

WIADOMOŚCI PORTOWE

HAFENNACHRICHTEN • PORT NEWS • BULLETIN DES PORTS



STYCZEŃ – LUTY

JANUAR – FEBRUAR

JANUARY – FEBRUARY

JANVIER – FÉVRIER

1939

ROK IX.

NR 1/2

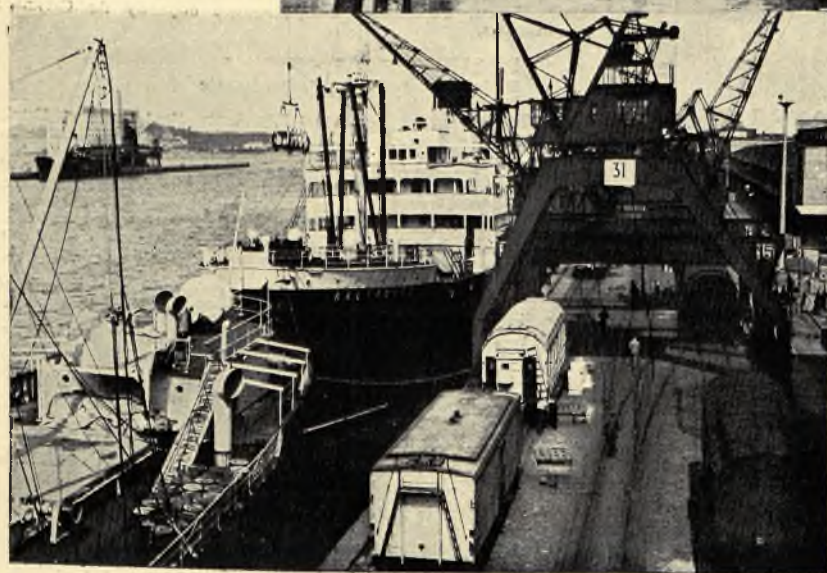


FRAGMENT PORTU
GDAŃSKIEGO

FRAGMENT DES DANZIGER
HAFENS

PART OF THE PORT OF
DANZIG

PARTIE DU PORT DE
DANTZIG



FRAGMENT PORTU GDYŃSKIEGO (na lewo)

FRAGMENT DES GDYŃIAER HAFENS (links)

PART OF THE PORT OF GDYNIA (left)

PARTIE DU PORT DE GDYNIA (à gauche)

POLSKA · AGENCIA · TELEGRAFICZNA · P · A · T ·



REGULARNA - ŻEGLUGA PASAŻERSKO - TOWAROWA

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax —
New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Dakar — Rio de Janeiro —
Santos — Montevideo — Buenos
Aires — Boulogne sur Mer

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia — New York — New Orleans —
Houston — Galveston

WYCIECZKI MORSKIE

w ciągu całego roku

FLOTA GAL:

m/s „PIŁSUDSKI”
m/s „BATORY”
s/s „KOŚCIUSZKO”
s/s „PUŁASKI”
m/s „SOBIESKI”
m/s „CHROBRY”
m/s „BIELSKO”
m/s „ŁÓDŹ”

GDYNIA - AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

WARSZAWA, Plac Małachowskiego 4

GDYNIA, Dworzec Morski
KRAKÓW, Rynek Główny 47
LWÓW, Kopernika 3
RZESZÓW, Grottera 20

BERGTRANS

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

AGENCI LLOYDU — MAKLERSTWO — SPEDYCJA
BUNKROWANIE — AGENCI AWARYJNI
STAUERKA — FRACHTOWANIE STATKÓW
regularne linie okrętowe między Gdynią/Gdańskiem
a portami:

WSCHODNIEJ NORWEGII

Fred. Olsen & Co.

Oslo oraz inne wschodnio-norweskie porty. — Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ NORWEGII

Det Bergenske Dampskibsselskab,
Det Stavangerske Dampskibsselskab

Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne zachodnie i północno-norweskie porty. Odjazdy co 14 dni w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ SZWECJI

Baltic Line

Malmö, Helsingborg, Halmstad, Göteborg. 2-tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

WSCHODNIEJ I POŁ. SZWECJI ORAZ LITWY

Svenska Amerika Linien

Stockholm, Kalmar, Norrköping, Kłajpeda. Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

PÓŁNOCNEJ SZWECJI

Mathies Reederei

H. M. Gehrckenes

Sundsvall, Hernösand, Ornsköldsвик, Skelleftea, Lulea. — Odjazdy raz na miesiąc z Gdyni/Gdańska.

HISZPANII PÓŁNOCNEJ I POŁUDNIOWEJ, PORTUGALII, GIBRALTARU, MAROKKA, WYSP KANARYJSKICH, ALGERU

Oldenburg Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei

Odjazdy co 14 dni w obu kierunkach.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO, FRANCJI POŁUDN., ITALII ZACH., SYCYLII, WENECCJI i TRIESTU

Odjazdy z Gdyni/Gdańska dwa razy na miesiąc.

SPECJALNE LINIE DLA TRANSPORTU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH

Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd

Rob. M. Sloman, jr.

Odjazdy z Sycylii do Gdyni co 3 tygodnie

POŁUDNIOWEJ AMERYKI

Finland Syd-Amerika Linjen

Buenos Aires, Montevideo, Santos, Rio de Janeiro, Victoria, Pernambuco. — Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

GULF GDYNIA LINE

Wilh. Wilhelmsen i Svenska Amerika Mexiko Linien

Specjalna linia dla przewozu bawełny. Odjazdy co 10 dni z: Galveston, Houston i New Orleans i co miesiąc z Tampico, Vera Cruz, Mobile, Savannah.

Raz na miesiąc bezpośrednio z Gdyni/Gdańska do Havana, Vera Cruz, Tampico, New Orleans.

ZACHODN. WYBRZEŻA AMERYKI POŁUDN.

Den Skandinaviske Syd-Pacific-Linje

Chile, Peru, Colombia. Bezpośrednie odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI

Rederiaktiebolaget Transatlantic

Wilh. Wilhelmsen

Cape Town, Mossel Bay, Port Elisabeth, East London, Durban, Lourenco Marques. Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach.

Przyjmuje się również towary za konosamentami bezpośrednimi do Afryki Zachodn. i Wschodniej, Madagaskaru, Mauritius, Reunion, Australii, Zatoki Perskiej i Morza Czerwonego, Indii Brytyjskich, Nowej Funlandii i Kanady, Ameryki Północnej, Wybrzeże Wschodnie i Zachodnie, Ameryki Środkowej, Wenezueli, Środkowo-Amerykańskich Wysp, Jamaiki i t. d.

Notowania stawek frachtowych, wymiana konosamentów, zgłoszenia ładunków oraz wszelkich informacji udzielają agenci

BERGTRANS TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.

GDYNIA

Portowa 15, tel. 39-21

S. A.

GD A Ń S K

Langenmarkt 3 tel. 225-41

Przedstawicielstwa:

„BERGTRANS“ Delegatura Zarządu,
Warszawa, Plac Napoleona 9 — telefon 220-42.
Łódź, B. Piłarski, Piotrkowska 134 — telefon 121-34.

WIADOMOŚCI PORTOWE

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:

G D Y N I A , U L . Ś W I Ę T O J A Ń S K A 73 , T E L . 16-96 • K O N T O P . K . O . 730.



DZISIEJSZY numer „Wiadomości” rozpoczyna nową erę tego pisma. Od dzisiaj bowiem „Wiadomości” będą zawierały nie tylko wszelkie informacje i statystyki portu gdyńskiego, lecz również i drugiego portu polskiego obszaru celnego, a mianowicie — portu gdańskiego.

Fakt ten ma pierwszorzędne znaczenie i wielką doniosłość, gdyż jest stwierdzeniem na zewnątrz

coraz bardziej pogłębiającej się współpracy pomiędzy obydwooma portami polskiego obszaru celnego, pomiędzy starym Gdańskiem, który od wieków już obsługiwał swe naturalne polskie zaplecze, jak i młodą narodową Gdynię, która powstała już w odrodzonej Polsce, zmierzającej wielkimi krokami do odrobienia zaległości na odcinku morskim Polski przedzobiorowej.

Stary Gdańsk zamdzięcza swój rozwój i rozkwit polskiemu zapleczu. Najśmiertniejsze karty historii Gdańska przypadają na okresy jego najbardziej ścisłej współpracy z Polską. Na okresy gdy kupiec gdański w dobrze zrozumiałym interesie własnym wykazywał potrzebną ruchliwość, obrotność i dbałość o swego naturalnego klienta z bezpośredniego polskiego zaplecza, z którym współpracował jaknajściślej, przyczyniając się w ten sposób do zwiększenia obrotów polskiego zaplecza z zagranicą. A było to z korzyścią nie tylko dla tego zaplecza, lecz głównie dla dobrze rozumiejącego swe interesy i dobrze myślnego swą rolę — kupca gdańskiego.

Historia ostatnich lat potwierdza tezę, iż rozwój portu gdańskiego jest ściśle związany z jego naturalnym zapleczem jakim jest Polska. W okresie porzobiorowym i aż do chwili ponownego włączenia tego portu w polskie granice celne w 1918 roku roczny przeladunek portu gdańskiego utrzy-

muje się na poziomie ok. 2 milionów ton, nie przekraczając nigdy 2,5 miln. Od roku 1918 przeladunek ten wzrasta stopniowo i wynosi średnio około 7 milionów ton rocznie.

Port narodowy Gdynia, który powstał w warunkach zupełnie specjalnych, wykazał niezmierną przeżność i inicjatywę w zdobywaniu ładunków, które dotychczas kierowane były przez obce porty, osiągając średnią cyfrę przeladunku rocznego około 9 milionów ton ładunków, które dotychczas przeważnie szły wzgl. wychodziły z Polski drogą lądową.

W ten więc sposób nastąpiło pewne naturalne przystosowanie się obu portów do specjalnego rodzaju przeladunku w każdym porcie, uzależnionych od warunków geograficznych i lokalnych każdego z tych portów.

Oba porty polskiego obszaru celnego nie konkurują więc ze sobą w sensie negatywnym tego słowa, lecz przeciwnie wzajemnie się uzupełniają i współpracują ze sobą, stanowiąc właściwie jeden wielki dwójport Rzeczypospolitej, położony u ujścia Wisły, tej centralnej drogi wodnej swego bezpośredniego zaplecza.

Ta współpraca obu portów polskiego obszaru celnego rozciąga się jednak nie tylko na najbliższe zaplecze polskie, lecz także na kraje ościennie, położone dalej na południu jak Czechosłowacja, Węgry, Rumunia, Jugosławia, Bułgaria, Grecja i Bliski Wschód.

Współdziałanie to rozwija się coraz lepiej i daje coraz pomyślniejsze wyniki. Wyrażam też przekonanie, że współpraca ta będzie stale zacieśniała się coraz bardziej i coraz silniej, gdyż leży to w interesie obu portów, które żyją z pracy dla swego naturalnego zaplecza, a w pierwszym rzędzie z pracy dla organizmu gospodarczego Polski. Sądę też, że „Wiadomości Portowe” będą oddawały w tym względzie pierwszorzędne usługi, informując zaplecze obu portów polskiego obszaru celnego o tych portach oraz podając do wiadomości ogółu dane, dotyczące ich pracy oraz warunków tej pracy.

191

Dyrektor Departamentu Morskiego
Min. P. i H.

L. MOŹDŹEŃSKI

3342
111 u



Mit der heutigen Nummer „Wiadomości“ (Hafennachrichten) beginnt eine neue Aera dieser Zeitschrift. Bringen doch die „Hafennachrichten“ von heute ab nicht nur Informationen und Statistiken des Gdyniaer Hafens, sondern ebenfalls des zweiten Hafens des polnischen Zollgebiets — Danzig.

Diese Tatsache ist von hoher Bedeutung und grosser Tragweite, da sie nach aussen hin die sich immer mehr vertiefende Zusammenarbeit dieser beiden Häfen des polnischen Zollgebiets dokumentiert; die Zusammenarbeit des alten Danzig, das seit Jahrhunderten sein natürliches Hinterland — Polen — bedient, mit dem jungen, nationalen Gdynia, das im wiedergeborenen Polen entstanden und mit grossen Schritten die Rückstände aufholt, die Polen vor der Teilung auf dem Seeabschnitt hinterlassen hat.

Das alte Danzig verdankt seine Entwicklung und Blüte dem polnischen Hinterland. Der glänzendste Abschnitt der Danziger Geschichte ist der der engsten Zusammenarbeit mit Polen — der Zeitabschnitt, in dem der Danziger Kaufmann, in erster Linie im eigenen Interesse, die nötige Regsamkeit und Gewandtheit zeigt, um seinen natürlichen Kunden des direkten polnischen Hinterlandes besorgt war und auf diese Weise zur Vergrösserung des Umsatzes des polnischen Hinterlandes mit dem Auslande beitrug. Diese Einstellung war nicht nur für das Hinterland von Vorteil, sondern vor allem für den im eigenen Interesse seine Rolle gut ausführenden Vermittler, den Danziger Kaufmann.

Die Geschichte der letzten Jahre bestätigt die These, dass die Entwicklung des Danziger Hafens eng mit seinem Hinterland — Polen — verknüpft ist. In der Zeit vor der Teilung Polens bis zur neuerlichen Einbeziehung Danzigs in das polnische Zollgebiet im Jahre 1918, hielt sich der jährliche Umschlag des Danziger Hafens auf der Höhe von ca. 2 Millionen Tonnen, wobei die 2½ Millionen-grenze niemals überschritten wurde. Vom Jahre 1918 ab wächst der Hafenumschlag stufenweise und beträgt durchschnittlich ca. 7 Millionen jährlich.

Der nationale Hafen Gdynia, der unter speziellen Bedingungen entstand, zeigt eine aussergewöhnliche Dynamik und Initiative in der Aquisition von

Warenladungen, die bisher über fremde Häfen dirigiert waren, wobei eine durchschnittliche jährliche Umschlagziffer von 9 Millionen Tonnen erzielt wurde, die bisher hauptsächlich über den Landweg ein- und ausgingen.

Auf diese Weise entstand eine gewisse natürliche Anpassung der beiden Häfen an die spezielle Umschlagsart in jedem Hafen, die von den geographischen und lokalen Bedingungen eines jeden dieser Häfen abhängig ist.

Beide Häfen des polnischen Zollgebiets konkurrieren also nicht im negativen Sinne des Wortes miteinander, sondern, im Gegenteil, ergänzen sich gegenseitig und arbeiten gemeinsam, wodurch sie tatsächlich einen grossen Doppelhafen Polens bilden, der an der Mündung der Weichsel, diesem zentralen Wasserwege seines direkten Hinterlandes, liegt.

Diese Zusammenarbeit der beiden Häfen des polnischen Zollgebiets erstreckt sich nicht nur auf das nächste polnische Hinterland, sondern auch auf die weiter nach Süden gelegenen Länder wie die Tschecho-Slowakei, Ungarn, Rumänien, Jugoslawien, Bulgarien, Griechenland und den Nahen Osten.

Diese gemeinsame Tätigkeit entwickelt sich immer besser und zeitigt immer günstigere Resultate. Ich bin der Ueberzeugung, dass diese Zusammenarbeit sich immer mehr und immer stärker verengen wird, da dies im Interesse beider Häfen liegt, die von der Arbeit für ihr natürliches Hinterland, in erster Linie von der Arbeit für den wirtschaftlichen Organismus Polens, leben.

Ich denke, dass die „Wiadomości Portowe“ in dieser Beziehung erstklassige Dienste erweisen werden, indem sie das Hinterland dieser beiden Häfen des polnischen Zollgebiets über sie informieren und zugleich der Oeffentlichkeit Nachrichten betreffend die Arbeit — und die Arbeitsbedingungen dieser Häfen, übermitteln.

L. MOŹDŻEŃSKI

Direktor des Seedepartements des Industrie- und Handelsministeriums.

*

*

*

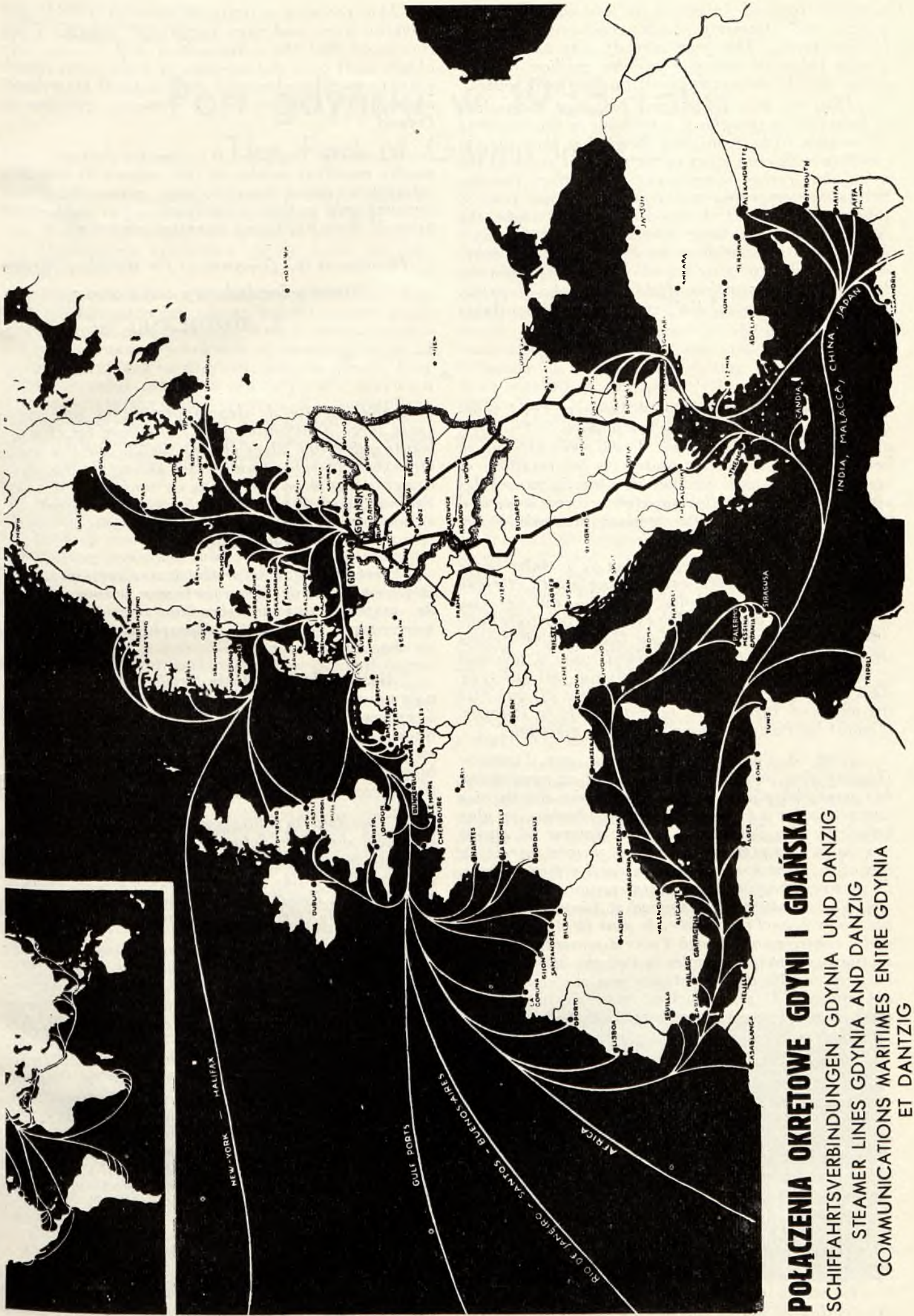
The present number of „Wiadomości“ initiates a new editorial policy. The review will not contain, as hitherto, only information and statistics of all kinds about the port of Gdynia, but it will also publish material of the same type about the other port included within the Polish customs area, namely Danzig. This change is of great importance, since it will make more evident to the world the steadily increasing collaboration between the two ports — between old Danzig, which has for centuries served its natural Polish hinterland, and Gdynia, which, founded in the new Poland, tends to make up with ever-increasing speed all the arrears in maritime affairs handed down from the pre-Partition era.

Mediaeval Danzig owed its development and prosperity to its Polish hinterland. The most flourishing periods in its history coincided with those in which it was most closely connected with Poland. During these periods the merchant of Danzig, understanding well his own interests,

showed the necessary initiative, enterprise and consideration for his natural customer. This healthy business instinct of the Danzig merchant not only helped to increase Polish foreign trade, but, most important of all, it made him realize his great commercial significance as a middle-man for Poland. Thus in these periods of close and sound relations with Poland he found power and wealth.

The history of the last few years confirms the necessity of cooperation between Danzig and its natural hinterland, which is Poland. From the Partition of Poland until 1918, when Danzig was included in the Polish customs system, the annual shipping turnover of the port never exceeded more than about two-and-a-half million tons. After 1918, however, this turnover continually increased so that it now averages about seven million tons per year.

The national port of Gdynia, having arisen in very special circumstances, has shown unlimited



POŁACZENIA OKRETOWE GDYNI I GDAŃSKA
 SCHIFFAHRTSVERBINDUNGEN GDYNIA UND DANZIG
 STEAMER LINES GDYNIA AND DANZIG
 COMMUNICATIONS MARITIMES ENTRE GDYNIA
 ET DANZIG

adaptability and initiative in obtaining cargoes which had formerly been conducted through foreign ports. The port already has an average yearly shipping turnover of nine million tons of cargo, which previously went by overland routes.

Thus the two ports came to adapt themselves to local and geographical conditions in the handling of cargoes. The result has been that they do not compete with each other in the negative sense of the word, but rather supplement each other, thereby in reality composing one great compound port of Poland, situated at the mouth of the Vistula, the central waterway which opens up the hinterland. This wise collaboration between the two ports enables them to search for cargoes not only in Poland, but also farther afield, in Czecho-Slovakia, Hungary, Roumania, Bulgaria, Greece, Yugoslavia and the Near East.

*

*

*

Le présent numéro des *Wiadomości* marque pour ce périodique une ère nouvelle. En effet, à partir d'aujourd'hui, les *Wiadomości* ne se borneront pas à publier toutes les informations et statistiques relatives au port de Gdynia, mais elles contiendront aussi celles qui concerneront le second port du territoire douanier polonais: à savoir le port de Dantzig.

Ce fait est d'une signification de premier ordre et d'une grande portée, car il apporte à l'Extérieur la confirmation d'une collaboration — qui ne cesse de s'accroître entre les deux ports du territoire douanier polonais, entre l'antique Dantzig qui, depuis des siècles dessert son hinterland naturel polonais et le jeune port national de Gdynia, qui fut créé déjà dans une Pologne indépendante et qui vise à compenser rapidement les retards de la Pologne, d'avant les Partages, dans le secteur maritime.

C'est à l'hinterland polonais que l'antique Dantzig doit son développement et sa prospérité. Les pages les plus illustres de l'histoire dantzigoise furent écrites à l'époque de la coopération la plus étroite avec la Pologne, — à cette époque où, ayant une saine compréhension de son propre intérêt, le négociant dantzigois manifesta l'activité nécessaire, fit preuve d'habileté et apporta ses soins à satisfaire son client naturel de l'immédiat hinterland polonais, avec lequel il collabora le plus étroitement possible, contribuant ainsi à l'accroissement des transactions commerciales entre la Pologne et l'Étranger. Et il en résulta des avantages, non seulement pour cet hinterland, mais surtout pour l'intermédiaire qui comprenait sainement son intérêt et qui remplissait bien son rôle: pour le négociant dantzigois.

L'histoire des dernières années confirme la thèse, que le développement du port de Dantzig est étroitement lié à son hinterland naturel, celui que présente la Pologne. A l'époque d'après les Partages et jusqu'au moment de la réintégration de ce port dans les frontières douanières polonaises, en 1918, les transbordements annuels du port de Dantzig se maintinrent au niveau approximatif de 2 millions de tonneaux, ne dépassant jamais 2.500.000 tonnes. A partir de 1918, ce trafic s'accroît graduellement et atteint annuellement, en moyenne, 7 millions de tonneaux.

Le port national de Gdynia, qui fut créé dans des conditions toutes spéciales, a attesté une extra-

This common activity is developing well and promises more and more favourable results. I am convinced that the collaboration will become ever closer, as it is in the interests of both ports, which exist through working for their natural hinterland, above all, in working for the economic organism of Poland.

I consider that the „*Wiadomości Portowe*” will render excellent service in this respect in bringing information about these two ports within the Polish customs area to their hinterland and in publicizing news of their work and working conditions.

Director of the Department for Maritime Affairs
Ministry for Industry and Commerce.

L. MOŹDŻEŃSKI

ordinaire faculté de développement et une puissante force d'initiative pour s'attribuer les chargements qui jusqu' alors étaient dirigés sur des ports étrangers, atteignant un chiffre annuel de transbordements d'environ 9 millions de tonneaux; il s'agit de marchandises, qui antérieurement avaient été, en majeure partie, importées en Pologne ou exportées par la voie continentale.

C'est ainsi que se produisit une certaine adaptation naturelle des deux ports aux genres spéciaux de marchandises transbordées, et cela conformément aux conditions géographiques et locales de chacun de ces ports.

Ainsi les deux ports du territoire douanier polonais ne se font pas concurrence au sens négatif de l'expression; au contraire, ils se complètent réciproquement et collaborent, en constituant, à proprement parler, un grand „port double” de la République, situé à l'estuaire de la Vistule, de la voie fluviale centrale de l'hinterland immédiat.

Cependant la collaboration des deux ports du territoire douanier polonais ne s'étend pas seulement au proche hinterland polonais, mais aussi aux pays voisins, situés plus au Sud, comme la Tchéco-Slovaquie, la Hongrie, la Roumanie, la Yougoslavie, la Bulgarie, la Grèce et le Proche Orient.

Cette coopération se développe toujours mieux et ne cesse de donner des résultats de plus en plus satisfaisants. J'exprime aussi la conviction qu'une telle collaboration se fera de plus en plus étroite et qu'elle ira s'affermissant sans cesse, puisque c'est dans l'intérêt des deux ports, qui vivent de leur travail pour leur hinterland naturel, et en premier lieu, pour l'organisme économique de la Pologne. J'estime enfin que les „*Wiadomości Portowe*” rendront, sous ce rapport, des services de première importance, en informant l'hinterland des deux ports du territoire douanier polonais, au sujet de ces ports et en portant à la connaissance du public des données sûres, relatives à leur activité et aux conditions de cette activité.

