

Instytut Bałtycki
Biuletyn Informacyjny Morski

Rok II nr. 1

Gdańsk - Bydgoszcz

styczeń 1946 r.

Obróty towarowe Gdańska i Gdyni. - (BIM) Ogólne obroty towarowe przez obie porty osiągnęły w roku 1945 sumę 917.393,1 ton. W tym w przywozie 376.683,3 ton, w wywozie 540.709,8 ton. Przez Gdynię przeszło z tego 563.346,3 ton, w tym na przywóz 241.501,4 ton, na wywóz 321.844,9 ton; przez port gdański przeszło 354.046,8 ton, w czym w przywozie 135.181,9 ton, w wywozie 218.864,9 ton. Udziały portów w obrotach przedstawiają się w stosunku: ponad 61% Gdyni i poniżej 39% Gdańska.

Wobec tego, że w poprzednim numerze podana była analiza obrotów towarowych do 1.XII, należy tu dodać, że w grudniu przeszło przez porty 217.725,1 ton, t.j. 8.291 ton mniej niż w poprzednim miesiącu.

Wywóz przez porty polskie - 1945 roku

Towary	Ton
węgiel i koks	774.633,8
soda	2.079,0
cement	12.987,5
zboże	6.083,1
cynk	445,3
biel cynkowa	316,4
wyroby metalowe	32.370,1
Razem	498.915,2

Wywóz przez porty jest na razie jeszcze bardzo mało zróżniczkowany. Węgiel i koks były do października jedynym artykułem wywozonym przez porty. W październiku pojawił się cement, w listopadzie doszedł do tego soda, w grudniu wyroby metalowe. Głównym artykułem wywozu był węgiel i koks dla Szwecji, Z.S.R.R., Finlandii. Wywóz ten, poza węglem i koksem, kierował się przeważnie przez port gdański. Szczegółowe dane o wywozie polskim przez porty podamy w jednym z najbliższych numerów, w ramach ogólnych obrotów polskiego handlu zagranicznego.

Poza wyszczególnionym w powyższej tabelce wywozem węgla zużyto jeszcze 41.791,6 tunkru.

Przywóz składa się strukturalnie z dwóch elementów: transportów UNRRA i ładunków przybywających w wykonaniu umów clearingowych pomiędzy Polską a krajami bałtyckimi i Z.S.R.R. Czasem sporadycznie zdarzają się poszczególne ładunki np. z Anglii, z którą nas łączy umowa nie wiążąca. Prócz tego, przywóz z Finlandii odbywa się w ramach polskiej umowy z Rosją, która wpr. st. do nas przekazuje pewne towary należące się jej od Finlandii w charakterze reparacji wojennych.



Poniższa tabelka daje analityczne przedstawienie przywozu przez Gdynię, w ramach ładunków UNRRA (w tonach) :

Grupy towarów	U.S.A.	Anglia	Kanada	Szwecja	Brasylia	In. ^{x)} kraje	Razem
1. Wytw. poch. roślinnego	15.012,6	2405,8	507,5	0,1	6444,7	10226,1	34596,8
2. Zwierz. i wytw. poch. zwierz.	5863,3	13317,5	6116,4	13,5	6,2		23316,9
3. Wytw. poch. mineraln.	44,7	678,9					6753,6
4. Woski, tłu- szcze, ole- je poch. roś i zwierz.	1716,6	241,3		102,9			2060,8
5. Przetw. spoż i tyton.	16915,2	155,6	2492,0	3655,5	355,6		23573,9
6. Przet. chem. i farm.	15361,3	678,1	3444,1	146,8	82,0	17456,4	37168,7
7. Szusy, fut- ra i wyr.	2013,2	914,9	0,7		0,7		2929,5
8. Sur. włók. i wyroby	23455,1	2809,9	373,3	25,6	152,1	4705,5	31521,5
9. Kauczuk, surogaty	502,5	83,3					585,8
10. Drzewo, ko- rek i wyr.		92,5					92,5
11. Papier i wyroby	57,7	25,1			0,7		83,5
12. Wyr. kamien. i ceram.	8,5						8,5
13. Metale i wyroby	623,3	2840,1					3463,4
14. Masz. apar. elektr.	568,6	29,4	486,2				1084,2
15. Środki transport.	6269,6	17250,3	5169,4				28689,3
16. Wagi, narz. instr. aparaty prec. nauk. apt masz. do pisan. zegary, instr. muzyczne	566,3	147,1 16,6		252,2			965,6 100,2
17. Różne						83,6	
Razem	88978,5	47716,4	18589,6	4196,6	7042,0	32471,6	198994,7

x) Afryka Zach. - wytwory pochodzenia roślinnego; Egipt - surowce włókiennicze i wyroby oraz różne; Indie - wytwory pochodzenia rośl. oraz surowce włókiennicze i wyroby; Chile i Marokko - przetwory chem. i farmaceutyczne.

Jak widać z powyższej tabeli, przywóz UNRRA stanowi 53% całego przywozu przez porty. Jest on znacznie bardziej zróżniczkowany niż przywóz handlowy.

