

ИНФОРМАЦИОНЕН БЮЛЕТИН

НА

БЪЛГАРСКИ МОРСКИ ФЛОТ

ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ ЗА ТЪРГОВСКО МОРСКО КОРАБОПЛАВАНЕ

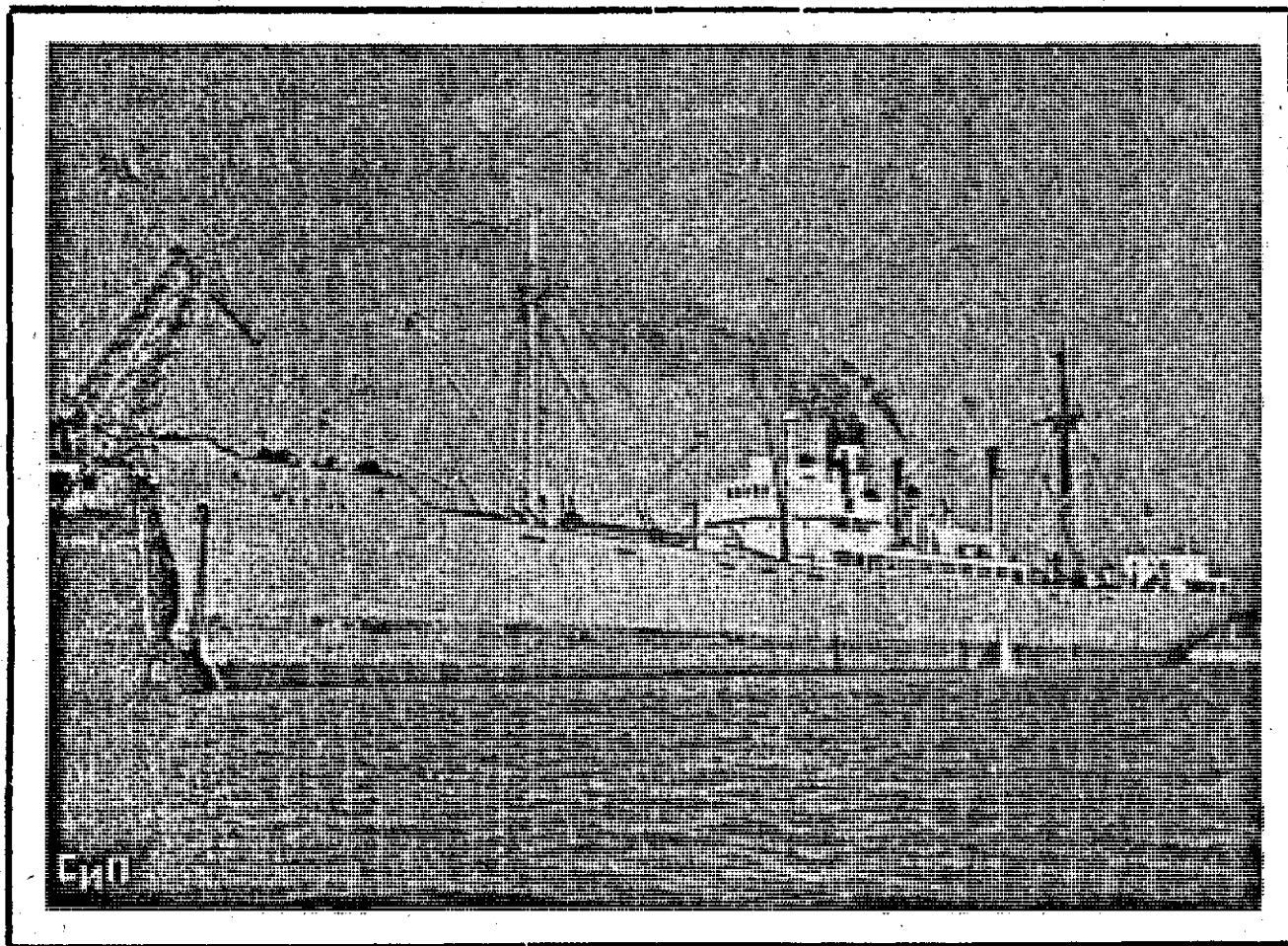
ДИРЕКЦИЯ — София, ул. „Молотов“ № 12, тел. 2-18-47 и 2-43-11

ПОДДЕЛЕНИЕ — Варна

Агенции и представителства във всички морски пристанища



Година I, брой 3, м. _____ 1948 г.



СОФИЯ

1 9 4 8

МОРСКО - ТЪРГОВСКИ НОВИНИ ИЗ
ЧУЖДАТА ПРЕСА.

Част I.

На разни теми из световното корабостроене.

ЗАГУБИТЕ НА ТЪРГОВСКИ КОРАБИ ПРЕЗ 1947 ГОД.

Съгласно недавна издадения списък от страна на дружеството за морски застраховки "Лондо реджиотър", в Лондон, през 1947 год, са загубили от злополука, лошо време в морето, или пък бракувани като негодни, 200 кораби с общи 388,423 бр. рег. тона, смятано само за корабите над 100 бр. рег. тона. Това представлява 0.48 на сто от световния тонаж, от такива кораби, през 1947 год. От всички търговски флоти, тази на Гърция, е показала най-голяма загуба, а именно, над 3 на сто от броя на притежаваните кораби и близо 4 на сто от притежавания тонаж.

Сравнението на загубите, респективно унищожението на търговски кораби, поради бракуване през предшестващите години, се изразява в следната таблица:

Година	Брой на загубените или унищожени кораби	Общо бруто рег. тона	В проценти от общия световен тонаж
1935	213	263,723	0.44
1936	266	364,735	0.59
1937	248	437,761	0.70
1938	217	361,195	0.56
1939	474	1,347,768	2.04
1946	179	372,910
1947	200	388,423	0.48

Процентът за 1946 година не изчислен, поради не-установената окончателна обща цифра на притежавания тонаж на отделните морско - търговски фирми.

