

56845

# ИНФОРМАЦИОНЕН БЮЛЕТИН

К. Р. 1199

НА

## БЪЛГАРСКИ МОРСКИ ФЛОТ

ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ ЗА ТЪРГОВСКО МОРСКО КОРАБОПЛАВАНЕ

ДИРЕКЦИЯ — София, ул. „Молотов“ № 12, тел. 2-18-47 и 2-43-11.

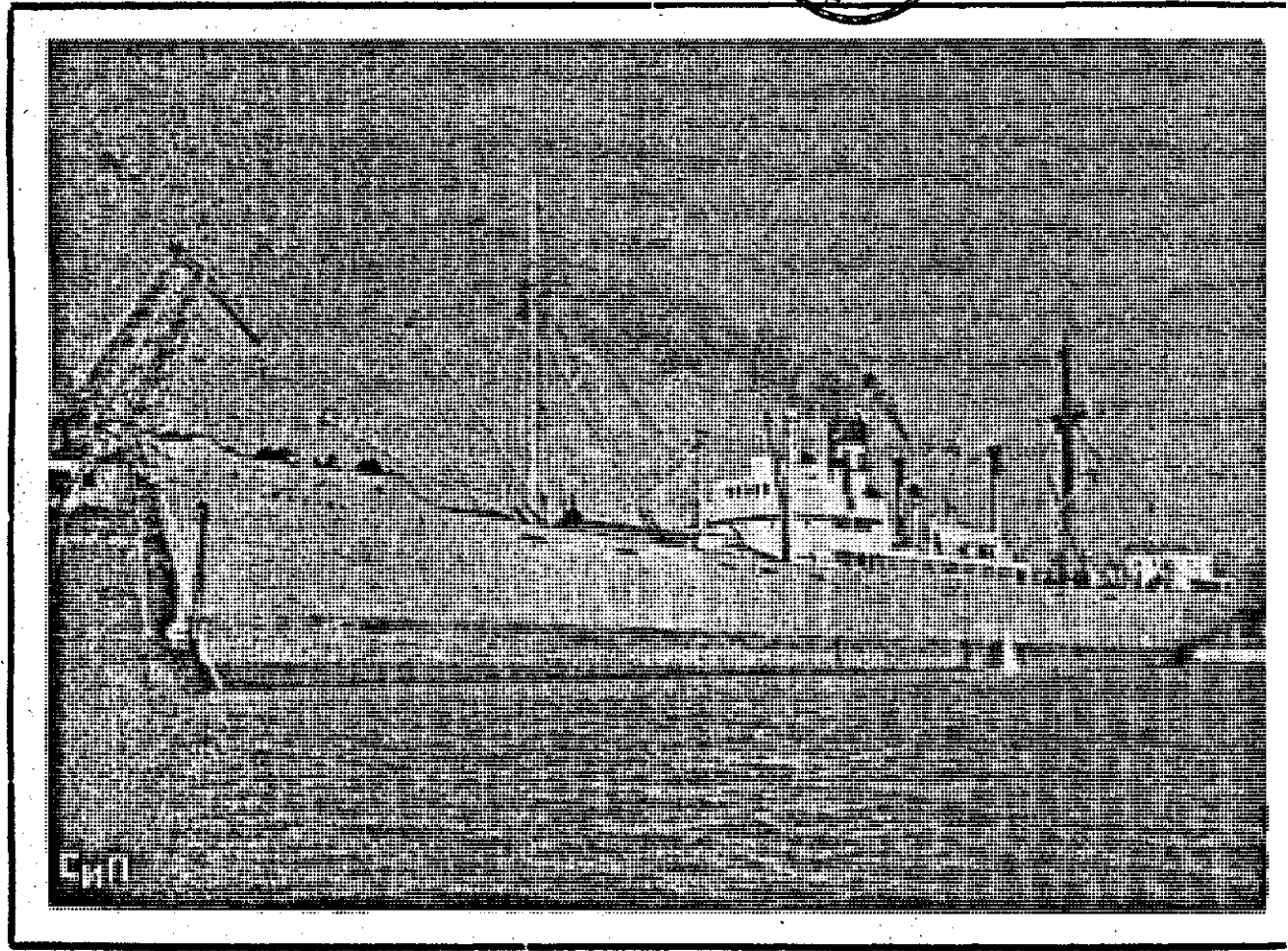
ПОДДЕЛЕНИЕ — Варна

Агенции и представителства във всички морски пристанища

Година I, брой 2, м.



1948 г.



СОФИЯ  
1 9 4 8

МОРСКО-ТЪРГОВСКИ НОВИНИ ИЗ  
ЧУЖДАТА ПРЕСА.

Част I.

56895

На разни теми из световното корабоплаване.

57



ЮГОСЛАВИЯНСКИЯТ ТЪРГОВСКИ ФЛОТ.

През 1939 год. 42 на сто от износа и  $46\frac{1}{2}$  на сто от вноса на Югославия е станал по море, а през 1938 г., която е същинска мирновременна година, тези проценти са били съответно 49 и 33.3 на сто. Въпреки тази значителна пропорция на морския трафик във външно търговските отношения на страната, югославянската морско-търговска флота беше сравнително малка, обхващайки 262 кораби с механическо движение с общо 403,661 бр.р.т. и 677 платноходни кораби, със или без помощни машини, с общо 12,968 бр.р.т. Въпреки тази, сравнително не голяма морска търговска флота, обаче, югославянското корабоплаване е заемало първо място в корабното движение на югославянските пристанища.

Първото място, заемано винаги от югославянското корабоплаване в корабното движение на югославянските пристанища се е дължало изключително на многобройните крайбрежни превози, на каботажната служба между северната част на Адриатическо море и югославско-албанската граница на юг. Например, през 1938 г. корабите влезли в югославянските пристанища и излезли от тях възлизат общо на 39,737,395 бр.р.т., от които под югославянско знаме са минали 29,557,983 бр.р.т. След това идвал италианският флот, с общ тонаж на движение в югославянските пристанища от 7,746,027 бр.р.т., също главно поради своята каботажна служба между далматинските и италианските пристанища. На трето място идвал британският флот с общо 1,151,771 бр.р.т.

Като се спаднат всички платноходи, превозният капацитет на югославянската търговска флота е възлизал по

това време на 600,000 тона. Срещу това стоеше общото количество от 3,332,000 тона стоки, внесени и изнесени през югославянските пристанища на далматинските и хърватските брегове през 1939 г. Най-северното от тези пристанища по това време беше Сушак, непосредствено до владяното от италианците Фиуме, или Река на славянски. Това пристанище, тогава италианско, е днес югославянско, присъединено през 1945 г. като резултат от втората световна война, заедно с полуострова Истрия, с изключение на една малка част от същия, оставена към свободната територия на Триест. Днес пристанището Река е голям съперник на Сплит, който е главното пристанище на Далмация.