Jeśli chodzi o kraje pochodzenia, na pierwszym miejscu stoją Stany Zjednoczone, następnie Anglia, Kanada itd. Co do rodzaju towarów, to najwięcej przychodzi wełny, bawełny, materiałów, odzieży, następnie na drugim miejscu stoją środki spożywcze wszelkiego rodzaju, przycho-
dzą - z wszystkich krajów (śledzie przycho-
dzą z Anglii i Kanady), obu-

wie, mydło, środki lecznicze ze wszystkich krajów, fosforyty i super-fosfaty z USA, Marokka i Chile, metale przeważnie z Anglii, maszyny rolnicze, samochody, traktory, wagony kolejowe z USA, Anglii, Kanady, urządzenia szpitalne, narzędzia chirurgiczne, maszyny do pisania z Ameryki, Anglii, Szwecji.

W przywozie towarowym poza transportami UNRRA, jak widać z tabelki poniżej - wynoszącym 177.494,0 t, najintensywniejsze obroty łączą porty nasze ze Szwecją, obejmującą 76% całego przywozu clearingowego. Głównym artykułem przywozu szwedzkiego jest ruda żelazna, której przywieziono 114.773,4 ton. Poza rudą przywieziono ze Szwecji 1040 t. oleju gazowego, 157 t benzyny, 3407,5 t celulozy, 11,9 t papieru, duży przywóz wagonów, samochodów i rowerów, filmy, urządzenia szpitalne, baraki, dezynfektory, maszyny do szycia i pisania, różne środki żywności i tłuszcze.

Przywóz towarów w wykonaniu umów clearingowych
(w tonach)

Grupy towarów	Szwecja	Dania	Norwegia	ZSRR ^{x)}	Finlandia	Anglia	Razem
1. Wytw. poch. roślinnego	13,9						13,9
2. Zwierz. i wytw. poch. zwierz.	3199,2	1454,1	5192,4	1,9			9847,6
3. Wytw. poch. miner.	115974,8		1598,3	250,0			117823,1
4. Woski, tłuszcze, oleje poch. roś. i zw.	10,6						10,6
5. Przet. spoż i tyton.	3,6					157,9	161,5
6. Przet. chem i farma.	1291,5		2450,0	13192,0			16933,5
7. Skóry, futra i wyr.	1,3						1,3
8. Sur. włók. i wyr.	191,1					87,8	278,9
9. Kauczuk, surogaty	1,1						1,1
10. Drzewo, korek i wyr.	775,6						775,6
11. Papier i wyroby	3423,5				18079,3	2,1	21504,9
12. Wyr. kam. i ceram.	71,5						71,5
13. Metale i wyroby	112,4						112,4
14. Masz. apar elektr.	113,2					57,0	170,2
15. Środki transp.	9561,9					5,1	9567,0
16. Wagi, narz instr. apar. prec. nauk. apt. masz. do pis. zegary, instr muzyczne	87,6						87,6
17. Różne	133,3					3,4	136,7
Razem	134966,1	1454,1	9240,7	13443,9	18079,3	313,3	177497,4

- x) Przywóz towarów z ZSRR odbywa się przeważnie na drodze lądowej, w powyższej tabeli jest więc uwidoczniła tylko drobna jego część, przechodząca drogą morską.

Z Finlandii przybyło 14073 t celulozy i 4007 t papieru, Norwegia eksportowała do nas śledzi 5192 t., fosforytów 2450 t.; również z Rosji przybyły przez porty polskie fosforyty - 13192 t. Z Danii wyładowano świeże ryby, śledzie, masło i bekony.

Poza wymienionymi towarami, przybyło jeszcze w ramach transportów UNRRA 2905 koni i 1162 sztuk bydła. Poza transportami unrowskimi, przybyło ze Szwecji 347 sztuk bydła.

Różnica w wysokości 191,2 t. między ogólną sumą przywozu przez porty polskie, podaną na wstępie, a odpólną sumą powstałą z dodania pozycji w obu tabelach przywozu przypada na ładunki sporadyczne nie objęte tabelami.

Na koniec wspomnieć należy o przywozie z Anglii, wyszczególnionym na powyższej tabelce, który po raz pierwszy pojawił się w grudniu i obejmuje 158 t. produktów spożywczych, przyrządy elektryczne, konfekcję, maszyny i cały szereg różnych drobnych ładunków.

Ruch statków w Gdańsku i Gdyni. - (BIM) Nawiązując do analizy rozwoju ruchu statków, wzrastającego z miesiąca na miesiąc i przedstawionego w nr.1 B.I.M. do listopada włącznie, należy stwierdzić, że zwyżka ruchu statków w grudniu nie kształtowała się jak dotąd po linii wzrostu tonażu a spadku ilości statków, lecz odwrotnie: przeszło przez porty o 40% więcej statków niż w listopadzie, a zwyżka tonażu wyniosła tylko 25%. W samym grudniu udział Gdyni, wynoszący 65%, pod względem tonażu jest znaczniejszy niż w jakimkolwiek z poprzednich miesięcy.

W roku 1945 przeszło przez oba porty 1740 statków o pojemności 1.233.928 NRT., w tym na wejściu 887 statków o pojemności 745.982 NRT., na wyjściu 853 jednostek o pojemności 487.946 NRT. Podział ruchu tego pomiędzy oba porty przedstawia się procentowo w ten sposób, że na Gdynię przypada 56% tonażu.