Причините за горензтъкнатите загуби на кораби през 1947 г. са:

1. Напуонати в морето: 5 кораби, с 2,749 тона;
2. Потънали: 25 кораба, с 11,930 тона;
3. Липовали безследно: 13 кораба, с 7,631 тона;
4. Бракувани и разчупени: 1 кораб, с 10,448 тона;
5. Изгоряли от пожар: 26 кораба, с 75,374 тона;
6. Сблъснали се с други кораби: 17 кораба, с 17,245 тона;
7. Ударени от подводни скали, заседнали на брега, ударили се на други потънали кораби и пр.: 91 кораба, с 226,525 тона;
8. Загуба от неизвестна, или неустановена причина, поради липса на достатъчна информация: 22 кораба, с 36,521 тона.

Загубите на отделни по-важни морски нации, през 1947 год., се разделят, както следва:

Нации	Брой на корабите	Тонаж на корабите	Процент от притежавания търговски корабен	
			брой	тонаж
Великобритания	32	59,963	0.53	0.29
Брит.доминиони	31	43,005	1.36	1.24
САЩ/с изключение големите езера/	21	103,833	0.41	0.34
Дания	5	13,002	0.83	1.27
Франция	5	10,044	0.51	0.43
Германия	2	359	0.15	0.06
Гърция	9	40,988	3.03	3.99
Холандия	5	10,697	0.39	0.44
Италия	7	5,676	1.04	0.44
Норвегия	22	39,742	1.31	1.06
Испания	6	3,065	0.61	0.27
Швеция	10	7,810	0.84	0.42

От горните загуби, 127 плавателни съдове, с 327,710 тона, са били параходи, а 73 с 60,713 тона - мотор-

ни кораби. Съгласно материалa, от който са били построени, 151 с 372,372 тона са били от стомана, 5 с 3,551 тона - от желязо, а 44 с 12,500 тона - от дърво или други материали.

Вестникът "Лойдс лист ендшипинг газет", от 22.X. 1948 г., който дава горните данни, не показва причините за различните загуби от отделните народи. Но, във всеки случай, особено за големите загуби на гръцката търговска флота, това е липсата на държавен контрол при покупката на много стари кораби, които биват отпосле, много пъти умилнено потапяни, с цел да се получи несъразмерно високата застрахователна сума. В всеки случай, "Лойдс лист" отбелязва несъразмерно големите загуби на гръцкия търговски флот, тройно по-големи от следващите най-големи загуби при Британските доминиони, които работят повече с цветнокож персонал, който в много случаи бива пожертвуван, с цел да се реализират печалби от застрахователните обезщетения за предприемачите. А тези гръцки загуби са 70 пъти по-големи от показаните по-горе при германския търговски флот през 1947 год., по отношение загубите в тонажа. При това, забележително е, че реализираните от гръцките корабоплавателни дружества печалби остават систематически в чужбина и са далеч от възможностите за контрол и използване от гръцката държава, за интересите на гръцкия трудов народ, чиято доблестни морски труженици и работници биват много пъти пожертвувани върху стари, негодни кораби, за да се реализират печалби за корабоплавателните компании.

-x-x-x-

300-ГОДИШНИНАТА ОТ ПЛAVАHEТО НА СЕМИОНА ДЕЖНЕВА
ПРЕЗ ПРОТОКА, РАЗДЕЛЯЩ АЗИЯ ОТ АМЕРИКА.

На 26 октомври 1948 г., в Института по География при Академията на науките в СССР, в Москва, се състояло тържествено заседание на Съвета от учени при Академията за чествуване 300-годишнината от плаването на видния руски корабоплавател, СЕМИОН /СИМИОН/ ИВАНОВИЧ ДЕЖНЕВ, през про-

тока, свързващ Северния ледовити океан с Великия или Тихия океан. Преди плаването на Дежнев, всички са мислили, че Азия и Америка са непосредствено съединени помежду си. Това изтъкнал на тържественото заседание в доклада си "Великото географическо откриване на Семьона Дежнева" членът-кореспондент на Академията, А.В.Ефимов. Той подчертал, че Дежнев с група свои другари извършил един безпримерен морски поход на така наречени "кочи", т.е. плоскодънни лодки с платна от еленови кожи, от Северния ледовити в Тихия океан, с което разрешил една най-велика географска задача. Докладчикът се спрял по-подробно върху открити в последно време документи в разни архиви, във връзка с този поход в два океана. В тези документи се разказва за това, как била организирана експедицията на Дежнева. На заседанието били показани старинни руски карти, изработени от руската Академия на науките, въз основа на данните, дадени на експедицията на Дежнева.

Дежнев бил якутски казак, като със своя поход през 1648 година, установил потока 80 години преди минаването през него на Беринга, датски моряк на руска служба, на чието име прохода бил наречен "Берингов". Съвременният руски географ и учен, член на Академията, Л.С.Берг, изтъквайки подвига на Дежнев и другарите му, казва: "Човек не знае на какво повече да се удивява - на безпределното мъжество и умение на тези мореплаватели и устойчиво да понесат невероятните негоди на арктическите плавания, или на удивителната наблюдателност и способност да се ориентират във всяка обстановка. Това бяха хора безстрашни, силни, любезни и беззаветно любящи родината." През м. или 1648 г., Дежнев с другарите си се качил на 6 еднопалубни плоскодънни лодки, излизайки от устието на р.Колима, в Ледовития океан, отправяйки се към изток. На своите плоскодънни лодки, малко пригодни за плаване в открит океан, преодолявайки големи трудности, смелите руски хора за около 1 1/2 месеца дошли до гръбнак по своите бури голям каменен нос, най-крайната източна точка на Азиатския континент, като го заобиколили. Този нос получил впоследствие

названиято Дежнев нос. Срещу този нос Дежнев види два острова, известни понастоящем като острови на Диомида или Гвоздева. Брегът тук е силно извивал на юг и малката флотилия от руски изследователи продължила своя път във водите на Тихия океан. Това било през м. октомври 1648 година. Плаването в Тихия океан било още по-трудно в сравнение с това в Ледовития океан. Есенните бури, които са много силни по тези места, размятали малките лодки в разни посоки и дълго ги посили из океана. Някои от тях били разбити от вятъра на брега на Аляска, а други се намерили при устието на р. Камчатка, също с разбити лодки. Сам Дежнев бил изхвърлен още по на юг, южно от устието на р. Анадир. След 10 седмици труден ход пешком, малкият отряд на Дежнева се добрал до устието на р. Анадир, където основали зимен лагер. Там една част от хората загинали от изтощение и болести.

