francuskie, były one zablokowane przez wraki około 3.000 statków, 57 doków i nabrzeży, a 800 urządzeń przeładunkowych było zniszczonych lub zrabowanych przez Niemców. Przypuszczano wówczas, że samo oczyszczenie portów z wraków wymagać będzie co najmniej 5 lat. Okazuje się, że już po 3 latach dostęp do portów francuskich jest wolny i bezpieczny.

W rezultacie prac nad odbudową basenów i nabrzeży oraz urządzeń przeładunkowych porty francuskie osiągają dziś w przeładunku importu 80% w stosunku do ruchu z r.1938. W Marsylii przeładunek w eksporcie osiągnął 50% stanu r.1938, a w imporcie 79%; natomiast ilość statków na wejściu (2.076 w r.1946) stanowi tylko 22% ilości z r.1938 (9.038), co w pewnej mierze tłumaczone jest zwiększeniem wykorzystania zdolności przewozowej tonażu. W Le Havre, mimo najtrudniejszej sytuacji tego portu wobec braku rak roboczych (brak mieszkań), przeładunek w imporcie osiągnął poziom z 1938r., a to dzięki kolosalnemu zwiększeniu przeciętnej wielkości ładunku pojedynczego statku (877,0 t w r.1938, 4.032 t w r.1946). Przeładunek jest na ogół sprawny.

W styczniu 1945r. tylko Le Havre, Cherbourg, Brest, Marsylia i Toulon zdolne były przyjmować statki "Liberty" (zanurzenie 8,50 - 8,80 m). Obecnie, dzięki pogłębieniu basenów portowych, udostępnione są dla tego typu statków porty Rouen i Bordeaux.

Ruch statków i obroty towarowe w porcie Hamburga.-(BIM) Jak donosi Agencja Reutera liczba statków na wejściu i wyjściu w porcie Hamburga doszła w pierwszym półroczu 1947r. do 1.509 jednostek o łącznej pojemności 1.420.000 NRT, co przedstawia wobec analogicznego okresu 1946r. wzrost o 239 statków i 250.000 NRT. Obroty towarowe wzrosły w tym czasie do 2.570.000 ton wobec 1.180.000 ton w I półroczu 1946r.

Obroty towarowe w handlu zamorskim wzrosły znacznie w I połowie b.r. kosztem handlu europejskiego. W czerwcu przywóz artykułów żywnościowych przez Hamburg doszedł do 584.157 ton, co przedstawia wzrost w stosunku do maja o 10,4%, w stosunku do czerwca ub.r. -

60,9%, a wynosi 29% przywozu z czerwca 1939r. Ruch statków w czerwcu wynosił 587 statków na wejściu i wyjściu o tonażu 339.248 NRT.

Wzrost opłat portowych w Glasgow.-(BIM) Z dniem 1 czerwca 1947r. Clyde Navigation Trust zatwierdził podwyżkę opłat portowych w porcie Glasgow o 50% w stosunku do skali przedwojennej. Pierwsza podwyżka 25% wprowadzona była 1 lutego 1946r., obecna zmiana stanowi zatem wzrost o 25% w porównaniu z taryfą poprzednią.

Ruch statków w Kanale Suezkim.-(BIM) Dnia 24.VI.1947 na zwykłym posiedzeniu Towarzystwa Kanalu Suezkiego odczytano sprawozdanie, z którego wynika, że w r.1946 przeszło przez Kanał 5.057 statków o tonażu 32.732.000 NRT wobec 7.667.000 NRT w r.1945 (wzrost o 30,6%). Po raz pierwszy ruch w Kanale Suezkim osiągnął poziom z ostatnich lat przed drugą wojną światową.

Wpływy Towarzystwa wyniosły w r.1946 ok. 6.523 mil.franków (wzrost o ok. 3.836 mil.franków wobec r.1945), wydatki zaś 2.084 mil.franków.

Koordinacja belgijsko-holenderskiej polityki portowej.-(BIM) W prowadzonych od kilku miesięcy przygotowaniach do stworzenia unii gospodarczej między Belgią, Holandią a Luksemburgiem jednym z najtrudniejszych punktów okazuje się osiągnięcie współpracy i podziału zadań w zakresie gospodarki portów belgijskich i holenderskich, i to mimo całkowicie pozytywnego ustosunkowania się obu stron.