Przeładunek produktów naftowych w porcie gdańskim. - (BIM) W ciągu ostatniego kwartału ub.r., a zarazem w ciągu całego r.1945, nadeszły do Gdańska następujące ilości produktów naftowych z dostaw UNRRA: benzyny motorowej - 1.799 ton, nafty traktorowej - 2.180 ton, oleju - 2.001 ton, razem - 5.980 ton. Program na rok 1946 przewiduje przywóz przez port gdański stosunkowo poważnych ilości produktów naftowych, wynoszących ok. 20 - 30.000 ton miesięcznie. Ilości te, obok produkcji rodzimej i przywozu cysternowego drogą lądową ze Związku Radzieckiego, są konieczne dla zaspokojenia stale wzrastającego zapotrzebowania odbudowującego się gospodarstwa krajowego na płynne środki napędowe.

Działalność Zjednoczenia Stoczni Polskich. - (BIM) Przemysł okrętowy, reprezentowany przez Zjednoczenie Stoczni Polskich, przechodzi obecnie z początkowego stadium, charakteryzującego się pracami wyłącznie inwestycyjnymi, w stadium uruchamiania produkcji na większą miarę. Obok wielu prac z różnych dziedzin w ramach ogólnej odbudowy gospodarczej państwa (remonty urządzeń portowych, remonty wagonów, budowa konstrukcyj mostowych, montaż traktorów i samochodów, odlewy dla PKP, remont urządzeń gazowni i szereg drobniejszych zleceń), Zjednoczenie Stoczni Polskich wykonuje obecnie zamówienia związane bezpośrednio z zasadniczą funkcją stoczni, t.j. budowę okrętów. Składają się na nie: wydobywanie zatopionych statków, remonty kadłubowe i maszynowe statków rzecznych i morskich oraz jednostek portowych. Stocznia Nr.3 w Gdańsku rozpoczęła budowę serii kutrów dla Morskiego Instytutu Rybackiego.

W związku z konkretnymi możliwościami otrzymania zamówień w ramach rozbudowy floty handlowej i rybackiej stworzono w ubiegłym miesiącu na terenie Z.S.P. Centralne Biuro Konstrukcyjne Okrętowe, którego zadaniem jest pracowywanie projektów nowych statków. W opracowaniu znajdują się: holowniki morskie, łagry motorowe oraz węglowice nośności 2250 t (do 1.000 kg) i szybkości 11 węzłów.

Licząc się z dużym zapotrzebowaniem na silniki Diesla, przystąpiono po studiach wstępnych do opracowania konstrukcyjnego pierwszej próbnej serii silników małej mocy (8-10 KM). Pracami tymi zajmuje się Biuro Konstrukcyjne Silnikowe.

Obecność trudności spowodowanych zniszczeniami wojennymi, uruchamianie produkcji na stoczniach napotyka na szereg przeszkód o charakterze przejściowym lub długotrwałym. Do pierwszych należą: braki w dostawach niektórych materiałów (węgiel, koks, karbid), trudności transportowe, przerwy w dostawie prądu. Do drugich przede wszystkim kwestia odpowiedniej ilości wykwalifikowanych robotników stocznich.

Braki w inwentarzu maszynowym stara się Z.S.P. pokryć przywozem obrabiarek i urządzeń stocznich ze Stanów Zjednoczonych, dokąd w tej sprawie udaje się w najbliższych tygodniach specjalna misja.

Poniżej podajemy krótkie zestawienie działalności Z.S.P. na rok 1945. W zakresie prac inwestycyjnych odbudowano 370.000 m³ z ogólnej zniszczonej i uszkodzonej kubatury 850.000 m³; naprawiono 320 obrabiarek, ustawiono na fundamentach 420 obrabiarek, naprawiono 2 doki pływające, uruchomiono 2 siłownie, naprawiono 12 dźwigów i 8 suwnic.

W ostatnim kwartale 1945 r. inwestycje pochłonęły 1.156.000 roboczogodzin (71%), prace produkcyjne 469.920 rob.-godz. (29%).

Z ważniejszych prac produkcyjnych przeprowadzono remonty maszynowe lub kadłubowe na 13 statkach handlowych o łącznym tonażu 41.850 BRT., w tym 8 statków zagranicznych; wydobyto i wyremontowano 58 pływających jednostek portowych i rzecznych o łącznym tonażu 4070 ton metrycznych; zmontowano 165 samochodów ciężarowych i 1212 traktorów; wykonano remont 30 wagonów; uruchomiono 2 tlenownie.