L. MOŹDŻEŃSKI

Directeur du Département Maritime
au Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Port gdyński w 1938 roku

The Port of Gdynia in 1938

Trudno jest w obecnej chwili w kilka tygodni po skończonym roku podać wyczerpującą analizę obrotów. Z tych też względów ograniczę się do podania najistotniejszych elementów pracy portu w roku ubiegłym.

W przeciwieństwie do niżkowej tendencji obrotów ogólnoswiatowych, obroty handlu zagranicznego Polski, w 1938 roku wykazują wzrost. Światowy spadek cen surowców i artykułów spożywczych wykazał pewien wpływ tak na przywóz, jak i na wywóz. Przy czym tendencja spadkowa cen artykułów przywozu była nieco większa aniżeli wywozu. To niewątpliwie musiało wpłynąć na spadek wartości towarów przywiezionych dla gospodarstwa narodowego Polski przez port gdyński, gdyż wywóz wykazuje tu nie znaczny wzrost.

Najpoważniejsze, a szczególnie interesujące nas porty kontynentu, jak Hamburg, Rotterdam, Antwerpia i szereg mniejszych portów niemieckich odczuły najzupełniej tendencje niżkowe handlu światowego, wykazując bardzo poważne osłabienie tempa wzrostu a nawet spadek swych obrotów. Brak ostatecznych danych cyfrowych nie pozwala nam na pełniejsze zobrazowanie tego zjawiska. Oprócz przyczyn czysto gospodarczych i politycznych o zasięgu ogólnoswiatowym, działających podobnie jak w portach zagranicznych, niewątpliwym wpływem na rozwój obrotów portu miały również zjawiska natury politycznej Europy Środkowej, które musiały wpłynąć hamująco na rozwój tranzytu najpoważniejszego klienta portu. To niewątpliwie ułatwi zrozumienie tendencji rozwojowych obrotów portu gdyńskiego, wykazujących w roku minionym bardzo nieznaczny wzrost.

Podkreślane już wielokrotnie zjawisko stabilizacji obrotów portu występuje szczególnie jaskrawo w roku minionym. Pomimo braku ostatecznych danych, już dziś można stwierdzić, iż małe jest prawdopodobieństwo znacniejszego wzrostu obrotów portu w stosunku do handlu zagranicznego Polski.

Po niezwykle poważnym wzroście obrotów portu w 1937 r. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego łącznie z przybrzeżnymi i wnętrzem kraju osiągają w 1938 r. 9.311.331,8 ton, wykazują nieznaczny 1,8% owy wzrost w stosunku do 1937 r. (9.147.270,9 ton). Obroty zamorskie wykazują nieco większy wzrost 1,9%, osiągając w roku minionym 9.173.437,7 ton (9.006.176,3 ton w 1937 r.). Obroty przybrzeżne z W. M. Gdańskiem odgrywające bardzo nieznaczną rolę (ok. 2% w ogólnych obrotach portu, wykazują ok. 26% owy spadek obrotów (16.523,2 ton w 1938 r. wobec 22.236,5 ton w 1937 r.). To wskazuje, że oba porty racjonalniej wykorzystują swoje możliwości tonażu w liniach regularnych. Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną, stanowiące nieco większy — gdyż ok. 1,5% owy udział w ogólnych obrotach, wykazują nieznaczny przeszło 2% owy wzrost obrotów (121.370,9 ton w 1938 r. — wobec 118.858,1 ton w 1937 r.).

Najdonioślejszą rolę w obrotach zamorskich portu odgrywają przede wszystkim towary masowe: węgiel, koks, drzewo, złom, rudy, fosforyty, żużle Thomasa i piryty, stanowiące ok. 85% ogólnych obrotów.

It is somewhat difficult so early in 1939 to give an exact analysis of the overseas trade of Gdynia during last year, and the scope of this article will therefore be confined to a discussion of the most essential activities of the port during 1938.

In contrast to a declining tendency in world trade, the overseas trade of Poland in the past year showed an increase. The world-wide fall in prices of foodstuffs and other raw materials had a decided influence on exports, the falling tendency being more marked in the prices of imports than exports. This fact must have contributed to the fall in the value of goods imported through Gdynia for home consumption, since exports showed a slight increase.

The chief ports of primary concern to Poland, such as Hamburg, Rotterdam, Antwerp and a number of smaller German ports, were seriously affected by the decline in world trade, and their turnovers showed a decided decrease in each case. Lack of final data on these economic phenomena prevents us from giving a fuller picture of these developments. Moreover, political and economic events of world-wide importance, such as those which took place in Central Europe, affected not only foreign ports but also Gdynia, for they seriously crippled its transit-trade with its principal client in this field, namely Czechoslovakia. These facts help to throw light on Gdynia, whose trade turnover nevertheless showed a slight increase during the past year.

The tendency towards stabilization of trade, which has been most marked during the past year, has often been emphasized. In spite of the lack of final data it can already be stated that there is little chance of a large immediate increase in Poland's foreign trade turnover. After an unusually large increase in 1937., Gdynia's total trade turnover in 1938 — including coastal trade and trade with the interior — amounted to 9,311,331.8 tons as against



Budowa kanału Przemysłowego w Gdyni
The construction of the Industrial Canal in Gdynia



Fragment basenu im. Marsz. Piłsudskiego
Part of the Marshal Piłsudski Basin

Rok miniony zdecydowanie wpłynął na coraz bardziej postępujące uszlachetnienie się obrotów portu. O ile towary masowe wyżej wyszczególnione (łącznie przywóz z wywozem), wykazują nieznaczny około 6%owy wzrost obrotów, to towary drobnicowe, jak skóry, surowce włókiennicze, produkty spożywcze, hutnicze, chemiczne i t. d. wzrosły o ok. 10%. Ilustruje to poniższe zestawienie:

(przywóz łącznie z wywozem)

	Towary masowe	Tow. drobnic.
1938 r.	7.756.963 ton	1.416.475 ton
1937 r.	7.712.643 ton	1.293.533 ton

Na uzyskanie ogólnych zamorskich obrotów portu w 1938 roku — (9.173.437,7 t.) złożył się przywóz zamorski — 1.526.535,7 t oraz wywóz zamorski — 7.646.902 ton.

Po raz pierwszy w rozwoju obrotów portu przywóz zamorski w roku sprawozdawczym załamał się o 11,1% w stosunku do przywozu zamorskiego w 1937 r. (1.718.003,7 ton). Spadek ten spowodowała w pierwszym rzędzie najpoważniejsza pozycja towarów masowych — złom żelazny 447.013 t w 1938 r. wobec 677.948 t w 1937 r.). Jeden z najbardziej dziś poszukiwanych artykułów przez zbrojące się mocarstwa świata — złom żelazny jest niechętnie sprzedawany zagranicę. Stąd poważne trudności nabycia na najpoważniejszych rynkach amerykańskich, angielskich i holenderskich. Z innych towarów masowych zmniejszył się w poważnym stopniu przywóz parytów (6.043 t w 1938 r. wobec 29.306 t w 1937 r.). Prowadzone od szeregu lat poszukiwania i zwiększenie produkcji parytowych krajowych dają coraz lepsze rezultaty. Stąd zdecydowane tendencje spadku przywozu parytów zagranicznych. Przywóz rudy osiąga nowe rekordowe wyniki, wykazujące przeszło 19%owy wzrost (200.573 t w 1938 r. wobec 168.490 t w 1937 r.). Są to maksymalne obecnie granice zdolności przepustowej portu gdyńskiego dla rudy. Z innych towarów masowych, fosforyty i żyłże Thomasa utrzymują się na poziomie roku poprzedniego.

Na szczególnie podkreślenie zasługuje wśród najpoważniejszych towarów drobnicowych nowe rekordowe wyniki osiągnięte przez bawełnę — (97.507 t w 1938 r. wobec 93.013 t w 1937 r.). Pomimo pewnych wahań w miesiącach wrzesień—październik roku ub. ładunki tranzytowe bawełny nie doznały poważniejszego uszczerbku.

Z produktów roślinnych i zwierzęcych dobre rezultaty daje przywóz owoców suszonych, kawy, kaka, korzeni, a przede wszystkim śledzi świeżych —

9,147,270.9 tons in 1937. Overseas trade showed proportionately a greater increase than total trade, being 1.9 per cent more than in 1937. Coastal trade, including that with Danzig, forms only a small part of Gdynia's trade — about 2 per cent (16,523.2 tons in 1938), as against 22,236.5 tons in 1937. This shows that both ports use to full advantage their shipping in regular lines. The trade which is conducted through the medium of the inland waterways forms a slightly larger percentage of the total turnover than does the coastal trade and showed an increase of a little over 2 per cent (121,370.9 tons as against 118,858.1 tons in 1937).

The chief items in Gdynia's overseas trade are bulk goods, such as coal, coke, timber, scrap iron, ore, phosphates, Thomas slag and pyrites, which form 85 per cent of the total volume of exports and imports. In the past year the trade in the more valuable commodities was seriously affected. Although the bulk goods, exports and imports being reckoned together, showed an increase of only 6 per cent in turnover, piece goods, such as hides, textile materials, foodstuffs, and smelting and chemical products showed an increase of 10 per cent. These developments are illustrated by the following figures:

Exports and Imports Combined

	Bulk Goods	Piece Goods
1938	7,756,963 tons	1,416,475 tons
1937	7,712,643 tons	1,293,533 tons

In 1938 imports accounted for 1,526,535 tons and exports for 7,646,902 tons of the total overseas trade turnover of 9,173,437.7 tons.

For the first time in the history of the port imports showed a decline in the annual returns of as much as 11.1 per cent from the corresponding figure for the previous year (1,718,003.7 tons). For this unusual decline the fall in the imports of scrap iron, which is the most important of the bulk goods imported, was greatly responsible, the figure for 1938 being 447,013 tons as against 677,948 tons in 1937. Scrap iron is today more and more in demand for use in the manufacture of armaments and is consequently not very willingly sold abroad by the American, British, Netherlands and Belgian producers. Similarly the imports of pyrites have declined greatly, having amounted in 1938 to only 6,043 tons as compared with 29,306 tons in 1937. As a result of the research conducted in the last few years in the hope of finding greater deposits of pyrites in Poland itself, the home production of this commodity has greatly increased, and this has contributed to the fall in imports. Imports of ore reached a record high level in 1938 of 200,573 tons, showing an increase of 19 per cent over the previous year, when the figure was 168,490 tons. This is the maximum amount of ore that can be handled in the port at present. Of the other bulk goods, Thomas slag and phosphates have remained at approximately the same level as in 1937.

Special mention must be made of the most important of the piece goods in the trade of Gdynia, namely cotton, in which the imports reached a record high level of 97,507 tons in 1938, as compared with 93,013 tons in 1937. In spite of the unstable tendencies in September and October, the transit-trade in cotton did not suffer any serious decline.

Amongst the animal and vegetable products good results were shown in the trade in dried fruits, coffee, cocoa, spices and, especially, fresh herrings (12,614 tons in 1938 as against 10,702 tons in 1937) and salted herrings (49,217 tons in 1938 as against 38,269 tons in 1937). Considerable increases were also shown in

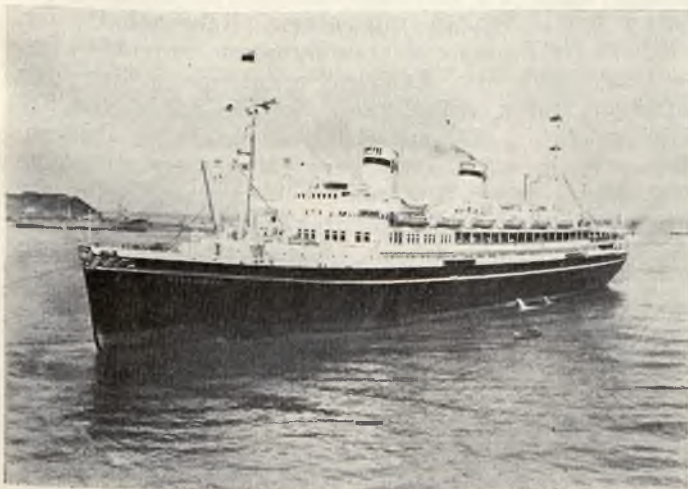
(12.614 t w 1938 r. wobec 10.702 t w 1937 r.) i solonych (49.217 t w 1938 r. wobec 38.269 t w 1937 r.). Poważnemu zwiększeniu ulega również przywóz skór, wełny, juty, a z metali w pierwszym rzędzie — miedzi, cyny i cynku.

Zdecydowaną tendencję spadku wykazują: nasiona oleiste, ryż surowy, owoce świeże, tran, papier i makulatura, papa i tektura, celuloza oraz części wagonów i lokomotyw.

Wywóz zamorski w 1938 r. (7.646.902,— t) wykazuje nieznaczny 4,9% owoy wzrost w stosunku do 1937 r. (7.288.172,6 t). Najpoważniejszy artykuł wywozu w porcie gdyńskim — węgiel kamienny załamuje się znowu. Spadek ten wynoszący przeszło 4% jest znacznie większy aniżeli w 1936 roku. Wywóz węgla eksportowego w 1938 r. wyniósł 5.379.499,0 t wobec rekordowych 5.560.207 t w 1937 r. Spadek ten tłumaczyć należy zmniejszeniem się wysyłek w pierwszym rzędzie do Szwecji, Belgii, Danii, Holandii i Argentyny. Poważnemu zmniejszeniu ulega również wywóz koksu — (127.802 t w 1938 r. wobec 234.646 t w 1937 r.). Rok sprawozdawczy przynosi natomiast nader rekordowe wyniki wywozu węgla bunkrowego, wykazującego ok. 67% wzrostu (1.018.622 t w 1938 r. wobec 611.582 t w 1937 r.). Gdynia staje się poważną stacją bunkrową zaopatrzoną ostatnio w trzy najbardziej nowoczesne pływające stacje bunkrowe. Tarcica daje poważny przeszło 51%-owy wzrost wywozu — (225.527 t w 1938 r. wobec 149.243 t w 1937 r.), ale dopiero wywóz bali i kopalniaków osiąga rekordowy ok. 100% owoy wzrost (140.400 t w 1938 r. wobec 70.966 t w 1937 r.), kierowany niemal w całości na rynek angielski.

Dobra koniunktura na zboże oraz wybudowany w 1936 r. elewator zbożowy pozwalają wywieść po raz pierwszy nienotowaną dotychczas w porcie gdyńskim ilość 57.308 ton zboża. Z produktów roślinnych i zwierzęcych zwiększa się wywóz: mąki pastewnej, ryżu wyluszczonego, warzyw, przetworów mięsnych, jaj, masła i cukru. Z produktów chemicznych jedynie wywóz bieli cynkowej i saletry, gdyż najpoważniejszy artykuł wywozu z pośród chemikaliów — siarczan amonu — wykazuje poważne tendencje spadku. Z innych najbardziej cennych pozycji wywozowych portu gdyńskiego szczególnie dobre rezultaty daje wywóz żelaza surowego i handlowego, oraz blachy żelaznej i cynkowej.

Port gdyński w roku ubiegłym zakończył nowy okres nader intensywnej pracy. Powiększenie się granic Rzeczypospolitej i postępująca stale industrializacja gospodarstwa narodowego Polski zamykają rok ten dla portu pod znakiem dobrej koniunktury.



M/s „Piłsudski”



Wejście do portu gdyńskiego
Entrance to the Port of Gdynia

the imports of hides, wool, jute and, amongst metals, of copper, tin and zinc.

A decline was shown in the imports of oil seeds, unhusked rice, fresh fruit, cod-liver oil, manufactured paper and waste-paper, cardboard, pasteboard, cellulose and railway locomotive and wagon parts.

Overseas exports in 1938 (7,646,902 tons) showed a small increase of 4.9 per cent over those in 1937 (7,288,172.6 tons). The exports of coal, the chief article shipped abroad, again suffered a decline, this time of 4 per cent, which represents a greater drop than in 1936. In 1938 these exports amounted to 5,379,499 tons as against 5,560,207 tons in 1937. This decline can be accounted for by the fact that exports lessened to countries such as Sweden, Belgium, Denmark, the Netherlands and Argentine. Similarly a serious difference was evident in the export of coke (127,802 tons in 1938 as compared with 234,646 tons in 1937). On the other hand, the returns show that a record high level was reached in the exports of bunker coal, the increase over the figures for 1937 being about 67 per cent (1,018,622 tons as against 611,582). The result is that Gdynia is becoming an excellent bunker station, having lately been provided with three of the most modern floating bunker machines. Exports of deal-board showed a marked increase of 51 per cent (225,527 tons in 1938 as compared with 149,243 tons in 1937). Moreover, a striking record was reached in the exports of beams and pit-props, the increase amounting to nearly 100 per cent (140,400 tons in 1938 and 70,966 tons in 1937). Nearly all the exports of these goods were shipped to Great Britain.

Owing to a favourable market and the building of the new grain elevator in 1936 a figure was reached in the exports of grain without parallel up to that time in the history of the port, namely 57,308 tons. Other items of which the exports increased were such animal and vegetable products as fodder, husked rice, table vegetables, meat, eggs, butter and sugar. Amongst chemical products only the exports of zinc and saltpetre showed an increase, the figures for the chief chemical article of export, sulphate of ammonia, showing a serious decline. Of the other valuable goods exported from Gdynia excellent results have been shown in the exports of pig iron, manufactured iron, sheet iron and sheet zinc.

In conclusion it may be said that the port of Gdynia has completed another year of intensive activity. The extension of Poland's frontiers and continued progress in industrialization fostered by the State indicate that there are extremely bright prospects for the future.

Port gdański w 1938 roku

Der Danziger Hafen im Jahre 1938

Rok ubiegły rozpoczął się dla portu gdańskiego pod szczęśliwymi auspicjami. Eksport węgla z Polski miał tendencję wzrostową, przebieg zimy zapowiadał dobry urodzaj, import podstawowego artykułu Gdańska, rud żelaznych rozwijał się w związku ze zbrojeniami Czechosłowacji pomyślnie. Cyfry statystyczne pierwszych ośmiu miesięcy całkowicie przypuszczenia te potwierdziły. Gdańsk wykazywał ogólny wzrost przeładunku. Kryzys środkowo europejski z września i października 1938 r., związane z nim zmiany granic, wprowadziły dużo trudności w komunikacji portu gdańskiego z jego poza polskim zapleczem, co znalazło swój wyraz w cyfrach ostatniego kwartału. Przede wszystkim zmniejszył się poważnie import rud do Czechosłowacji.

W wyniku końcowym cyfry obrotów towarowych portu gdańskiego w roku 1938 utrzymały się prawie dokładnie na poziomie cyfr roku poprzedniego, jeżeli chodzi o obroty globalne. Import wyniósł 1.563.958 t, w porównaniu z 1.515.929 t, eksport 5.563.236 t, wobec 5.684.849 ton w roku 1937.

Wskutek niewielkiego spadku eksportu przy jednoczesnym wzroście przywozu poprawił się ich wzajemny stosunek na rzecz tego ostatniego. Nastąpiły natomiast dosyć poważne przesunięcia w poszczególnych grupach towarowych. W imporcie wykazują wzrost wytwory pochodzenia roślinnego, rudy, chemikalia, oraz tłuszcze, spadek — metale, kauczuk, przetwory spożywcze i tytoń. W eksporcie poważnie wzrosł węgiel, oraz przetwory spożywcze. Spadły natomiast prawie wszystkie inne grupy towarów, w nieznacznym jednak zakresie z wyjątkiem drzewa, którego spadek wyniósł 31%. Oddziaływa tu w pierwszym rzędzie słaba tendencja cen na rynku angielskim. Szczegółowe zestawienia obrotów towarowych Gdańska zawiera dział statystyczny niniejszego numeru.

Obroty okrętowe wzrosły w sposób zdecydowany. W roku sprawozdawczym zawinęło do portu gdańskiego 6.601 okrętów o pojemności 4.768.775 NRT co stanowi wzrost o 18,5%. Wzrosł również tonaż przeciętny, zawijających do Gdańska okrętów z 678 NRT w 1937 r. na 728 NRT w 1938 r.

Z ważnych wydarzeń w życiu portu gdańskiego w 1938 r. wymienić należy w pierwszym rzędzie uruchomienie nowoczesnego elewatora zbożowego, będącego własnością Rady Portu. Techniczna obsługa w elewatorze i ogólny nadzór Rada Portu zatrzymała w swoim ręku, eksploatację uskuteczniają firmy prywatne na podstawie taryf i specjalnych umów, zawartych z Radą Portu. Uruchomienie tego elewatora zbiegło się z rokiem dobrego urodzaju w Polsce, tak, że została on od razu w całej pełni wykorzystany. W ciągu całego roku trwały na szeroką skalę zakrojone prace modernizacyjne w porcie. Na plan pierwszy wysuwają się roboty pogłębiarskie na redzie i w samym porcie, przede wszystkim przy Kanale Portowym. Stoi to w związku z zawijaniem do Gdańska dużych okrętów linii regularnych i ogólnym wzrostem tonażu przeciętnego, o czym była mowa powyżej. Przez ścięcie dwóch narożników zostało utworzone dogodne miejsce obrotowe dla okrętów z wjazdem do

Das vergangene Jahr begann für den Danziger Hafen unter günstigen Anzeichen. Der Kohlenexport aus Polen hatte eine gesteigerte Tendenz, der Verlauf des Winters liess eine gute Ernte erwarten und der Import von Eisenerzen, die zu den wichtigsten Einfuhrwaren des Danziger Hafens gehören, entwickelte sich im Zusammenhang mit den tschechoslowakischen Rüstungen günstig. Die statistischen Zahlen für die ersten acht Monate bestätigen im vollen Umfange diese Annahmen. Danzig wies eine allgemeine Zunahme des Umschlages auf. Die mitteleuropäische Krise im September und Oktober 1938 und die darauf folgenden Grenzänderungen brachten viele Schwierigkeiten im Verkehr des Danziger Hafens mit seinem weiteren, über Polen hinaus reichenden Hinterlande. Vor allem ging der Erzimport nach der Tschecho-Slowakei bedeutend zurück.

Im Endergebnis hielt sich der Warenverkehr des Danziger Hafens im Jahre 1938 fast auf derselben Höhe wie im Vorjahre, soweit es sich um die Gesamtzahlen handel. Die Einfuhr betrug 1.563.958 t gegenüber 1.515.929 t, die Ausfuhr — 5.563.236 t gegenüber 5.684.849 t im Jahre 1937. Infolge des nicht besonders grossen Exportrückganges bei gleichzeitiger Zunahme des Imports erfuhr das gegenseitige Verhältnis eine Besserung zugunsten des letzteren. Dagegen sind bedeutende Verschiebungen bei den einzelnen Warengruppen zu verzeichnen. Beim Import weisen Erzeugnisse pflanzlicher Herkunft, Erze, Chemikalien und Fette eine Zunahme auf, während Metalle, Kautschuk, Nahrungsmittelprodukte und Tabak rückgängig waren. Beim Export sind Kohle und Nahrungsmittelprodukte bedeutend gestiegen, während fast alle anderen Warengruppen einen, wenn auch unbedeutenden Rückgang zu verzeichnen haben; nur bei Holz betrug dieser Rückgang 31%. Die geringere HolzAusfuhr ist vor allem auf die schwache Preistendenz auf dem englischen Markt zurückzuführen. Genaue Zusammenstellungen des Danziger Warenverkehrs sind im statistischen Teil dieser Nummer enthalten.

Der Schiffsverkehr weist eine entschiedene Steigerung auf. Im Berichtsjahr liefen im Danziger Hafen 6.601 Schiffe mit einem Raumgehalt von 4.768.775 NRT ein, was eine Zunahme um 18,5% bedeutet. Auch die Durchschnittstonnage der den Danziger Hafen anlaufenden Schiffe nahm von 678 NRT im Jahre 1937 auf 728 NRT im Jahre 1938 zu. Von wichtigen im Danziger Hafenleben im Jahre 1938 eingetretenen Ereignissen ist in erster Reihe die Inbetriebnahme eines neuzeitlichen Getreidespeichers, der Eigentum des Hafenausschusses ist, zu verzeichnen. Die technische Bedienung und die Aufsicht im Speicher hat sich der Hafenausschuss vorbehalten. Den Betrieb führen Privatfirmen auf Grund festgesetzter Tarife und besonderer mit dem Hafenausschuss abgeschlossener Verträge. Die Inbetriebnahme des Getreidespeichers traf mit einem guten Erntejahr in Polen zusammen, so dass der Speicher sofort im vollen Umfange ausgenutzt wurde. Während des ganzen Berichtsjahres wurden im Hafen umfangreiche Modernisierungsarbeiten durchgeführt.

portu między basenami Wolnej Strefy i Westerplatte. Prace inwestycyjne w Gdańsku są kontynuowane według przed rokiem zatwierdzonego planu, w najbliższym czasie rozpocznie pracę w basenie towarów masowych 5 nowych dźwигów 7-tonowych wykonanych przez polski przemysł hutniczy.

Rada Portu wzorem lat ubiegłych prowadziła intensywną propagandę i akwizycję portu w zapleczu, za pośrednictwem swoich przedstawicielstw i bezpośredniego kontaktu swoich funkcjonariuszy z firmami gospodarczymi jak najdalejzego zaplecza. Port gdański brał udział w szeregu wystaw i targach ilustrując tam za pomocą planów, wykresów i modeli korzyści, które zapewnić może swoim interesantom. Rozbudowany został kontakt z prasą fachową przede wszystkim dzięki ukazującym się obecnie „Codziennym Biuletynowi” Rady Portu.