Измежду механически движените кораби през 1938 г., 92 югославянски параходи са извършвали каботажната служба по крайбрежието, като 52 кораби с 23,531 бр.р.т. са принадлежали на дружеството "Ядранска пловитба" в Сушак, а 14 са принадлежали на дружеството "Дубровачка пловитба" в Дубровник.

Около 15 кораби обслужвали редовните линии за Франция, Испания и Френска Северна Африка на запад и за Левантийските пристанища, заедно с Цариград на изток. Остатъкът от търговската флота, главно кораби с неопределено - трампово движение, са обслужвали търговските връзки на Югославия със северно-европейските, включително и британските, пристанища, а също и морските пътища по Атлантическия океан. "Югославски Лойд" със седалище в Загреб и с пристанище на домуване - Сушак, притежавал 14 кораби през 1939 г. Два от тези последните, а именно "Кралица Мария" от 10,000 бр.р.т. /по-рано британски/, както и "Принцеса Олга" от 8,460 бр.р.т. били продадени, респективно на португалско и френско дружества, оставайки по този начин югославянското дружество с около 60,000 тона през първата година на войната.

"Дубровачка пловитба" притежаваше през същото време 24 кораби, измежду които 10 океански, с общо 159,160 бр.р.т., а "Дружеството за океанско корабоплаване", със седалище Белград и база Сплит, притежаваше 12 параходи с

общо 35,000 бр.р.т.

През времето от 1.септември 1939 г. и 1.март 1941 г., т.е. докато Югославия не беше вплетена във войната, бяха потопени 12 югославянски параходи, движуци се по океана, с общ тонаж около 53,000 бр.р.т. През същото време други 7 кораби, общо повече от 40,000 бр.р.т. били дадени под наем на Швейцария за превоз на хранителни продукти и фураж от Южна Америка за Генуа и Савона, с предназначение за Швейцария. Два от тези кораби, а именно "Дубац" с 2,819 бр.р.т. и "Уна" с 1,391 бр.р.т. били секвестирани от италианците в Генуезкото пристанище в момента на обявяването на война на Югославия през пролетта на 1941 г. Един от тези кораби лежи още на дъното на Генуезкото пристанище.

Положението на югославянската търговска флота може да се означи в края на втората световна война като многообещаващо. "Югославянски Лойд", чийто главен директор преди и през време на войната, Вozo Банац, почина в Ню-Йорк малко преди освобождението на страната, както и дружествата "Океания" и "Дубровачка пловитба" са успели през пролетта на 1941 г. да приютят повече от своите кораби в сигурни пристанища, където те издигнали британски флаг, поставяйки се в услуга на съюзниците. Същото станало и с един голям брой крайбрежни кораби в Сплит, притежавани тогава от концерна Маткович.

Реорганизацията на останалата след освобождението на страната югославянска търговска флота стана, като се премахнаха съществуващите преди войната корабоплавателни концерни. Тези последните са заместени от следните дружества:

"Ядранска линейска пловитба" в Река /Сушак/, заемайки местото на по-раншната "Ядранска пловитба" в Сушак, изпълнявайки всички брегови служби между Река на север и албанската граница, включително югославянската част от Шкодренското езеро в Черна гора, чрез реката Боина, свързваща езерото с Адриатическо море.

"Югославенска линейска пловитба" със седалище в Река, изпълняваща редовните търговски служби между Югосла-

вия и Австралия, Канада, Китай, Египет, Гърция, Палестина, Турция и Северна Европа.

"Ядранска свободна пловитба" - в Река,

"Югославенска свободна пловитба", в Река, като и двете последни дружества се занимават изключително с нелинейно - трампово корабоплаване.

Всичкото корабоплаване е поставено под надзора на Министерството на флотата на Югославянската федеративна република в Белград, при даване големи права за изпълнителна дейност на Главната дирекция на търговското корабоплаване в Река.

Петгодишният народостопански план на Югославия предвижда за търговската флота един тонаж от 600,000 бр. р.т. до края на 1951 г. що се отнася до корабите движещи се с механическа сила чрез винтове. Това означава едно увеличаване с повече от 50 на сто спрямо положението преди войната. Други планови цифри, сравнени със съответните числа за 1939 г. са показани в следващата таблица, с цел да се видят поставените цели, съгласно изработения в Белград народостопански план.

	Положение през 1939 г.	Поставена цел за до края на 1951 г.	Процентно увеличение.
Общ тонаж бруто регистър тона			
/само кораби движени чрез механична сила/	390,000	600,000	54
От които: за океанско корабоплаване	326,000	520,000	60
За крайбрежно корабоплаване	64,000	80,000	25
Всичко механична сила к.сили	220,000	400,000	82
Платноходни кораби, а именно по-големи от 50 тона всеки и снабдени с помощни машини	4,500	13,000	190

Морски трафик в метрически тона	3,332,000	6,200,000	87
Превозени пътници	1,608,000	3,800,000	136
Кейдж /кейово право/ на пристанищата /1000 зл.фр./	28,182	34,207	21

Понастоящем възстановената югославянска търговска флота се състои от 47 океански плавателни съдове, към които се прибавя едно доста намалено число плавателни съдове за крайбрежна каботажна служба на "Ядранска линейска пловитба". Най-големият океански кораб е 20,000 тонният турбинен пасажерски параход "Партизанна", притежаван от "Югославенска линейска пловитба", наричана съкратено "Юголиния". Същата компания притежава така също единствения югославянски петролоносач, кръстен "Яйце", построен през 1920 г. в Нюкасъл - Англия. Този петролоносач бил купен от Югославия през 1947 г. /Из "Шипинг-Уърлд", септември 1948/.

х х х

### ПОДВИЗИТЕ НА РУСКИТЕ МОРЯЦИ НА КРАЙНИЯ ИЗТОК В МИНАЛОТО.

Под горния надслов държавното издателство на географическа литература в Москва е издало спомените на руския морски офицер, **ГЕНАДИЙ ИВАНОВИЧ НЕВЕЛСКИ**, от втората половина на XIX век, за неговите корабоплавателни подвизи по изследване морската география и условията за развитието на корабоплаването по източно-сибирските брегове на Тихия океан, през годините 1849-1855. Книгата обхваща 397 страници и свидетелствува за големите грижи, които се полагат днес в Съветския съюз, за да се извадят от забвение подвизите на видните представители на съвет-

ските народи в разните области на науката, стопанството и държавно-политическия живот.