Działalność Morskiego Instytutu Rybackiego w r. 1945.- (BIM)
Począwszy od 24.IV.1945r. Morski Instytut Rybacki przejmował i zabezpieczał wszelkie obiekty rybackie, którymi administrował przed wojną, lub też których administracja została mu zlecona przez Departament Morski. W roku 1945 przejęte zostały następujące obiekty rybackie:

- w Gdyni - stocznia rybacka, chłodnia rybna i magazyny śledziowe, fabryka mączki rybnej.
- w Gdańsku - cztery stocznie rybackie.
- w Łebie - stocznia rybacka, chłodnia rybna i magazyny.
- w Postominie - dwie stocznie rybackie i magazyny.
- w Derłowie - stocznia rybacka, fabryka mączki rybnej.
- w Kołobrzegu - stocznia rybacka, chłodnia rybna.
- w Dziwniej - stocznia rybacka.
- w Nowarpnie - trzy stocznie rybackie, warsztat mechaniczny.

W dziale budownictwa statków rybackich pierwsza przystąpiła do pracy produkcyjnej w roku 1945 - Stocznia Rybacka w Gdyni.

W kwietniu 1945r. w okresie przejęcia Stoczni Rybackiej przez polskie władze rybackie, stan zniszczenia urządzeń wynosił od 20 - 75% (slip, hala montażowa, tory poza halą, warsztaty). W ciągu roku 1945 Stocznia przeprowadziła całkowity remont i uzupełnienie urządzeń oraz wyremontowała 15 statków rybackich / kutry i łodzie/. Jednocześnie do końca grudnia 1945r. zbudowała i oddała do użytku 16 łodzi rybackich typu ER I, ER II, ER III i ER IV oraz rozpoczęła budowę serii 5 kutrów typu "ER 20a" wg projektów przedwojennych.

W portach Pomorza Zachodniego i w Gdańsku zniszczenia na stoczniach były większe, tak, że budowlstwo statków na tych terenach nie mogło na przestrzeni kilku miesięcy osiągnąć pożądanego poziomu. Pierwsza stocznia w Postemlinie rozpoczęła swą pracę, zakładając serię 8 łodzi rekonesans.

Poza pracami w zakresie budowy statków rybackich, Stocznia Rybacka objęła zakres techniczny przy wydobyciu kłopotliwych kutrów. Ekipa złożona z 30 ludzi rozpoczęła pracę już w sierpniu 1945 r. i do końca tegoż roku wydobyla łącznie 20 jednostek, a mianowicie: Władysławowo - 7 kutrów, Hel - 8, Gdynia - 2, Gdynia - 1, Gdańsk - 2. Podobne prace wykonały również porty rybackie na Pomorzu Zachodnim, wydobywając następujące ilości kutrów: Darżów - 3, Kołobrzeg - 6, N. Warcho - 4.

Wskutek działań wojennych zniszczenia Chłodni Sledziowej były niewielkie. Zakład Chłodnia Rybna został całkowicie zniszczony. Po przeprowadzeniu niezbędnego remontu budynków i urządzeń, już w sierpniu 1945, Chłodnia Sledziowa przystąpiła do pracy, wyrażając się obrotem rocznym za rok 1945 jak następuje:

M i e s i a c	Przyjęta na skład tłuszczy różne	Wydano ze składu tłuszczy różne
sierpień	167.454 kg	15.217 kg
wrzesień	1.227 "	4.480 "
październik	1.393.866 "	846.350 "
listopad	27.392 "	900.200 "
grudzień	356.336 "	192.395 "
razem	2.445.775 kg	1.892.772 kg

Obecnie dysponuje Chłodnia Sledziowa powierzchnią składową magazynów 3.450 m² i powierzchnią chłodzoną - 2.572 m².

Równocześnie prowadzone są prace przez inżynierów specjalistów nad odbudową Chłodni Rybnej, celem uzyskania większych możliwości zaspokojenia potrzeb rybactwa, oraz nad rozszerzeniem pomieszczeń magazynowych.

Sprawa urządzeń chłodniczych na Pomorzu Zachodnim wymaga przeprowadzenia dogłębnych badań i uwzględnienia konieczności rozbudowy. Niemcy dysponowali dobrze rozwiniętymi środkami transportowymi, dzięki którym duże pociągi i samoloty chłodziły transportowały świeżą rybę bezpośrednio w głąb kraju. Wobec tak sprawnego transportu, porty rybackie Pomorza Zachodniego nie posiadały i nie wymagały urządzeń chłodniczych, poza małymi fabryczkami lodu, potrzebnego do konserwacji ryb na morzu przy połowach. Przy dzisiejszym stanie możliwości transportowych sytuacja się zmieniła i w pierwszym rzędzie stoi zadanie budowy urządzeń chłodniczych w tych portach.

Przywóz rudy z Z.S.R.R. - (BIM) Przywóz rudy żelaznej z ZSRR, odbywający się drogą lądową osiągnął już cyfrę 129.741 ton. Do satkowitego wykonania umowy z dn. 3 września ub. roku potrzeba jeszcze do przywozu około 12.000 ton. Na przeproszę "Wojuszprameksportu" strona polska zgodziła się przyjąć w ramach tej umowy 15.000 ton rudy żelaznej drogą morską. Ruda ta zawierać ma 60% Fe i pochodzi z zapasów pol. żelaznych kopalni Łeningradu. Jeżeli chodzi o rudy manganowe, to przywóz ma się odbywać wyłącznie z ZSRR. Umowa z dnia 15.6.1945 opiewa na około 60.000 ton, z czego połowa została już dostarczona. W prowadzonych obecnie przez rząd portrakcjach z Rumunią za pośrednictwem bawiar, tam delegacji ekonomicznej, przewidziany jest również przywóz tego surowca.