Rekordowy rozwój ruchu statków portu gdańskiego w 1938 r. na tle wzmożonego ruchu bunkrowego

Rok 1938 stanowił dla portu gdańskiego w odniesieniu do ruchu statków okres rozpędu ku nowym wynikom rekordowym. Po kilku latach silnej depresji, ewolucji nierównomiernej i ustabilizowania się na pewnym poziomie kryzysowym, ruch statków portu gdańskiego ożywił się tak dalece i wykazał tak silną dynamikę rozwojową, iż wzblił się do poziomu nie notowanego dotychczas w historii portu gdańskiego, nawet w okresie najlepszej prosperity i prawie samodzielnej obsługi polskiego handlu zagranicznego. Jest to wynik tym bardziej doniosły, że został uzyskany w niekorzystnych warunkach pracy: handel światowy kształtował się w roku ubiegłym po linii spadkowej, co na polskim handlu zagranicznym odbiło się w postaci zahamowania rozwoju dynamicznego; wydarzenia polityczne i ich pochodne wstrząsy gospodarcze w bezpośrednim zapleczu portów polskiego obszaru celnego jeszcze mniej sprzyjały rozwojowi pracy portowej. Rozwój ruchu statków portu gdańskiego nie był zatem wypadkową normalnych i organicznych warunków rozwojowych. Nowy rekordowy wynik uzyskano przez zdyskontowanie niewykorzystanego dotychczas współczynnika geograficzno-gospodarczego, na które składają się: dogodny położenie Gdańska na drodze, po której przechodzą statki obsługujące wymianę towarową między państwami bałtyckimi a zachodnio-europejskimi, oraz możliwość dogodnej dostawy taniego, polskiego węgla bunkrowego. W roku ubiegłym Gdańsk wstąpił na pierwszy szczebel rozwoju jako ośrodkowa baza bunkrowa dla żeglugi, łączącej Europę wschodnią z zachodnią. Port gdański uruchomił tym samym nowe koło w płaszczyźnie jego wszechstronnych możliwości funkcjonalnych, udostępniając równocześnie dogodnie, umownie nieograniczone możliwości zbytu dla polskiego przemysłu węglowego. Uaktywnienie tej pozycji winno być wytyczną przyszłości, nie tylko ze względu na nasze gospodarstwo morskie, ale w stopniu może nawet większym, ze względu na korzyści bilansowe.

W 1938 r. weszło do portu gdańskiego 6.601 statków o pojemności 4.768.757 nrt wobec 5.935 statków z 4.025.712 nrt w 1937 r., a wyszło 6.585 statków o pojemności 4.747.668 nrt wobec 5.942 statków z 4.035.095 nrt.

Z ładunkiem: weszło 2.228 statków o pojemności 1.548.232 nrt, co stanowiło 32,4% ogólnej pojemności na wejściu wobec 36,7% w 1937 r., wyszło 4.450 statków o pojemności 2.871.175 nrt, co było 60,5% ogólnej pojemności na wyjściu wobec 72,3% w 1937 r.

Spadek wykorzystania tonażu pozostaje w związku z poważnym wzrostem ruchu statków, które zawięły do portu

Im Vordergrund stehen hier die auf der Reede und im Hafen selbst, vor allem aber im Hafenskanal geführten Baggerarbeiten, deren Notwendigkeit dadurch bedingt war, dass der Danziger Hafen von grossen Tourenlinienschiffen angelaufen wird und die Durchschnittstonnage allgemein gestiegen ist, wovon oben bereits die Rede war. Durch Abtragung von zwei Landspitzen in der Hafeneinfahrt wurde ein bequemer Schiffswendeplatz zwischen dem Freibezirk und dem Hafenbecken Westerplatte geschaffen. Die Ausbaurbeiten im Danziger Hafen werden nach einem vor Jahresfrist genehmigten Plan fortgesetzt. Demnächst werden im Massengutbecken 5 neue von der polnischen Hüttenindustrie erbaute Kräne zu 7 t Hubkraft dem Betrieb übergeben.

Der Hafenausschuss führte, ähnlich wie im Vorjahre, eine intensive Propaganda und Aquisition im Hinterlande zugunsten des Hafens, u. z. durch seine Vertretungen und durch unmittelbare Fühlungnahme seiner Beamten mit den Wirtschaftskreisen des weitesten Hinterlandes. Der Danziger Hafen nahm an verschiedenen Ausstellungen und Messen teil, um dort an Hand von Kartenmaterial, graphischen Darstellungen und Hafenmodellen die Vorteile darzulegen, die er in der Lage ist, seinen Interessenten zu bieten. Ausgebaut wurden auch die Beziehungen zu der Fachpresse, vor allem dank der jetzt täglich erscheinenden Tagesmitteilungen des Hafenausschusses.

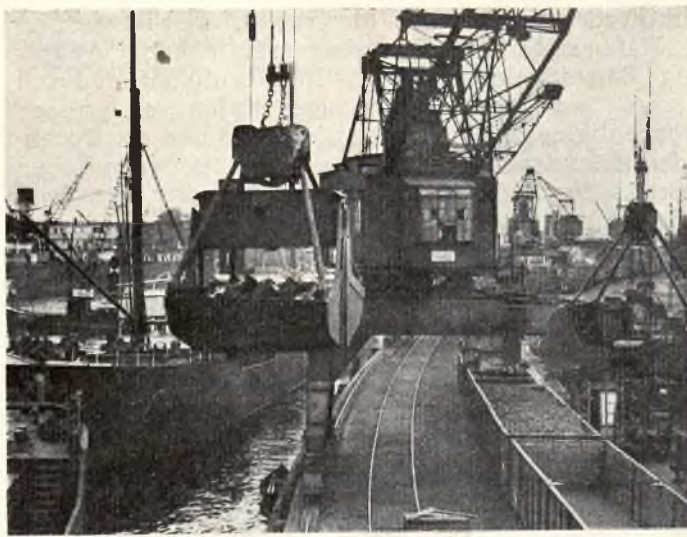
gdańskiego dla zabrania węgla bunkrowego. W 1937 r. zawięto do portu gdańskiego w tym celu 807 statków o pojemności 718.881 nrt, podczas gdy w roku sprawozdawczym aż podwójna ilość, mianowicie 1 636 statków o pojemności 1.424.609 nrt. W Gdańsku zabierają bunkier nie tylko statki państw bałtyckich i skandynawskich, ale również państw zachodnio-europejskich, a nawet statki angielskie. Doceniając we właściwym stopniu znaczenie ruchu bunkrowego dla samego portu oraz polskiego przemysłu węglowego, dokłada port gdański wszelkich starań dla podniesienia swej atrakcyjności jako ośrodek bunkrowy, do czego przyczynią się planowane w r. dalsze inwestycje.

W porównaniu z latami ostatnimi oraz z 1930 r., tj. rokiem dotychczasowego największego nasilenia ruchu statków portu gdańskiego otrzymujemy następujący obraz:

rok	statków	p r z y j a z d		
		nrt	wskaznik 1932 r. = 100	
1930	6.078	4.143.098	131,1	150,6
1932	4.637	2.750.411	100,0	100,0
1936	5.404	3.294.611	116,5	119,7
1937	5.935	4.025.712	127,9	146,3
1938	6.601	4.768.757	142,4	173,4
		w y j a z d		
1930	6.087	4.142.802	130,8	149,3
1932	4.655	2.774.570	100,0	100,0
1936	5.398	3.292.097	115,9	118,6
1937	5.942	5.035.095	127,4	145,4
1938	6.585	4.747.668	141,5	171,1

Port gdański uzyskał zatem nie tylko znaczny wzrost w stosunku do roku poprzedniego, ale przekroczył przede wszystkim dotychczasowy najwyższy wynik osiągnięty w latach przedkryzysowych o 15,1%, ustalając tym samym nowy rekord ruchu statków. Jeśli takie kształtowanie się uzyskane zostało nawet prawie wyłącznie dzięki wzrostowi ruchu bunkrowego to należy to uznać mimo to za zjawisko nadzwyczaj dodatnie z punktu widzenia ogólnego gospodarstwa polskiego, któremu przecież port gdański służyć ma w pierwszym rzędzie.

Przeciętny tonaż statków przechodzących przez port gdański kształtował się w ostatnich latach następująco: 1932 594 nrt, 1933 — 643 nrt, 1934 — 650 nrt, 1935 — 638 nrt, 1936 — 610 nrt, 1937 — 679 nrt, 1938 — 722 nrt. Widzimy, że również w tym zakresie zaznaczył się poważny wzrost.



Przeładunek węgla w porcie gdańskim
Coal Loading in the Port of Danzig

Poniższe zestawienie odzwierciedla strukturę narodowościową ruchu statków portu gdańskiego w 1937 r. i 1938 r. na wejściu:

narodowość	1938		1937	
	statków	nrt	statków	nrt
Egipt	3	7.239	—	—
U. S. A.	—	—	2	7.892
Belgia	1	724	2	1.230
Bułgaria	11	1.122	4	408
Gdańsk	66	17.262	141	27.642
Dania	876	588.756	843	541.335
Niemcy	1.405	704.727	1.606	821.157
Anglia	256	333.608	230	262.612
Estonia	380	270.771	260	153.179
Finlandia	407	438.914	290	355.656
Francja	35	52.130	51	73.407
Grecja	60	145.791	49	114.630
Holandia	384	112.084	317	103.432
Islandia	4	2.463	6	4.176
Italia	46	148.482	41	125.229
Japonia	1	4.823	—	—
Jugosławia	4	9.108	10	7.961
Łotwa	214	246.497	127	126.612
Litwa	122	58.451	56	30.111
Norwegia	547	404.750	415	271.988
Panama	23	12.176	19	6.876
Polska	380	281.291	327	263.226
Portugalia	2	7.493	—	—
Rumunia	1	2.673	1	2.221
Szwecja	1.362	905.642	1.128	712.629
Sowiety	3	7.412	5	10.373
Węgry	—	—	5	1.730
Ogółem	6.601	4.768.757	5.935	4.025.712

Ogółem reprezentowanych było w porcie gdańskim 25 bander wobec 24 w 1937 r. Jako nowe w 1937 r. nie reprezentowane bandery wystąpiły w porcie gdańskim bandera egipska, portugalska i japońska, nie zawinęły natomiast bandery Stanów Zjednoczonych oraz Węgier.

W ramach struktury narodowościowej ruchu statków portu gdańskiego zaznaczyły się zasadnicze zmiany. Najciekawsze zjawisko stanowi fakt dalszego wzrostu ogólnego tonażu bander bałtycko-skandynawskich bez uwzględnienia bandery niemieckiej i polskiej, spośród których tylko bandera sowiecka wykazała spadek. Udział bander bałtycko-skandynawskich wyniósł w roku sprawozdawczym 3.911 statków o pojemności 2.921.193 nrt wobec 2.643 statków o pojemności 2.201.883 nrt w r. 1937. Udział procentowy tonażu powyższych bander wzrósł zatem z 54,7% w 1937 r. na 61,3% ogólnego tonażu portu gdańskiego w 1938 r.

W związku z silnym wzrostem przywozu rud szwedzkich wysunęła się bandera szwedzka na pierwsze miejsce, które dotychczas od kilkunastu lat zajmowała bandera niemiecka, mająca największy udział w przewozach drzewa i zboża.

Bandera szwedzka uzyskała największy wzrost tonażu mianowicie o 193.013 nrt, wskutek czego jej udział wzrósł z 17,7½ w 1937 r. na 19,0% w 1938 r. Tym samym uzyskała bandera szwedzka najwyższy dotychczasowy udział w ogólnym ruchu statków portu gdańskiego.

Mimo ogólnej tendencji zwykłej ruchu statków portu gdańskiego zaznaczył się ponownie spadek tonażu niemieckiego mianowicie z 821.157 nrt na 704.727 nrt. Udział tonażu niemieckiego, który wykazuje spadek już od szeregu lat, spadł dalej na 14,8½ wobec 20,4% w 1937 r. Jest to najniższa cyfra udziałowa bandery niemieckiej od przeszło 12 lat.

Bandera duńska mimo nieznacznego wzrostu tonażu wykazała spadek swego udziału, utrzymując się jednakże na trzecim miejscu. Bandera duńska jest razem z banderą sowiecką jedyną spośród bander bałtycko-skandynawskich, które straciły na znaczeniu. Udział procentowy bandery duńskiej obniżył się z 13,5% w 1937 r. na 12,3% w 1938 r.

Powyższe trzy bandery tworzą grupę bander, których tonaż przekracza pół miliona nrt. Do grupy bander powyżej 400.000 nrt należą tylko dwie bandery, a mianowicie fińska i norweska.

Bandera fińska, która od 1932 r. wykazuje stały wzrost udziału w ruchu statków portu gdańskiego, utrzymała się nadal na czwartym miejscu, na które wysunęła się w 1937 r. Wzrost tonażu fińskiego w stosunku do 1937 r. wyniósł 83.258 nrt czyli 23,4%, wskutek udziału tonażu fińskiego wzrósł z 8,8% na 9,2%. Jest to dotychczas największy udział bandery fińskiej w ruchu statków portu gdańskiego.

Na piątym miejscu znalazła się ponownie bandera norweska, której tonaż wzrósł o 132.762 nrt czyli 48,9%, a udział procentowy z 6,8% na 8,5% w roku sprawozdawczym.

Wśród pozostałych bander tylko bandera angielska przekroczyła ponownie po długim czasie 300.000 nrt. Dzięki wzrostowi tonażu o 70.996 nrt udział procentowy bandery angielskiej wzrósł z 6,5% w 1937 r. na 7,0%.

Bandera polska, która przoduje w grupie bander powyżej 200.000 nrt, znalazła się na siódmym miejscu. Jakkolwiek bandera polska wykazuje wprawdzie powolny ale stały wzrost tonażu, to jednak jej udział procentowy w ostatnich latach spadł. Bandera polska nie wykazuje w porcie gdańskim tej szybkiej ewolucji jak inne bandery, gdyż na ogół reprezentowaną jest tylko przez mniejsze jednostki pływające w europejskiej służbie regularnej.

Najszybszy wzrost wykazały ponownie bandera estońska i łotewska, które obok bandery fińskiej, angielskiej i litewskiej korzystają w znacznym stopniu z portu gdańskiego jako bazy bunkrowej. Bandera estońska wykazała wzrost o 117.592 nrt czyli 76,9%, tak że jej udział procentowy wzrósł z 3,8% na 5,7%, a bandera łotewska wzrosła o 119.885 nrt czyli 94,4%, tak że jej udział wzrósł z 3,1% na 5,2%.

Wreszcie zaznaczył się w związku z pewnym ożywieniem wywozu węgla na rynki południowe wzrost bander śródziemnomorskich; udział bandery włoskiej i greckiej osiągnął 3,1% ogólnego ruchu statków portu gdańskiego.

Kończąc niniejszą analizę rozwoju ruchu statków portu gdańskiego nie możemy pominąć dalszego zjawiska dodatniego: wzrastające znaczenie portu gdańskiego znalazło widoczny wyraz w przychylnym ustosunkowaniu się sfer żeglugowych, wyrazem czego było uruchomienie nowych linii regularnych, z których najważniejszą była może linia daleko-wschodnia, oraz obniżenie dodatków dotychczas pobieranych w relacjach, w których port gdański nie jest uznany za port zasadniczy.

L. J.



Wjazd do portu gdańskiego
Entrance of the Port of Danzig

RYNEK FRACHTOWY

FRACHTENMARKT - FREIGHT MARKET

SPRAWOZDANIE POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ

ZA MIESIĄC GRUDZIEŃ 1938 R.

Miesiąc grudzień upłynął naogół pod znakiem słabej tendencji na rynku frachtowym, przy czym zaznaczyć trzeba, że ze względu na trudności lodowe w portach północnych duża część tonażu bałtyckiego odpłynęła na Morze Śródziemne i zachodnie wybrzeża Europy, tak, że stawki frachtowe na Bałtyku wykazywały tendencję zwyżkową.

Drzewo

Eksport drzewa wykazał dalsze zmniejszenie ze względu na to, że szereg mniejszych eksporterów gdańskich przeniósł się w głąb kraju lub zagranicę i nawiązuje stamtąd nowe stosunki z importerami angielskimi.

Zafrachtowano pewną ilość statków, za które płacono:
 D/B/B — Londyn sh. 29/— Baltwood Net
 za drzewo twarde nieobrznane sh. 45/— Baltwood Gross
 za drzewo twarde nieobrznane sh. 50/— Baltwood Net

Żaglowce

Zafrachtowano szereg żaglowców do Danii pod makuchy, za które notowano przeciętnie stawkę Rmk. 5.50 do portów położonych nie bardziej na północ od Aarhus. Zafrachtowano również żaglowce pod zboże, za które płacono Rmk. 4.50 za tonę.

W grudniu można było zauważyć pewien brak małego tonażu spowodowany trudnościami lodowymi.

Zboże

Eksport zboża utrzymał się na poziomie ostatniego okresu sprawozdawczego. Płacono do Antwerpii sh. 3/— do 3/3 Gold za 1000 kg.

Węgiel

Ze względu na wyczerpanie licencji wywozowych do szeregu krajów, frachtowanie węgla w grudniu ub. r. poważnie osłabło. Zafrachtowano szereg statków do Francji, za które płacono:

1700 ton	Le Havre	sh. 6/3
3/3300 ton	Bordeaux	sh. 7/6
2800 ton	Sette/Marseilles	sh. 10/6
2500 ton	Rouen	sh. 6/—
2000 ton	Dunkerque	sh. 5/9
2500 ton	Bayonne	sh. 7/—
1450 ton	Fecamp	sh. 6/6
1800 ton	La Palica	sh. 6/9

Do Holandii zafrachtowano kilka statków po 5000 ton po stawce sh. 5/—. Poza tym 2000 ton do Delftzi 5/—.

Do Belgii—Zeebrügge — 3000/3200 ton sh. 4/—.

Na Morze Śródziemne płacono:

3000/3500 ton	Bona	sh. 9/—
6500/7000 ton	Piraeus	sh. 8/—
5200/5800 ton	Alexandria	sh. 8/3
3000 ton	Oran	sh. 8/3

Do Ameryki Południowej: Towarzystwa Ubezp. jedynie dla węgla roburowskiego nie podwyższyły stawek asekuracyjnych, tak, że w grudniu zafrachtowano 4 statki wielkości 5500—6800 ton po sh. 14/—.

ZA MIESIĄC STYCZEŃ 1939 R.

Rok 1939 rozpoczął się pod znakiem pewnego ożywienia na rynkach frachtowych. Frachty natomiast utrzymywały się przeważnie na poziomie stawek notowanych pod koniec roku ubiegłego.

Drzewo. W okresie sprawozdawczym eksportowano drzewo jak i w poprzednich miesiącach. Tylko w mniejszych ilościach i to przeważnie na warunkach linii regularnych. Ładunki całostatkowe oferowano po tak niskich stawkach, że tylko w nielicznych wypadkach udało się zacharterować statki.

Żaglowce. W dziedzinie frachtowania małego tonażu można było zauważyć pewne ożywienie, przy czym stawki frachtowe utrzymały się jednak na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Naogół trzeba zaznaczyć, że tonażu było dostatecznie, tak, że frachtowanie nie natrafiało na większe trudności, co w pierwszym rzędzie zawdzięcza się łagodnej zimie. Za zboże płacono do jednego portu Danii — nie dalej położonego na północ niż Aarhus, Rmk. 5,50, a za makuchy w tej samej relacji Rmk. 6,50.

Zafrachtowano również kilka partii drzewa do Danii po sh. 25/— do 26/— za std. Pojawiło się na rynku kilka ładunków kukurydzy, za które płacono Rmk. 5,50.

Zboże. Notowane ożywienie w dziedzinie eksportu zboża, jakie panowało w pierwszej połowie stycznia rb. osłabło znacznie w drugiej połowie stycznia. Zainteresowanego tonażu była dostateczna ilość, tak, że jedyną trudnością przy frachtowaniu zboża była stawka frachtowa. Płacono do Antwerpii w pierwszej połowie stycznia rb. 3/3 Gold, natomiast w drugiej połowie płacono już tylko 3/— do 3/1¹/₃ Gold.

Węgiel. W dziedzinie eksportu węgla z Gdyni i Gdańska zanotowano w stosunku do grudnia ub. r. pewne ożywienie. Stawki frachtowe kształtowały się do poszczególnych krajów, jak następuje:

za statek o wielkości ca 1700 do Lorient	6/6
za statek o wielkości 2000 do La Rochelle	6/9
za statek o wielkości ca 3000 do Rouen	6/—
za statek o wielkości 2200 do Bayonne	7/—

Do Holandii płacono: za statek o wielkości ca 3000 ton w pierwszej połowie stycznia rb. sh. 5/—, a w drugiej połowie sh. 4/9.

Do Belgii (Antwerpia) płacono: za statek ca 3000 ton sh. 3/9 do 4/—.

Zafrachtowano również szereg statków na morze Śródziemne, a m. in.

2300 ton	Malta	sh. 9/—.
5/5500 ton	Alexandria	sh. 8/4 ¹ / ₃ ,
5500/6000 ton	Jugosławia	sh. 8/3 do 8/6,
ca 2700	Dakar	sh. 7/6.

Zanotowano również kilka zafrachtowań do Ameryki południowej a mian. płacono w drugiej połowie stycznia za statek o wielkości 7500 ton 13/10¹/₂. Za statek o wielkości 7000 ton 14/— (Buenos Aires).

Do Szwecji zafrachtowano cały szereg statków oraz zawarto kontrakty. Płacono ca 2700 t. do Stockholmu 4/4¹/₃ 1000 ton wyładunku; do Gefle 4/4¹/₃ ppt.

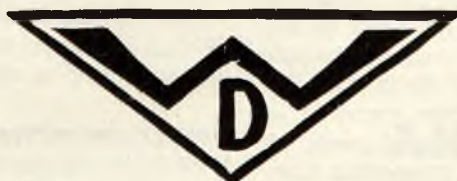
Fabryka Wagonów Gdańsk

Spółka Akcyjna

WAGONY KOLEJOWE,
WAGONY TRAMWAJOWE
wszelkiego rodzaju!

NADWOZIA DO AUTOBUSÓW
i CIEZARÓWEK!

PRZYCZEPKI, WOZY ROLNICZE
wszelkiego rodzaju na oponach gumowych



Waggonfabrik Danzig

Aktiengesellschaft

EISENBAHNWAGEN und
STRASSENBAHNWAGEN
aller Art!

KAROSSIEREN FÜR AUTOBUSSE
und LASTKRAFTWAGEN!

ANHÄNGER und LUFTBEREIFTE
landwirtschaftliche WAGEN aller Art

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

ZOLL- UND TRANSPORTNACHRICHTEN

CUSTOMS AND TRANSPORT NEWS

ZARZĄDZENIA TARYFOWE CELEM POTANIENIA PRZEWOŹNEGO DLA TRANSPORTÓW DRZEWA Z RUMUNII PRZEZ PORTY GDYNIĘ/GDAŃSK

W ramach polsko-rumuńskiej taryfy związkowej dla komunikacji z portami morskimi — taryfa artykułowa nr 25 — została tabela stacyjna A rozszerzona na rumuńskie stacje Balani, Gugesti i Piatra Neamt i obejmuje następujące towary:

- 1) drzewo tarte nieheblowane itd., deszczutki do oparkowań, fryzy surowe nieheblowane itd., klepki itd., długie kłocze drzewne, okrągłaki itd.;
- 2) drzewo tarte heblowane, fryzy, parkietówka, drzewo rezonansowe i klawiaturowe;
- 3) forniery i dykty z dębu, jesionu oraz innych gatunków drzewa, papierówkę i kopalniaki.

DODATKI ZIMOWE W KOMUNIKACJI POLSKO-SZWEDZKIEJ PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK

Z uwagi na pobieranie w szwedzkich portach dodatków zimowych, wprowadzono na zimę 1938/39, jak i w roku poprzednim, do taryfy dla bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Szwecją przez Gdynię i Gdańsk część II, odpowiednie dodatki zimowe, które pobiera się od wszystkich przesyłek nadawanych w czasie od 20 grudnia 1938 r. do 31 marca 1939 r. Dodatki te obliczane będą tak samo jak przewoźne w groszach polskich.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA SMOŁY WYWOŻONEJ PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK

W ramach polskiej taryfy wewnętrznej część II, zeszyt 6, ustanowiona została nowa taryfa wyjątkowa p. k-15, według której przewoźne za smołę z pozycji 259 klasyfikacji towarowej, nadana na stacji Hajduki z przeznaczeniem do wszystkich stacji portowych w Gdyni lub Gdańska wynosi 115 gr za 100 kg, a za smołę nadaną z kopalni Emma 127 gr. Taryfa ta obowiązuje od 1 stycznia 1939 r. do 31 marca 1939 r. dla przesyłek 15-tonowych.

PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI POLSKICH TARYF WYJĄTKOWYCH

Ważność taryf wyjątkowych polskiej taryfy wewnętrznej, część II, zeszyt 6, (t. zn. tych taryf wyjątkowych, których ważność jest ograniczona) została przedłużona do dnia 31 grudnia 1939 r., o ile okres obowiązywania w samej taryfie nie został wymieniony. To ministerialne rozporządzenie jest ważne bez jakiegokolwiek ograniczenia, a więc dla wszystkich taryf wyjątkowych dla komunikacji wewnętrznej (symbol „w”) i granicznej (symbol „g”) jak również dla komunikacji morskiej przez Gdynię i Gdańsk (symbol „p”).

PONOWNE WPROWADZENIE ZNIŻONEJ TARYFY ZWIĄZKOWEJ DLA PRZEWOZU SIARKI Z CZECHOSŁOWACJI PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK.

Dla siarki przywiezionej drogą morską przez porty p. o. c. wprowadzono ponownie w zmienionej formie aneks nr. 506 polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi część II/5, którego ważność upłynęła z dniem 31. 7. 1938. Przewoźne wynosi obecnie dla przesyłek 10 lub 15-tonowych siarki surowej, siarki oczyszczonej lub kwiatu siarkowego hc 2600 przy nadaniu do stacji Batizovce. Powyższe przewoźne przyznawane jest w drodze zwrotu i to najmniej dla 500 t, które wysłane być muszą w czasie od 1. 12. 38 do 30. 6. 39. Reklamacje odbiorcy uwzględnia Czecho-słowacka Dyrekcja Kolejowa w Tatranska Lomnica w ciągu 3 miesięcy po upływie ważności tej obniżki.

ROZSZERZENIE TARYFY SPECJALNEJ DLA DYMIA-CEGO KWASU SIARKOWEGO NA OBSZARY ZAOLZAŃSKIE

Wywóz morski przez Gdynię/Gdańsk może się odbywać na podstawie taryfy specjalnej PJ 43, która z ważnością od 1. 1. 1939 r. została rozszerzona na stację Piotrowice, położoną na Zaolziu. Wobec tego obniża się przewoźne za dymiący kwas siarkowy (oleum) poz. 533 klasyfikacji towarowej na 184 gr od 100 kg przy przesyłkach 15-tonowych.