Адмирал Невелски е наистина един от вешите смели руски изследователи, обогатил със своите изследвания световната наука. Неговата книга, издадена сега под грижливата редакция на специалиста-географ Л.П.Наманин, съдържа богат и ценен фактически материал, от който могат да се извлекат полезни поуки и за днешно време. Изследванията на Невелски се отнасят главно до реката Амур и руския приамурски край, продължаващ на юг с така наречения приморски град на Великия океан.

За първи път с Нерчинския договор, сключен през 1689 г. между Московската държава и Китайската империя, се създават известни редовни стопански и политически отношения между двете страни, като обаче този договор се отличавал със своята крайна неопределеност. Появяването на руски пътешественици и търговци към средата на XVII-я век по реката Амур, предизвикало безпокойството на китайските търговци, които с всевъзможни средства противодействували на руската търговия по реката Амур. Постепенно през течението на XVIII век вниманието на търговците и мореплавателите и от други нации започнало да се съсредоточава към реката Амур и източно-сибирските брегове и особено в 40-те години на XIX век в Охотското и Берингово морета започнали все по-често да се появяват английски, французки и американски китобойни и военни кораби. Накто отбелязва изрично Невелски, те имали "задната мисъл да въдворят там владичеството на своите държави". Това стояло във връзка с обстоятелството, че Китай ставал все повече център на вниманието и стопанско-политическите стремежи на редица западно-европейски държави, както и на Съединените щати.

Обаче всяко стопанско-политическо подчинение на Китай от друга държава съставлява в края на краищата опасност за далекоизточните владения на руската държава. Тази опасност проличала ясно през 1846 г., когато руско-американската компания изпратила своя кораб "Константин", под командата на поручик Гаврилова, да изследва залива

при устието на реката Амур, с цел да бъдат установени там търговски контроли и складове на стоки.

Генадий Иванович Невелски се родил в 1813 г. Като деветнадесетгодишен юноша той завършил морския кадетски корпус. През време на учението си, той се занимавал основно с героическите дела на руските корабоплаватели Поярков и Хабаров, първи проникнали по реката Амур и положили основите на руското проникване в Далечния изток. След завършване на учението си в кадетския корпус, Невелски пътувал на различни кораби по Балтийското, Северното и Средиземно морета и с това разширил извънредно много кръгозора на своите познания. Внимателно изучавайки съчиненията на разни чужди мореплаватели, той дошъл до убеждението, че сведенията на тези чужди мореплаватели досежно източно-сибирските брегове са погрешни. Невелски бил убеден, че такава многоводна река, като Амур не може да не се влива в морето, когато чуждите географи били на мнение, че тя се влива в някакво вътрешно езеро. Чрез подкрепата на тогавашния генерал - губернатор на Източен Сибир, Н.Н.Муравйов, както и на Министра на вътрешните работи, Петровски, Невелски можал да направи своите мореплавателни изследвания и да установе морския проток, отделящ устието на реката Амур и Източен Сибир от острова Сахалин.

В края на декември 1847 г. Невелски бил назначен за командир на намиращия се в строеж транспортен кораб "Байкал", който бил предназначен да обслужва бреговете на Охотско море. На 21. август 1848 г., когато Европа била разтърсена от френската революция на 1848 г. и Комунистическия манифест на Маркса и Енгелса, "Байкал" излязал от Кронщад, на 2. ноември 1848 г. Той минал покрай носа Хорн на най-южния край на Южна Америка и от там се отправил през Тихия океан за източно-сибирските брегове, където пристигнал на 12. май 1849 г., а именно в пристанището Петропавловск на брега на Камчатка в Охотско море. От Петропавловск, на свой риск, Невелски отишел в залива при устието на река Амур и след това се отправил



към Сахалин. Събирайки в каятата си персонала на кораба, той им обяснил какво значение имат устието на р. Амур и остров Сахалин за Русия. На 22. юли 1849 г. Невелски се спрял с кораба си на мястото, гдето остров Сахалин се приближава най-много до източно-сибирския бряг, а именно на 7.5 км. от него, при най-малка дълбочина на морския приток /9.1 м./. На 1. август 1850 г. Невелски създаде Николаевския пост при устието на р. Амур и издигнал над целия Приамурски край знамето на руската държава.

Руско-американската компания, която обслужвала по това време с корабите си пристанищата на Източен Сибир, систематически пречила в работите на Невелски, като му доставяла съвсем нередовно хранителни продукти и то в много малки размери. От това измрели много от хората на Невелски, умряла и неговата малка дъщеря, а жена му заболяла сериозно. На 20. юли 1853 г. "Байкал" влязал в пристанището Тамага - Анава на южния бряг на Сахалин и руското държавно знаме се издигнало над този остров. Съгласно подписания с Китай през 1858 г. договор, цялата огромна територия на Приамурския край била присъединена окончателно към Русия. Днес тази територия е част от Руската съветска федеративна социалистическа република. Адмирал Невелски се поминал на 17. април 1876 г. Днес той се чества като един от великите руски мореплаватели и пътешественици.

/Из "Наука и жизнь", септември 1948 г./.

ЧАСТ II.

Новини из световното корабоплаване.

**АМЕРИКАНСКАТА ДЪРЖАВ-  
НА РЕЗЕРВНА ФЛОТА.**

Броят на корабите в американската резервна транспортна флота е указание за търсенето и предлагането на тонажи на пазаря на световното корабоплаване. Когато този брой се увеличава, това показва, че търсенето на тонаж намалява и обратно, когато броят на корабите намалява, това показва, че търсенето на тонаж се увеличава. Според сведения от Отдела за резервната флота при американската морска комисия, количеството бруто-регистър-тона на тази флота се е състояло към края на показаните месеци на 1948 г. от следните видове кораби и по-назани първо на брой, а след това в общия им тонаж.