Ruda ze Szwecji. - (BIM) Ze Szwecji przywieziono w roku ubiegłym, wyłącznie marzem, ok. 100.000 t. rudy, pozostaje więc z ilości już zakontraktowanej do odbioru ok. 150.000 ton. Wobec zamarzania części portów szwedzkich projektowane jest skierowanie większej części tej rudy przez Narvik, dotychczas jednak nie zafrachtowano na tej trasie żadnego tonażu.

Przywóz metali kolorowych. - (BIM) Dla potrzeb hutnictwa sprowadzane są metale kolorowe z ZSRR oraz w ramach dostaw UNRRA. Dostawy UNRRA obejmują stosunkowo poważne ilości, tak, że do końca listopada ubiegłego roku przywieziono:

miedzi ok.	600 ton	cyny ok.	8 ton
brązu "	7 "	cynku "	24 "
mosiądzu "	20 "	niklu "	5 "
biał.met. "	14 "	ołowiu "	17 "

Największymi odbiorcami na te surowce są: przemysł hutniczy, walcownie metali, fabryki kabli i drutu, oraz Huta Batory w Chorzowie.

Przywóz złomu. - (BIM) Pomimo, że dostawy krajowe złomu przekraczają ilości planowane i utrzymują się stale na poziomie powyżej 25.000 ton miesięcznie, to jednak nie wystarczają dla produkcji hutniczej. Okazało się konieczne, sprowadzanie złomu z zagranicy, przy czym najbliższy okres wymagać będzie przywozu około 25 do 30 tysięcy ton. Zakupienie tej ilości możliwe jest obecnie w Danii, skąd nadesłały konkretne oferty i dokąd wyjeżdżają w najbliższym czasie przedstawiciele hutnictwa, celem sfinalizowania tej transakcji, która prawdopodobnie będzie miała miejsce na zasadzie clearingu.

Rynek frachtowy na Bałtyku. - (BIM) Jak wiadomo, dysponują całym tonażem państw anglosaskich i neutralnych, jeśli chodzi o Skandynawię, z wyjątkiem Finlandii oraz statków poniżej 1000 BRT, leży w rękach United Maritime Administration i statki poszczególne zwalniały do przewozu towarów w pewnych konkretnych wypadkach. Polska korzystała również z całego szeregu statków szwedzkich frachtowanych dla przewozu rudy, na warunkach jednak nie ustalonych. Obecnie U.M.A. podała do wiadomości zainteresowanych stawki frachtowe, które okazały się niższe od stawek płaconych na wolnym rynku za tonaż fiński. Różnice wahają się oczywiście zależnie od trasy i wielkości statku, przeciętnie jednak niższe są o około Szp.Kr. 2 za tonę. Sprawa ta jest o tyle ważna, że fracht regulowany jest w ramach clearingu polsko-szwedzkiego, a przy stosunkowo dużych ilościach przywożonej rudy różnica ta powstaje na korzyść zakupów rzeczowych.

Straty wojenne brytyjskiej marynarki handlowej. - (BIM) Wg. obliczeń angielskich, brytyjska marynarka handlowa straciła w działaniach wojennych ok. 40.000 ludzi wykwalifikowanego i doświadczonego personelu, zaś tonaż jej spadł z 18.000.000 BRT w r. 1939 do 12,3 milionów BRT.

Produkcja brytyjskich stoczni w czasie wojny. - (BIM) Specjalny numer angielskiego czasopisma fachowego "The Shipping World" z dn. 9 stycznia b.r. zamieszcza szczegółowy wykaz jednostek floty handlowej, wyprodukowanych w stoczniach brytyjskich w okresie od 3 września 1939 r. do 31 grudnia 1945 r., wg. stoczni. Ostateczne zestawienie wg. grup terenowych stoczni wygląda następująco:

Okręg Clyde	-	315 jednostek	-	1.937.401 BRT
Szkockie porty	-	167 "	-	751.477 "
Wybrzeże pół-wsch.	-	593 "	-	3.216.348 "
Reszta Anglii	-	467 "	-	226.550 "
Belfast	-	54 "	-	470.000 "
Ogółem	-	1.596 jednostek	-	6.644.776 BRT

x) W tym wiele jednostek małych.

Bałtyckie Zjednoczenie Czarterowe. - (BIM) Znaczna liczba statków została przydzielona Bałtyckiemu Zjednoczeniu Czarterowemu / Baltic Exchange Chartering Pool/, które działa w Anglii w ścisłej zależności od brytyjskiego Ministerstwa Transportów Wojennych oraz od Zjednoczonej Administracji Morskiej /UMA/. Statki te są stałą przydzieloną przede wszystkim dla transportów zboża z Kanady oraz nasion oleistych z Indyj do Anglii. Rząd brytyjski zakupił bowiem 250 000 ton pszenicy amerykańskiej, która miała być przewieziona do Anglii w ciągu listopada i grudnia 1945 r.