UDOGODNIENIA TARYFOWE DLA PRODUKCJI WYSOKOWARTOŚCIOWYCH FORNIERÓW

Według taryfy wyjątkowej pf-12 korzystają drzewo mahoniowe afrykańskie oraz drzewo orzechowe z Nigerii przy przewozie przez Gdynię wzgl. Gdańsk i nadaniu do stacji Orzechowo z znacznej niżki, o ile nadawca wykaże, że forniery wykonane z powyższego drzewa przeznaczone będą na eksport. Powyższe udogodnienie rozszerzono obecnie również na drzewo z drzew, które nie rosną w strefie umiarkowanej (poza osobno wymienionymi), pozycji 916 klasyfikacji towarowej.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA OLEJÓW MINERALNYCH IMPORTOWANYCH DO CZECHO-SŁOWACJI PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK

Taryfa artykułowa 210 polsko-czecho-słowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi Gdynia i Gdańsk rozszerzona została z ważnością od 1 lutego br. na stację Prerov. Przez to obniża się stawka przewozowa do tej stacji dla ropy naftowej surowej (olej skalny) o zawartości najwyżej 40% benzyny lub pozbawiona benzyny (więc także dla ropy naftowej surowej pozbawionej szlamu, piasku, mazi rurowej, słonej wody itp.) importowanej przez Gdynię lub Gdańsk na 2200 hc za 100 kg. Dla oleju samochodowego, oleju samolotowego, oczyszczonych (rafinowanych) mineralnych olejów smarowych, np. olej wazelinowy oczyszczony, olej wrzecionowy oczyszczony, olej maszynowy oczyszczony oraz mineralnych tłuszczów smarowych (np. surowca wazelina) obowiązuje natomiast stawka przewozowa 2400 hc za 100 kg. Ta sama stawka 2400 hc obowiązuje również dla olejów mineralnych smarowych z domieszką olejów lub tłuszczów pochodzenia zwierzęcego albo roślinnego lub z nieznacznymi domieszkami wapna żrącego (chlorku wapna), grafitu, talku itp.

POTANIENIE STAWKI FRACHTOWEJ DLA KROCHMALU W KOMUNIKACJI DO I Z CZECHO-SŁOWACJI PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK

Polsko-czecho-słowacka taryfa dla komunikacji z portami morskimi Gdynia/Gdańsk tar. art. nr 74 obowiązująca dla krochmalu rozszerzona została na stację Prerov. Dla przesyłek wagonowych do i z stacji Prerov przez Gdynię i Gdańsk obowiązuje tańsza stawka frachtowa 1620 hc za 100 kg dla krochmalu mokrego oraz szlamu krochmalowego mokrego. Stawka dla krochmalu suchego, a mianowicie: krochmalu ziemniaczanego, młotowego krochmalu ziemniaczanego suchego, krochmalu ziemniaczanego w proszku oraz krochmalu kukurydzowego pszenicznego i ryżowego wynosić będzie 2450 hc za 100 kg.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA CEMENTU PRZY WYWOZIE PRZEZ PORTY P. O. C.

Przez włączenie stacji Grodziec do taryfy wyjątkowej ph-10 zostaje obniżona stawka frachtowa na 75 gr za 100 kg

przy zapłacie za 15 000 kg dla następujących towarów nadanych na wyżej wspomnianej stacji: cementy mielone wszelkich nazw (portlandzki), romański, żuźlowy, naturalne, sztuczne, mieszane (siccofix), wapno, hydrauliczne mielone oraz cement glinowy poz. taryf. 214 a, b i klinkier cementowy z poz. taryf. 215.

POTANIE NIE PRZEWOŹNEGO DLA WĘGLA DRZEWNEGO WYTWARZANEGO W MIELERZACH W KOMUNIKACJI MIĘDZY CZECHO-SŁOWACJĄ A GDYNIA I GDAŃSKIM

Czecho-słowacko-polska taryfa dla komunikacji z portami morskimi część II/1, taryfa artykułowa nr 134, obowiązująca dla węgla drzewnego także mielonego lub ziarnistego rozszerzona została na węgiel drzewny wytwarzany w mielerzach nadany na stacji Vysnia Radvan oraz Udavské.

Dla obydwu stacji obowiązują obniżone przewoźne 1630 wzgl. 1670 hc.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA SMOŁY Z WĘGLA KAMIENNEGO W KOMUNIKACJI POMIĘDZY CZECHO-SŁOWACJĄ A PORTAMI MORSKIMI GDYNIA/GDAŃSK

Z ważnością od 1 lutego 1939 r. ustanowione zostało dla smoły z węgla kamiennego w ramach taryfy artykułowej nr 42 poz. A. czecho-słowacko-polskiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi część II/1 obniżone przewoźne 1840 hc od stacji Prerov. Stawka ta obowiązuje zarówno w kierunku do portów morskich jak i odwrotnie. Kolej ma prawo przewozić przesyłki wymienione w powyższej taryfie w otwartych wagonach kolejowych.

UDOGODNIENIE DLA JAJ W RUCHU TRANZYTOWYM POMIĘDZY RUMUNIA A PORTAMI MORSKIMI GDYNIA I GDAŃSK.

W ramach polskiej taryfy wewnętrznej część II, zeszyt 4 rozszerzono taryfę specjalną dla ruchu tranzytowego PT-2 z ważnością od 21 stycznia 1939 r. na przewóz jaj w relacji granica państwa koło Śniatynia — porty Gdynia/Gdańsk. Wprowadzone dnia 16. 12. 1938 r. obniżenie, które przewidywało stawkę przewozową 600 gr przy nadaniu 10 t, doznało udogodnienia w ten sposób, że można nadać przesyłki 5-tonowe, dla których stawka przewozowa wynosi 750 gr za 100 kg.

TRANSPORTY DO I Z WĘGIER W RUCHU TRANZYTOWYM PRZEZ CZECHO-SŁOWACJĘ

Z powodu wznowienia ruchu na wszystkich dawniejszych przejściach granicznych węgiersko-czechosłowackich, za wyjątkiem Petrzałka/Oroszvar i Ccp/Zahony, oraz na dawniejszych przejściach polsko-czecho-słowackich, za wyjątkiem Woronienka/Zimir, Ławoczne/Skotarsky i Sucha Góra Orawska/Liesek, wznowiono również kolejowe przesyłki towarowe do i z Węgier przez czecho-słowackie i węgierskie

koleje do i z innych krajów. Odprawa przesyłek następuje na podstawie dalej obowiązujących bezpośrednich taryf zwiazkowych przy niezmienionych warunkach i stawkach frachtowych, bez względu na przeprowadzoną zmianę granic, jednakże tylko w relacjach, dla których odnośne przepisy taryfy zwiazkowej — uwzględniając już otwarte przejścia graniczne — mogą być utrzymane. Przepisy dotyczące sposobu opłaty za fracht oraz obciążenia przesyłek za zaliczeniem i zaliczką gotówkową, zostają niezmienione.

OPŁATY DODATKOWE W MIĘDZYNARODOWYCH LISTACH PRZEWOZOWYCH

W międzynarodowym ruchu kolejowym było dotychczas niejednokrotnie trudno zorientować się co do poszczególnych pozycji opłat dodatkowych, zwłaszcza gdy były wypełniane słownie w językach obcych. Sprawą tą zajmowała się na posiedzeniu w Bukareszcie Komisja Międzynarodowego Związku Kolejowego, która powzięła uchwałę, aby w międzynarodowych listach przewozowych opłaty dodatkowe były symbolicznie oznaczane cyframi arabskimi w kwadratowej obwódce. Tym samym wprowadzono w międzynarodowym ruchu kolejowym system wypróbowany już z pomyślnym skutkiem na kolejach polskich. Opłaty dodatkowe będą oznaczane w międzynarodowych listach przewozowych następującymi cyframi arabskimi w sposób wyżej określony.

1. Opłaty za ważenie, 2. Opłaty za ładowanie przesyłki do wagonu, 3. Opłaty za wyładowanie przesyłki z wagonu, 4. Opłaty za liczenie sztuk, 5. Opłaty za wynajem opon, 6. Opłaty za użycie dźwigu stałego lub ruchomego, 7. Opłaty za przechowanie przesyłek w magazynie, 8. Postojowe, 9. Opłata za dokonane formalności celne przez kolej oraz inne opłaty uskuteczniiane przez kolej na rzecz cła, podatki itp., 10. Opłaty za zmianę w umowie o przewóz, 11. Opłata za zawiadomienie odbiorcy lub nadawcy, 12. Opłata za oczyszczenie wagonu, 13. Opłata za desynfekcję wagonu, 14. Opłata za pojenie i żywienie zwierząt, 15. Opłata za sprawdzenie tary, 16. Opłata za przewóz samochodem (dostawa, odbiór z domu), 17. Opłata brzegowa, dokowa etc., 18. Opłata dodatkowa za przewóz morzem (surtaxe de mer), 19. Opłata za przeładowanie lub zmianę zestawów kołowych, 20. Opłata od sumy zaliczki w gotówiznie, 21. Opłata za wypełnienie listu przewozowego, 22. Opłata za zaopatrzenie przesyłki w zastępstwie nadawcy napisem stacji przeznaczenia, cechą lub numerem, 23. Opłata za deklarację wartości dostawy, 24. Opłata za najem konteneru, 25. Opłata za ubezpieczenie, 26. Dodatkowe opłaty portowe.

Z zestawienia tego wynika, że w systemie tym uwzględniono również specjalne wymogi ruchu portowego znajdującego wyraz w symbolicznych cyfrach 17, 18 i 26. W liczbie 26 opłat dodatkowych wymienionych w powyższym spisie znajdują się wszystkie opłaty, jakie najczęściej zachodzą. Inne opłaty dodatkowe podaje się w listach przewozowych międzynarodowych jak dawniej, tj. bez znaków symbolicznych.

**WM
D**

WALCOWNIE METALI S. A. DZIEDZICE

POLECA:

Blachy

Taśmy

Druty

Pręty

PLYTY

GRAFICZNE

Profile

Rury

dla Cynkografii, Miedziorytu i Ofsetowego druku, miedziane i cynkowe ze specjalnego stopu — wysoka wytrzymałość, równe trawienie.

STOP aluminiowy, odporny na wpływy atmosferyczne — łatwe szlifowanie, polerowanie, lutowanie, spawanie, wysoka wytrzymałość.

BLOCZKI do odlewów w piasku i kokilach, dla architektury i konstrukcji pojazdów

ANTICORODAL
nieczerniejący metal srebrzysty

KRONIKA ZAGRANICZNA

AUSLANDSCHRONIK — FOREIGN CHRONICLE

KRAJE BAŁTYCKIE ROZWIJAJĄ ŻEGLUGĘ DALEKOMORSKĄ

Fiński armator Antti Vihuri projektuje jak podaje czasopismo żeglugowe „Hansa” utworzenie w początku 1959 r. regularnej transatlantycznej linii żeglugowej Finlandia — Montreal.

Również Łotwa ustanawia regularną linię transatlantyczną do Stanów Zjednoczonych. Mianowicie należące do państwa „Zjednoczone Towarzystwo Żeglugowe” ma w początku br. przeznaczyć do obsługi tej linii 3700 tonowy statek „Tautmila”. Statek ten będzie zawijał w odstępach jedno miesięcznych do wschodnio - atlantyckich portów w Stanach Zjednoczonych. Bezpośrednia linia żeglugowa do Ameryki Północnej ma obsługiwać amerykańsko-łotewskie obroty towarowe sięgające w 1958 r. (pierwsze 3 kwartały) po stronie przywozu ze Stanów Zjednoczonych 24.000 ton. a po stronie wywozu do Stanów Zjednoczonych — 4650 ton.

Stworzenie tych linii bezpośrednich wpłynie niewątpliwie z jednej strony na rozwój stosunków handlowych tych krajów z Ameryką Północną, z drugiej zaś zmniejszy rolę Hamburga, stanowiącego obecnie główny punkt zbiorczy rozdzielnicy w handlu tych krajów z Ameryką.

TONAŻ UWIAZANY W 1958 R.

Naturalną konsekwencją niskiego poziomu frachtów w 1958 r. jest duża ilość tonażu uwiązanego, tym wyższego w danym kraju im większa jest jego flota trampowa. W Szwecji tonaż uwiązany na przestrzeni omawianego roku

wzrósł o 70% — z 50 statków — 65 tys. ton dw. na 1. I. 1958 do 61 statków — 110 tys. ton dw. na 1. I. 1959 r. Połowa tonażu uwiązanego przypada, jak wykazuje poniższe zestawienie na statki mniejsze do 5000 ton dw.

Grupa	na 1. I. 1958 r.		na 1. I. 1959 r.	
	Ilość statków	ton dw.	Ilość statków	ton dw.
100 — 999	58	18 205	29	15 719
1000 — 1 999	8	14 806	21	55 580
2000 — 2 999	—	—	6	23 470
5000 — 5 999	1	2 950	5	14 045
4000 — 4 999	—	—	—	—
5000 i powyżej	5	27 116	2	18 777

Niemiecki tonaż handlowy uważać należy w 1958 r. za dobrze zatrudniony zwłaszcza w porównaniu ze stanem zatrudnienia tonażu ogólnie światowego. Mianowicie kiedy odsetek bezczynnego tonażu światowego wynosił w połowie 1958 r. ok. 4,8%, a brytyjskiego na 1. X. 1958 r. ok. 5,5%, to odsetek niemieckiego tonażu uwiązanego w 1958 r. przedstawiał się następująco:

	Ilość statków uwiązan.		trn.	%
na 1 stycznia 1958	28	69 590	1.9	
„ 1 lutego	69	112 556	3.0	
„ 1 marca	60	97 502	2.6	
„ 1 kwietnia	52	118 562	3.2	
„ 1 lipca	11	22 395	0.6	
„ 1 października	5	20 518	0.5	

W portach brytyjskich tonaż uwiązany na 1 stycznia 1959 r. wynosił 225 jednostek o pojemności 452.366 trn., co w porównaniu do 1. X. 58 oznacza spadek o 7%, natomiast w porównaniu do 1 stycznia 1958 r. wzrost o 277.735 trn., czyli o 159%.

Z wymienionych powyżej 452.366 trn. znajduje się w portach brytyjskich 49 statków obcych. pojemności 109.945 trn.

Ogólny tonaż unieruchomionych statków pod banderą angielską wynosi na 1 stycznia 59 r. 542.425 trn., wobec 95.577 trn. na początku roku 1958.

ZAROBKI DUŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W 1958 R.

Według obliczeń duńskiego Departamentu Statystycznego przeciętny wskaźnik frachtów dla całego 1958 r. jest o 20% niższy od wskaźnika dla 1957 r. Zarobki floty duńskiej w 1957 r. wynosiły 509 mil. kor. Wobec tego, że tonaż pracujący w 1958 r. był ilościowo mniej więcej taki sam. jak w 1957 r. (1.022 tys. wobec 1.055 tys. trb), można szacować zarobki parowców i motorowców pracujących w żegludze zagranicznej na około 250 mil. kor., do czego dochodzą jeszcze zarobki żaglowców 2 mil. kor. oraz 7 do 8 mil. kor. za przewóz pasażerów.

SZWEDZKA FLOTA HANDLOWA WZROSŁA

w r. 1958 o 15 jednostek, pojemn. ok. 55 tys. trb. Oznacza to dalsze odmłodzenie floty szwedzkiej, której przeciętny wiek jest dosyć poważny. Około 40% całego tonażu szwedzkiego ma ponad 20 lat, dalsze 55% tonażu — od 10 do 20 lat i tylko 25% ogólnej pojemności szwedzkiej floty handl. niżej 10-ciu lat.

Odmłodzenie floty szwedzkiej, przez budowę nowych jednostek i sprzedaż starych zagranicę, wykazała duże postępy w latach ostatnich.

Aktiengesellschaft
für Margarinfabrikation Danzig

„AMADA”



Towarzystwo Akcyjne
dla fabrykacji Margaryny

„AMADA”

G d a ń s k

SZWEDZKA FLOTA HANDLOWA

składala się w styczniu br. z 905 parowców, pojemności 869.348 trb., 458 motorowców pojemności 650.427 trb., 920 żaglowców, pojemności 82.059 trb., 12 żaglowców z motorem, pojemności 5.282 trb. Ogólny tonaż floty handlowej szwedzkiej wynosił na 1. 1. 1959 r. — 1.805.116 trb.

Dążenie do zmotoryzowania floty handlowej spowodowało, że w roku ub. tonaż parowców zmniejszył się o 19.159 trb. i 25 jednostki, a żaglowców o 6 jednostek pojemności 480 trb., natomiast liczba motorowców powiększyła się o 24 jednostki, pojemn. 48.505 trb., a żaglowców z motorem o 15 — pojemności 2.202 trb.

RZĄD SZWEDZKI ODMÓWIŁ KREDYTÓW NA ROZBUDOWĘ FLOTY TANKOWEJ.

Szwedzkie Ministerstwo Przemysłu i Handlu odrzuciło ostatnio wniosek Szwedzkiego Konsorcjum o udzielenie pożyczki państwowej na rozbudowę floty tankowej. W odmowie swej Ministerstwo wskazuje na to, że szwedzka flota tankowa, aczkolwiek nie duża, posiada jednak pewne znaczenie i powiększa się stale przez znajdujący się w budowie tonaż oraz nie widzi potrzeby w powyższym wypadku udzielania poparcia ze strony państwa. Poza tym pożyczki nie mogą być udzielane dla jednego armatora, natomiast może być stworzony fundusz, z którego każdy armator mógłby otrzymać pożyczkę, naturalnie tylko w tym wypadku o ile państwo będzie uważało rozbudowę floty tankowej za potrzebne.

OBROTOWY HAMBURGA SPADAJĄ.

Statystyka obrotów Hamburga za rok 1958 wykazuje poważne straty po stronie wywozu. Ubytek ten wynosi w ostatnim roku aż 1,1 miln. ton, co czyni 12,7 procent strat jedynie w stosunku do obrotów z roku poprzedniego. Ewolucję tę obserwuje się w niemieckich kołach miarodajnych z dużym zaniepokojeniem.

HANDLOWA FLOTA FINLANDII.

Żegluga, przemysł żeglugowy i budownictwo okrętowe w Finlandii mają wielką tradycję i jeżeli obecna flota Finlandii dopiero teraz zaczyna się modernizować, przypisać to należy brakowi kapitałów w ostatnich czasach przed wojną. To też w 1919 roku flota handlowa Finlandii licząca ogółem 515 tys. ton, składa się głównie z żaglowców (150 tysięcy ton), z żaglowców motorowych (15 tys. ton), parowców posiadała tylko 150 tys. ton. Oprócz „Finlandzkiego Towarzystwa Żeglugowego“ założonego jeszcze w 1885 r. było kilka linii regularnych na morzu Bałtyckim, a poza tym jedna linia niemiecka obsługiwała połączenie między portami Finlandii a Niemcami.

Finlandia nie posiadała linii transoceanicznych, aczkolwiek były czynione już wysiłki dla jej zorganizowania, jednak wojna w 1914 roku przeszkodziła w dalszym realizowaniu projektu.

Dopiero w 1926 r. powstaje linia do Południowej Ameryki i przyczynia się do rozwoju stosunków handlowych między Finlandią a Brazylią i Argentyną. Na linii tej pracuje obecnie 12 statków pojemności 8.000 tys. ton. Regularna linia do Ameryki Północnej obsługiwana jest od 1958 roku przez dwa szybkie statki 6.000 tonowe, zbudowane tak jak i dla linii Południowej Ameryki przez fińską stocznnię Crichton - Vulcan w Turku (Abo). Powstała również linia regularna do morza Śródziemnego i do Lewantu, obsługiwana częściowo statkami fińskimi. Poza to zwiększono ostatnio połączenia z portami Anglii, Francji, Niemiec, Belgii i Holandii zwiększając liczbę portów odwiedzanych i modernizując tonaż dla obsługi tych linii. Nadmienić przy tym należy, że zarówno statki transoceaniczne jak i towarowe, kursujące na szlakach europejskich, posiadają pewną liczbę kabin pasażerskich, a prócz tego specjalne statki pasażerskie utrzymują regularne po-

łączenie z Szwecją, Estonią, Szczecinem i Hullem. Kabotażowe połączenie między portami fińskimi rozwinęły się szczególnie po 1950 roku. Armatorzy fińscy wykorzystali depresję w żegludze i zakupili wówczas sporo statków po niskiej cenie.

Tak np. w jednym tylko 1952 roku tonaż floty wzrósł o 50 procent. W ciągu następných 5 lat tonaż parowców i motorowców podwoił się. Dzięki poważnym zyskom w ostatnich latach fińskie towarzystwa żeglugowe mogły przystąpić do modernizacji swego tonażu tak, że liczba żaglowców stale się zmniejsza, jednak nie w tak szybkim tempie jak w innych krajach. Flota Finlandii posiada kilkanaście dużych żaglowców znanych ze swych przewozów zboża z Australii. W końcu roku 1958 tonaż fińskiej floty handlowej wynosił 865 jednostek pojemności 644.555 trb., w tym 567 parowców, pojemności 552.044 trb., 45 motorowców, poj. 57.667 trb., 149 żaglowców z motorami, pojemności 15.951 trb. i 104 żaglowców 58.915 trb. Udział floty handlowej w obrotach handlu zagranicznego Finlandii wynosi około 40 procent.

RUCH STATKÓW W PORTACH FINLANDII W R. 1958

spadł około 10 procent. Weszło do portów fińskich 8.054 (8.587) jednostek, pojemności 5.590.000 trn. (6.152.000 trn.) Wyszło z portów 8.050 (8.585) jednostek, pojemności 5.595.000 (6.112.000 trn.) Ten spadek ruchu statków notowany był we wszystkich portach z wyjątkiem portu w Helsinkach, którego ruch wzrósł o 5 procent.

ROZBUDOWA FRANCUSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

według nowego, wielkiego, trzy i pół letniego programu powiększy się o 500.000 ton. Poza tym program ten, aby ułatwić rozbudowę floty, przewiduje kredyt w wysokości 5 miliardów franków, rozłożonych na 20 lat.

Francuski minister Marynarki ostatnio wskazał na konieczność odnowienia floty handlowej, której 84 proc. tonażu frachtowego nie posiada większej szybkości niż 12 węzłów, natomiast przeciętna szybkość statków obcych wynosi 15—16 węzłów.

SPADEK RUCHU ŻEGLUGOWEGO W KANALE SUEZKIM W ROKU 1958.

Według dotychczasowych danych przepłynęło przez kanał w roku sprawozdawczym, w kierunku północ-południe, 2.920 statków, pojemności 12.584.788 trn., przewożąc 8.001.119 ton towarów i 184.922 pasażerów (w tym 50.164 wojskowych) wobec 3.074 statków, pojemności 15.506.855 trn., przewożąc 10.468.844 ton towarów. W kierunku południowo-północnym przepłynęło 3.074 statków, pojemności 15.258.555 trn., przewożąc 26.515.115 t. towarów i 201.958 pasażerów (w tym 41.589 wojskowych). Cyfry za rok 1957 brzmią — 3.241 statków, pojemności 15.729.580 trn., 25.101.401 ton towarów i 255.291 pasażerów

ROZBUDOWA PORTU W LIVORNO.

Rząd włoski przeznaczył dalszy kredyt w wysokości 12,8 mil. lirów na rozbudowę portu w Livorno, tak że obecnie ogólna suma przeznaczona na ten cel sięga 152,8 mil. lirów.

OBROT TOWAROWY PORTU AMSTERDAM W R. 1958.

w ruchu morskim, zmniejszył się w stosunku do roku 1957 o 204.507 ton. Wyladowano: 5.484.948 t. (5.520.807 t. w r. 1957) w tym towarów masowych 2.040.902 t. a drobnicy 1.444.046 t. Załadowano: 2.170.007 t. (2.558.665 t. w r. 1957) w tym towarów masowych 885.566 t. i drobnicy 1.286.441 t. Tranzyt w kierunku zaplecza również spadł z 557.774 t. r. 1957 na 549.011 t. roku ub., a w przeciwnym kierunku spadek ten jeszcze bardziej się zaznaczył — z 750.865 t. na 595.595 t.

ROZBUDOWA FLOTY HANDLOWEJ U. S. A.

Ogromny plan inwestycyjny rozbudowy floty handlowej St. Zjednoczonych ustalony przez Komisję Morską wykonany jest bardzo konsekwentnie. Zamówienia tejże Komisji na budowę nowego tonażu sięgały w początkach grudnia b. r. 49 statków — 150 miln. dolarów. Wynosi to przeciętnie 2.653 tys. dolarów za statek. Jeszcze przed Nowym Rokiem zamówiono dalsze 10 statków za 25 miln. dolarów, a na 1959 r. projektuje się znów zamówienie dalszych 50 statków. Ogółem na l. XII. ub. r. na stoczniach amerykańskich było w budowie lub zamówionych 60 statków oceanicznych, pojemności 512 tys. ton brutto (średnio 8.555 tony brutto).

PRZEŁADUNEK SZCZECIŃSKIEGO PORTU NIE PRZEWYŻSZYŁ GDYŃSKIEGO.

Obroty towarowe portu w Szczecinie w 1958 r. nie tylko nie przewyższyły obrotów gdyńskich, ale wykazują w ogóle zmniejszenie o 2% obrotów 1957 r. i wynoszą 8.2 miln. ton, przy czym na przywóz przypada 5.1 miln. ton, a na wywóz 3.1 miln. ton wobec 4.9 i 3.45 miln. ton w 1957 r. Ruch statków wynosił w 1958 r. 15 tys. statków pojemności 19 mil. m³ wobec 13.059 statków i 19.5 miln. m³ w 1957 r.

RUCH STATKÓW I OBROTY TOWAROWE W PORTACH ROTTERDAM, ANTWERPIA I HAMBURG.

Według szacunkowych obliczeń ruch statków w 1958 r. wynosił w Rotterdamie 15.400 statków i 24.700 tys. ton, czyli o 1.050 statków i 1.4 miln. ton więcej niż w 1957 r., w Antwerpii 11.700 statków i 20.400 tys. ton, czyli o 600 statków i 900 tys. ton mniej, w Hamburgu 18.600 statków i 20.600 tys. ton, czyli przy tejże samej ilości statków o 900 tys. ton więcej. Obrót towarów 5 portów razem wynosi szacunkowo 90.9 miln. ton, czyli o 4.9 miln. ton mniej, przy czym prawie cały spadek obrotu towaru przypada na Antwerpię (25.4 miln. wobec 28.4), gdyż spadek w Rotterdamie wynosi tylko 400 tys. ton (41.9 miln. wobec 42.5); Hamburg wykazuje natomiast zwyżkę z 25.1 na 25.6 miln. ton.

RUCH STATKÓW W PORTACH BREMEŃSKICH.

W r. 1958 wynosił na wejściu 9.142 statków o pojemności 10.158.855 ton, wobec 8179 statków, pojemn. 9.159.955 ton, w r. 1957. Na wyjściu 9.510 statków, pojemn. 10.210.258 ton, wobec 8.452 st. o pojemn. 9.262.785 ton, w r. 1957.