	март 1948	април 1948	май 1948	юни 1948
Тип "Либерти"- броя бр.р.т.	899 6,450,000	971 7,000,000	1070 7,650,000	1143 8,100,000
Петролоносачи- "Т-2" : броя бр.р.т.	3 30,000	2 20,000	1 10,000	- -
Всичко, всички видове кораби, включително горните броя бр.р.т.	1,445 9,200,000	1,486 9,400,000	1,595 10,000,000	1,675 10,600,000

Отнасянето на транспортни кораби от типа "Либерти" към държавната резервна флота, започнато преди година, продължава да се увеличава. Тяхното количество на брой и тонаж е повече от двойно понастоящем, в сравнение с положението през май, юни, юли и август 1947 год. Също така едно увеличение се забелязва и при корабите от типа "Виктори", поставени в резерва. Тези последните от типа "Виктори" са сега 107, в сравнение с 100 преди 1 месец и 25 преди една година. От друга страна, петролоносачите поставени в държавна резерва се състояха сега само от по-ранши кораби "Либерти", преобърнати на петролоносачи, както и от предвоенни петролоносачи, като всички други петролоносачи от новия тип "Т-2" са в служба.

/Из "Фейрплей", август 1948 г./

ДОСТАВКИТЕ ПО АНГЛО-  
РУСКИТЕ ТЪРГОВСКИ  
СПОГОДБИ.

В отговор на едно запитване в английския парламент, председателят на службата за външна търговия отговорил, че в изпълнение на англо-руските търговски спогодби от декември 1947 г., вносът от Съв.съюз за времето от 1. февруари до 31. август т.г. възлизал на 525,627 тона, на стойност "С И Ф" англ. лири 16,735,207. Оферти за повече от 95 на сто от стойността на стоките, предвидени за износ от Англия, съгласно търговските спогодби, са били дадени от страна на английските индустриалци на Съветската търговска делегация, която дала поръчки за над 2,000,000 англ. лири. Спогодбата досега вноса в Англия е изпълнена напълно и то главно чрез съветските търговски кораби.

/Из "Дейли Фрейт реджистър", септември 1948 г./

**РАЗПРЕДЕЛЯНЕ РАБО-  
ТАТА МЕЖДУ ПОЛСКИ-  
ТЕ ПРИСТАНИЩА.**

Съгласно морския план на Полша за 1949 г., предвижда се пристанището Щецин при устието на реката Одер да обслужва за в бъдеще главно транзитната търговия, докато другите две големи полски пристанища, Гданск и Гдиня, при устието на реката Висла, ще обслужват главно полския хинтерланд. От общата сума на всички полски капиталовложения, в брегови и пристанищни инвестирания са били вложени: през 1946 г. 7.1 %, през 1947 г. 66 %, а през 1948 г. - 9.4 %. В трите големи морски пристанища на Полша са били инвестирани през казаните години следните суми: за пристанището Гданск 324 милиона злоти през 1946 г. и 562 милиона през 1947 г.; за пристанището Гдиня 586 и 645 милиона злоти и за пристанището Щецин 93 и 486 милиона злоти. През текущата година пристанището Щецин получава най-големите капиталовложения. Товарният капацитет на казаните три полски морски пристанища, който понастоящем възлиза на 19 милиона тона, ще бъде увеличен на 26 милиона тона през идната 1949 година.

/Из "Шипинг Уърлд", септември 1948 г./

**АМЕРИКАНСКАТА ЧАСТНА  
ТЪРГОВСКА ФЛОТА.**

Към 1. август 1948 г. частната търговска флота в Съединените щати е брояла 1,190 кораби, с увеличение от 15 кораби през течението на м. юли, между които няма нито един нов кораб, тъй като всички са били придобити чрез покупки от държавната резервна търговска флота. В казания брой търговски кораби влизат 697 чисто товарни кораби и 493 петролоносачи.

Заедно смятани, частната търговска и държавната резервна флоти са брояли на 1. август 1948 г. кораби над 1000 бруто регистър тона всеки общо 3,506 единици, срещу 3,512 на 1. юли 1948 г. Намалението се дължи на продажбата

на два кораби на чужда държава и на разчупването е цел за претопяване, като старо желязо, на други 4. Към 1. август 1948 г., 620 кораби принадлежащи на правителството, са били дадени под наем на частни компании за експлоатация, а 80 други кораби са били под управлението на държавната "Генерална агенция", от които на транспортна служба са били само 10, а останалите са били на разположението на отделните държавни морски превозни агенции, с цел да бъдат поставени в служба, или да бъдат отнесени към държавната резерва от търговски транспортни кораби.

/Из "Лойд Анверсоа", октомври 1948 г./

**ПЛАНОВЕТЕ НА АВСТРАЛИЯ  
ЗА ДЪРЖАВНА ТЪРГОВСКА  
ФЛОТА.**

Относно създаването на една държавна търговска флота в Австралия, Министър-председателят, Чифли, заявил напоследък в парламента, че планът съставен за тази цел предвижда един период от няколко години, като основната идея в случая е, че съответните плавателни съдове трябва да бъдат собственост на държавата. До сега държавата в Австралия е извършвала своите морско-търговски служби с кораби, наети от частни фирми. Министър-председателят Чифли не обяснил от кога ще почне да функционира държавната корабоплавателна линия. Във всеки случай, той казал, че собствениците на корабите наети от правителството, били уведомени лично от него, че правителството възнамерява на една по-късна дата да посеме окончателно корабите за нуждите на Австралийската федерация. Бъдещи замествания или увеличавания на корабния парк на австралийската държавна флота ще става главно чрез собствените австралийски корабостроителници.

/Из "Лойд анверсоа", септември 1948 г./

**ПРЕУСТРОЙСТВО НА  
ТЪРГОВСКИ КОРАБИ  
ТИП "ЛИБЕРТИ".**

Италия закупи след войната известно число кораби от Америка, тип "Либерти", построени в Съединените щати през време на войната и служили изключително за превоз на военни материали и войски. Сега става нужда тези кораби, с цел за по-економична експлоатация, да бъдат преустроени от парни в моторни кораби с дизелмотори. Смята се, че това преустройство ще изисква за всеки параход един разход от 250 мил. итал. лири, като годишната економия, която ще се добива от всеки параход вследствие на това, ще възлиза на щатски долари 72,000 или италиански лири 43,200,000. Преустройството всичко на 30 параходи тип "Либерти" ще струва 7,500 милиона италиански лири и ще докарва една годишна икономия от 1296 милиона итал. лири. Смята се, че италианската държава ще даде като помощ 1/3 част от разходите, плюс годишна субсидия за плащане лихвите от 5 на сто върху разходите.