Bałtyckie Zjednoczenie Czarterowe spełnia funkcje agentury okretowej dla U.M.A. Dotyczy to wszelkich ładunków, z wyjątkiem węgla, dla którego Ministerstwo Transportów Wojennych przydziela przez londyński oddział U.M.A. trampy dalekomorskie. Właściciele statków oraz maklerzy, którzy mają czarterować statki dla U.M.A., mają obowiązek porozumienia się z Bałtyckim Zjednoczeniem Czarterowym.

Transport morski i powietrzny w W. Brytanii. - (BIM) Rozwój żeglugi powietrznej stwarza dla brytyjskich wielkich towarzystw żeglujących poważny problem konkurencji. Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że samoloty odbiera wielkim statkom liniowym znaczną liczbę pasażerów. To też, mimo że samolot nigdy nie wyprze statku, może jednak mieć poważny wpływ na szybkość i charakter handlowej żeglugi morskiej. Koła żeglugowe w W. Brytanii opowiadają się za "wolnością przestworzy" tak jak dopomagają się "wolności morza". Równocześnie jednak wysuwane są przez te koła sugestie dotyczące oddania linii lotniczych w zarząd wielkim Liniom żeglugowym, które dysponują aparatem organizacyjnym w skali światowej zarówno dla spraw pasażerskich jak i towarowych. Takie rozwiązanie oszczędziłoby, zdaniem Naczelnej Rady Żeglugi Brytyjskiej, olbrzymie koszty organizowania analogicznego aparatu dla linii lotniczych. Wydaje się, że takie rozwiązanie ma na celu również stąpienie ostrza konkurencji, która w przeciwnym razie mogłaby wkrótceabrać istotnego znaczenia.

Sytuacja finansowa brytyjskich towarzystw żeglugowych w latach 1938 - 1945. - (BIM) Specjalny numer fachowego czasopisma brytyjskiego "The Shipping World" podaje zestawienia ilustrujące położenie finansowe brytyjskich towarzystw żeglugi liniowej (regularnej) i tram-powej w latach 1938 - 1945.

Towarzystwa żeglugi liniowej

Rok	Kapitał £	Obligacje i pożycz. £	Rezerwy £	Flota itd. (war.zaks) £	Inwestycje nieruch.itd £	Kredyt na zas. tonażu rząd. £
1938	48.698.568	23.317.904	14.877.107	54.323.135	43.262.228	-
1943	49.317.278	6.680.799	51.459.001	37.934.010	76.194.340	9.442.309
1944	49.317.278	6.542.612	59.624.610	37.665.941	91.010.329	10.775.076
1945	49.317.278	6.401.176	62.792.925	36.100.677	97.010.304	10.050.832

dalszy ciąg zestawienia:

Rok	Zysk netto £	Deprecjacje rezerwy £	Dywidendy Suma brutto £	Procent	Flota BRT
1938	8.465.481	6.475.351	1.993.508	4,1	3.266.982
1943	9.851.515	6.013.636	3.679.255	7,5	-
1944	7.766.107	5.873.478	3.634.725	7,4	-
1945	7.772.467	5.849.139	3.739.997	7,6	2.208.412

Towarzystwa żeglugi trampowej

Rok	Kapitał £	Obligacje i pożycz. £	Rezerwy £	Flota itd wart. zaks £	Inwestycje nieruch. itd. £	Kredyt na zast. tonażu rząd. £
1938	5.964.989	454.183	1.503.140	6.583.354	772.145	-
1943	6.242.864	317.121	8.255.241	3.784.886	7.539.790	1.219.011
1944	6.242.864	204.736	8.795.518	3.892.335	9.161.360	1.065.425
1945	6.242.864	172.691	9.367.088	3.547.601	9.679.772	1.109.001

dalszy ciąg zestawienia :

Rok	Zysk netto £	Deprecjacje rezerwy £	Dywidendy Suma brutto £	procent	Liczb. jedn.	Flota BRT
1938	2.223.304	1.611.868	915.248	15,3	151	739.159
1943	662.557	379.825	565.464	9,1	-	-
1944	681.036	397.438	567.196	9,1	-	-
1945	719.546	448.199	542.696	8,7	61	338.839

Cunard White Star wznowia stosunki z portami kontynentu europejskiego. - (BIM) Angielskie towarzystwo żeglugowe Cunard White Star, Ltd. zamierza podjąć na nowo przedwojenne kontakty kontynentalne i otworzyć znów swoje biura w Hamburgu, które będą zarazem prowadziły interesy kilku innych towarzystw angielskich.

Nowy powojenny preliminarz towarzystwa Cunard White Star przewiduje zwiększenie tonażu o ok. 80.000 BRT.

Budownictwo i reparacja statków w Kanadzie. - (BIM) Wszystkie kanadyjskie rządowe przedsiębiorstwa budowy i reparacji statków zostały połączone pod kierownictwem Wartime Shipbuilding, Ltd. (Towarzystwo Budownictwa Statków Handlowych na czas wojny) z centralą w Montrealu. Organizacja ta była czynnikiem odpowiedzialnym za budowę kanadyjskiej floty handlowej i kontrolowała prace konstrukcyjne w kanadyjskich suchych dokach.