RUCH PASAŻERSKI NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

W roku 1958, wg. ostatnich obliczeń zmniejszył się, ze względu na niewyraźne położenie polityczne w Europie Zachodniej, o 15.8% w porównaniu do roku 1957.

PORT W KOMARNIE.

Hamburski „Wirtschafts-Dienst” stwierdza, że z przyłączeniem do Węgier Komarna, jednego z najbardziej nowoczesnie urządzonych portów na Dunaju, granica węgierska zbliżyła się bardziej do polskiego Górnego Śląska, i że Węgry będą chciały wobec tego przeciągnąć tu polski tranzyt, by wykorzystać swój port, który zresztą nie posiada naturalnego zaplecza. Moment ten nie jest bez znaczenia dla Hamburga, gdyż bardziej zaakcentowana orientacja Węgier na Gdynię może odebrać Hamburgowi pewną część ładunków, idących przez Bratysławę, skąd linia do Gdyni konkuruje z liniami do portów niemieckich dzięki specjalnym taryfom przyznawanym Polsce przez Czechosłowację. „Wirtschafts-Dienst” oświadcza przy tym, że ani

Niemcy, ani Czechosłowacja nie są skłonne do ponoszenia dalszych ofiar na rzecz portu w Komarnie, i podsuwa myśl, by Węgry udzieliły Czechosłowacji daleko idących ustępstw i w ten sposób ściągnęły ładunki ze Słowacji.

WŁOSKA AGENTURA ŻEGLUGOWA W KOPENHADZE.

Cztery włoskie towarzystwa żeglugowe, znajdujące się pod kontrolą państwową: „Italia”, „Lloyd Triestino”, „Adriatica” i „Tirrenia”, zorganizowały wspólne przedstawicielstwo na kraje skandynawskie z siedzibą w Kopenhadze. Zadaniem przedstawicielstwa jest zjednoczenie wszystkich biur włoskich armatorów, znajdujących się w Skandynawii i usprawnienie służby informacyjnej w kwestiach dotyczących żeglugi włoskiej.

INSTYTUT PROPAGANDY PORTU ROTTERDAM —

Fundacja „Havenbelangen”, w skład zarządu którego wchodził dotychczas tylko przedstawiciel firm portowych, rozszerzył obecnie swoją działalność i na inne koła, chcąc łączyć tak zw. „Havenvereniging Rotterdam”. Należy brać udział w polityce portowej i rozwoju portu przez zagadanie do tego związku przedstawicieli sfer: żeglugowych, spedycyjnych, bankowych, ubezpieczeniowych, węglowych, przemysłowych i innych, którzy są zainteresowani w dalszym rozwoju portu.

BUDOWA TONAŻU ŚWIATOWEGO

Rok 1958-ym, w światowym budownictwie okrętowym był jeden z lat najlepszych. Stocznie prawie wszystkich państw, zatrudnione były do ostatnich granic swych możliwości, ponieważ pracowały nie tylko dla floty handlowej, ale również i w większych rozmiarach dla marynarki wojennej.

W roku 1958-ym tonaż okrętów oddanych do użytku wyniósł 2.891.868 trb, wobec 2.402.564 trb. w r. 1957.

Światowe zamówienia na budowę statków w r. 1958-ym zmniejszyły się do roku poprzedniego przeszło o 400.000 trb. i wyniosły 2.904.510 trb. wobec 3.357.750 trb. Spadek ten spowodowany został w pierwszym rzędzie pewną reakcją, jako skutek wysokich zamówień w latach 1956 i 1957, oraz naprężeniem politycznym w trzecim kwartale 1958.

Ponowny wzrost zamówień na budowę okrętów, nastąpił już w IV kwartale r. 1958 osiągając 1.000.000 trb. Ponieważ w większości krajów zastąpienie starego tonażu nowym jest koniecznością, należy się liczyć z pełnym zatrudnieniem prawie wszystkich stoczni i w roku bieżącym, a głównie wielkich stoczni przy budowie okrętów wojennych.

DOM BANKOWY

Dr JÓZEF KUGEL i S-ka

SPÓŁKA KOMANDYTOWA W GDYNI

Z udziałem Komandytowym

The British and Polish Trade

Bank, A. G. Gdańsk

Przeprowadza wszelkie transakcje bankowe w kraju i zagranicą.

Telefon 39-51 centrala

KRONIKA PORTOWA GDYŃSKA

GDYNIAER HAFENCHRONIK — CHRONICLE OF THE PORT OF GDYNIA

NOWE JEDNOSTKI POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

W dniu 23-go grudnia 1938 roku została zawarta między Spółką Akc. „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ w Gdyni i stocznia holenderską „Werf de Noord“ w Alblas-serdam umowa na budowę statku pasażersko-towarowego, przeznaczonego dla obsługi linii Gdynia—Le Havre—Londyn, na której w tej chwili pracuje s/s „Warszawa“.

Nowy polski statek pasażerski będzie posiadał następujące dane charakterystyczne: długość między pionami 87.00 m, szerokość 13.50 m, zanurzenie 4.85 m, nośność przy zanurzeniu 4.85 m—ok. 1 450 tdw., pojemność ładunkowa ok. 90 000 cbf, moc maszyn 2 100 KM, szybkość robocza 13 węzłów.

Nowy nasz statek będzie posiadał pomieszczenia dla 270 pasażerów z następującym podziałem na klasy: kabinowa 14, turystyczna 32, III—224.

Nowozamówiony statek zostanie zbudowany według przepisów i pod specjalnym nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego Lloyd's Register of Shipping, przy czym posiadać on będzie najwyższą klasę, przewidzianą dla statków tego typu. Zastosowanie wzmocnień przeciwlodowych pozwoli mu na uprawianie żeglugi również w ciężkich warunkach zimowych.

Przy budowie statku zostaną uwzględnione wszystkie mające zastosowanie do tego statku przepisy polskie i angielskie (Board of Trade). Statek będzie odpowiadał również postanowieniom międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu oraz międzynarodowej konwencji o linii ładunkowej.

Statek otrzyma napęd motorowy. Do napędu służyć będzie 5-cylindrowy dwutaktowy silnik Diesla f-my Stork w Hengelo o mocy 2 100 KM przy 130 obrotach na minutę. Napęd ten pozwoli rozwijać statkowi szybkość roboczą 13 węzłów, która na próbach ma osiągnąć 14 węzłów.

Na statku zostaną zainstalowane odpowiednie maszyny i urządzenia chłodnicze, dzięki którym większość pomieszczeń ładunkowych (ok. 60 tys. cbf) będzie chłodzona.

Statek zostanie zaopatrzony w najnowsze urządzenia techniczne, jak np.: elektryczne urządzenia przeładunkowe, centralne ogrzewanie, elektryczną wentylację wyciągową, specjalne urządzenia przeciwpożarowe z detektorami pożarowymi (wykrywaczami ognia) itp. W pomieszczeniach klasy kabinowej i turystycznej przewidziana jest bieżąca woda ciepła i zimna.

Nowozamówiona jednostka polskiej floty handlowej zastąpi niewątpliwie stary statek „Warszawa“, posiadający 23 lat (r. bud. 1916), już z wiosną przyszłego roku, termin bowiem jej wykonania według kontraktu upływa w dn. 15/III 1940 r.

W kontrakcie ze stocznia, budującą nowy polski statek, przewidziano preferencję dla materiałów i urządzeń polskiej produkcji przy równych cenach, gatunku i terminach dostawy.

Również prywatna inicjatywa przyczynia się do powiększenia naszej floty handlowej.

Trzy prywatne firmy gdyńskie Rothert i Kiłaczycki, Warszawskie Towarzystwo Transportowe oraz Warta, podpisały w dn. 9. XII. ub. r. umowę z holenderską stocznia N. V. E. J. Smit & Zoon's Scheepswerven in Westerbreek w pobliżu Gröningen, o budowę trzech handlowych statków morskich.

Statki te będą tego samego typu i identycznych wymiarów. Ich charakterystyczne dane są następujące: długość 50.85 m., szerokość 8.30 m., zanurzenie 3.338 m, nośność 590 DW, moc maszyn 450 KM, szybkość maksymalna 10 węzłów. Napęd będzie się odbywał 4-suwowymi motorami pojedynczego działania f-y „Deutz Diesel Engine“.

On December 23, 1938, the Polish-British Steamship Co. Ltd. signed a contract with the Netherlands shipbuilding company, Werf de Noord, for the building of a new freight and passenger ship to be put into service on the same line as the ss. Warsaw, namely the Gdynia—Le Havre—London line. This new Polish ship is to have the following dimensions: length between the perpendiculars 87 metres; main breadth 13.50 metres; displacement 4.85 metres; capacity at displacement of 4.85 metres about 1450 tdw.; loading capacity about 90,000 cbf.; horse power 2,100; and maximum speed will be 14 knots. There will be accommodation for 270 passengers, who will be divided into three classes; there will be 14 passengers in the cabin class, 32 in the tourist class and 224 in the third class. It is worth remarking that the ship will be built in accordance with the regulations of Lloyd's Register of Shipping as well as receiving the special attention of the company. In consequence she will have all the best qualities of ships of her kind. She will also be specially strongly built in order to be able to combat ice conditions so that she will be in service during the worst winter weather. She will conform to all the rules and regulations of the Polish and British Boards of Trade as well as to the international convention regarding safety of lives and cargo.

It may in addition be mentioned that the ship will be fitted with a five-cylinder double-contact Diesel motor engine developing 2,100 h. p., which will be supplied by the Stork Co. in Hengelo. This engine, having 130 revolutions to the minute, will permit of a speed of 13 knots, and during the ship's trial runs a speed of 14 knots is expected.

Refrigerators will cool about two-thirds of the cubic capacity, i. e. about 60,000 cbf. The ship will, of course, be equipped with the most modern technical fittings, such as electric loading appliances, central heating, electric ventilation, special fire appliances with fire detectors, etc. The passengers' cabins will be supplied with running hot and cold water.

This new ship is sure to replace the ss. Warsaw, who in the coming spring will be twenty-three years old. According to the contract, the period of service of the ss. Warsaw expires on March 15, 1940.

Three firms in Gdynia, Rothert and Kiłaczycki, Warsaw Transport Co. and Warta, signed a contract with the Netherlands shipbuilding company, N. V. E. J. Smit and Zoons Scheepswerven in Westerbreek near Gröningen on December 9, 1938, to build three new freight steamers of the same type and dimensions. These are as follows: length, 50.85 metres;



Dok pływający — 5.000 t — warsztaty Marynarki Wojennej w chwili spuszczenia na wodę — Le Dock flottant de 5000 t. au moment du launching

Posiadać one będą wzmocnienia przeciwlodowe. Wyposażenie statków w urządzenia przeładunkowe będzie nowoczesne. Statki posiadać będą maszyny składane i elektryczne motory wind pokładowych. Również elektryczna będzie winda kotwiczna. Statki posiadać będą pomieszczenia dla 8 osób załogi, bieżącą zimną i ciepłą wodę w kajutach, oraz szereg udogodnień.

Statki przeznaczone są do żeglugi przede wszystkim na wodach Bałtyku i Morza Północnego, przy czym małe ich zanurzenie pozwoli im na docieranie do szeregu portów rzecznych, oraz na zawijanie nawet do małych portów morskich. Ładownie statków, o pojemności około 30 tys. cft., przeznaczone są do przewozu różnorodnych ładunków, tak masowych, jak i drobnicowych. Specjalnie urządzenia pozwolą również na zabieranie znaczniejszych ładunków drzewa na pokładzie.

Budowa nowozamówionych statków, rozpocznie się już w najbliższym czasie. Wodowania statków należy oczekiwać w połowie 1939 r. oddanie ich do służby nastąpi w okresie od sierpnia do listopada. Przy budowie statków, stocznia holenderska będzie w pewnej mierze korzystała z materiałów budowlanych pochodzenia polskiego.

MS. „SOBIESKI“ PRZYBĘDZIE DO GDYNI W POŁOWIE KWIETNIA

Już w najbliższym czasie uda się z Gdyni do Anglii część załogi nowego polskiego motorowca transatlantyckiego, m/s „Sobieski“, który już niedługo rozpocznie próbne rejsy u wybrzeży angielskich. W czasie tych rejsów załoga zapozna się z warunkami technicznymi nowego statku i następnie przeprowadzi go do Gdyni.

Do swego portu macierzystego — Gdyni m/s „Sobieski“ przybędzie przypuszczalnie w połowie kwietnia. Załogę motorowca uzupełni w Gdyni część oficerów i marynarzy „Batorego“, który znów swą załogę skompletuje nowymi ludźmi.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W R. 1938

W ciągu roku 1938 do portu gdyńskiego weszło 6498 statków o pojemności 6.506.045 NRT; wyszło — 6492 statki o pojemności 6.506.116 NRT.

Zestawienie z analogicznymi cyframi w roku 1937 (weszło 5766 statków o pojemności 5.638.318 NRT.; wyszło 5.759, statków o pojemności 5.635.243 NRT), wykazuje, że w roku ubiegłym nastąpił poważny wzrost ruchu statków w naszym porcie, wyrażający się cyfrą 867.727 NRT na wejściu i 870.873 NRT na wyjściu

Przyrost ten jest największym z dotychczas notowanych. W stosunku procentowym wyraża się cyfrą 15,4 proc.

Spadło natomiast wykorzystywanie tonażu. Na jedną NRT przypada ładunku na wejściu 0,234 ton (0,305 ton w 1937 r.) na wyjściu 1.175 ton (1.293 ton w 1937 r.) W liczbie statków, które weszły do portu było z ładunkiem 2435, a na wyjściu — z ładunkiem 4152, co w stosunku procentowym wynosi 37,4 proc. na wejściu i 63,9 proc. na wyjściu. W r. 1937 analogiczne cyfry brzmią: na wejściu — z ładunkiem 2.454 statki — 42,1 proc.; na wyjściu 4.093 statki — 71,1%.

Średni tonaż statków zawijających do Gdyni, wzrósł z 978 NRT w roku 1937 na 1001 NRT 1938.

RUCH PASAŻERÓW W PORCIE GDYŃSKIM W R. 1938

W przeciągu roku 1938 ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 43.205 osób, z czego przyjechało 13.238 osób, a wyjechało 29.967 osób. W porównaniu do roku 1937 ogólny ruch pasażerski zmniejszył się o 2.062 osoby (r. 1937 — 45.267). Największy ruch pasażerski odbywał się między Gdynią, a Stanami Zjednoczonymi A. P. (11.080 osób), następnie Anglią (6.761), Argentyną (6.705), Francją (4.826), Danią (2.406), Kanadą (1.451).

breadth 8.30 metres; displacement 3.38 metres; capacity 590 tdw.; horse power 450; maximum speed 10 knots. Motor power will be supplied by a four contact single-action Diesel engine built by the „Deutz-Diesel Engine Company“.

The contract signed with the Netherlands company contains a clause specifying that in the building of the ship Polish materials will have preference.

They will be built to resist ice as well as having the most modern technical installations the shipbuilding industry can offer — for example, lowering masts, electric winches, electric appliance for heaving anchor, etc. There will be accommodation for a crew of eight, and hot and cold running water will be supplied. The ships are intended primarily for service on the Baltic and North Seas, and their small displacement will enable them to enter river and small sea ports. The ships holds, having a capacity of 30,000 cbf., will be so constructed as to be able to load various cargoes, both bulk and piece goods. Special arrangements will be made for the loading of cargoes of wood on deck. It is expected that building will be begun within a few weeks and that the ships will be launched in the middle of the year and be ready for service at the end of August. In the building of these ships Polish materials will be used in part.

* * *

Ms. Sobieski Arrives in Gdynia in the Middle of April. Some of the crew of the ms. **Sobieski** are expected to arrive in Gdynia within a few weeks. The ms. **Sobieski** herself will soon begin her trial runs off the English coast, when the crew will have the opportunity to become familiar with the ship before sailing her to her home port of Gdynia, where she is expected about the middle of April. The crew will be partly composed of members of the crew of the ms. **Batory**, who will then take on new officers and crew.

VOLUME OF SHIPPING IN GDYŃIA IN 1938.

In 1938 6,498 ships with a total capacity of 6,506,045 NRT. entered the port of Gdynia, while 6,492 ships with a total capacity 6,506,116 NRT. sailed out. The figures for the previous year were: arrivals 5,766 ships, 5,638,318 NRT., departures, 5,759 ships, 5,635,243 NRT. The difference between these figures represents a marked increase in traffic: expressed in NRT. the increase in ships arriving has been 867,727, and in ships departing 870,873, that is to say an increase amounting to 15.4 per cent, the largest yet recorded

The tonnage of cargo passing through the port has, however, shown a decrease. In the case of ships arriving, for every NRT. there has been a load of 0.234 tons, as compared with 0.305 tons in 1937, and in that of ships departing 1.175 tons, as compared with 1.293 tons in 1937. The number of ships entering the port with a load amounted to 2,435 and those leaving to 4,125 or 37.4 per cent and 63.9 per cent respectively of the total number of ships entering and loading. The corresponding figures for 1937 were as follows: 2,454 ships entering with a load, or 42.6 per cent of the total number; 4,093 left with a load, or 71.1 per cent of the total. The average NRT. of ships entering the port increased from 978 in 1937 to 1001 in 1938.

PASSENGER TRAFFIC IN THE PORT OF GDYŃIA IN 1938

In the 1938, 13,238 persons arrived at Gdynia and 29,967 persons left Gdynia, making a total of 43,205 passengers. Compared with 1937 the traffic was smaller this past year to the number of 2,062 passengers (in 1937—45,267). The largest traffic last year was that between Gdynia and the United States (11,080 persons), followed in order by that to Great Britain (6,761); Argentine (6,705); France (4,826); Denmark (2,406); Canada (1,451).

PRACA STATKÓW L. Ż. GDYNIA—AMERYKA, ŻEGLUGI POLSKIEJ i POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOW. ŻEGL.

O pomyślnym rozwoju polskiego przedsiębiorstwa żeglugowego „Gdynia—Ameryka“ Linie Żeglugowe mówią najlepiej dane cyfrowe za rok 1938.

Jak wiadomo, GAL. przewozi pasażerów i towary na czterech liniach — z Gdyni do Nowego Yorku przez Kopenhagę i Halifax do portów Zatoki Meksykańskiej, do Południowej Ameryki oraz między Constanzą a Palestyną, przy czym na tej ostatniej linii przed dwoma miesiącami na krótko czas wstrzymano ruch statków.

Eksploatacja tych czterech linii w roku ubiegłym przedstawiała się następująco (w nawiasach podajemy dla porównania odpowiednie dane z roku 1937):

Do Ameryki Północnej motorowce GAL'u („Piłsudski“ i „Batory“) odbyły w każdą stronę po 20 (19) podróży. Do Nowego Jorku przewiozły 18.869,1 ton (26.824 ton) rozmaitego towaru oraz 5.255 (5.101) worków poczty, a z Nowego Jorku do Kopenhagi i Gdyni 27.629 ton (16.407 ton) towarów i 6.818 (7.798) worków poczty, razem więc 46.448,5 ton (43.231 ton) ładunków oraz 12.073 (12.899) worków poczty. Pasażerów motorowce przewiozły na tej linii: do Ameryki Północnej 10.351 (9.885) osób, z Ameryki 6.678 (6.746) osób, a między portami Gdynia — Kopenhaga — Halifax — Nowy Jork i z powrotem 1.707 osób (1.080 osób), razem więc 18.736 (17.711) osób.

Na linii południowo-amerykańskiej statki „Kościuszko“ i „Pułaski“ odbyły w każdą stronę 10 (10) podróży. W podróżyach tych przewiozły do Ameryki Południowej 7.535 (8.224) osób, a z Ameryki 2.871 (1.244) osób, razem więc 10.406 (9.468) pasażerów. Towarów oba parowce przewiozły do Ameryki 12.583,2 ton (12.275,6 ton) oraz 254 (251) worków poczty, a z Ameryki 15.953,2 ton (13.893,9 ton) ładunku, razem więc 28.536,4 ton (26.169,5 ton) towarów i 254 (251) worków poczty.

Nadto na linii południowo-amerykańskiej statki charterowane przez GAL. — ss. „Abgara“, ss. „Alssund“, ss.

„Andrejs Kalnis“, ss. „Aspasia“, ss. „Spero“, ss. „Oltul“, ss. „Wisła“ i ss. „Everhope“, odbywszy 10 podróży (5) do Ameryki Południowej i 3 (3) z Ameryki, razem 13 (8) podróży, przewiozły do Ameryki 37.049,2 ton (17.793,6 ton) ładunków, z Ameryki 10.571 ton (17.061,9 ton), razem więc 47.620,2 ton (34.855,5 ton) ładunków. — Linie bawelnianą — do portów zatoki meksykańskiej obsługiwały cztery charterowane przez G.A.L. statki: ms. „Vigilant“, ms. „Vigrid“, ss. „Otto Petersen“ i ss. „Hedrun“, które odbyły do portów Gulu 9 (9) podróży, z Ameryki 9 (7) podróży i przewiozły do Środkowej Ameryki 25.990,1 ton (53.154,8 ton) ładunków, a z Ameryki 45.423,6 ton (24.374,6 ton), razem więc 71.413,7 ton (77.529,4 ton) ładunków.

Obsługujący do połowy listopada ub. roku linie palestyńską statek „Polonia“ odbył do Palestyny 20 (19) podróży i również 20 (19) z Palestyny, w czasie których do Palestyny przewiózł 7.849 (5.920) pasażerów, a z Palestyny 6.730 (4.462) osób, razem więc 14.579 (10.382) pasażerów. Ładunków „Polonia“ przewiozła do Palestyny 11.956,7 ton (17.614,8 ton) i 229 (492) worków poczty, a z Palestyny 1.153,4 ton (1.650,2 ton) towarów i 197 (129) worków poczty, razem więc 13.111 ton (19.265 ton) ładunków i 426 (621) worków poczty.

Statki „Żegluga Polskiej“ i „Polbrytu“ w żegludze trampowej przewiozły ogółem 460.561 ton towarów, w tym w eksporcie 263.375 ton, a w imporcie 171.561 ton, w tranzycie — 52.110 ton. W żegludze regularnej statki „Żegluga Polskiej“ przewiozły 406.900 ton, wobec 421.713 ton w r. 1937.

ZEBRANIE RADY PORTOWEJ

Dnia 31 I. br. w Urzędzie Morskim w Gdyni odbyło się zebranie Rady Portowej pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego.

Na zebraniu tym omówiono sprawy programu inwestycji w porcie gdyńskim oraz kolejności ich wykonania na okres najbliższych 3-ech lat.

Najważniejsze z tych inwestycji są następujące: przedłużenie pirsu pasażerskiego, przecięcie mola Węglowego, pogłębienie niektórych nabrzeży do przeładunku węgla oraz budowa nowego basenu dla przeładunku rud i towarów masowych.

Następnie Rada Portowa zapoznała się z ostatecznym tekstem projektu ustawy o autonomizacji portu i sprawę tę skierowała do dokładniejszego rozpatrzenia przez specjalnie wyłonioną Komisję.

W końcu poruszone zostały sprawy konkurencyjności kosztów przeładunku i robocizny w porcie gdyńskim w porównaniu z innymi portami.

NOWI RZECZOZNAWCY TOWAROWI W GDYNI

Dnia 7 bm. odbyło się w biurze Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, pod przewodnictwem wiceprezesa Izby p. Feliksa Kollata w obecności radców Izby pp. dyr. Władysława Grabowskiego i Czesława Nowackiego oraz dyrektora Izby mgr Józefa Kawczyńskiego zaprzysiężenie następujących rzeczoznawców na obwód portu gdyńskiego: p. inż. Aleksandra Eggerta — w charakterze rzeczoznawcy jakościowego produktów górniczych, p. Franciszka Gulковского — w charakterze rzeczoznawcy węgla, sposobu załadowania i dyspaszera szkód w wyniku załadowania lub właściwości węgla, p. dr Leona Elżanowskiego — w charakterze rzeczoznawcy przetworów ziemniaczanych oraz p. Stanisława Moczyńskiego — w charakterze rzeczoznawcy owoców i przetworów rolnych, chmielu, słodu i krochmału.

NOWE DŹWIGI NA NABRZEŻU POLSKIM.

Na nabrzeżu Polskim obok magazynu Cukroportu ustawiono obecnie 2 dźwigi portalowe, każdy o nośności 3-ech ton.

W ten sposób nabrzeże Polskie wyposażone zostało w 21 sztuk dźwigów, co pozwoli na dalsze usprawnienie pracy przeładunkowej na jednym z najruchliwszych odcinków portu.

„OLEO“

TOWARZYSTWO
PRZEM. HANDL.
SPÓŁKA AKCYJNA

GDAŃSK

SHELLMÜHLER WIESENDAMM 6

POLECA:

OLEJE, TŁUSZCZE JADALNE
I TECHNICZNE Z NASION
KRAJOWYCH I EGZOTYCZNYCH
MAKUCHY
i POKOSTY.



Ogólny widok Fabryki Wagonów Gdańsk. — Gesamtansicht der Waggonfabrik Danzig.

Fabryka Wagonów Gdańsk Sp. Akc. od swego założenia w r. 1898 starała się o dobre stosunki z Polską. Ministerstwo Komunikacji Polski Odrodzonej udzieliło tej gdańskiej fabryce poważne zamówienia, z których wywiązała się ku zupełnemu zadowoleniu Ministerstwa. Wytwory gdańskiej fabryki cieszą się w Polsce wielką wziętością. Do stałej klienteli fabryki należą największe instytucje, urzędy i przedsiębiorstwa prywatne.

Fabrykacja Wagonów istnieje przy bramie wypadowej ku Morzu Bałtyckiemu. Dzięki temu ma możliwość stałej współpracy gospodarczej z Polską. Z jednej strony ta gdańska fabryka jest wielkim konsumentem polskich surowców, m. in. drzewa i żelaza walcowanego, z innej zaś strony posiada dobrze rozbudowaną organizację dla zbytu swoich produktów w Polsce.