/Из "Лойдс лист", септември 1948 г./

**ТЪРГОВСКАТА ФЛО-  
ТА НА ПАЛЕСТИНА.**

Палестина увеличава постоянно своята търговска флота. Въпреки войната с арабите, тя се възобновила напълно своите търговски сношения с Великобритания и Съединените щати, чрез свои и чужди плавателни съдове. Специално "Американ експорт Лайн" е поставила през м. септември 4 нови кораби за службата между Ню-Йорк и Палестина, при рейс всеки 14 дена. Също така и параходното дружество "Ембрикос шипинг корпорейшън" е установило редовна линия между държавата Израел и Съединените щати. Първият параход от тази линия "Фрискос" е акустирал към края на септември в Тел Авив. Този параход, пътуващ под панамско знаме, е донесъл медикаменти за армията на Израел и хранителни продукти. Наскоро компанията "Ембрикос" щяла да уреди редовен пътнически превоз между Америка и държавата Израел.

/Из "Лойд анверсоа", септември 1948 г./

**ТЪРГОВСКАТА ФЛО-  
ТА НА ШВЕЙЦАРИЯ.**

Понастоящем търговската флота на Швейцария се състои от 5 товарни кораби от 3 до 7 хиляди тона, както и от 2 кораби-цистерни от 6000 и 5000 тона. Освен това, в постройка се намират още 4 товарни кораби, от които 2 по 3000 тона и 1 от 750 тона и 5 кораби-цистерни с мотори от по 1200 в.с. Четири швейцарски параходни дружества имат своите седалища в Базел; две в Лугано и едно в Женева.

/Из "Лойд анверсоа", септември 1948 г./

**ТРАФИКЪТ НА ПОЛ-  
СКИТЕ ПРИСТАНИЩА  
ГДИНЯ И ГДАНСК.**

Трафикът на пристанищата Гдиня и Гданск за първото полугодие на 1948 г. възлиза на износ в размер на 4,970,459 тона, а внос 985,570 тона. Трансбордирането в тези пристанища е възлизало на 5,956,629 тона, срещу 3,253,504 тона през първото полугодие на 1947 г. Трансбордирането през второто тримесечие на 1948 г. се е увеличило с 21.9 на сто в сравнение с първото тримесечие на 1948 г. Това увеличение се дължи главно на увеличението на вноса - с 95 %, а на износа с 11.5 % по-голямо спрямо предшестващия период.

Капацитетът на полските пристанища понастоящем е: Гдиня може да товари 15 милиона тона, Щецин - 3,500,000 тона, а Гданск и другите по-малки пристанища - Устка, Кобжег и Дарлово - по 1,000,000 тона.

/Из "Лойд анверсоа", септември 1948 г./

### ЧАСТ III.

#### ПАЗАРЪТ НА МОРСКИТЕ НАВЛА.

От началото на м. октомври пазарът на морските навла показва голямо затишие, което се дължи на първо място на обстоятелството, че частната клиентела в Западна Европа за морски превози не разполага с нужните свободни суми в долари, в каквито се събират и заплащат морските навла. От друга страна, държавната официална клиентела за морски навла в отделните страни на Западна Европа, разполагащи в по-голям или по-малък размер с долари, благодарение на отпуснатите от Америка суми по плана Маршал, показва също голямо въздържане. Например в Лондон така наричания "Балтийски корабонаемателен комитет", който представлява борсата за морските навла, отбелязва в началото на октомври пълна липса от търсения за превози на товари от зърнени храни от Австралийските пристанища, които търсения са обичайни всяка година по това време.

Що се отнася до търсенията на свободен тонаж за превози от руските черноморски пристанища, които превози са също така обичайни за Западна Европа в този годишен сезон, поради товарите от зърнени храни, оставени свободни за износ от СССР, и в този клон на пазара за морските навла в Западна Европа царува голямо затишие.

В отговор на едно запитване в английския парламент към края на септември, досежно функционирането на англо-съветската търговска спогодба, било съобщено от страна на съответното министерство, че вносът в Англия на зърнени храни, в изпълнение на англо-съветската търговска спогодба от м. декември 1947 г. е възлязал на 525,627 тона на стойност С-И-Ф, за 16,735,207 английски лири, като товаренето на морските плавателни съдове е станало от 1 февруари до 31 август 1948 година. Срещу този внос, обаче, съответният



английски износ, следователно и заплатените морски навла за този износ, са били съвсем недостатъчни. А именно, както е било изтъкнато в английския парламент, 95 на сто от предвидените за износ английски стоки по тази търговска спогодба, които стоки се състоят изключително от разни индустриални съоръжения, са били оферирани на съветската търговска делегация от страна на английската индустрия, обаче, тази последната е получила срещу своите оферти поръчки само за 2,000,000 английски лири. Изглежда, че Съветската търговска делегация не е дала до сега своите поръчки за капиталови индустриални стоки, поради високите цени или поради недостатъчното качество на английските стоки.

Пазарите на морските навла за превозване между Канада и Англия са били също така незадоволителни, поради недостатъчните натоварвания на зърнени храни от пристанищата на Канада за Англия, респективно за европейския континент. А за в бъдеще сезонът за тези натоварвания става все по-неблагоприятен, поради възможните залежавания на реката Св. Лаврентий.

Пазарът на морските навла между Южна Америка и Европа, главно от пристанищата около устието на реката Ла-Плата, показва сравнително по-голямо оживление във връзка с изпълнението на търговските спогодби с южно-американските държави. Обаче, в Англия са зарегистрирани главно превози на английски каменни въглища за Южна Америка, а по-малко превози на южно-американски стоки за Англия.

От брега на Тихия океан съобщения от Сан-Франциско гласят, че към край на септември някои кораби са били натоварени, което показва известно намаление в стачката на докерите от 2 септември, обаче нищо окончателно не е известно и никакви съобщения няма за напредък в преговорите за прекратяване на стачката.

Една особност от края на септември досежно пазаря на навлата по Тихо-океанския бряг на Северна Америка са изгледите за растящо засилване на превозите за Япония, което засилване упрежнява влиянието върху пазаря на навлата

и в други направления. На първо място отправки са 200,000 тона американски въглища за Япония, със съобщения, че за времето октомври / април се предвижда превоза на други 350,000 до 400,000 тона, във връзка с превоза на около 250,000 тона желязна руда от пристанищата на Бразилия, също за Япония. Сведения от Калкута, получени в Лондон гласят, че от Америка са сключени сделки за износ на индийска желязна руда общо 240,000 тона, половината от които ще се изнася от пристанището Калкута по 15,000 тона месечно, начина от ноември, а другата половина - по 5,000 тона месечно, начевайки от януари 1949 г. Друго важно съобщение от Америка досежно пазаря на морските навла е, че както заявяват във Вашингтон, по-голямата част от превозите от Америка във връзка с програмата за стопанското възстановяване на Европа ще бъдат извършени с кораби, плуващи под чужди, а главно под европейски знамена. Съобщава се, че за 1949 г. тази програма за подпомагане на Европа от Америка възлиза на 5,055,000,000 долари, от които 1,555,000,000, т.е. повече от 30 % ще бъдат изразходвани за покупки във САЩ и ще бъдат превозени за Европа не с кораби на Съединените щати. За покупките в Съединените щати само около половината от съответните стоки ще бъдат пренесени с кораби на САЩ.