Regularne połączenia żeglugowe St. Zjednoczonych z Dalekim Wschodem. - (BIM) W listopadzie 1945 r. zostały wznowione regularne połączenia żeglugowe między St. Zjednoczonymi i Dalekim Wschodem, przy czym, wg. oficjalnych oświadczeń amerykańskich, należy się spodziewać szybkiego ponownego wkroczenia handlu amerykańskiego na rynki strefy Pacyfiku. Odnosny Departament zwrócił się do dowództwa wojsk amerykańskich na Dalekim Wschodzie z żądaniem zorganizowania wyżywienia, kwater oraz transportu lokalnego dla handlowców amerykańskich podróżujących po krajach Dalekiego Wschodu.

Przejęcie przez władze francuskie portu w Cherbourgu. - (BIM) Amerykański generał Lee dokonał formalnego przekazania z powrotem władzom francuskim portu w Cherbourgu. Francuski Dyrektor Portów Morskich, Fischer, wyraził przy tej okazji nadzieję, że Cherbourg będzie całkowicie odbudowany w ciągu trzech lub czterech lat. W międzyczasie port ten musi być przygotowany do wznowienia transatlantyckiego ruchu pasażerskiego, co ma nastąpić, zgodnie z odpowiedzialności miejscowego przedstawiciela towarzystwa Cunard White Star w roku

46. Oprócz rozbudowania Nabrzeża Francuskiego (Quai de France) i usunięcia masy gruzów, bloków kamiennych i cementowych, zawalających dno mokrzych doków, konieczne będzie wydokucie statku wielorybniczego /8.000 ton/, który zawala wejście do doku.

Sytuacja żegluzi szwedzkiej po wojnie. - (BIM) Stan floty handlowej szwedzkiej, która w 1939 r. liczyła 1.619.000 BRT, obliczany był w sierpniu 1945 r. na 1.571.000 BRT.

Straty wojenne Szwecji we flocie handlowej wyniosły ogółem 229 statków handlowych i 31 statków rybackich pełnomorskich o łącznym tonażu 591.800 BRT. Szwedzki państwowy zarząd ubezpieczeń wypłacił ogółem z tytułu strat tonażowych ok. 400 milionów koron.

Straty wojenne Szwecji w tonażu handlowym dotknęły głównie starsze jednostki parowe. Nowe budowle żeglugowe z okresu wojny uwzględniały w znacznej mierze napęd motorowy. W wyniku tych procesów struktura szwedzkiej floty handlowej, o ile chodzi o rodzaj napędu, uległa bardzo istotnej zmianie. W chwili obecnej Szwecja ma ok. 937.000 BRT motorowców, a tylko ok. 692.000 BRT parowców.

W związku z powyższym ocenia się w kręgach fachowych, że jakkolwiek globalny tonaż handlowy szwedzki nieco się obniżył, to jednak efektywna pojemność netto jest obecnie nawet większa niż przed wojną. W związku zaś z powiększaniem się równocześnie szybkości nowobudowanych statków, handlowo-przewozowa wydajność powojennej szwedzkiej floty handlowej wydaje się kompensować z nawiąską straty wojenne. Dzięki temu akcje żeglugowe stoją bardzo wysoko na giełdach szwedzkich: wzrost ceny giełdowej tych walerów przeciętnie wyraża się liczbą ok. 145% w stosunku do notowań 1939 r.

Stocznie szwedzkie śpieszyły w czasie wojny poważnej rozbudowie i dalej rozbudowują swoje urządzenia. Liczą one na zajęcie miejsca po niemieckim przemysle okrętowym, który - zdaniem fachowych kół szwedzkich - nie odbuduje się ani łatwo ani szybko.

Stacja antymagnetyczna w Szwecji. - (BIM) Ze względu na istniejące jeszcze na Bałtyku niebezpieczeństwo min magnetycznych, statki opuszczające Szwecję poddawane są odmagnetyzowaniu na specjalnych stacjach antymagnetycznych.

Żegluga chińska po wojnie. - (BIM) Od chwili kapitulacji Japonii koncern żeglugowy Chińskie Towarzystwo Parowej Żegluzi Handlowej, którego właścicielem jest rząd chiński, wyrewindykowało od firm japońskich ogółem 659 statków o tonażu 110.000 BRT, przy czym największa jednostka ma 3.000 ton. Poza tym wspomniany koncern powiększa swą flotę drogą zamówień na statki w obcych krajach. Ogółem towarzystwo zamówiło za granicą 45 statków, przy czym połowa zamówionego tonażu w wysokości ponad 75.000 t. ma być dostarczona w ciągu bieżącego roku. Następujące szlaki zostały już uruchomione przez towarzystwo: Szanghaj - Hankow, Szanghaj - Ichang, Szanghaj - Ningpo i Szanghaj - Taiwan (Formosa), ponadto szereg linii żegluzi śródlądowej. W lutym b.r. uruchomione będą szlaki Szanghaj - Chiny południowe i Szanghaj - Chiny północne.