Dowodem doskonałości wozów, ich licznych zalet konstrukcyjnych gdańskiej Fabryki Wagonów są liczne dostawy do wielkich miast polskich. Fabryka Wagonów stara się o to, aby zakłady gdańskie zostały zawsze wyposażone odpowiednio do czasu w jaknajlepsze maszyny i były zdolne do produkcji całych serii wozów i nadbudowań. Stąd tedy jest rzeczą zwykłą, gdy zachwycamy się na ulicy pięknymi wozami tramwajowymi, autobusami, przyczepkami i pneumatycznymi wozami końskimi, pochodzącymi z warsztatów gdańskiej fabryki. Jej produkty są równoważnościowe z najlepszymi wytworami innych zakładów, Gdańska Fabryka Wagonów jest w stanie z innymi współzawodniczyć, gdyż jej to właśnie specjalnością są tego rodzaju pojazdy.

Fabryka Wagonów obecnie wykonuje pojazdy wszelkiego rodzaju, wozy kolejowe i tramwajowe, wozy specjalne, jak wagony-chłodnie, cysterny, containers do transportu towarów, ulegających szybkiemu zepsuciu, wozy bagażowe do pociągów towarowych, wozy pocztowe i bagażowe do pociągów poczesnych, wozy tramwajowe do czyszczenia szyn, jak dostarczono np. w poł. r. 1938 do Zarządu Miejskiego, Warszawa, itd. itd. Firmom interesowanym przesyła Fabryka na zapytania szczegółowe oferty z dokładnymi danymi technicznymi i rysunkami. Zyczenia specjalne zostaną wg. możliwości uwzględnione, gdyż sumienna obsługa klientów jest pierwszą zasadą Fabryki Wagonów, dzięki czemu Fabryka potrafiła uzyskać dobre stosunki w całej Europie, Afryce i Ameryce.

Seit ihrer Gründung im Jahre 1898 hat die Waggonfabrik Danzig A. G. die Beziehungen zu dem polnischen Nachbarland gepflegt. Ihre Lage am Ausfalltor der Ostsee kommt ihr dabei gut zu statten. Eine enge wirtschaftliche Zusammenarbeit mit dem polnischen Hinterland ergab sich einerseits durch die Verwendung polnischer Baustoffe für die Erzeugnisse der Waggonfabrik Danzig, andererseits durch die Lieferung dieser Erzeugnisse an Behörden und namhafte Privatkunden.

Die Waggonfabrik Danzig fing mit dem Bau von Güterwagen an und entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer Fabrik von Eisen- und Strassenbahnwagen aller Art, sowie auch von Spezialwagen, wie Kesselwagen, Kühlwagen, Containers für den Transport leicht verderblicher Güter, Güterzuggepäckwagen, Schnellzugpost- und Gepäckwagen, Strassenbahn-Schienenreinigungswagen, wie z. B. Mitte 1938 an den Zarząd Miejski, Warszawa, geliefert.

Zahlreiche Lieferungen nach polnischen Grosstädten zeugen für die Güte und gepflegte Bauweise der Fahrzeuge der Danziger Waggonfabrik.

In den letzten Jahren beschäftigte sich die Waggonfabrik Danzig ferner mit dem Bau von Omnibuskarosserien, Lastkraftwagen-Anhängern und luftbereiften Pferdewagen und hat in dieser Sonderarbeitsabteilung „Karosseriebau“ gleichfalls gute Erfolge erzielt, insbesondere durch Einstellung der Werkstätten auf Serienproduktion. Sie ist auch sehr konkurrenzfähig in Folge der Spezialisierung des Werkes für diese Erzeugnisse.

Die Waggonfabrik Danzig bearbeitet jedoch nicht allein den Danziger, deutschen und polnischen Markt, sondern sie unterhält auch gute Verbindungen zu zahlreichen anderen Märkten Europas und darüber hinaus zu Afrika und Amerika. Durch vorbildliche Konstruktion, bestes Material und erstklassige Werkstattarbeit ist sie in der Lage, allen Ansprüchen gerecht zu werden.

NOWE FIRMY

Zarejestrowano w Gdyni w b. r. firmę „Skamor“ — Towarzystwo Armatorskie, Sp. z o. o. Gdynia, Molo Rybackie. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest prowadzenie połowów dalekomorskich na statkach własnych lub dzierżawionych, import, eksport, przemysł i handel rybny. Kapitał zakładowy firmy wynosi 10.500 złotych.

W Sądzie Okręgowym w Gdyni wpisano do rejestru handlowego firmy „Standard“, Tow. dla Handlu Bawełną, sp. z o. o. (Gdynia, ul. Derdowskiego 7). Przedmiotem pracy przedsiębiorstwa jest prowadzenie importu i handlu hurtowego bawełną, odpadkami bawełny i in. surowcami dla przemysłu włókienniczego.

Kapitał zakładowy spółki wynosi 104 tysiące złotych.

Do rejestru handlowego wpisano firmę „Polcarbon“, spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, posiadającą swą siedzibę w Gdyni przy ulicy Portowej 4. Firma zajmuje się eksportem i handlem węgla, koksem, materiałami opałowymi różnego rodzaju, węglem bunkrowym, oraz artykułami branż pokrewnych, spedycją, składowaniem, jak również sprzedażą komisową. Kapitał zakładowy firmy wynosi 10 tysięcy złotych, a jednoosobowy zarząd spółki stanowi inż. Szymon Hochemann.

Firma „Gdynika“ (Maklerzy Ubezpieczeń Morskich) uchwałą zgromadzenia wspólników podwyższała swój kapitał zakładowy o 864 tysiące złotych, z 216.000 do 300.000 złotych.

INWESTYCJE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU GRUDNIU 1938 R.

W przeciągu mies. grudnia 1938 r. wykonane zostały w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

Roboty hydrotechniczno-drogowe. Przy budowie kanału Przemysłowego wykopano i wywieziono torfu 15.000 m³; wykonano robót ziemnych 9.000 m³.

Budowle naziemne: Budowa Stacji Morskiej na Molo Południowym została ukończona.

Przy budowie heblarni eksportowej na terenach firmy „Paged“ odbywa się zasypywanie piaskiem wykopów pod suszarnię.

Przy budowie Stoczni Gdyńskiej na terenach przy kanale Przemysłowym wykonano w kadłubowni obmurowania ścian cegłą i montaż obrabiarek, poza tym wykonano budynek kotłowni centr. ogrzewania w stanie surowym i pokryto dachem.

Przy budowie Stoczni Yachtowej przy ul. Waszyngtona wykonano I sekcję prowizorycznego hangaru dla budowy yachtów.

Budynek magazynu wędzarni „Syrena“ przy ul. Św. Piotra wykonano w stanie surowym.

Przy budowie Domu Żeglarza na molo Południowym odbywa się murowanie ścian i części środkowej.

ZAKOŃCZENIE KURSU KIPRÓW BAWELNY

W grudniu ub. r. odbyło się uroczyste zakończenie kursu Kiprów bawełny, zorganizowanego staraniem Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną w Gdyni.

Tematy wykładów na kursie, trwającym od dnia 11 października do dnia 15 grudnia br., a prowadzonym pod kierownictwem p. Jerzego Grudowskiego były omawiane przez specjalistów z dziedziny bawełny. O powodzeniu kursu świadczyła frekwencja, która wynosiła przeszło 50 słuchaczy.

WYDANIE NOWEJ URZĘDOWEJ MAPY KOLEJOWEJ POLSKI

Zarząd Polskich Kolei Państwowych wydał nową mapę Polski nakładem „Biblioteki Polskiej“ w Bydgoszczy p. t.: „Mapa Polskich Kolei Państwowych i Prywatnych oraz linii samochodowych P. K. P.“. Mapa ta, w podziałce 1:750 000 uwidoczniła i obejmuje dane według stanu z dnia 11. 11. 38, a więc obszar Rzeczypospolitej Polskiej (z granicami wojewódzkimi) łącznie z byłymi obszarami czecho-słowackimi,

odstąpionymi Polsce. Również z niej widoczna jest przynależność poszczególnych linii kolejowych do różnych Dyrekcji Okręgowych. Wyodrębnione są również dwu- i jednotorowe linie kolejowe, jak i stacje węzłowe i przejścia graniczne, specjalnie oznaczone. W jednej z map pobocznych przedstawiona jest sieć linii lotniczych, w innej znowuż przedstawione są porty Gdynia i Gdańsk. Inne mapy poboczne poświęcone są połączeniom kolejowym Warszawy, Łodzi, Krakowa, miejscowościom kuracyjnym Zakopane i Krynica, dalej Zagłębiu Śląskiemu i Karwińskiemu jak i sieci komunikacyjnej Bydgoszcz—Toruń. Mapa ma znaczenie pomocnicze dla prac taryfowych odnoszących się do ruchu przez porty Gdynia i Gdańsk.

„JOHN BAKKE“ PIERWSZY STATEK KNUTSEN LINE W GDYNI

Linia Knut Knutsen Line, Haugesund utrzymująca regularną komunikację z Południowego wybrzeża Pacyfiku, a więc z Columbii, Ekwadoru, Peru i Chile do portów kontynentalnych i skandynawskich, zdecydowała się skierować swoje statki bezpośrednio do Gdyni.

Jako pierwszy statek przybył do Gdyni „John Bakke“ w dniu 5. I. Statek ten wyładował partię około 34 ton bawełny z Peru, przeznaczoną dla polskich importerów i odszedł tego samego dnia w dalszą podróż do Skandynawii.

Stanowi to typowy przykład zakładania linii regularnej, która nie licząc się z bardzo dużymi kosztami eksploatacyjnymi, zaczyna bezpośrednio obsługiwać nowy port przewozić nawet minimalne ilości przeznaczone dla niego.

Maklerem tej linii jest firma „Bergtrans“, która jak wiadomo, reprezentuje szereg armatorów utrzymujących bezpośrednią komunikację z Gdyni i Gdańsk i stale pracuje nad rozbudową tej dziedziny żeglugi.

POLSKI RUCH TRANZYTOWY NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ PORT GDYŃSKI W GRUDNIU 1938 R.

Ogólny ruch tranzytowy na śródlądowych drogach wodnych pomiędzy Gdynią a resztą kraju wyniósł w grudniu 1938 r. 8.199 t. W dół rzeki przewieziono 5.499 t, w tym: 5.384 t cukru, 52 t metali i wyrobów metalowych, 40 t artykułów spożywczych, 23 t roślin strączkowych. W górę rzeki przewieziono 2.700 t, w tym: 777 t roślin strączkowych, 395 t ryżu, 325 t metali i wyrobów metalowych, 165 t kawy, 156 t artykułów spożywczych oraz 718 t innych towarów. W roku 1938 przeszło ogółem 121.013 t, z czego 63.225 t w dół rzeki oraz 57.788 t w górę rzeki.

NOWA DROGA DLA KOMUNIKACJI Z BUŁGARIĄ

Na podstawie rozporządzenia rumuńskich kolei kierowana będą wszystkie transporty w komunikacji z Bułgarią w czasie trwania zamrażnięcia Dunaju przez Oborishte—Boteni (granica), a nie jak dotychczas przez Giurgiu—Port Rustschuk. Zmiana ta dotyczy również transportów idących przez Gdynię i Gdańsk.

Polsko-Holenderskie Towarzystwo

Importu i Eksportu Skór Surowych

„POLHOLSKÓR“

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

w Gdyni, ul. Starowiejska 54, tel. 30-59

NOWY STATEK DLA POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Nowopowstałe prywatne towarzystwo okrętowe p. n. „Bałtycka Spółka Okrętowa“ z o. o. zakupiła ostatnio w Anglii statek „Pegazus“ (2 400 tów), pływający dotąd pod banderą grecką. Nowy nabytek polskiej floty handlowej będzie pływał jako tramp.

DWA NOWE STATKI POLSKIE „MORSKA WOLA“ I „STALOWA WOLA“

Towarzystwo „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ zakupiło u armatora norweskiego S/A Sobral, Oslo, dwa motorowce towarowe „Rio Negro“ i „Rio Pardo“ każdy po ok. 1400 nrt, o szybkości 10 węzłów, dla przewozu towarów między Gdynią a portami Ameryki Południowej. W związku ze wzmożonym eksportem naszej produkcji do Ameryki Południowej, okazało się, że dotychczasowe statki pasażersko-towarowe „Kościuszko“ i „Pułaski“ kursując od roku 1936 na trasie Gdynia—porty Ameryki Południowej, są niewystarczające dla przewozu tych towarów. Dlatego też od szeregu miesięcy Linie Żeglugowe Gdynia—Ameryka S. A. charterowały statki obce. Celem uniknięcia odpływu walut za wynajem statków, zostały nabyte na korzystnych warunkach kredytowych powyższe motorowce. „Rio Negro“, zbudowano w roku 1924 na stoczni w Kilonii, i kt. pływał do roku 1936 pod banderą niemiecką jako Ms. „Konsul Horn“, przybył już do Gdyni, gdzie otrzymał nazwę „Morska Wola“. „Rio Pardo“, który ma przybyć do Gdyni w marcu, będzie przemianowany na „Stalowa Wola“.

Jak wiadomo, jeszcze w tym roku statki „Kościuszko“ i „Pułaski“ będą zamienione na trasie do Południowej Ameryki przez budujące się duże motorowce pasażersko-towarowe „Sobieski“ i „Chrobry“, tak, że pod banderą polską na

tej trasie będą stale kursować cztery jednostki motorowe, urzymujące regularną komunikację tak pasażerską jak i towarową.

BUDOWA PIERWSZEGO POLSKIEGO STATKU W STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Budowa pierwszego polskiego statku Ss. „Olza“ w Stoczni Gdynińskiej wykazuje dalszy postęp. 90% statku, łącznie z mechanizmami, wykonane zostanie w kraju z materiałów krajowych. W chwili obecnej na pochylni założono całe podwójne dno, jak również częściowo ustawione są już wręgi. W warsztatach mechanicznych robotnicy pracują częściowo na dwie zmiany. Stocznia gdynińska w dalszym ciągu powiększa swój stan fachowej załogi i dąży do tego, żeby Ss. „Olza“ mogła być wodowana na jesieni rb.

STATKI LINII GDYNIA—AMERYKA A WSZECHŚWIATOWA WYSTAWA W NOWYM JORKU

W związku z uroczystością otwarcia pawilonu polskiego na Wszechświatowej Wystawie w Nowym Jorku, która się odbędzie w dn. 3 maja br., Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe, pragnąc umożliwić przedstawicielom polskich sfer gospodarczych wzięcia udziału w tej uroczystości, zmieniła odpowiednio rozkład jazdy swych statków na linii północno-amerykańskiej.

A więc Ms. „Batory“ odpłynie z Gdyni w dniu 22 kwietnia br. o godz. 20-tej i po zawinięciu do Kopenhagi i Halifaxu, przybędzie do Nowego Jorku w dniu 2 maja br., w godzinach rannych, tj. w przeddzień uroczystości otwarcia pawilonu polskiego na Wystawie. Powrót uczestników uroczystości może nastąpić tym samym statkiem, który odjedzie z Nowego Jorku w nocy z dnia 6 na 7 maja i przybędzie do Gdyni dnia 16 maja, bądź też na Ms. „Piłsudski“, odpływającym z Nowego Jorku 19 maja z przybyciem do Gdyni 28-go maja br.

Ponieważ w miesiącu maju powrotne rejsy statków Ms. „Piłsudski“ i Ms. „Batory“ są niemal całkowicie wypełnione przez turystów amerykańskich, udających się na lato do Europy, jest rzeczą konieczną, aby osoby zainteresowane zabezpieczyły sobie zawnazas miejsca na powrót z Ameryki do Polski.

POLSKIE STATKI Z POLSKICH TWORZYW

Związek Izb Przemysłowo-Handlowych otrzymał od Ministerstwa Przemysłu i Handlu informacje, o udzieleniu ostatnio stoczniom krajowym względnie zagranicznym szeregu nowych większych zamówień, a to dla zainteresowania tym polskiego przemysłu. Jak o tym swego czasu donosiliśmy — poza budową „Olzy“ — na Stoczni Gdynińskiej budowany jest 1 stalowy luger rybacki dla Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zaś na Stoczni Yachtowej w Gdyni — motorowa drewniana łódź pilotowa dla Urzędu Morskiego w Gdyni. Ponadto stocznia holenderska E. I. Smith i Zoon's Scheepswerven w Westerbroek otrzymała zamówienie na budowę 3-ch mniejszych stalowych statków towarowych dla trzech polskich firm: „Rotherth i Kiłaczycki“, „Warta“, i „Warszawskie Tow. Transportowe“. Wreszcie Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe zamówiło 1 stalowy motorowiec pasażerski-towarowy, który zastąpi „Warszawę“ — na stoczni holenderskiej „Werf de Noord“ w Alblasterdam.

Przy wszystkich tych zamówieniach zastrzeżono dla produkcji polskiej prawo pierwszeństwa dostawy artykułów, potrzebnych do budowy statków; zainteresowane firmy polskie winny więc przystąpić do składania ofert wspomnianym stoczniom.

W wyniku rozmów, przeprowadzonych przez delegata polskiego przemysłu hutniczego, stocznia holenderska „Werf de Noord“ w momencie podpisania umowy zobowiązała się zamówić z Polski stali okrętowej i żelaza za sumę 200.000 fl. hol., t. zn. ok. 570.000 zł.

W porozumieniu

z URZĘDEM MORSKIM
przystąpiliśmy do opracowania

INFORMATORA GDYNIA - PORT Z NAJNOWSZYM PLANEM PORTU

który będzie zawierał ostatnie zarządzenia, opłaty portowe i przeładunkowe, połączenia żeglugowe i kolejowe, informacje o instytucjach związanych z portem oraz stanie się niezbędnym i wyczerpującym podręcznikiem, dla sfer żeglugowych i portowych

Informator wychodzi w języku
POLSKIM i ANGIELSKIM
pod redakcją W. Downarowicza

Redakcja i Administracja
GDYNIA, UL. ŚWIĘTOJAŃSKA 73
T E L E F O N Nr 16-96

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDYŃSKI W 1938 R.

Jak wynika z obliczeń przeprowadzonych przez Radę Interessantów Portu w Gdyni, w roku 1938 przez port gdyński wywieziono: 5.379.499 ton węgla eksportowego, 1.018.622 ton węgla bunkrowego, razem więc 6.398.121 ton.

W porównaniu z rokiem 1937 zanotowano spadek wywozu węgla eksportowego, wyrażający się cyfrą 180.708 ton, co w stosunku procentowym wynosi 3,2 proc. Spadek cyfr naszego eksportu węgla jest wynikiem zmniejszenia się wywozu do Belgii, Szwecji, Argentyny, Holandii, Finlandii i Łotwy. Wzrósł natomiast wywóz do Włoch, Francji, Niemiec i Danii.

Bardzo poważnie natomiast, bo o 66 procent, wzrósł wywóz węgla bunkrowego. Pozostaje to w związku z wyposażeniem portu gdyńskiego w 3 statki bunkrowe. Wynikiem tego udogodnienia jest zajęcie przez Gdynię pozycji poważnej stacji bunkrowej na Bałtyku.

Skutkiem znacznego wzrostu wywozu węgla bunkrowego, ogólna cyfra eksportu węgla zwiększyła się w porównaniu z 1937 rokiem o 226.332 tony, tj. o 3,5 procent.

Najpoważniejsze miejsce wśród importerów naszego węgla zajmuje Szwecja 30,06 proc., następne Włochy 22,39 proc.

Wywóz węgla w roku ubiegłym pod względem ilości wyniósł 83,67 proc. ogólnego wywozu przez Gdynię i 69,74 procent ogólnego obrotu.

NOWE PRZEDSTAWICIELSTWO W BRATYSŁAWIE

Z dniem 1 listopada 1938 r. uruchomione zostało prowizoryczne przedstawicielstwo P. K. P. oraz portów Gdyni i Gdańska w Bratysławie. Koleje Polskie oraz porty p. o. c. dając wyraz swemu zainteresowaniu zapleczem słowackim, nadały przedstawicielstwu temu charakter przedstawicielstwa stałego. Adres tego przedstawicielstwa jest następujący: Reprezentacja polskich żelaznic a pristavov w Gdyni a Gdańsku, Bratislava, nám. Andreja Hlinky s. 22/IV, tel. 10-89, adres telegraficzny Pekape.

UDZIAŁ PORTÓW P. O. C. W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI W R. 1938

Udział portów polskiego obszaru celnego w ogólnym handlu zagranicznym Polski wyniósł w roku 1938 w porównaniu z rokiem 1937 według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

Przywóz	rok 1938		rok 1937	
	t	%	t	%
ogółem	3.311.602,4	= 100,0	3.685.055,8	= 100,0
udział portów p. o. c.	2.131.101,0	= 64,3	2.275.179,5	= 61,7
Gdańsk	832.250,2	= 25,1	799.833,2	= 21,7
Gdynia	1.298.850,8	= 39,2	1.475.346,3	= 40,0
Wywóz:				
ogółem	15.590.764,5	= 100,0	14.987.650,2	= 100,0
udział portów p. o. c.	12.563.796,7	= 80,6	12.273.509,5	= 81,9
Gdańsk	5.150.201,5	= 33,0	5.122.930,5	= 34,2
Gdynia	7.413.595,2	= 47,6	7.150.579,0	= 47,7

CHŁODNIE

w Warszawie, w Gdyni i w Łodzi

prowadzone przez Spółkę z o. o. „Chłodnia i Składy Portowe w Gdyni” posiadają pomieszczenia wyposażone w najnowocześniejsze urządzenia chłodnicze, dostosowane do właściwości poszczególnych towarów, jak np.: owoców, warzyw, masła, jaj, mięsa, przetworów mięsnych, drobiu białego, dziczyzny, ryb mrożonych i wszelkich innych szybko psujących się produktów, przeznaczonych zarówno do konsumpcji wewnętrznej jak i na eksport.

Warszawa, ul. Wolska 90
Gdynia, ul. Polska
Łódź, ul. Rokicińska 28

Adresy:

NOWY NUMER „UPRAWA MORZA”.

W pierwszej połowie stycznia ukazał się nowy numer 3—4 pierwszego rocznika, kwartalnika „Uprawa Morza”. Numer jako podwójny, jest objętości znacznie rozszerzonej, zawiera 7 rozpraw większych, 6 mniejszych przyczynków oraz szereg recenzji itp.

W dziale referatów znajdujemy na wstępie rzecz mgr W. Grotta pt. „O czynnikach rozwoju portu gdańskiego”, w której autor zastanawia się przede wszystkim nad rolą kupiectwa polskiego jako pioniera handlu zagranicznego w Gdańsku oraz nad warunkami pracy w porcie gdańskim. „Przesłanki ekonomiczne dla powstawania targów międzynarodowych w Gdyni” mgr. B. Koselnika dają pogląd na szanse Gdyni jako siedliska targów międzynarodowych; autor odpowiada zarazem twierdząco na pytanie, czy Gdynia ma warunki, by stać się ośrodkiem takich targów. A. Zakrzewski omawia „Związki handlowe Polski z krajami bałtyckimi”, ich wymianę handlową, komunikację i tranzyt, współpracę portów i żeglugi, wreszcie perspektywę współpracy gospodarczej, przy czym sądzi autor, że klauzula bałtycka stanie się w przyszłości doskonałym elementem pogłębienia współpracy Polski z krajami bałtyckimi.

W obszernym artykule kreśli mgr. T. Szeffer uwagi pt. „Walory tranzytowe portów Gdańska i Gdyni”. Autor stwierdza między innymi, że handel tranzytowy występuje w naszych portach w minimalnych rozmiarach gdyż brak mu do tej pory elementów kształtujących samodzielny rynek portowy, a więc w pierwszym rzędzie kupiectwa o światowym zasięgu inicjatywy handlowej, brak rynków towarowych i siły finansowej. Dalsze 3 referaty, mgr. St. Grabskiego, I. Nowackiego i M. Hauffego, mają za temat ubezpieczenie przywozu oraz ubezpieczenie kredytów wywozowych — tematy nader ważne dla naszych eksporterów i importerów.

W „Aktualiach” znajdujemy szereg drobniejszych przyczynków, z których zasługują na szczególną uwagę B. Polkowskiego „Struktura zawodowa ludności miasta portowego Gdyni”, „Przeladunek portowy” mgr. Z. Stefanowicza, „Rola P. L. E. w porcie gdyńskim” W. Giedroycia oraz „Rozbudowa rybołówstwa morskiego w okresie najbliższego 25-lecia” inż. M. Zięcika.

Obfity jak zawsze dział recenzji oraz obszerna bibliografia dopełniają treść numeru, który na 156 stronach druku daje materiał z dziedziny ekonomii morskiej, mogący zainteresować nie tylko specjalistów, lecz również ogół naszych ekonomistów.



TOWARY KOLONIALNE

GDAŃSK, Dominikswall 9

Telefon 24819

KRONIKA PORTOWA GDAŃSKA

DANZIGER HAFEN CHRONIK — CHRONICLE OF THE PORT OF DANZIG

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W 1938 R.

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego w 1938 r. zamknięty został wynikiem 7.127.194,5 t, podczas gdy w 1937 r. przeladowano ogółem 7.200.778,3 t. Jest to wynik, który należy uważać za korzystny, jeśli się uwzględni, że został osiągnięty na tle spadkowej tendencji handlu światowego oraz na tle wstrząsów gospodarczych w zapleczu pozapolskim jako pochodnych skutków kształtowania się sytuacji politycznej. Obróty towarowe portu gdańskiego wykazywały prawie przez cały rok tendencję zwykłą, która została wstrzymana w ostatnich trzech miesiącach wskutek raptownego przerwania znaczniejszego dopływu transportów tranzytowych.

Struktura kierunkowa ogólnego obrotu towarowego wyrażająca się rozpiętością pomiędzy importem a eksportem nie wykazała zasadniczej zmiany, gdyż tendencja zwykła tego stosunku na korzyść pozycji importu utrzymała się również w roku sprawozdawczym; import stanowił 22% ogólnego obrotu wobec 21% w roku poprzednim.

Przywóz w 1938 r. wyniósł 1.563.958,4 t, wobec 1.515.928,8 t w 1937 r. wykazując nieznaczny wzrost o 48.029,6 t czyli 3,1%. Przywóz również w odniesieniu do struktury towarowej nie wykazał większych zmian. Największą pozycję stanowił nadal przywóz rud i pirytów, których przywieziono 986.767 t wzgl. 90.899 t wobec 907.694 t wzgl. 154.177 t w roku poprzednim. W grupie artykułów opałowych przywieziono 91.515 t (88.532 t) węgla oraz 12.042 t (28.654 t) koksu. Na niezmiennym poziomie utrzymał się przywóz śledzi, których przywieziono 41.441 t wobec 41.805 t, podczas gdy najpoważniejszy spadek wykazała grupa metali i wyrobów metalowych 46.570 t (77.085

t), przy czym spadek dotyczył w pierwszym rzędzie złomu 799 t (22.077 t). Wzrost zaznaczył się w pierwszym rzędzie w odniesieniu do przywozu olejów; olejów mineralnych przywieziono 12.891 t wobec 1.682 t w 1937 r., a olejów i tłuszczów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego 22.816 t wobec 7.018 t. Poza tym zaznaczył się jeszcze wzrost w zakresie przywozu wytworów pochodzenia roślinnego 49.606 t (55.982 t) oraz artykułów chemicznych 76.899 t (55.905 t), który dotyczył w pierwszym rzędzie przywozu fosforytów 49.966 t (54.804 t).