Между сключените в Лондон от края на септември сделки на пазаря за морските навла е по-интересна тази за 6200 тона зърнени храни от черноморско пристанище до Анверс по 39 шилинга и 6 пенса за м. октомври 1948 г. Също в Лондон важно за отбелязване е съобщението, че президентът на САЩ е отложил увеличението на таксите за преминаване през Панамския канал, съобщено по-рано с дата на влизане в сила от 1 октомври 1948 г. След увеличаване таксите за преминаване на търговските кораби през Панамския канал, ще се засили още повече заобикалянето на Панамския канал, вследствие на което много от морските пътища ще се продължат и това ще предизвика по-голямо търсене на тонаж.

Също от Лондон се съобщава за сключена сделка за износ на цимент от Кюстенджа за Калкута с транспортен кораб тип "Либерти" при навло 57 шилинга и 6 пенса за тон.

Друга интересна за нас сделка е за превоз на каменни въглища от Ротердам до Венеция или Анкара с кораба "Белград", 9,300 тона, навло 21 шилинга за тон, за 25 октомври/10 ноември. Също от Лондон се съобщава за превоз на мапганова руда от пристанището Поти на СССР - Кавказ за САЩ, северни пристанища, по долари 5 за тон, за 10/30 ноември 1948 г.

През първата седмица на м.октомври се отбелязва от пазарите на морски навла едно по-оживено търсене на олучаи и възможности за морски превози, специално за английски каменни въглища от Кардиф, както и за бразилски и индийски железни руди. Отбелязва се фиксиране на тонаж за превоз на дървен материал от Югославия за Англия. Сключените по-рано сделки за превози на зърнени храни и други хранителни материали от Южна Америка, Канада, Австралия и Съединените щати се изпълняват с редовни пристигания. Съобщава се за натоварване на два гръцки кораби с царевича от Ла-Плата /Уругвай/ за Индия. Френското правителство е сключило към 10 октомври контракти за закупуване и превоз на значителни количества зърнени храни от Мексиканския залив /Нови-Орлеан/, до Анверс-Хамбург при навло 5.95 долара за тон, с прилагане на увеличенията по старата тарифа. Египетското правителство е сключило сделки за превоз на зърнени храни от Монтреал /Канада/, също от Филадельфия и Албани до Александрия или Порт-Саид при товарене през октомври.

-x-x-x-x-x-x-x-x-x-x-

ЧАСТ IV.

СВЕТОВНОТО КОРАБОСТРОЕНИЕ И ПАЗАРЪТ НА СТАРИ КОРАБИ.

ВАЖНИ МЕРОПРИЯТИЯ ЗА КОРАБОСТРОЕНИЕТО В ПОЛША.

Полша се намира напълно в стадия на стопанското възстановяване след войната и във връзка с това се правят всички усилия за създаването на една по-голяма търговска флота, с цел да се избегне плащането на наеми за наети чужди кораби, както и да се поддържа и засилва растящия полски износ, главно на каменни въглища. С оглед на това, съставен е и се изпълнява един 7-годишен план, обхващайки периода от 1948 до 1955 г. включително, за увеличението на полската търговска флота на 600,000 бруто-регистра-тона, което означава един нов тонаж от 320,000 тона. Новият план предвижда строежа на 80 кораби от девет различни типа, от които 48 ще бъдат параходи, а останалите 32 ще бъдат моторни кораби. От параходите 42 ще бъдат специално пригодени за износ на каменни въглища, като от своя страна те ще бъдат построени по три типа, от които първият е представен от 6 кораби за превоз на руди и каменни въглища от по 2500 тона всеки, от които четири са вече в строеж в корабостроителниците на Гданск. Втората група кораби за превоз на каменни въглища ще бъдат 24 от по 3200 тона всеки, а третата група - 12 от по 4800 тона. Болшинството от всички тези параходи ще горят каменни въглища.

Океанските кораби, които са също запланувани, ще бъдат главно моторни кораби, като ще включват в себе си поне един моторен кораб от 7300 тона и два от по 4000 тона. Предвижда се също постройката на най-малко 6 моторни от по 650 тона, както и известно число големи рибарски кораби с

рибарски мрежи. Целият план се предвижда да погълне за изпълнението си около 9 милиона работни часа и един общ разход 3,800 милиона злоти, от които Министерството на корабостроенето е предвидело един кредит от 1,163 милиона, а Министерството на възстановяването - един кредит от 650 милиона злоти. Корабостроителниците в града Щецин при устието на реката Одер ще получат от тези кредити една сума от 483 милиона злоти.

Корабостроителните инженери и техници, които Полша понастоящем притежава, не са обаче, достатъчни за горните стресжи, затова е учредено едно конструкционно бюро за кораби, което работи по планове, получени от корабостроителниците А.Норманд в Франция, Ансалд в Италия и една белгийска корабостроителница. Една група полски чертожници е изпратена вече в Италия, за да работи там във връзка с полския корабостроителен план и специално да получи познания по стреснето на моторни кораби.

/Из "Шипинг Уърлд", септември 1948 г./

### ТРАМПОВОТО КОРАБОПЛАВАНЕ И СТРОЕНЕ.

От края на втората световна война до сега корабоплаването във всички европейски държави, а особено във Великобритания, показва голямо засилване спрямо положението през или преди втората световна война и то главно на така наречените трампови или предназначени за свободно, нелинейно товарене кораби за превоз на различни стоки. Затова пазарът на тези кораби е винаги много интересен и е указание за това, какво мислят корабоплавателите и корабостроителите досежно близкото или по-далечно бъдеще. Така, недавните продажби на корабите "Скипси", бивш "Сен-Констант", за английски лири 173,000, както и на "Емпайър Рейвъл" за същата цена, не показват едно сериозно опадане в цените на корабите, обаче те дават сериозно основание да се мисли, че в бъдещите сделки, тенденцията ще бъде към намаление. При това, разликите по строежите на корабите продължават да се увеличават, а срещу това пазарът на

навлата показва една тенденция към спадане.