Със своето пътуване Дежнев показал, че може да се мине по вода, от Северния ледовити, във Великия океан и с това той произвел първото разузнаване на Великия северен морски път, който добива все по-голямо значение в стопанско и политическо отношение за Великия съветски съюз, като първото непрекъснато ползвано по него се извърши за първи път през 1932 година с ледоразбивача "Сибиряк", който от Бялото море /Мурманск - Архангелск/, премина цялото разстояние до бреговете на Камчатка и с това завърши делото на Дежнева.

/Из в. Правда, 27.X.1948 г.

Пионерская правда 26.X.48 г./

-x-x-x-

РАЗВИТИЕТО НА ПОЛСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ.

Бързото възстановяване на полските пристанища, благодарение на добре организираната и ефикасна производствена мощ на полското народно стопанство, превят възможно достигането още тази година предвидената за трите години на стопанския план товароспособност на полските пристанища от 19.000.000 тона, да бъде достигната, или даже превишена,

тази година. Ще през август тази година, многогодишната
обща сума на товарооборота на поческите пристанища от
10.500.000 тона в била задниката. От 5-те главни полски
пристанища, а именно: Гдиня и Гданск /смятани като едно
пристанище/, Щецин, Уотна, Дарлово и Колобързек, послед-
ните три са започнали своята дейност от началото на тази
година и са допринесли с 362.000 тона за помесатото общо
количество на товарооборота. Специално за Гдиня и Гданск,
товарооборота за последния месец октомври похвалява 221.000
тона внос и 311.000 тона износ, като от износа 275.000 т.
представляват кашови вълни, а повече от половината на
вноса, а именно 172.000 т., са били железна руда.

Полята притежава четири големи корабостроителници,
две от които са в Гданск, една в Гдиня и една в Щецин.
Най-голямата е "Сточная гданска", която има 8 строителни
докове, два плаващи дока от по 5.000 тона капацитет всеки
и няколко по-малки докове, както и плаващи кранове за въз-
гале теглести от 250 и 100 тона. Тук се строят всички видове
търговски кораби. Другата корабостроителница в Гданск се
назва "Сточная полска" /Северна корабостроителница/ и се
специализира в строежа и поправката на дървени плавателни
съдове и яхти. Корабостроителницата в Гдиня "Сточная гдин-
ска" има два плаващи дока от 1500 и 2700 т., два погребни
от по 1700 тона и един 60 тона плаващ кран. Четвъртата
корабостроителница в Щецин - Сточная щецинска "Одра" има
4 строителни басейна и може да строи и поправи средно го-
лями кораби. Благодарение на значителните материални су-
би за тях, полските корабостроителници могат да произведат
всички видове строени и поправки на морски съдове.

Управлението на полското корабостроене се намира
в ръцете на Министерството на корабостроенето във Варшава.
Под неговото ведомство са също местните протекционни управ-
ления в Гданск, Гдиня, Щецин, Кабинг, Хал, Владиславово,
Деба, Уотна, Дарлово и Колобързек. Полските корабостроителни
интереси в чужбина се представляват от Полската корабостроител-
на комисия в Лондон, с клонове в Хамбург и Амстердам, както
и аташето по търговско корабостроене при Полската легация
в Стокхолм.

ЧАСТ II.

НОВИНИ ИЗ СВЕТОВНОТО КОРАБОПЛАВАНЕ.

**РАЗВИТИЕ НА ИТАЛИЯНСКОТО
КОРАБОПЛАВАНЕ СЛЕД ВОЙНАТА.**

Предижда се голямо развитие на Италианското корабоплаване зад Суец, т.е. извън Средиземно море към изток. Така, параходната компания "Дойд Триестино" съобщава за възобновяването на нейната следвоенна служба между Италия и Австралия, с големия си кораб "Тоскана", който ще предприема пътуването всеки два месеца. Също за Австралия, предприема своята предвоенна служба и компанията "Лауро ди Наполи", със своя голям кораб "Наполи" от 10.000 тона, с бързина от 16 мили и кабини за 650 пасажера. През януари 1949 г., същата служба за Австралия предприема; другия еднакъв кораб на същата компания "Соренто". Тези пътнически кораби на "Неаполската линия" се пригаждат специално за пътуването на пътници от Холандия за Холандска Индия, които ще се качват на параходите от Генуа, дошли там с директни влакове от Хага. Същата линия ще обхване и голямото китайско пристанище Шангхай. Ще се пренасят плодове и от Палестина за Швейцария, през Генуа.

/Из "Шининг уорлд" октомври 1948 год./

**СВОБОДНАТА ЧЕХОСЛОВАШКА ЗОНА
В ПРИСТАНИЩЕТО ШЧЕЦИН.**

Полоко-Чехословашкият комитет за пристанищата е разгледал споразумението относно наемането терен в пристанището Шчецин, където да бъдат предприети подобрения за свободната Чехословашка зона, върху полуострова "ЕВА". Всички необходими постройки в свободната зона трябва да бъдат завършени до

Полоко-Чехословашкият комитет за пристанищата е разгледал споразумението относно наемането терен в пристанището Шчецин, където да бъдат предприети подобрения за свободната Чехословашка зона, върху полуострова "ЕВА". Всички необходими постройки в свободната зона трябва да бъдат завършени до

Край на 1950 год.

Из "Нойд виверса" октомври 48 г./

**СВЕТОВНАТА ФЛОТА ОТ
ТАНКОВИ КОРАБИ.**

Световната флота от петролососачи и танкови кораби се е увеличила от 1.V до 1.XI.1948 г.