Mniej korzystnie rozwinął się wywóz, który osiągnął 5.565.256,5 t wobec 5.684.849,5 t w 1937 r., wykazując spadek o 121.615 t, czyli 2,1%. Spadek wywozu zaznaczył się przede wszystkim w działach przewozowych alimentowanych przez transporty tranzytowe. Miarodajnym dla ogólnej wysokości wywozu było kształtowanie się wywozu drzewa, który wobec niekorzystnej koniunktury wywozowej od początku roku i braku transportów tranzytowych w ostatnich miesiącach spadł na 813.410 t wobec 1.181.480 t w roku poprzednim. Te same przyczyny spowodowały spadek wywozu metali i wyrobów metalowych, których wywieziono tylko 71.451 t wobec 115.859 t w 1937 r. Najpoważniejszy wzrost wykazała grupa wytworów pochodzenia mineralnego 4.064.249 t wobec 3.787.431 t, przy czym wzrost ten zaznaczył się w zakresie wywozu węgla eksportowego 5.025.720 t (2.922.856 t), bunkrowego 795.318 t (618.020 t) oraz koksu 209.280 t (195.400 t), podczas gdy eksport olejów mineralnych wykazał spadek 14.708 t (30.201 t). Pozostałe grupy nie wykazały jednolitej tendencji, jednakże bez zasadniczych zmian w kierunku wzrostu lub spadku, utrzymując się na ogół na poziomie roku poprzedniego.

DER WARENVERKEHR DES DANZIGER HAFENS IM JAHRE 1938.

Der gesamte Warenverkehr des Danziger Hafens erreichte im Jahre 1938 eine Höhe von 7.127.194,9 t, während im Jahre 1937 insgesamt 7.200.778,3 t umgeschlagen wurden. Dies Ergebnis ist als günstig anzusehen, wenn man berücksichtigt, dass es im Rahmen einer rückgängigen Tendenz des Welthandels und verschiedener wirtschaftlicher Erschütterungen im Transit hinterland erreicht worden ist, die durch die Gestaltung der politischen Lage hervorgerufen waren. Der Warenverkehr des Danziger Hafens zeigte fast das ganze Jahr hindurch eine steigende Tendenz, die in den letzten drei Monaten durch den

plötzlichen Zufuhrrückgang von grösseren Transittransporten aufgehalten wurde.

Die Richtungsstruktur des gesamten Warenverkehrs, welche das Verhältnis zwischen der Einfuhr und Ausfuhr bestimmt, zeigte keine wesentliche Änderung, da die steigende Tendenz der Einfuhr gleichfalls im Berichtsjahre anhielt; die Einfuhr betrug 22% des gesamten Warenverkehrs gegenüber 21% im Vorjahre.

Die Einfuhr erreichte im Jahre 1938 — 1.563.958,4 t gegenüber 1.515.928,8 t im Jahre 1937, sodass sich eine geringe Steigerung um 48.029,6 t d. i. 3,1% ergab. Auch in Bezug auf die Warenstruktur zeigte die Einfuhr keine grössere Änderungen. Die wich

TIEGENHÖFER OELMUHLE

Aktiengesellschaft

Extraktion und Pressanlagen aller Oelsaaten

Technische Pflanzenöle:

Kokosöl, Palmöl, Rizinusöl, Rüböl, Leinöl,
Sonnenblumenöl

Speiseöle:

Spezialitäten: Brennöl „Juno“, Firnis „Merk
Alberdingk“, med. Rizinusöl „Olivum“

Kraftfuttermittel:

Kokos, Palmkerne, Raps, Sonnenblumen - und Leinkuchen und Schrote

DANZIG, LANGER MARKT 19

Telefon 26427/24173

Betriebsabteilung
DANZIG:
Wesselstrasse 5
Telefon 23079

Betriebsabteilung:
TIEGENHOF
Breiter Gang 1
Telefon 16

Betriebsabteilung
NEUFABRWASSER
Wilhelmstrasse 21
Telefon 35072

tigste Position bildete weiterhin die Einfuhr von Erzen und Pyriten, deren Einfuhr 896.767 t bzw. 90.899 t gegenüber 907.694 t bzw. 154.177 t im Vorjahre erreichte. Von Brennstoffen wurden 91.313 t Steigerung zeigte die Gruppe Erzeugnisse mineralischen Ursprungs 4.064.249 t gegenüber 3.787.431 t, wobei die Steigerung die Ausfuhr von Exportkohle 3.025.720 t (2.922.856 t), Bunkerkohle 795.318 t (618.020 t) und Koks 209.280 t (193.400 t) betraf, während (88.532 t) Kohle und 12.042 t (28.654 t) Koks eingeführt. Auf der Höhe des Vorjahres verblieb die Einfuhr von Heringen, von denen 41.441 t gegenüber 41.805 t eingeführt wurden, während die Gruppe Metalle und Metallwaren 46.570 t (77.083 t) den grössten Rückgang zeigte, wobei der Rückgang vor allem die Schrotteinfuhr betraf — 799 t (22.077 t). Eine Steigerung zeigte in erster Linie die Einfuhr von Ölen; mineralische Öle erreichten 12.891 t gegenüber 1.682 t im Jahre 1937, während 22.816 t gegenüber 7.018 t Öle und Fette pflanzlichen und tierischen Ursprungs eingeführt wurden. Daneben war noch eine Steigerung der Einfuhr von Erzeugnissen pflanzlichen Ursprungs 49.606 t (33.982 t) sowie von chemischen Erzeugnissen 76.899 t (53.903 t) zu verzeichnen, die vor

allem die Einfuhr von Phosphorithen betraf 49.966 t (34.804 t).

Weniger günstig gestaltete sich die Ausfuhr, welche 5.563.236,5 t gegenüber 5.684.849,5 t im Jahre 1937 erreichte und damit einen Rückgang um 121.613,0 t d. h. 2,1% aufwies. Der Ausfuhrückgang machte sich vor allem in den Gruppen bemerkbar, die durch Transittransporte alimentiert werden. Entscheidend für die Gesamthöhe der Ausfuhr war die Gestaltung der Holz Ausfuhr, welche wegen der ungünstigen Ausfuhrkonjunktur seit Jahresbeginn und durch den Fortfall der Transittransporte in den letzten Monaten auf 813.410 t gegenüber 1.181.480 t im Vorjahre gefallen ist. Dieselben Gründe waren für den Rückgang der Ausfuhr von Metallen und Metallwaren entscheidend, von denen nur 71.451 t gegenüber 115.839 t im Jahre 1937 ausgeführt wurden. Die grösste Ausfuhr von Mineralölen einen Rückgang 14.708 t (30.201 t) zeigte. Die übrigen Warengruppen zeigten keine einheitliche Tendenz jedoch ohne grundsätzliche Änderungen in steigender oder fallender Richtung und hielten sich im allgemeinen auf der Höhe des Vorjahres.

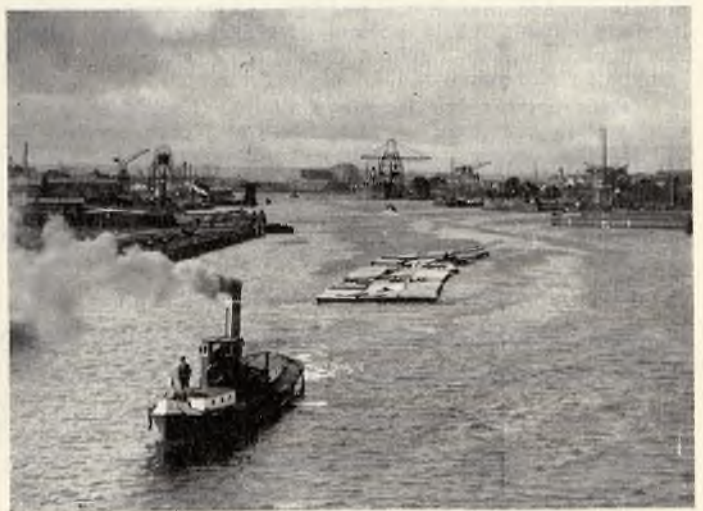
THE GOODS TURNOVER OF THE PORT OF DANZIG IN 1938.

Danzig's total goods turnover for 1938 amounted to 7,127,194.9 tons as compared with 7,200,778.3 tons in 1937. This result may be considered as favourable, if we respect that it was reached under such unfavourable circumstances as the retrograde movement of the world trade and various economical disturbances in the transit countries which had been caused by the political developments. About all the year, Danzig's goods turnover showed a rising tendency which was stopped in the last three months by the sudden decrease of considerable transit transports.

The composition of the trade, which is determined by the relation between imports and exports, did not show any essential alterations, because the rising tendency of imports, too, continued in the year under review; imports amounted to 22 per cent of the total goods turnover as against 21 per cent in the preceding year.

Imports came to 1,563,984.4 tons in 1938 as against 1,515,928.8 tons in the corresponding year, showing an insignificant increase of 48,029.6 tons that is 3.1 per cent. Referring to the composition of goods, too, imports did not show any essential alterations. Ore and pyrites, as before, were the most important articles of import at Danzig; import of these articles came to 986,767 tons respectively 90,899 tons as against 907,694 tons respectively 154,177 tons in the preceding year. 91,313 tons (88,532 tons) coal and 12,042 tons (28,654 tons) coke were imported in the group of fuels. On the level of the preceding year remained the import of herrings of which were imported 41,441 tons as against 41,805 tons, whereas the group of metals and metal goods 46,570 tons (77,083 tons) showed the largest decline concerning, above all, the import of scrap iron 794 tons (22,077 tons). The import of oils showed the most striking increase; oils of mineral origin amounted to 12,891 tons as against 1,682 tons in 1937, whilst oils and fats of vegetable and animal origin came to 22,816 tons as compared with, 7,018 tons. Besides, there was an increase in the import of agricultural products 44,606 tons (33,982 tons) and chemicals 76,899 tons (53,903 tons), above all, concerning the import of phosphorites 49,966 tons (34,804 tons).

The export, amounting to 5,563,236.5 tons as against 5,684,849.5 tons in 1937, turned out less favourable and showed a decrease of 121,613.0 tons that is 2.1 per cent. The decline of exports, above all, made itself felt in these groups, in which transit transports occupy an important position. Decisive influence on the level of exports had the development of timber export which showed a striking decrease amounting only to 813,410 tons as against 1,181,480 tons in the preceding year. This decline was due to the unfavourable market conditions since the beginning of the year and to the loss of transit transports during the last months. The same reasons influenced the export of metals and metal goods, export of which reached only 71,451 tons as against 115,839 tons in 1937. The group of mineral products (4,064,249 tons) (3,787,431 tons) showed the most striking increase concerning the export of coal 3,025,720 tons (2,922,856 tons), bunker coal 795,318 tons (618,020 tons), and coke 209,280 tons (193,400 tons), whereas the export of mineral oils decreased from 30,201 tons to 14,708 tons. The development of other groups showed no uniform picture without rising or retrograde movement; the figures generally remained on the level of the preceding year.



Fragment portu gdańskiego
Part of the Port of Danzig (side)

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY

G D Y Ń I A

HAFENNACHRICHTEN

PORT NEWS

BULLETIN DU PORT

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA GRUDZIEŃ

TRAFFIC STATISTICS OF THE PORT FOR DECEMBER 1938

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego za miesiąc grudzień 1938 r. wyniósł 786.444,5 ton wobec 858.021,1 ton w mies. listopadzie 1938 r., 803.376,7 t w grudniu 1937 r. oraz 754.061,7 ton w mies. grudniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 8,3%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem listopadem 1938 r., 2,1%-owy spadek w stosunku do mies. grudnia 1937 r. oraz 4,3%-owy wzrost w porównaniu z mies. grudniem 1936 r.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na przyjeździe i wyjściu. Przyszło bowiem 530 (605) statków o pojemności 571.841 nrt. (601.346 nrt.), wyszło zaś 526 (595) statków o pojemności 561.475 nrt. (582.625 nrt.). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. grudniu wyniósł 1078,9 nrt. (993,9 nrt.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 74 (65). Średni postój statku wyniósł 51,1 godzin (50,2 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Finlandia, Włochy, Norwegia, Dania, Anglia, Niemcy, Łotwa, Stany Zjedn. Am. P., Estonia, Grecja, Holandia, Panama, Z. S. R. R., W. M. Gdańsk oraz Belgia.

Zwraca uwagę przesunięcie się bandery polskiej z 2-go na 1-e miejsce, Finlandia bez zmian (3), Szwecja z 1-go na 2-e, Włochy z 7 na 4, Norwegia z 7 na 5, Dania z 4 na 6, Anglia z 5 na 7, Niemcy z 6 na 8-e miejsce itd. Ogółem reprezentowane były bandery 17 (17) państw.

Obróty zamorskie w miesiącu sprawozdawczym br. wyniosły 776.268,3 ton, wykazując 7,3%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. listopadem (837.045,9 ton), 2,5%-owy spadek w stosunku do mies. grudnia 1937 r. (795.794,2 ton) oraz 4,04%-owy wzrost w porównaniu z mies. grudniem 1936 r. (746.119,4 ton).

Przywóz zamorski w mies. grudniu br. (151.594,2 t) wykazuje 8,5%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. listopadem (139.676,2 t.), 14,03%-owy spadek w stosunku do mies. grudnia 1937 r. (176.337,1 t) oraz 8,2%-owy spadek w porównaniu z mies. grudniem 1936 r.

Wzrost przywozu zam. w porównaniu z ub. mies. listopadem spowodowały przede wszystkim: owoce świeże i suszone — 9.736,3 t (4.114,3 t), wełna i odpadki — 1.912,8 t (1.489,5 t), papier i odcinki papierowe — 1.939,3 t (801,5 t) oraz celuloza — 1.086,3 t (721,9 t).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (624.674,1 t) wykazuje 1,04%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. listopadem (697.396,7 t), 0,8%-owy wzrost w stosunku do mies. grudnia 1936 r. (580.989,4 ton).

Spadek wywozu zam. w stosunku do ub. miesiąca spowodowały przede wszystkim pozycje: węgla kamiennego — 523.453,9 t (586.225,2 t), koksu — 20.769 t (25.531 t), wtyłków buraczanych — 1.398,5 t (brak) oraz rur żeliwnych, żelaznych i stalowych — 5.434 t (4.075,5 t).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek przywozu — 65,5 t (201,2 t) oraz wywozu — 302 t (711,2 t). Na przywozie najpoważniejsze pozycje, ryby z połowów własnych — 51 t (188 t) oraz wyroby żel. i metalowe — 13,3 t (13,2 t), na wywozie zaś: tłuszcze i oleje roślinne — 90,2 t (107 t), tłuszcze zwierzęce sur. — 69,5 t (116,4 t), tran — 11,6 t (6,8 t), kauczuk — 37,2 t (brak) oraz miedź — 51,1 t (brak).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje spadek przywozu — 7.288,5 t (14.377,8 t) i wywozu — 2.520,2 ton (5.685 t). Spadek przywozu spowodowały pozycje: cukru — 7.177,3 t (14.218,8 t), mąki — 10 t (20 t), kaszy 0,1 t (4,2 t) oraz skór — 0,2 t (16,4 t); wywóz natomiast: ryż wyłuszczone — 119 t (1.228,5 t), kakao 193,7 t (500,3 t), śledzie — 52,7 t (83,6 t), tłuszcze zwierzęce — 98,5 t (388 t), skóry — 78,9 t (373,8 t), kauczuk — 90,9 t (200,7 t), celuloza — 121,3 ton (133,7 t) oraz miedź — 112,5 t (391,5 t).

Ruch pasażerów jak zawsze w tym okresie nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 502 (513) osoby, wyjechało zaś 1503 (1495) osoby.

Total turnover for December amounted to 786.444.5 t. as against 858.021.1 t. in December, 1937 and 754.061 t. in the same month for 1936.

Monthly returns show a small decline of 8.3% in comparison with November, 1938: a 2.1% decline compared with December of 1937, but a 4.3% increase over December, 1936.

Ship traffic in the monthly returns analogically to the goods turnover shows a drop in the number and capacity of ships entering and leaving the port. Over 530 (605) ships with a capacity of 571,841 nrt (601,346 nrt) left the port, while 526 (595) with a capacity of 561,475 nrt (582,625 nrt) entered the port. Average nrt of ships entering in December, 1938 was 1078.9 (993.9 nrt). Average number of ships in the port at one time was 74 (65). Average length of time spent in the port was 51.1 hours (50.2).

The country which had the largest number of ships entering the port was Poland, followed by: Sweden, Finland, Italy, Denmark, Great Britain, Germany, Latvia, United States of America, Estonia, Greece, Holland, Panama, U. S. S. R., Danzig, and Belgium. Poland has advanced from second to first place, Finland remains third, Sweden drops to second, Italy moves from seventh to fourth, Norway from seventh to fifth, Denmark from fourth to sixth, Great Britain from fifth to seventh, Germany from sixth to eighth, etc. In total there were ships representing 17 nations in the harbour.

Overseas Goods Turnover in December amounted to 776,268.3 t., showing a decrease of 7.3% as compared with the previous month (837,045.9 t.): a decrease of 2.5% as compared with December, 1937 — 795,794.2 t.) but an increase of 4.04% as compared with December of 1936 (746,119.4 t.).

Overseas imports for December, 1938 (151,594.2 t.) show an increase of 8.5% over those of the previous month (139,676.2 t.); a decrease of 14.03% as compared with December, 1937 (176,337 t.) and a decrease of 8.2% with those of December, 1936. The following imports were responsible for the increase of 8.5% in December over those of the previous month: fresh and dried fruits — 9,736.3 t. (4,114.3 t.), cotton 1,912.8 t. (1,489.5 t.), paper and paper cuttings 1,939.3 t. (801.5 t.), and cellulose — 1,086.3 t. (721.9 t.).

Overseas exports. Exports show in the monthly returns (624,674.1 t.) a drop of 1.04% as compared with the previous month (697,369 t.) but an increase of 8% over the month of December, 1936 (580,989.4 t.). The drop in December, 1938 in comparison with the previous month was due primarily to the following commodities: coal — 523,435.9 t. (583,225.2 t.) coke — 20,769 t. (25,531 t.), beetpulp — 1,398.5 t. (no figures given) and finally various iron and steel pipes — 5,434 t. (4,075.5 t.).

Coastal goods turnover including that with Danzig show a decline in imports, 65.5 t. (201.2 t.) as well as in exports 302 t. (711.2 t.). The following commodities in imports had the greatest decline: fish from Polish waters, 51 t. (188 t.) and manufactured metals, 13.3 t. (13.2). Decline of commodities exported: fats and vegetable oils, 90.2 t. (107 t.); animal fats, 69.5 t. (116.4 t.); codliver oil, 11.6 t. (6.8 t.), rubber, 37.2 t. (no figures given), and copper, 51.1 t. (no figures given).

Goods Turnover of interior waterways show a drop in imports — 7,288.5 t. (14,377.8 t.) and in exports — 2,520.2 t. (5,685 t.). The fall was due to the following commodities: sugar — 7,177.3 t. (14,377.8 t.); flour — 10 t. (20 t.); cereals 0.1 t. (4.2 t.) and hides — 0.2 t. (16 t.). On the other hand the export figures show that the following commodities declined: husked rice — 119 t. (1,228.5 t.); cocoa — 193.7 t. (503.3 t.); herrings — 52.7 t. (83.6 t.); animal fats — 98.5 t. (388 t.); hides — 78.9 t. (373.8 t.); rubber 90.9 t. (200.7 t.); cellulose — 121.3 t. (133.7 t.) and copper — 112.5 t. (391.5 t.).

Passenger traffic in this period was as usual very small. 502 (513) persons landed, while 1503 (1495) persons embarked.

OBRÓT TOWARÓW GOODS TURNOVER — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TON

I. OBRÓT ZAMORSKI — OVERSEAS TRAFFIC — AVEC LES PAYS D'OUTRE-MER

A. Przywóz — imports — Importations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)
Cały przywóz <i>Total des importations</i>	151 594·2	139 576·2	1 526 535·7	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutical products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques et couleurs</i>	29 326·1	11 467·1	240 870·2
I. Wytwory pochodzenia roślinnego <i>agricultural products — Produits agricoles</i>	17 876·4	12 469·1	182 701·9	424-428. Garbniki — <i>tanning extracts — extraits de tannin</i>	2 280·—	2 442·3	15 127·8
w tym m. in.:				473/3. Fosforyty — <i>phosphates</i>	25 762·7	7 274·—	145 333·3
24-26. Nasiona oleiste różne — <i>various oil seeds — graines oléagineuses</i>	5 546·1	5 473·2	47 433·9	477. Żuźle Thomasa — <i>Thomas slag — scories de déphosphoration</i>	—	—	66 150·—
30/12. Ryż surowy — <i>rice — riz brut</i>	24·3	11·5	45 257·—	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse</i>	—	—	—
53-66. Owoce świeże i suszone — <i>fresh and dried fruits — fruits, frais et secs</i>	9 736·3	4 114·3	56 175·8	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	2 690·1	2 759·—	38 220·4
69/72. Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et amandes</i>	247·7	348·3	1 887·6	492-513. Skóry — <i>hides and skins — cuirs</i>	2 591·7	2 752·2	37 640·2
76. Kawa — <i>coffee — café</i>	361·9	635·7	4 991·2	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i>	17 009·3	12 519·9	164 840·—
78. Herbata — <i>tea — thé</i>	99·2	118·4	1 380·9	589-590-592. Wełna i odpadki — <i>wool and wool odds — laines et déchets</i>	1 912·8	1 489·5	29 858·4
80. Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	469·—	725·2	6 039·4	606-609. Bawełna i odpadki — <i>cotton and cotton odds — coton et déchets</i>	11 816·5	7 736·9	99 928·—
81-82. Korzenie — <i>spices — épices</i>	155·6	291·4	1 534·4	624. Juta — <i>jute</i>	1 863·5	1 773·1	14 442·3
II. Zwierzęta żywe i wyroby pochodzenia zwierzęcego <i>live animals & animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	6 930·4	12 512·—	68 414·—	IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów <i>rubber & rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	778·5	1 264·8	10 597·3
116-117. Śledzie — <i>herrings — harengs</i>	6 497·5	11 952·1	61 831·4	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood products & baskets wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i>	439·7	375·3	3 783·9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego <i>mineral products — Produits minéraux</i>	23 547·4	33 471·8	229 795·5	XI. Papier i wyroby z niego <i>paper & paper wares — Papier et ses produits</i>	3 074·1	1 591·3	24 977·3
177. Rudy różne i wypalki pirytowe — <i>various ores and burn, pyrites — minerais divers et résidus de pyrites</i>	21 401·3	31 633·—	200 573·7 6 043·2	803, 809-816. Papier i odcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i>	1 939·3	801·5	15 132·9
177/1c. Pyryty — <i>pyrites</i>	—	—	—	794, 795. Celuloza — <i>cellulose</i>	1 086·3	721·9	8 921·1
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych <i>wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified — Cires, graisses, huiles, d'origine animale et végétale (sauf celles qui sont spécialement mentionnées)</i>	1 906·5	2 150·1	22 332·2	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane <i>stone, ceramic & glass wares — Produits en pierre, céramique et verrerie</i>	122·2	99·1	1 559·7
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats and oils of vegetable origin — graisses et huiles végétales</i>	389·4	505·2	5 207·6				
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe — <i>raw fats of animal origin — Graisses animales brutes</i>	540·7	1 195·—	12 450·8				
V. Przetwory spożywcze, tytoń <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires, tabac</i>	785·8	2 276·2	12 724·7				
287. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	—	—	—				
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	304·9	1 276·9	4 374·6				

Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)	Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)
XIII. Metale i wyroby z nich <i>metals & metal goods — Métaux et produits métalliques</i>	45 011'—	45 604'3	502 237'2	XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja <i>balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments, — balances instruments, appareils de precision, ap. scientifiques, optiques, machines à écrire, instruments de musique, armes et munitions</i>			
927. Żelastwo (złom) <i>scrap iron — ferraille et débris de fer</i>	39 091'6	39 179'8	447 013'—		51'9	33'7	1 128'7
977. Miedź — <i>copper — cuivre</i>	2 740'7	1 808'8	28 041'1				
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny <i>machinery, apparatus, electric products — machines, appareils, outillage électrotechnique</i>	673'—	704'7	10 506'—				
XV. Środki transportowe <i>means of transport — Moyens de transport</i>	1 180'4	276'4	10 614'3	XVIII—XX. Towary różne, od- dzielnie niewymienione <i>Sundry goods non specified — Marchandises diverses, non spécifiées</i>	191'4	101'4	1 232'4