Това положение на нещата, внушава на собствениците и строителите на трампови кораби мисълта за незаети със строежи корабостроителници и безработица, пом като нахождащите се още в изпълнение програми за строеж на линейни кораби и на петролоносачи бъдат довършени. От друга страна, във всеки случай, стопански планове, като тези за раздробяване на стари и построяване отново на нови кораби, могат да бъдат въведени, с цел да се осигури продължаването на работите в корабостроителниците. Затова британските притежатели на трампови кораби не си правят никакви илюзии относно предстоящите състезателни борби относно цените, но те чакат времето, когато ще могат да строят високо осъвършенствувани кораби за економични цели. Затова те търсят да продадат част от своя по-малко доходен тонаж, докато цените са още сравнително добри.

За сега пазарят на морските навла представлява отчасти една загадка и това ще продължава да бъде така, докато навлата се регулират повече от възможността за превеждане на девизи и други условия на трансфера, отколкото от закона на истинското търсене и предлагане. Също така, в случая има голямо значение фактът, че всички държави днес се стремят да притежават достатъчен собствен тонаж, с цел да могат свободно да определят пътищата на корабите и да имат точно определени постоянни размери на навлата.

Във всеки случай, притежателите и строителите на трампови кораби във Великобритания гледат на днешните девизни и други пречки за участието им в търговията с трампови кораби, като на една най-голяма загуба, която никак не може да се изкупи от изгодите на даваните по-високи навла за контролираните от държавната власт превози между отделните части на Британската империя. Този въпрос стои в тясна връзка с разискванията в станалата недавна конференция на британските корабостроители, които желаят за в бъдеще да могат да строят при по-низки цени и да имат по-големи възможности за продажби. Иначе, може да се очаква, че притежателите на трампови кораби няма да дават нови

поръчки за строежи и по този начин много корабостроителници ще стоят празни. А от друга страна, като нов елемент идва и въздействието от страна на засиленото данъчно облагане. При това, в миналото съществуваша гаранции за строежи, дългосрочни заеми при низки лихви, изобилно старо желязо от бракувани кораби, планове за нови строежи и пр., които няма днес.

/Из "Шипинг Уърлд", септември 1948 г./

---

### ПАЗАРЪТ НА СТАРИ КОРАБИ.

Моторният кораб "Else Skou", строен в Германия през 1926 г. и преустроен през 1948 г., от 2900 тона товароспособност при 18.5 фута газене, 1990 бруто регистър тона и 1028 нето регистър тона, двупалубен, с 4 хамбара, 2 дизелмотора "MAN" от 1060 к.с., 8 електрически винца, скорост  $8\frac{1}{2}$  мили, при консумация 4.5 тона течно гориво, е обявен за продажба при цена 2,500,000 датски крони, или в равностойност на английски лири.

---

Параходът "Bergamo", строен в Осло през 1939 г., класиран през 1947 г. от бюро "Веритас" от 2610 тона товароспособност при 17.5 фута газене, 1375 бр. рег. тона и 760 нето регистър тона, с 2 хамбара, 4 отвора, с парна машина и турбина от 1200 к.с., скорост 10.5/11 мили при консумация 9 тона течно гориво, е обявен за продажба при цена около 175,000 анг. лири.

---

Моторният кораб "Columbia", строен в Швеция през 1947 г., от 2310 тона товароспособност, при 19.5 фута газене, 1964 бруто регистър тона и 974 нето регистър тона,

една палуба и шелтерпалуба, 4 хамбара, с дизел мотор "Полар" от 2050 к.с., скорост 15.25 мили при консумация 9 тона течно гориво, двойни електрически винчове, от които 8 по 5 тона и 2 по 15 тона товароподемност, е обявен за продажба при цена 1,000,000 САЩ долари.

---

Параходът "Titania", строен в Италия през 1943 г., от 2350 тона товароподемност при 17.7 фута газене, 1661 бруто регистър тона и 957 нето регистър тона, еднопалубен, с двойна палуба в хамбарите 1 и 2, с 4 хамбара, с парна машина, трайно разширение в кърмовата част на кораба, скорост 11 мили при консумация 11 тона течно гориво, или 15 тона въглища, 9 винча с 9 товарни биги, от които 1 от 25 тона товароподемност, е обявен за продажба при цена около 500,000 САЩ долари.

---

Канадският параход "La Grande Hermine", построен през 1943 год. в Англия, прекласиран през м.август 1947 год., товароспособност 4700 тона при 21 фута газене, с една палуба, с парна машина тройно разширение, 2 котела, скорост около 10 мили при 22 тона консумация на въглища, е обявен за продажба при цена около 600,000 САЩ долари.

---

Парахода "Rutenfjelle", строен в Осло през 1955 год., от 2,650 тона товароспособност при 17,6 фута газени, класиран през 1947 г., 1933 бр.р.т. и 714 н.р.т., една палуба и шелтерпалуба, 4 хамбара, с парна машина и турбина, скорост 11 мили при 9 - 10 тона консумация на течно гориво, 8 винча с 8 товарни стрели, е обявен за продажба при цена 200/175,000 английски лири.

---



Шведският моторен кораб "Finn", строен в Стокхолм през 1920 год., класиран през 1947 год., от 1578 бр. р.т. и 812 н.р.т., товароспособност 2900 тона при 17.6 фута газени, 1 палуба и шелтерпалуба, с 2 хамбара, главен двигател, 2 дизел мотори "Поляр" от 1000 к.с. поставени в кърмовата част на кораба, скорост 8.5/9 мили при 4 тона консумация на течно гориво, 7 електрически винча с 10 товарни стрели, двувинтов, е обявен за продажба при цена 120,000 англ.лири.

---

Норвежкият параход "Penelope", построен в Англия през 1941 год., прекласиран през 1946 год., от 4,670 тона товароспособност при 20.5 фута газени, с парна машина тройно разширение в средата на кораба, 2 котела, скорост 10.25 мили при 20 тона консумация на горивото, е обявен за продажба при цена около 600,000 САЩ долари.

---

Освен горните кораби, през текущият м.октомври са обявени за продажба и още един голям брой кораби от различни големини, в по-голямата си част от 20-30 и даже до 50 годишна възраст.

---

### ПОРЪЧКИ НА НОВИ КОРАБИ В АНГЛИЙСКИТЕ КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦИ.

#### От Гърция

Заложен е бил един параход за сметка на частен собственик от Пирея. Парахода ще има следните данни: дължина 431 фута, широчина 57.6 фута. Той ще има около 10,000 тона товароспособност при 26 фута газени, с 5 хамбара и съ-

щия брой отвори. За главен двигател ще има парна машина с тройно разширение и ще развива скорост до 11.25 мили. Ще има 3 парни котела с приспособление за течно гориво.