както следва /в тона дедеуейт/:

ДЪРЖАВИ	1.V.1948 г.	1.XI.1948 г.
Съединени щати	9.637.969	8.623.629
Великобритания	5.437.559	5.755.817
Норвегия	2.369.649	2.724.995
Панама	1.531.924	2.244.061
Холандия	600.980	659.586
Швеция	530.317	539.397
СССР	149.271	167.611
Франция	658.958	962.008
Италия	643.825	778.461
Други държави	1.796.790	1.632.961
Всичко	25.352.222	23.882.528

Дойде лют, 3.XI.48 г./

**ХАМБУРГ И БРЕМЕЯ ПРОТЕС-
ТИРАТ СРЕЩУ НАМАЛЯВАЩО
МОРСКИТЕ ПРЕВОЗИ ПРЕЗ ТЯХ.**

Едно писмо било отправено от страна на кмета на гр.Хамбург, както и от кригсмаринските служебни

лица на пристанището Хамбург, до военните управители на Съединените щати и Великобритания в Западна Германия, срещу все по-голямото отклоняване на част от минаващите мор-

ски превози през пристанищата Бремен и Хамбург, за в полза на пристанищата Ротердам и Амстердам. В писмото се изтъква, че вследствие молбите на казаните холандски пристанища, все повече морския трафик се отнема от двете германски пристанища, а в случая специално, превозите на стоките от Америка, изпращани за Европа. Поменатите германски пристанища използвали по настоящем една малка част от своя предвоенен капацитет, затова едно по-нататъшно намаляване на техния трафик ще ги съсипе окончателно. В писмото се изтъква, че около 60% от трафика на Хамбург през 1938 година минавал сега през Холандските пристанища.

/Из "Лойдс лист" 11.X.1948 г./

КОРАБОПЛАВАНЕТО В ПРИСТАНИЩЕТО АНВЕРС.

През течението на седмицата, от 2 до 8 октомври 1948 г., са влезли в пристанището на Анверс /Белгия/ 169 морски кораби, а са излезли 130 морски кораби. Това представлява в сравнение с предшестващата седмица едно спадане при влезлите кораби с 3 единици, а при излезлите кораби - едно увеличение с 2 морски кораби.

/Из "Лойдс анверсва", октомври 1948 г./

КОНТРОЛА ВЪРХУ НАВЛАТА ВЪВ ВЕЛИКОБРИТАНИЯ.

Английското министерство на транспортите, в съгласие с Централния съвет на британското корабоплаване, съобщава, че въпросът за контингентрането и контрола върху навлата за морските превози е поставен понастоящем на разглеждане, обаче, не е постигнато до сега решение по него. Допълнителни официални съобщения ще последват.

/Из "Лойдс анверсва", октомври 1948 г./

НОВИНИ ОТ СЪВЕТСКИТЕ КОРАБИ И ПРИСТАНИЩА

/Из "Морской флот", ноември 1948 г./

ИНИЦИАТИВИ НА ЕКИПАЖА НА ПАРАХОДА "ВОЛГАНЕФТ"

/По радиото/

Завършвайки бързо рейса, екипажът на кораба проявява много творчески производствени инициативи, които спомагат за бързото изпълнение на превозния план. Петролоносачът "Волганефт" е превозил сверх годишният план 105,000 тона товар.

Не отдавна моряците приведоха в изпълнение още една инициатива, в която ускориха разтоварването на кораба. Старшият механик КОЯВА, огнара МОЛОШИЦКИЙ, машинистите: ТКАЧ, ТУМСКИЙ и стругаря НЕСТЕРВЕНКО, смениха във време на стоянка, в помпното отделение, клинкета и отстраниха всички слабини и пропуски в лойниците. По този начин, стоянката на петролоносача при разтоварването се съкрати с 4 часа.

През дните на стоянка в ОДЕСКОТО ПРИСТАНИЩЕ, моряците от машинната команда, под ръководството на втория механик АФАНАСИЕВА и третия механик ПУЙ, извършиха промивка на двата котела, почистиха хладилника и обраба всички слабини на машината. През време на рейса, машинната команда, направи промивка на третия котел. Така ний спечелихме няколко дни ценно време в плаване. /Съобщава кап. СТУРУА и I пом. кап. МЕЛНИКОВ/.

ПЪТУВАНИЯ ИЗ

БАЛТИЙСКО МОРЕ.

Все нови и нови екипажи по корабите из Балтийско море, са извършили успешно годишните превозни планове. Четиридесет кораби изпълнили предсрочно годишния план и моряците им са поели нови социалистически обещателства.

Последният си рейс из Балтика до пристанищата на Северно Бяло море, парахода "Советская гаван" е изпълнил предсрочно с четири денонощия. Моряците вземали активно участие при товарителните операции в пристанището на Архангелск и това спомогнало кораба да излезе в плаване пре-

ди срока. Приети са били 400 т. товар над заплануваното количество.

Моряците на парахода "Сестрорецк" поддържали механизмите в образцово техническо състояние. Планът по приходите е изпълнен с 115%. Около 13,000 часа били отработени от моряците в работа по палубата и мостика, както и по ремонта на корабните механизми с собствени сили и средства.

Парахода "Владивосток" е в далечно плаване посветено на "Деня на Сталиновската конституция".

ЗАДРУЖНА РАБОТА

НА ДВА КОРАБА.

Работейки заедно по превозването на стръчни храни екипажите на влекача "Медвеженок" и баржата "X лет Октября", добили високо производствени показатели. През последните два месеца, тези кораби произпълнили плана с 135% и направили икономия на много горивни и смазочни материали. Добре обмислената заедна работа на двата кораба, пълното отсъствие на непроизводителни пристопи, спомогнали за успешното изпълнение на плана.

За увеличение на скоростта, при попултен вятър, на баржата използвали платната. Корабът не губил време при отдаване и поемане на боксирните въжета, които отдавали в ход и подавали своевременно при окончателното разтоварване.

Стремели се да увеличат времето в движение, екипажите на тези кораби завършвали предсрочно чистенето на котлите и поддържането на механизмите в образцово техническо състояние.

ПАЗАРЪТ НА МОРСКИТЕ НАВЛА.

От началото на м. ноември се отбелязва една тенденция към затвърдяване и повишение в морските навла, във връзка с засилените превози на зърнени храни и каменни въглища. На първо място се отбелязва едно засилване на превозите между сектора на Даллата /Южна Америка/ и Индия на зърнени храни. Отбелязва се също засилване на превозите на петролни продукти между Персийския залив и Европейския континент.

В сектора на камонните въглища се отбелязва засилване на превозите от Англия за Гибралтар и пристанищата на Западна Италия, видоизпително и Адриатическите пристанища. Един кораб с малки размери е заминал в първите дни на м. ноември, наговарен с цимент в торби, от Темза до Куба.