Jak donosi agencja Reutera z Szanghaju, rząd chiński postanowił zezwolić obcym statkom na dalsze funkcjonowanie wzdłuż wybrzeża chińskiej tam, gdzie nie będzie to kolidowało z interesami żegluzi chińskiej. Decyzja ta pozwoli zagranicznemu towarzystwu żeglugowemu, w szczególności zaś pewnej firmie brytyjskiej, utrzymać połączenia między Szanghajem i Hongkongiem oraz Singapore i portami morza południowych. Żegluga śródlądowa jednak pozostanie wyłączną domeną żegluzi chińskiej.

Port w Hongkongu. - (BIM) Port w Hongkongu jest już gotowy do służby. Prace handlowe, przy czym roboty związane z czyszczeniem zaniedbanego przez japończyków portu zostały wykonane w pierwszym rzędzie. W stoczniach Hongkongu i Whampoa, które - podobnie jak stocznie Taikoo, Kowloon i stocznia międzynarodowa - były niemal całkowicie zniszczone, rozpoczęto prace przy 1000-tonowym statku, który pozostawiono w stanie nieukończonym w r. 1941. Portowa droga wodna została oczyszczona, obecnie zaś są w toku prace nad oświetleniem ich oraz wytyczeniem szlaków przy pomocy boi. Usuwano się również 20 widocznych wraków w porcie oraz znacznie większą liczbę zatopionych statków.

Problem statków handlowych. - (BIM) W realizowanych w czasie końcowych wojny nowych inwestycjach tonażowych zarysowuje się wyraźna tendencja do zwiększenia szybkości statków handlowych, i to także w zakresie trampów. Dotyczy to także polityki amerykańskiej, która - jak wiadomo - w pierwszych fazach olbrzymiej akcji serwilnego humanitaryzmu statków handlowych (1940 - 1941 - typ Liberty) stosowała przede wszystkim szybkości umiarkowane, t.j. 11-12 węzłów dla wielkich jednostek oceanicznych; później, w typach serie typu Victory miały już szybkości ok. 16 węzłów. Politykę zwiększenia szybkości nowych jednostek zastosowali w szerokim zakresie także kraje skandynawskie (Norwegia, Szwecja), skutkiem czego można już obecnie mówić o wielkim zasięgu tego zjawiska, gdzie statki oceaniczne dla przewozów masowych wykazują szybkości 15 i więcej węzłów.

Wywołuje to troskę w angielskich kręgach żeglarskich. Daje temu wyraz "Fair Play", stwierdzając ostatnio, że tonaż brytyjski, który był budowany w latach wojny (na potrzeby przewozów masowych) wyraźnie jest dystansowany przez osiągnięcia krajów konkurencyjnych. Kłopoty sięgają przeciętnie 2 węzłów, ale dochodzą nawet do 4-5 węzłów.

"Fair Play" podaje w wątpliwość ekonomiczną celowość takiego wyścigu szybkości w tonażu trampowym, zwłaszcza, że przyszłe widoki eksploatacyjne tego rodzaju tonażu wydają się temu fachowemu organowi "bardzo wątpliwe". "Fair Play" stwierdza przy tej sposobności dawno obserwowane zjawisko rozrastania się obrotu liniowego na niekorzyść trampingu, co uderza w tradycyjną podstawę struktury tonażu handlowego brytyjskiego, opartą głównie na trampingu.

Pomimo jednakże, iż z punktu widzenia czystej logiki gospodarczej omówiony powyżej wyścig szybkości uznany jest przez "Fair Play" za błędny, a nawet pismo to, oskarżając zresztą ciężej, uważa, iż w pewnym stopniu statki powiększające (jako tanie, trzeba rozumieć - w kosztach inwestycyjnych i eksploatacyjnych) mają nawet pewne poważne zalety - jednakże końcowa konkluzja jest taka, że w celu utrzymania światowej pozycji tonażu brytyjskiego będzie wskazane, aby Anglia także wzięła udział w wyścigu szybkości.

Pływająca fabryka przetworów z wielorybów. - (BIM) W końcu października ub.r. został oddany do użytku armatora brytyjskiego statek wielorybiczny "Southern Venturer" o pojemności 14.000 BRT. Wyruszył on na połowy na wodach antarktycznych, które trwają normalnie od końca listopada do końca marca. Załoga statku łącznie z robotnikami fabryki przetworów liczy 400 ludzi. Statek będzie dostarczał tłuszczu wielorybiego, stosowanego przy wyrobie margaryny i mydła, oraz wielkich ilości mięsa wielorybiego w stanie odwiezionym, które posiada jakoby wysoki procent białka (80-85%) i jest bardzo lekkostrawne. Na statku zainstalowane skomplikowane urządzenia. Wartość statku wraz z wyposażeniem oceniana jest na ok. 1.250.000 funtów szterl. Statek posiada potężne dźwigi dla podnoszenia wielorybów. Wtedy jego kominami znajduje się wielki otwór, przez który ściga się wieloryby przy pomocy wind na pokład, gdzie wydobywa się z ich ciąż tłuszcz. Statek może przerobić 24 białe wieloryby dziennie. Przeciętna waga tych wielorybów wynosi od 100 do 150 ton, a czasem dochodzi do 170 ton.

Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego
Bydgoszcz, Al. 1 Maja 48 tel 19-23 E 01119