#### От Норвегия

Първият от трите кораби, поръчани от Норвежка параходна компания е привършил пробните си пътувания. Корабът е специално устроен за вземане на всички видове обикновени товари. Той има следните данни: дължина 390 фута, широчина 53.5 фута, дълбочина 34.5 фута; 3,675 бр.р.т., 2040 н.р.т. и 6200 тона товароспособност при 34 фута газени. Главният му двигател е четири-цилиндрова парна машина с мощност 4,400 к.с. Той ще обслужва новооткритата линия между Канада и Южна и Източна Африка, по която ще бъдат пуснати веднага след завършването им и останалите 2 кораба.

#### От Английски параходни компании.

Някои по-големи заложили кораби през месеца:

а/ 1 турбинен линеен параход от 11,100 тона товароспособност, с скорост 15 мили, предназначен за редовна служба между Англия и Далечния изток.

б/ 1 товаро-пътнически линеен параход от 11,000 тона товароспособност, с скорост 15 мили при консумация на течно гориво. Той ще носи 12 пътника в двойни и единични кабинни с всички удобства.

в/ 1 товаро-пътнически моторен кораб от 9,000 тона товароспособност, с дизелмотор. Той ще носи 12 пътника.

г/ 1 кораб за поставяне подводен кабел, от 2,400 бруто рег. тона, с скорост 12.75 мили. Той ще има едно колено за навиване на дълбоководен кабел с дължина около 400 морски мили. Същият ще бъде снабден с радиостанция от голяма мощност, "Радар" апарат, "Ехо дълномер" за измерване дълбочини до 600 сажена и един друг дълбоководен дълномер за пуцане разни морски измервателни уреди. Кораба ще бъде завършен през следващата пролет.

д/ 1 пътнически параход с кабинни за 500 пътника

от първи и втори клас, с максимална скорост 22.5 мили. Кораба е предназначен за пътническата служба между Англия и Холандия и се очаква да бъде завършен през лятото на 1950 година.

---

КОРАБЕН РЕМОНТ В АНГЛИЙСКИТЕ  
КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦИ.

Към 21 октомври 1948 год. е имало на ремонт в корабостроителниците около 189 кораби от различни големина, от които 48 на общ ремонт в сух или плаващ док, 92 на общ ремонт на вода, 15 на генерален ремонт в док, 3 на преустройство в док и на вода, 17 на малки ремонти преди замиването, 3 на ремонт вследствие авария, 2 за сменяване парната машина с моторен двигател, 2 за приспособяване в течно гориво, 7 на преглед от застрахователите им и ремонт в док, както и един значителен брой кораби за докуване и малки поправки.

/Из "Фейерплей" от м. октомври 1948 г.

-x-x-x-x-x-x-x-x-x-

ЧАСТ V.

БЪЛГАРСКО МОРСКО ТЪРГОВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ.

Както през м. септември, така също и през м. октомври, всички български търговски кораби са били в услуга на народното ни стопанство и са развили една завидна дейност, не само по нашето крайбрежие, но и по международния трафик, обслужвайки нашата външна търговия.

Големите ни кораби "България" и "Родина" и през м. октомври продължиха да извозват от съветските пристанища към Варна и Бургас ценни индустриални стоки, превозни коли, полуфабрикати и суровини за стопанството и подхранване индустрията ни, и на обратен път са вземали произведения на нашето земеделско стопанство.

В цифри тази дейност се изразява така:

1/ п/х "Родина" на 16.X.н.г. във Варна идващ от Одеса е разтоварил; общо 3,315,200 кгр. разни метали, хартия, торове и др. стоки, включително и 86 камиона.

2/ п/х "България" на 24.X.н.г. в Бургас идващ също от Одеса е разтоварил общо 5,448,000 кгр. метали, хартия, торове и др., включително и 116 камиона.

3/ м/в "Тритон" идващ от Одеса е разтоварил във Варна на 13.X. 110,773 кгр. торове.

Значи, през м. октомври от Съветския съюз са били пренесени с наши кораби общо 8,874,000 кгр. разни стоки, включително и 202 камиона.

От нашите пристанища за Съв. съюз са изнесени, както следва:

1/ С п/х "България", на 5.X. от Бургас 1510 тона пулп.

2/ С п/х "Родина", на 29.X. от Бургас 1,730 тона тютюн и 242 тона пулп.

3/ С п/х "България", на 30.X./4.XI. от Бургас - 2672 тона тютюн и 240 тона пулп.

Останалите малки кораби са развили следната дей-

ност:

Параход "Първи Май" е отпътувал на 26.X. от Варна за Хайфа през Бургас с 3000 каси яйца и 20 тона домашни вещи.

Моторният ветроход "Горски кооператор", на 22.X. е отпътувал от Варна за Хайфа с 36 тона кашнавал и 38 тона домашни вещи.

М.в. "Царево" - на 24.X. е отпътувал от Бургас за Хайфа с 850 каси яйца и 20 тона домашни вещи.

Предвижданията ни за засилване на трафика ни към Албания се реализирват. През изтеклия месец октомври значително количество стока се яви за Албания, по-голяма част от която, по липса на кораби, остана за извозване през м. ноември.

За това направление бе отправен само м/н. "Рила" с 110 тона разнородна стока.

Моторният кораб "Добруджа" с една партида от 340 тона жито бе отправен на 5.X. от Варна за Бриндизи - Италия.

Една значителна част от по-големите дървени кораби през изтеклия месец са били в ремонт и не можеха да вземат участие в засилилия се трафик.

През изтеклия месец извозването на зърнени храни от Балчик-Каварна, сравнително е било по-слабо по причини стоящи извън корабоплаването.

Дейността на пътническите кораби по нашето крайбрежие, през м. октомври, беше по-голяма в сравнение с м. септември, дължащо се, по-специално за Варненския район, на движението на бригадири.

С цифри тази дейност се изразява така:

Във Варненския район са извозени	21,495	пътника
В Бургаския	9,998	"

или всичко са пренесени: 31,493 пътника  
срещу запланувани 20,000.

Едно по-значително явление в нашето корабоплаване през изтеклия месец октомври беше решението на Правител-

ството да предаде за стопанско използване към Български морски флот, всички български кораби над 40 бруто регистър тона, с цел за по-рационално и планово използване.

-x-x-x-x-x-x-x-x-x-x-