Експортърите от сектора на Даллата показват по-активен интерес, във всеки случай; обаче, единствената сключена сделка от началото на м. ноември, е за един кораб от 8.000 тона, на разположение за товарене на 11 декември, между горното течение на Даллата и Индия, по 80 шилинга за тон. Едно известно търсене за товарене има за захар и руди от Бразилия.

Макар, че през време на изборните борби за избрането председател на Съединените Щати се отбелязва известно отслабване на морските превози от САЩ, все пак има доста много сключени сделки. За товарене на тежки зърнени храни, са сключени сделки за превози от Монтреал до Марсилия или Генуа, също за превози от Нови Орлеан до Александрия или Порт Саид, а специално за овес от Албани /Съединените Щати/ до Марсилия. В Съединените Щати се очаква едно по-голямо засилване на превозите на камонни въглища за Франция, във връзка със стачката на френските миньори. Отбелязват се сделки за превози на брашно от Северна Америка за Палестина и на овес и ечемик за Анверс - Ротердам.

В сектора на Средиземно море се отбелязва иска-
нето за допълнителен тонаж за превозите на плодове, както
и на фосфати от пристанищата на Северна Африка. Също така
подобни искания за допълнителен тонаж има за превозите на
желязна руда от Нарвик /Норвегия/ за Анверс. От пристани-
щето Хусава /Испания/ на Средиземно море се изпращат пири-
ти за Германия.

В сектора на морските превози между Великобрита-
ния и СССР, големи надежди се хранят във връзка с предсто-
ящото сключване на търговска спогодба между двете страни,
надеждата за която е засилена от големите плащания в анг-
лийски лири от страна на Съветския Съюз за покупки от Анг-
лия, напр. 10 милиона англ. лири за каучук, повече от 8
милиона за вълна и около 2 и половина милиона за какао.
Освен това, СССР е направил поръчки в Англия за разни ма-
териали и машини за 7 милиона англ. лири, срещу 20 милиона
предвидени в търговската спогодба от 7.XII.1947 г. По сключе-
ния на общата спогодба, Съветския Съюз е доставил на Ве-
ликобритания, върнени храни за почти 20 милиона англ. лири.

В сектора на Черно Море, се отбелязва товаренето
на руски върнени храни за Чигаонг /Индонезия/, при фик-
сиране на два кораба за м. ноември. Определено е товарене-
то на 200.000 тона камени въглища от Владивосток за Шанг-
хай. От пристанището Потри на Черно Море, са уговорени мор-
ски превози на съветска манганова руда за северните приста-
нища на Съединените Щати, през месеците декември и януари.

ЧАСТ IV.

СВЕТОВНОТО КОРАВОСТРОЕНИЕ И ПАЗАРЪТ НА СТАРИ КОРАБИ.

КОРАВОСТРОИТЕЛНИЯ ПЛАН НА ПОЛША ДО 1955 ГОД.

Полското правителство е изготвило един план за националното корабостроение за срок до 1955 год. Касае се да се достигне една търговска флота от 600.000 бр. рег. тона, за която цел ще трябва да бъдат построени още 80 кораба с общо 322.500 бр. рег. тона. Смята се, че в един срок от пет или шест години, след постройката на цялата тази флота, тя ще се изплати от икономисаната чужда валута, която сега Полша плаща за недостигащия тонаж, потребен за нейната външна търговия, главно за износа на каменни въглища.

Корабостроителният план предвижда постройката на 9 типа кораби. Около 60 % от броя и 50 % от тонажа на новостроените кораби ще се движат с пара. Тези кораби ще бъдат преимуществено предназначени за износа на каменни въглища и ще са по-малки от обикновения тип търговски кораби. Техният морски път ще бъде по-къс от този на другите търговски кораби. Останалата част от новостроените кораби /40 % от броя и 50 % от тонажа/ ще бъдат моторни кораби, движени с течни горива и ще бъдат предназначени за океанските плавания. И тези кораби ще служат преимуществено за износ на каменни въглища, но за другите континенти. Предвиждат се всичко 42 кораба за превоз на каменни въглища, подразделени на три категории: 1/ кораби за превоз на каменни въглища и руда от по 2500 тона, на брой 6, четири от които се строят вече на ГДАНСК, като два ще бъдат готови до края на тази година; 2/ кораби за превоз само на каменни въглища, 24 на брой, от по 3200 тона и 3/ кораби за превоз само на каменни въглища, от по 4600 тона, 12 на брой. Повечето от парходите ще горят каменни въгли-

ща, а по-малката част - мазут.

Следната таблица показва годините на завършване-то постройката на недовършените до края на 1948 г. кораби:

<u>Година</u>	<u>брой</u>	<u>тонаж</u>
1949	4	10.000
1950	10	16.700
1951	6	21.700
1952	12	49.800
1953	12	58.000
1954	11	47.100
1955	14	66.000
Всичко	69	269.300

Развитието на полската корабостроителна индустрия е спъвана понастоящем твърде много от липсата на обучен корабостроителен кадър. Учредена е една централна служба, където се изработват чертежите за новите кораби. Смята се казаната липса да бъде преодоляна чрез размена на чертежи и планове с корабостроителници в други страни. Чертежи за един кораб за превоз на камени въглища и руди са получени вече от една френска корабостроителница "Огюстен Норманд", в Хавър. Споразумение за същата цел е сключено с италианските корабостроителници "Ансалдо", а именно за чертежи за един моторен кораб от 650 тона и друг от 7300 тона. Една част от полските корабостроителни кадри ще посетят последователно Италия, за да вземат сами участие в изработването на чертежите. Една белгийска корабостроителница е дала плановете за два кораба, поръчани преди войната, но не поставени в строеж.