Pewnym krokiem naprzód wydaje się ostatnia wypowiedź prezydenta zarządu portu Rotterdam, H.W.Beermana. Jako niezbędną podstawę współpracy sugeruje on sprecyzowanie podziału zadań między portami i w tym zakresie proponuje: Antwerpię - jako port obsługujący okręgi przemysłowe półn.Francji i Belgii, Amsterdam - obsługa ruchu miasta i jego zaplecza. Rotterdam winien pozostać portem tranzytowym zaplecza niemieckiego, mimo że zniszczenie tego obszaru odbiło się na obrotach Rotterdamu bardziej niż jakiegokolwiek innego portu zach. Europy, jak wynika z porównania statystyk z r.1938 i 1946 obroty Rotterdamu zmniejszyły się o 80%, Antwerpii o 50%, a Amsterdamu o 65%. Skierowanie tranzytu niemieckiego przez Rotterdam komplikuje przede wszystkim szybka reaktywizacja portów niemieckich oraz kwestie walutowe, odgrywające poważną rolę w transporcie.

Zainteresowane czynniki portu Antwerpii, przypominając o udziale Antwerpii w przedwojennym tranzyście niemieckim, na ogół aprobując jednak plan holenderski, chociaż przewidują wiele trudności przy jego realizacji. Jednocześnie przeprowadzane są już rozmowy na temat wspólnych taryf portowych.

Nowe kierunki polityki portowej Marsylii i Genui.-(BIM) Zarządy portów i Izby Handlowe Marsylii i Genui zdecydowały przerwać dotychczasową politykę współzawodnictwa i wzajemnie szkodliwej konkurencji, a rozpocząć ścisłą współpracę. Ukrytą przyczyną zmiany dotychczasowej linii postępowania jest dążenie do wzmocnienia pozycji obu portów dla skutecznej konkurencji z północnymi portami europejskimi w handlu tranzytowym Europy środkowej, a szczególnie szwajcarii. Pamiętajć przy tym trzeba, że dotychczas tranzyt szwajcarski był punktem spornym i przedmiotem współzawodnictwa Marsylii i Genui. W najbliższym czasie odbędą się rozmowy przedstawicieli obu portów dla opracowania planów i metody współpracy i koordynacji polityki portowej. Przypuszcza się, że osiągnięcie porozumienia przez oba porty zainicjuje epokę międzynarodowej polityki portowej, na razie w rejonie śródziemnomorskim.

Rola węgla w morskich obrotach towarowych w Brytanii.-(BIM)
Niezależnie od bardzo poważnej roli węgla, jako artykułu eksportowego w angielskiej wymianie zagranicznej, odgrywał on znaczną rolę w angielskim przemyśle transportu morskiego. Rozważając to zagadnienie, "The Shipping World" (9.VII.1947) podkreśla, że ogromny rozwój brytyjskiego budownictwa okrętowego, produkującego w okresach największej pomysłowości 4/5 światowego tonażu w budowie, możliwy był w dużej mierze dzięki posiadaniu tego surowca. Poważną część tonażu pływającego pod flagą brytyjską zatrudniona była w przewozach węgla, czy to jako artykułu eksportowego, czy to jako bunkra, co przyczyniało się do potaniaenia transportu morskiego. W pomyslnych latach przewozy te obejmowały ok. 100 mil.ton rocznie, co stanowiło wartość "eksportu niewidzialnego" w wysokości ok.46 mil.funt.szt. Obecnie sytuacja węglowa w Brytanii przedstawia się zupełnie odmiennie. Z powodu braku ładunków węglowych statki brytyjskie niejednokrotnie muszą wychodzić z portu pod balastem, co powoduje stosowanie wyższych stawek frachtowych w rejsie powrotnym. Zdaniem cytowanego czasopisma, jest rzeczą bardzo wątpliwą, czy w okresie jednego pokolenia brytyjski eksport węgla będzie mógł powrócić do poziomu choćby zbliżonego do dawnego.