През течение на идната година ще бъдат завършени още два от каменовъглените преносвачи от по 2500 тона. Проектира се също през 1949 г. постройката на един голям рибарски кораб с влачени мрежи, както и спущането в водата на два моторни кораба от по 4000 тона, а също така и турянето в строеж на 5 такива от по 650 тона. Тези обекти

ще съставляват 44 на сто от запланиваната корабостроителна работа на 1949 год. и ще изискват 3.900.000 трудо часа. Други 27 процента от корабостроителната работа на 1949 год. /2.400.000 трудочаса/ ще бъде посветена на поправки на кораби. Корабостроителния план предвижда, също така за 1949 год., 560.000 трудо часа за направата и преправката на котли, 350.000 трудо часа за стоманени конструкции /включително кранове за пристанищата и корабостроителниците/, както и 500.000 трудочаса за развитието на транспортните улеснения в корабостроителниците. Всичко, планът за корабостроенето през 1949 год., предвижда 8.900.000 трудочаса, производствена стойност, на които се смята над 3.800.000.000 злоти. От тази сума 483.000.000 злоти се падат на корабостроителницата в Шчецин. Министерството на корабоплаването ще даде един кредит от 1.163.000.000 злоти, като други 650.000.000 злоти, ще бъдат дадени от Министерството на възстановяването.

/Из "Лойде лист", септември/

ЛЛОЙДСОВИЯТ РЕГИСТЪР ЗА КОРАБОСТРОЕНЕТО В СВЕТА

КЪМ 30.9.1948 ГОД.

Английското дружество "Ллойде" за морски застраховки и морска информация /основано към края на 17 век/, дава следните сведения за световното корабостроене към края на м. септември 1948 год.:

Във Великобритания и Северна Ирландия са се намирили в строеж всичко 2.203.999 бруто регистър тона морски съдове за търговско корабоплаване, която цифра съставлява 52,55 на сто от целия световен търговски тонаж в строеж по същото време, 4.203.873 бр.рег.тона, без Светския Съюз, Германия и Япония, за които няма сведения. От британския тонаж 1.222.127 тона са били моторни кораби, и 986.272 тона - параходи, а от световния тонаж 2.563.141 бр. р.т. са били моторни кораби, а 1.640.732 т. - параходи.

Другите главни страни в световното корабостроене са били на същата дата: Франция с 399.612 тона, Съединените Щати с 289.612 т., Швеция с 263.625 т., Италия с 221.537 т., Холандия с 211.327 т., Британските доминиони и колонии с 162.166 т. /включително Канада с 109.960 т. и Австралия с 44.196 т. /, Дания с 136.496 т., Испания с 106.788 т., Норвегия с 90.036 т., Белгия с 69.760 т., Югославия с 12.400 т., Полша с 11.225 т., Финландия с 7.920 т., Китай с 6.226 т., Уругвай с 4.436 т., Португалия с 1.578 т. и Аржентина с 130 тона.

От горния тонаж постройка, 779.343 тона или 39,1 на сто са били предназначени за други страни, а именно 365.511 тона за Норвегия 123.997 тона за Франция, 80.000 тона за Панама и 67.918 т. за Аржентина.

През първото тримесечие на 1948 г. във Великобритания и Северна Ирландия 238.206 тона морски търговски плавателни съдове са били започнати да бъдат строени, 271.679 тона са били пуснати на вода, а 271.621 тона са били завършени, без да бъдат пуснати още на водата.

Намиращите се в строеж към края на м. септември 1948 г. морски търговски кораби в горесбродените държави се разпределят по големина в бр.р.т. на отделните единици, както следва: 21 парахода и 64 моторни кораби между 6.000 и 8.000 тона всеки; 17 парахода и 59 моторни кораби между 8.000 и 10.000 тона; 45 парахода и 60 моторни кораби между 10.000 и 20.000 тона; 4 парахода и 1 моторен кораб между 20.000 и 30.000 тона; и най-сетне 4 парахода между 30.000 и 40.000 тона. Всички параходи над 25.000 тона са били строени в Англия.

От общото количество световен корабен тонаж, показан по-горе, 2.694.833 тона, или 64,1 на сто от общото показано количество, са били под надзора, досежно изпълнението на всички условия нужни с оглед на бъдещите корабоплавателни рискове, на дружеството "Лloydс реджистър". От тези надзиравани в строежа им кораби, 1.841.702 тона, или 83,4 на сто от цялото количество, са се намирали в строеж в Великобритания и Северна Ирландия, а 853.131 то-

на или 43.7 на сто от същото количество, са се намирали в стремеж в другите изброени по-горе страни.

/Из "Шипинг Уърлд" - Октомври 1948 г./

ИТАЛИЯНСКИ КОРАБОСТРОИТЕЛНИ ПРОБЛЕМИ И ПРЕГОВОРИТЕ С СССР ЗА КОРАБОСТРОЕНЕ.

Според официални сведения, в новите граници на Италия, т.е. без свободната територия на Триест, има 400 корабостроителници с годишен производствен капацитет от 378.561 бр. рег. тона, даващи работа на 37.900 работника. Тези общи суми включват 9 големи корабостроителници с годишен производствен капацитет от 238.400 бр. рег. тона, даващи работа на 1.000 работника в всяка корабостроителница. Тези девет корабостроителници имат всичко 27.095 работници в своите наднични ведомости, когато поръчките са напълно заети производствения капацитет. Има също 9 други средно големи корабостроителници, с един общ годишен производствен капацитет от 28.500 тона. Когато работят с пълен капацитет, те дават работа общо на 4.835 работника. След това, има още 382 малки корабостроителници, всяка от които дава работа на 200 работника при достатъчно поръчки, или общо на 5.969 работника. Тяхният производствен капацитет е 130.661 тона годишно.

Корабостроителната индустрия в Италия изпитва една сериозна криза. Понастоящем никакви поръчки за нови кораби не са били дадени от около шест месеца насам. През м. или 1948 г., около 200 корабостроителници бяха обявени като стоящи в бездействие, поради липса на поръчки. Съществува опасението, че още корабостроителници ще бъдат затворени, ако положението не се промени в близко бъдеще. От друга страна, корабостроителниците за поправки на кораби са доста добре заети. Поръчките за поправки възлизаваха през 1947 г. на 1.238.000 тона, от които 396.000 тона

бяха за чужда сметка. Корабите, дадени за поправка, въздизаха през м. март 1948 г. на 109.000 тона, от които главната част /82.000 тона/ бяха за чужда сметка.

Не е ясно, какво ще бъде положението, когато чуждите поръчки, които сега са в работа, бъдат изпълнени, което се очаква към края на 1948 год. Единадесет кораби с общо 132.000 бр. рег. тона бяха в постройка през първата четвърт на 1948 г. От тези кораби, корабостроителниците "Континери Риониоти дел Адриатико", в Монфалконе /недалеч от Триест/, изработваха шест моторни кораби, поръчани от шведски, норвежки и египетски корабостроителници, както и от Аржентинския държавен корабостроителен концорн. Поръчки дадени на "Континери Риониоти дел Адриатико", се закръжават в 6 пасажерски-товарни крайбрежни кораби, от 1900 бр. рег. тона и с една скорост от 19 мили, за сметка на Норвегия. Фирмата "Континери Андалдо", в Генуа, имаха в работа един моторен товарен кораб от 2.800 бр. рег. тона за един детски концорн и пасажерски-товарни кораби, от 6.500 бр. рег. тона всеки, с една скорост от 18 мили, за Аржентина. Фирмата "Континери дел Терено", в Рива Тригосо /Генуа/, строеше два товарни кораби от по 1.100 бр. рег. тона всеки, за сметка на шведския обособеници. Трите кораби, поръчани от Аржентина, бяха оценени за 4.920.000 САЩ долари, и те бяха поръчани при острата конкуренция от страна на канадски корабостроителници.

Макар и досега парадоксално, единствената надежда днес при италианските корабостроителници за осигуряване по-голями чуждестранни поръчки, е отправена към Москва. Преговорите между Съветското министерство на продоволствието и Италианската търговска делегация се отнасят до възможността от построяване на 6 или 8 товарни кораби от по 6.500 бр. рег. тона всеки, при корабостроителниците "Одеро-Терни-Орландо". Италианското правителство отхвърлило руското предложение, в смисъл материалите за тези кораби да се купуват от Русия. Въпрос е също за един 430 тисен моторен влекач, завършен вече в корабостроителницата "Фийат", в Муджиано, предложен по-рано безуспешно на аржентинското правителство за 550.000 САЩ долари. В преговорите с СССР,

италиянското правителство иска, щото влекачът да бъде продаден срещу 27.500 метрически тона железни изреани, оценени за 605.000 долари. По-нататък, съобщава се, че О.Т.О. са оферирали 20 парни влекача от по 200 к.с. всеки, от които 10 са вече завършени, общо за 2.400.000 САЩ долари. Една друга оферта, произхождаща от корабостроителницата "Апуния", се отнася за 10 влекачи за 272.953 долари, като италиянското правителство настоява плащането да е в свободни долари. Морските корабостроителници в Венеция са имали в това отношение по-голям успех, като тяхната оферта за 2 парни багера и 4 чистачки на сняг за 350.000 САЩ долари, е била възприета от съветското правителство при пълно издължение в долари.

За да се бори с безработицата в корабостроителната индустрия, италиянското правителство е изработило един 3-годишен план за постройката на 200.000 тона корабен тонаж, увеличен сега на 250.000 тона. Всичките трудности идват от това, че корабостроенето в Италия струва с 30 до 60 на сто по-скъпо от това в Англия, вследствие липсата на чуждестранна валута за доставката на сурови материали за корабостроителната индустрия. Всичко това заставя корабостроителната индустрия да създаде една обща своя организация за доставка на суровите материали и да реорганизира не на производството.

Из "Шипинг уърлд", октомври 48 г.

ВАЖЕН НАПРЕДЕЛ В КОРАБОСТРОЕНЕТО НА СССР.

Съгласно получени официални сведения, били са поставени напоследък в служба в флотата, обслужваща пристанищата на Каспийско море и на Волга, един влекач с мощност 600 к.с. и два кораба-цистерни от по 3700 тона, построени в корабостроителницата "Красное Сормово", близо до гр. Горки, на р. Волга. Съобщава се също така, че в корабостроителницата "Мордовниково", също на р. Волга, в областта:

порки, се строи един кораб-цистерна от 6000 тона. Овщата корабостроителница била доставила вече 4 кораба от по 5000 тона, за морска превозна служба по Каспийско море, специално във връзка с пристанището Астрахан.

Важното в случая е, че всички тези кораби са били построени за тъй кратко време, каквото по-рано се е смятало за невъзможно. Горепоменатият влекач, наречен "Красное Сормово", представлява първата единица от една цяла серия и има за главен двигател 2 дизела от по 300 к.с. Този влекач е бил построен за малко повече от три месеца, когато преди войната построяката на един такъв влекач би изисквала една или две години. Този напредък в корабостроенето се дължи на механизацията в една част от производствения процес, който по-рано се е извършвал изключително чрез ръчен труд, а сега става до голяма степен по механичен начин. В случая е въпросът за техниката на събиране отделните серийно изработени части, при стандартизиране на тези части и автоматическа електрическа варка на същите. Един моторен товарен кораб от 2000 тона дедуейт, наречен "Большая Волга", е бил построен наскоро за 5 месеца, като същият кораб би бил построен преди войната за около 26 месеца.

/Из "Лойдс Лист энд Шипинг Газет" - Ноември 1948 г./

КОРАБОСТРОИТЕЛНИ ВЕСТИ

ИТАЛИЯНСКОТО КОРАБОСТРОЕНЕ.

С цел да се бори против безработицата в корабостроителната индустрия, италианското правителство е издало закон, по силата на който се дават поръчки за построяката на 260.000 тона кораби, които трябва да бъдат завършени до 1952 г. Според данните на италианските корабостроителници, те са в състояние да произвеждат годишно до 400.000 тона корабен тонаж и за това те могат от италиан-

окото правителство да им даде всички улеснения, за да могат да конкурират успешно на международния пазар. Тези улеснения се състоят в това, като корабостроителните цехове бъдат направени свободни митнически зони, за да могат да бъдат използвани от чужди кораби за поправка и преправка, да бъдат дадени кредити за също така изгодни условия, както при корабостроенето в други страни и т.н. Напоследък чужди корабостроителни фирми от Скандинавия и Аржентина са дали значителни свои поръчки при италиански корабостроителници, поради по-изгодните техни условия.

/Из "Дейли фрейт реджистър", октомври 48 г./

**НОВА КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦА
В АРЖЕНТИНА ПРЕНЕСЕНА
ОТ ИТАЛИЯ.**

Една нова корабостроителница за морски кораби се инсталира в околностите на Буенос Айрес, столицата на Аржентина, благодарение на техническата помощ от страна на една голяма италианска корабостроителница, която доставя всички машини и 500 техници, които ще обучат аржентинския персонал. При това, и след обучаването на местните аржентински техници и работници, италианските техници ще имат правото да се заселят окончателно в Аржентина, ако пожелаят.

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

14-ТА ИЗЛОЖБА НА КОРАБОСТРОИТЕЛНАТА ИНДУСТРИЯ В ПАРИЖ.

От началото на м. октомври е била открита в Париж 14-та изложба на корабостроителните индустрии. Застъпени били всички френски корабостроителници и корабоплавателни компании, които заемат по-голяма част от изложбата. Имало също много добре наредени щандове на корабостроителниците в Норвегия, Италия, Холандия и Белгия. Били изложени последните съвършенствувания в фаровете, плуващите сигнали и другата

морска сигнализация, особено пилотиране чрез радари при влизане в пристанището.

/Из "Лойдс Анверс", октомври 48 г./

АЛУМИНИЙТ КАТО МЕТАЛ НА
БЪДЕЩОТО КОРАБОСТРОЕНЕ.

Както съобщава в.
"Лойд Анверс" от 10.XI.1948

г., в белгийските корабостроителници се изработват понастоящем плавателни съдове, при които като главен строителен материал се употребява ламарина от алуминиева сплав, вместо от стомана. Алуминиевата ламарина се оказва в опитите, правени от двадесетина години насам, по-издържлива в морската вода, отколкото стоманената ламарина, която трябва да се боядисва редовно в известни промеждутъци от време, което повишава значително разходите по поддържането на плавателните съдове.

Чрез употребата на повече алуминиева сплав при построяването на корабите, същите стават значително по-леки и затова могат да приемат много повече полезен товар. Кораби от алуминиева сплав се строят понастоящем и в Англия, а от години горната част на много от английските кораби се строи от алуминиева ламарина, като по-удобна с оглед на стабилността на корабите. Чрез употребата на повече алуминиев строителен материал тонажът на корабите може да бъде намаляван, без да се губи нужната товароспособност на кораба, при същевременно увеличена бързина и маневрена способност.

Пречката, обаче, за употребата на повече алуминий при строежа на корабите е сравнително високата му още цена. Може да се очаква, че Унгария и Югославия, които са значително големи производители на алуминий, ще употребяват в бъдеще при строежа на плавателни съдове, все повече алуминий.

ПАЗАРЪТ НА СТАРИ КОРАБИ.

Параход от 4700 тона товароподемност, строен през 1944 г., еднопалубен, с 2 хамбара, класиран през 1944 год., с 4 отвора на хамбарите, 9 винца с 9 товаро-разтоварителни стрели, парна машина с тройно разширение в средата на кораба, 2 парни котела, скорост 10,5 мили при 19 тона консумация на въглища за денонощие; с електрическо осветление, радиотелеграф с радиозасечник и радиотелефон; кръстосваща кърма с бронзов винт. Обявен за продажба при цена 150,000 англ. лири.

Параход от 2250 тона товароподемност, строен през 1926 година в Германия, преустроен през 1948 год., еднопалубен, с 2 хамбара, класиран при бюро "Веритас" през 1948 год. за 4 години, с 4 отвора на хамбарите, 5 винца с 5 товаро-разтоварителни стрели, парна машина от 700 к.с. в средата на кораба, 2 парни котли, 10/11 мили ход при 11/12 тона консумация на мазут за денонощие; с електрическо осветление, радиотелеграф, и кабини за 4 пътника. Обявен за продажба при цена 47,000 англ. лири.

Параход от 3,400 тона товароподемност, строен през 1947 година в Норвегия, 1950 бр.р.т., 1050 н.р.т., с една палуба и шелтерпалуба, с 2 хамбара с 4 отвора на хамбарите, 8 винца с 8 товаро-разтоварителни стрели от по 3 и 5 тона; парна машина в средата на кораба, 2 котела, скорост 11.5 мили при консумация на 12 тона мазут за денонощие; с електрическо осветление, радиотелеграф с засечник, радиотелефон, ехономер; има кабини за 2 пътника. Обявен за продажба при цена 1,250,000 С.А.Щ. долари.

Параход от 2500 тона товароподемност, строен през 1933 год. в Хелзингфор, преустроен напълно през 1948 год., 1525 бр.р.т., 816 н.р.т., с 2 хамбара с 4 отвора на хамбарите, 6 парни винца с 6 товаро-разтоварителни стрели; парна машина "Ленц" в средата на кораба, 12 мили при 10 т. консумация на течно гориво за денонощие; с електрическо осветле-

ние, радиотелеграф, ехедьномер, радиотелефон и кабинни за 10 пътника. Обявен за продажба при цена 725,000 САЩ долара.

СТРОЕЖ НА НОВИ КОРАВИ.

Датска параходна компания е сключила договор с "Бурмайстер и Вайн" в Копенхаген, за построяването на един пътнически моторен кораб за 1200 пътника. Този кораб ще поддържа редовна експресна пътническа служба между Копенхаген и Ронне, който е главното пристанище на острова Борнхолм. Той ще има за главен двигател един дизел мотор от 2600 к.с., марка "Бурмайстер и Вайн" и ще развива скорост от 15 мили. Цената на този нов кораб ще бъде около 9,000,000 датски крони, като ще бъде снабден с всички модерни, от последна дума на техниката, инсталации.

Корабостроителницата в Елзеоре, Дания, е продала през миналата седмица новоостроеният товарен параход "Ханс II, Карл", който е получил най-високия клас при бюро "Веритас". Той има размери: 280 фута дължина, 43 фута и 6 инча ширина и 27 фута и 9 инча височина, или обща товароподемност от 3.500 тона при 19 фута и 4 инча газене. За главен двигател има една "Елзеоре" турбо-компаунд парна машина с турбина за прегрята пара от 1800 к.с., при която кораба ще има скорост от 12 мили.

Датската компания, на която принадлежи този кораб, притежава още 3 модерни товарни кораби, построени през последните няколко години след войната. Най-забележително е, че на всички кораби, собствениците са отделили особено внимание на жилищата за екипажа. Всеки член от екипажа има отделна собствена кабина, а на главната палуба на кърмата има 2 пушални салона за моряците и огнярите.