B. Wywóz — Exports — Exportations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)
Cały wywóz <i>Total des exportations</i>	624 674'1	697 369'7	7 646 902'—	IV. Woski tuczce, oleje po- chodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz od- dzielnie wymienionych <i>wax, fats and oils of ve- getable and animal origin ex- clusive of those specified — Cires, graisses, huiles d'ori- gine animale et végétale (sauf celles qui sont spécialement mentionnées)</i>			
I. Wytwory pochodzenia roś- linnego <i>(agricultural products) (Produits agricoles)</i>	20 326'5	22 684'8	112 048'2		16'4	52'6	452'5
1. Pszenica — <i>wheat — blé</i>	—	—	10'3				
2. Żyto — <i>rye — seigle</i>	11 112'3	11 985'3	31 733'1				
9-16. Strączkowe — <i>siligoose — légumineuses</i>	527'5	196'9	1 900'2				
27/1-2. Mąka — <i>flour — farine</i>	4'5	4'5	595'—				
27/3-32. Mąka pastewna i ry- żowa — <i>feeding meal and rice flour — farine pour le bétail et farine de riz</i>	330'2	634'2	4 253'7	V. Przetwory spożywcze, ty- toń <i>foodstuffs, tobacco — Pro- duits alimentaires Tabac</i>	6 392'9	11 220'2	140 640'—
35. Słód — <i>malt</i>	1 018'—	1 143'3	9 083'8	259-260. Cukier — <i>sugar — sucre</i>	2 734'4	8 777'6	71 677'6
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego <i>live animal & animal pro- ducts — Animaux vivants et produits animaux</i>	4 513'3	4 697'2	64 273'4	287. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	1 226'—	1 373'9	19 627'4
121/3a. Bekony — <i>bacon</i>	2 106'4	1 525'7	19 872'3	288. Wytłoki buraczane — <i>re- siduum of beet — pulpes</i>	1 398'5	—	7 628'—
125. Jaja — <i>eggs — oeufs</i>	611'2	626'—	22 773'2	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutic pro- ducts, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques, couleurs</i>	4 767'7	5 094'3	43 668'1
127. Masło — <i>butter — beurre</i>	133'7	423'—	12 083'1	299/18. Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	2'8
III. Wytwory pochodzenia mi- neralnego <i>(mineral products — Pro- duits minéraux)</i>	523 453'9	586 225'2	6 610 052'5	300/4. Siarczan amonu — <i>sul- phate of ammonia — sulfate d'ammoniaque</i>	—	—	12 090'4
154. Cement — <i>cement — ciment</i>	6 277'6	7 309'7	53 583'5	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse</i>	1 222'5	455'—	3 580'9
174. Sól kuchenna i przemy- słowa (<i>edible & industrial salt — sel de cuisine et d'in- dustrie</i>)	286'1	635'5	3 848'9	480-482. Saletra — <i>Salpêtre — salpêtre</i>	1 019'6	2 567'6	10 125'7
180. Węgiel kamienny — <i>coal — houille</i>	395 039'—	450 312'—	5 379 499'3	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	495'7	751'3	5 401'6
180. Węgiel bunkrowy — <i>bun- ker coal — charbon de soude</i>	97 110'—	96 810'1	1 018 622'2				
182. Koks — <i>koke — coke</i>	20 769'—	25 531'—	127 802'—				
197-200. Oleje i parafiny — <i>oils & paraffines — huiles et paraffines</i>	31'1	2'1	203'7				

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i>	1 651·3	731·2	12 931·7	792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe — <i>paper and paper waste papier et déchets</i>	399·4	224·9	4 395·5
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	444·6	210·3	4 850·4	794, 795. Celuloza — <i>cellulose — cellulose</i>	1 863·3	1 802·5	6 142·6
IX. Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materiałów <i>— rubber, its substitute and rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	28·5	61·5	673·2	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane <i>— stone-ware, ceramic goods and glass-ware — Pierres céramique et verrerie</i>	251·9	55·9	1 433·2
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i>	29 392·3	31 115·6	402 590·6	XIII. Metale i wyroby z nich <i>— metals & metals products — Métaux et produits métalliques</i>	30 075·1	32 133·5	224 939·4
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce — <i>— telegraph poles & mining — poteaux télégr. bois de mines</i>	9 820·5	8 256·6	140 399·4	925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981, Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i>	18 924·2	18 216·9	125 408·9
749-751, 753. Drzewo tarte, łącznie z papierówką — <i>Sawed timber — bois sciés et bois pour pâte à papier</i>	15 928·1	19 766·6	225 527·2	932/1. Szyny kolejowe — <i>rails</i>	984·6	4 398·5	13 616·—
752. Podkłady kolejowe (progi) — <i>sleepers — traverses de ch. de fer</i>	—	—	—	937-938, 955. Rury żeliwne żelazne i stalowe — <i>iron pipes — tuyaux et tubes en fer</i>	5 434·—	4 075·5	33 070·1
757/3 Klepki — <i>staves — douves</i>	62·—	—	839·8	968. Cynk i blacha cynkowa — <i>zinc and zinc sheets — Zinc et fer blanc</i>	1 336·5	1 702·4	17 955·1
772-773. Fornieri i dykty — <i>veneers & plywoods — plaqués et contre-plaqués</i>	1 953·8	1 824·5	16 606·4	XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne <i>— machinery, apparatus, electrical material, motor-cars, musical instruments — Machines, appareils, outillage élec.rotechnique, moyens de transport, instruments de musique et autres</i>	608·2	207·8	11 010·8
XI. Papier i wyroby z niego <i>paper & paper wares — Papier et ses produits</i>	2 483·6	2 163·8	12 858·8	XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione <i>— sundry non specified goods — Marchandises diverses, non spécifiées</i>	216·8	174·8	3 928·—

C. Ogólny obrót towarowy zamorski — *total overseas traffic — Mouvement total des marchandises avec les pays d'outre-mer*

Grudzień — <i>December — Décembre</i>	1938	—	776.268·3
Listopad — <i>November — Novembre</i>	1938	—	837.045·9
Grudzień — <i>December — Décembre</i>	1937	—	795.794·2
Od początku roku (<i>January—December</i>) — <i>pour toute l'année Janvier—Décembre</i>	1938	—	9.173.437·7
" " " " " " " " " "	1937	—	9.006.176·3

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM — coastal traffic Danzig included — Cabotage'y
compris Dantzig

Poz. tar. cel. position au tarif douanir	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)	Poz. tar. cel. position au tarif douanir	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)
Przywóz <i>imports — importation</i>	65·5	201·2	1 838·1	Wywóz <i>exports — exportation</i>	307·	711·2	14685·1
1, 2, 3, 4 — Zboże — <i>grain — céréales</i>	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych <i>fruits stones — noyaux de fruits</i>	—	—	0·4
9—16 — Strączkowe — <i>légumi-neuses</i>	—	—	—	17, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds various — semences</i>	—	—	4·5
24—26 — Nasiona oleiste — <i>oil seeds — graines oléagineuses</i>	—	—	—	24—26 — Nasiona oleiste różne — <i>various oil seeds — gra-nes oléag. diverses</i>	10·1	—	52·2
27/1—2 — Mąka — <i>flour — fa-rine</i>	—	—	48·	1, 1, 32 — Krochmale — <i>starch — amidon</i>	—	—	6·4
30/1, 2 — Ryż — <i>rice — riz</i>	—	—	—	27/1—2 — Mąka — <i>flour — fa-rine</i>	—	—	—
31, 32 — Krochmale — <i>starch — amidon</i>	—	—	40·	30/1—2 — Ryż wyluszczoney — — <i>husked rice — riz décor-tiqué</i>	—	165·6	7 298·6
27/3—32 — Mąka pastewna — <i>farine — pour le bétail</i>	—	—	—	35 — Stód — <i>malt</i>	—	—	—
40—50 — Warzywa — <i>greens — légumes</i>	—	—	0·3	40—50 — Warzywa — <i>greens — légumes</i>	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i>	—	—	—	53—58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i>	—	—	3·
76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	—	0·1	106·7
81—82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	—	—	—	67, 68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves — conserves de fruits</i>	—	—	0·5
116 — Ryby, połowy własne <i>fish — poissons (propres pê-ches</i>	51·	188·	1 273·7	69, 72 — Orzechy i migdały — <i>nuts & almonds — noix et amandes</i>	—	—	8·
117 — Śledzie — <i>herrings — ha-rengs</i>	—	—	97·	76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	—	2·6	74·2
198, 199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	—	—	—	87 — Herbata — <i>tea — thé</i>	—	—	17·4
215—218 — Tłuszcze zwierz. sur. — <i>animal origin — graisses animales brutes</i>	—	—	—	Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	3·	23·5	253·4
226—229 — Przetwory mięsne <i>meat products — produits de viande</i>	—	—	0·2	81, 82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	—	0·3	26·8
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats & oils of veget. orig. — graisses et huiles végétales</i>	—	—	—	83 — Rośliny lecznicze — <i>far-maceutic plants — plantes médicinales</i>	—	—	7·4
259—260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	—	—	201·6	95—97 — Zywica — <i>resin — résine</i>	—	27·2	558·9
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	—	—	14·1	117 — Śledzie — <i>herrings — harengs</i>	—	116·2	243·2
295—491 — Przetwory chemiczne — <i>chemicals — produits chimiques</i>	—	—	3·1	127—200 — Oleje — <i>oils — huiles</i>	—	—	116·6
296/1—300/1 — Amoniak — <i>ammonia — ammoniacque</i>	—	—	—	137/2—3 — Jelita — <i>casings — boyaux</i>	—	—	5·1
300/4 — Siarczan amonu — <i>sulph. of ammonia — sulfate d'ammoniacque</i>	—	—	—	142—143 — Gąbki i muszle — <i>sponges and shells — épon-ges et coquillages</i>	—	—	—
492—515 — Skóry — <i>skins and hides — cuirs</i>	—	—	14·8	148 — Kamienie — <i>stones — pierres</i>	—	—	38·3
589/1, 2, 592 — Wełna — <i>wool — laine</i>	—	—	30·	150 — Glinki — <i>clay — kaolin</i>	—	—	3·1
567—622 — Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	—	—	—	161 — Minerale zaw. bore — 170/1, 2, 171/1. 2 — Materiały szlifierskie — <i>grindings materials — matériaux d'aiguiserie</i>	—	10·	22·
624 — Juta — <i>jute</i>	—	—	—	177 — Rudy różne — <i>various ores — minerais divers</i>	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — articles en bois</i>	—	—	3·6	198, 199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	—	—	—
742—803 — Papier — <i>paper — papier</i>	—	—	16·7	200/8, a, b, c — Wazelina — <i>vaseline</i>	5·3	—	36·2
862—887 — Wyroby ceramiczne <i>ceramic products — produits céramiques</i>	—	—	2·7	203—204 — Wosk — <i>wax — cire</i>	—	—	5·6
896—927 — Szkło — <i>glass — verre</i>	13·3	—	0·2	205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats & oils vegetable origin — graisses et huiles végétales</i>	90·2	107·	1 558·4
930—966 — Wyr. żel. i metal. — <i>iron and steel goods pro-duits en fer et métalliques</i>	—	13·2	71·8	215—218 — Tłuszcze zwierzęce surowe — <i>raw fats of animal origin — graisses animales brutes</i>	69·5	116·4	1 192·4
Różne — <i>various — divers</i>	1·2	—	20·3	216 — Tran — <i>cod-liver-oil — huile de poisson</i>	11·6	6·8	149·3
				219 — Stearyna — <i>stearine</i>	—	—	23·2
				246 — Mleko skondensowane — <i>condensed milk — lait condensé</i>	—	—	—

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)
254—256 — Ryby — fish — poissons	—	—	5·4	757—778 Wyroby z drzewa — 757—778 z wyj. 772, 771 — wood goods — produits en bois excepté 771. 772 . . .	5·6	—	9·3
276—278 — Napoje alkoholowe — spirits — alcools . . .	—	7·2	8·	772, 773 — Dykty i fornieri — plywoods — plaqués et con- treplaqués	—	—	—
295/6 — Siarka — sulphur — soufre	—	—	—	779, Korek, wyr. z korka — liège et produits	—	—	3·6
295—491 — Przetwory chemicz- ne — chemicals — produits chimiques	—	15·2	152·8	794, 795 — Celuloza — cellulo- se	—	53·	317·6
299/18 — Soda — soda — soude	—	—	—	792—803	—	—	—
405—425 — Farby — paints — couleurs	—	7·9	35·3	807—808 — Fibra — fibre . . .	—	—	—
404 — Sadze — soot — suie, noir de fumée	—	8·5	27·9	809—819, 826 — Papier i obcin- ki papierowe — paper and paper waste — papier et dé- chets	—	14·	130·
424—28 — Artykuły kosme- tyczne — cosmetics — pr. cosmétiques	18·4	12·5	263·2	925—981 — Metale różne — va- rious metals — métaux variés	—	5·5	174·8
429—454 — Garbunki — tanins	—	—	2·4	930—965 — Wyroby żel. i metal. iron ware & steel ware — produits en fer et métalliques	—	—	63·5
476 — Mączka kostna — bone flour — farine d'os	—	—	—	966 — Cyna — tin — étain . . .	—	—	25·4
492—513 — Skóry — skins — cuirs	—	10·3	670·3	968 — Cynk — zinc	—	—	—
589/1, 2, 592 — Wełna — wool laine	—	—	79·3	977 — Miedź — cuivre	51·1	—	326·
597—622 — Tkaniny — textiles — tissus	—	—	38·6	Różne various — divers	—	1·4	262·5
606 — Bawełna — cotton — coton	—	—	4·5				
624 — Juta — jute	—	—	—				
625, 626 — Szał — sisal	—	—	5·3				
679 — Worki — bogs — sacs	—	—	25·8				
720—724 — Kauzok — rubber caoutchouc	37·2	—	241·8	Przywóz i wywóz razem (total export and imports — To- tal des Imp. et des Exp.)	367·5	912·4	16 523·2

OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ river traffic — Commerce avec l'intérieur du pays, par voie fluviale

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)
Przywóz imports — importation	7 288·5	14 377·8	60 250·	77 — Cykor'a — succory — chicorée	—	—	8·3
1—4 — Zboże — grain — cé- réales	—	—	24·	78 — Herbata — tea — thé . . .	—	—	9·4
11, 23, 25 — Nasiona — seeds various — semences	29·7	12·4	126·1	80 — Kakao — cocoa — cacao	—	—	8·2
24—26 — Nasiona oleiste różne — various oils seeds — grai- nes oléagineuses	—	0·2	87·9	81, 82 — Korzenie — spices — épices	—	0·3	25·4
31, 32 — Krochmale — starch — amidon	—	30·	47·3	95, 97 — Żywica — resin — ré- sine	—	0·1	0·1
27/1—3 — Mąka — flour — fa- rine	10·	20·	849·9	104/3 — Trawa morska — sea grass — varechs	—	—	1·3
27/3—32 — Mąka pastewna — recoupes — farine pour bé- tail	—	—	—	125 — Jaja — eggs — oeufs	2·2	2·3	13·5
28/1—5 — Kasza — grits — gruau	0·1	4·2	60·2	127—200 — Oleje — oils — huiles	—	—	2·2
35 — Słód — malt	—	—	—	128/1—4 — Ser — cheese — fro- mage	—	—	1·1
40—50 — Warzywa — greens — légumes	3·5	—	81·8	131 — Pierze — feather — plu- mes	—	—	0·1
53, 58, 60—64 — Owoce świeże — fresh fruit — fruits frais	0·1	—	16·6	136 — Kości — bones — os . . .	—	—	—
59, 61—63, 66 — Owoce suszone — dried fruit — fruits des- séchés	—	1·3	14·5	137/2a, b — Jelita — casings — boyaux	0·3	0·8	23·8
67, 68 — Konserwy owocowe — fruit preserves — fruits en consève	1·2	0·5	10·5	205 — Tłuszcze i olej roślinne — fats & oils vegetable ori- gin — graisses et huiles vé- gétales	—	—	0·2
76 — Kawa — coffee — café . . .	0·4	—	30·	215, 217, 218 — Tłuszcze zwie- rzęce sur. — raw fats of animal origin — graisses ani- males brutes	—	1·2	10·7
				225 J Gliceryna — glycérine	—	—	—
				228 — Makaron — macaroni	0·5	1·7	32·7
				243/1, 2 — Konserwy mięsne — meat preserves — viandes en consève	—	0·1	5·2

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Grudzień December Décembre	Listopad November Novembre	Od początku roku (January — December) (Janvier — Décembre)
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — <i>fishes — poissons et conserves de poissons</i>	0·1	0·9	1·7	925—981 — Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i>	—	5·9	7·6
259, 260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	7 177·3	14 218·8	57 258·9	930—965 — Wyr. stal. i metal. — <i>iron & steel goods — produits en fer et métalliques</i>	34·7	32·7	631·4
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	1·6	1·6	145·7	968 — Cynk — <i>zinc</i>	—	1·9	1·9
291 — Mączka zwierzęca — <i>animal flour — farine d'os</i>	—	—	—	Różne — <i>various — divers</i>	1·5	21	86·1
295—491 — Przetwory chemiczne — <i>chemicals — produits chimiques</i>	0·3	0·2	31·1	Wywóz <i>exports — Exportation</i>	2 520·2	5 685·—	61 120·9
300/4 — Siarczan amonu — <i>sulphobesof ammonia — sulfate d'ammoniaque</i>	—	—	—	7 — Kukurydza — <i>maize — mais</i>	—	—	6·2
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych — <i>fruit stones — noyaux de fruits</i>	1·5	3·—	22·—
296/1—300/2 — Amoniak — <i>ammonia — ammoniaque</i>	—	—	—	24—26 Nasiona oleiste — <i>oil seeds — graines oléagineuses</i>	513·5	211·8	3 689·1
405—425 — Farby — <i>paints — couleurs</i>	0·5	0·1	3·1	17, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds various — semences</i>	0·3	—	53·4
411/2 — Biał cynkowa — <i>zinc white — blanc de zinc</i>	—	—	—	24/1—3 — Mąka — <i>flour — farine</i>	—	—	17·—
429—454 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics — articles cosmétiques</i>	0·2	0·7	70·—	28 — Kasza — <i>grits — gruau</i>	1·3	9·1	53·9
466—470 — Klej i żelatyna — <i>glue and gelatine — colle et gélatine</i>	0·1	0·3	0·8	30 — Ryż wyluszczoney — <i>husked rice — riz décortiqué</i>	119·—	1 228·5	18 756·7
492—513 — Skóry — <i>skins — cuirs</i>	0·2	16·4	37·8	31 — Krochmal — <i>starch — amidon</i>	10·1	91·3	178·7
534—559 — Wyroby skórzane — <i>leather goods — produits en cuir</i>	0·2	—	9·7	53, 58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i>	5·2	6·5	61·5
573—622 — Tkaniny — <i>textile fabrics — tissus</i>	0·9	0·1	113·5	59, 61—63, 66 — Owoce suszone — <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	19·9	73·1	871·5
589/1, 2, 592 — Wełna — <i>wool laine</i>	—	0·1	1·8	62, 72 — Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et ammandès</i>	3·4	18·4	101·6
606/1, 2a, b — Odpadki bawełny — <i>cotton waste — déchets de coton</i>	0·3	—	1·6	67—68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves — conserves de fruits</i>	2·4	1·4	64·—
646—648 — Sznury — <i>ropes — cordes</i>	—	—	0·7	7b — Kawa — <i>coffee — café</i>	9·7	32·6	353·8
720, 724 — Kauczyk — <i>rubber — caoutchouc</i>	—	—	—	78 — Herbata — <i>tea — thé</i>	4·4	17·5	99·2
725—746 — Wyroby gumowe — <i>rubber goods — produits en caoutchouc</i>	0·2	0·6	3·2	80 — Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	193·7	500·3	2 034·1
749, 750, 751 — Deski i łaty — <i>boards & laths — planches et lattes</i>	—	—	15·—	81—82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	3·2	13·3	176·6
757—778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — produits en bois</i>	3·7	4·8	78·3	89 — Rośliny lecznicze — <i>medicinal plants — plants médicinales</i>	—	2·1	47·6
776 — Meble — <i>bentwood furniture — meubles</i>	—	0·4	14·2	95, 97 — Żywica — <i>resin — résine</i>	36·1	126·8	1 684·5
779—787 — Korek wyr. z korka — <i>cork wood and cork goods — liège et produits en liège</i>	—	—	—	104 — Trawy morskie, trzcina — <i>sea, grass, reed — varechs, roseaux</i>	39·9	20·4	269·8
792, 803, 809, 826 — papier — <i>paper — papier</i>	14·7	12·5	162·1	117 — Śledzie — <i>herrings — harengs</i>	52·7	83·6	470·5
836—847 — Książki i broszury — <i>books — livres</i>	—	0·8	1·2	127—200 — Oleje — <i>oils — huiles</i>	1·3	8·2	450·4
852—887 — Wyroby ceram. — <i>ceramic products — produits céramiques</i>	1·5	—	37·3	128/1—4 — Sery — <i>cheese — fromages</i>	—	1·4	17·3
896—927 — Szkła i wyroby — <i>glass and glass ware — verrerie</i>	2·5	1·8	44·3	129/1—5 — Kazeina — <i>caseine</i>	1·4	9·3	80·5
				137/2—a, b — Jelita — <i>casings boyaux</i>	1·4	3·5	170·9
				143/1—3 — Muszle — <i>shells — coquillages</i>	0·3	4·4	19·9
				148 — Kamienie — <i>stones — pierres</i>	0·3	6·4	100·7
				150 — Glinki ceramiczne — <i>ceramic clay — kaolin</i>	—	20·1	831·6
				154 — Cement — <i>cement — ciment</i>	—	—	0·1
				156/1—2 — Talk — <i>talc</i>	—	—	24·—
				161 — Minerale zawier. bor — <i>minerals bor — minéraux avec bore</i>	—	—	233·7

Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanier</i>	Grudzień <i>December</i> <i>Décembre</i>	Listopad <i>November</i> <i>Novembre</i>	Od początku roku <i>(January —</i> <i>December)</i> <i>(Janvier —</i> <i>Décembre)</i>	Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanier</i>	Grudzień <i>December</i> <i>Décembre</i>	Listopad <i>November</i> <i>Novembre</i>	Od początku roku <i>(January —</i> <i>December)</i> <i>(Janvier —</i> <i>Décembre)</i>
17C — Art. szlifiarskie — <i>grinding materials — matériaux d'aiguiserie</i>	24·—	12·4	237·7	492, 513 — Skóry — <i>skins — cuirs</i>	78·9	373·8	3 670·8
177 — Rudy różne — <i>various ores — minerais divers</i>	—	—	10·5	589/1, 2, 592, 597—605. 613 — Wełna — <i>wool — laine</i>	—	26·1	3 349·2
186—188 — Smoła — <i>pitch — goudron</i>	—	—	15·1	606 — Bawełna — <i>cotton — coton</i>	—	7·1	99·5
198—199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	—	10·—	44·7	622 — Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	0·3	0·8	16·7
200—8, a, b, c — Wazelina — <i>vaseline</i>	14·4	21·9	95·—	624 — Juta — <i>jute</i>	—	5·—	5·2
203—204 — Wosk — <i>wax — cire</i>	15·1	12·2	91·8	625—626 — Sizal — <i>sisal</i>	39·1	21·6	128·6
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne — <i>vegetable oils and fats — graisses et huiles végétales</i>	180·9	222·2	2 367·4	646—648 — Sznury — <i>ropes — cordes</i>	—	5·8	99·—
213/1—3 — Pokost — <i>varnish — vernis</i>	—	—	4·6	679 — Worki — <i>bags — sacs</i>	4·2	13·2	132·2
215, 217—218 — Tłuszcze zwierzęce sur. — <i>raw fats — graisses animales brutes</i>	98·5	388·—	3 537·2	720, 724 — Kauczuk — <i>rubber caoutchouc</i>	90·9	200·7	807·7
216 — Tran — <i>whale oil — huile de poisson</i>	39·3	147·8	853·4	715, 746 — Wyroby gumowe — <i>rubber goods — produits en caoutchouc</i>	2·4	0·4	74·8
219 — Stearyna — <i>stearine</i>	15·2	18·7	169·7	750 — Drzewo egzotyczne — <i>exotic wood — bois exotiques</i>	—	56·9	274·9
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — <i>fish — poissons et conserves de p.</i>	3·—	11·8	90·7	757, 778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — articles en bois</i>	1·4	8·6	57·—
259—260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	—	0·1	0·1	779 — Korek, wyroby z korka — <i>cork goods — liège et produits en l.</i>	—	—	65·1
272—273, 276. 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	—	0·8	5·3	792, 803, 809. 797, 800 — Tektura — <i>pastboard — carton</i>	—	19·1	257·4
286, 287 — Otręby i makuchy — <i>bran & oil cakes — son et tourteaux</i>	0·4	—	9·4	807, 808 — Fibra — <i>fibre</i>	0·1	5·8	117·9
293—294/1, 2, 3, 6 — Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	—	—	—	825 — Papier — <i>paper — papier</i>	320·4	71·4	2 677·1
295/6 — Siarka — <i>sulphur — soufre</i>	—	269·—	406·9	794/1, 2, 795 — Celuloza — <i>cellulose</i>	121·3	133·7	493·5
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	—	862—887 — Wyroby ceramiczne — <i>ceramic goods — produits céramiques</i>	—	2·5	40·8
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. — <i>chemicals — produits chimiques sauf ceux qui sont spécifiés</i>	30·—	128·6	742·5	896—927 — Szkło i wyroby — <i>glass and glass ware — verrerie</i>	0·5	11·3	28·3
408 — Sadze — <i>sot — suie et noir animal</i>	4·—	25·—	143·9	969/975 — Ołów — <i>lead — plomb</i>	3·3	8·1	22·4
405, 407, 409, 412, 418, 420, 423 — Farby — <i>paints — couleurs</i>	11·5	73·4	278·4	925—981 — Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i>	0·5	98·4	686·6
424—427 — Garbniki — <i>tanning extracts — tanins</i>	152·6	160·8	1 686·3	927 — Żelastwo (żłom) — <i>scrap iron — ferraille, cassures de fer</i>	6·7	0·3	49·7
425, 450—454 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics — produits cosmétiques</i>	0·3	1·9	48·6	930—965 — Wyroby stal. i żelazne — <i>hardware — produits en fer et acier</i>	90·1	133·5	1 522·1
466, 470 — Klej i żelatyna — <i>glue and gelatine — colle et gélatine</i>	9·2	—	32·8	955 — Rury żelazne — <i>iron pipes — tubes et tuyaux en fer</i>	—	14·2	18·3
487 — Celuloid — <i>celuloid celluloid</i>	—	—	1·2	966/1—4 — Cyna — <i>tin — étain</i>	12·9	39·6	373·4
				977 — Miedź — <i>copper — cuivre</i>	112·5	391·5	2 931·5
				1037, 1098 — Maszyny. aparaty i części — <i>machinery apparatus parts — machines, appareils et pièces</i>	8·1	15·—	682·8
				Różne — <i>various — divers</i>	7·2	23·—	324·4
				Przywóz i wywóz razem <i>(total export and imports — Total des Imp. et des Exp.)</i>	9 808·7	20 062·8	121 370·9

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY — <i>general goods turnover — Mouvement total des marchandises</i>		
Grudzień — <i>December — Décembre</i>	1938	— 786.444 5
Listopad — <i>November — Novembre</i>	1938	— 858.021·1
Grudzień — <i>December — Décembre</i>	1937	— 803.376·7
Od początku roku — <i>January—December — pour toute l'année Janvier—Décembre</i>	1938	— 9.311.331·8
" " " " " " " " " " " "	1937	— 9.147.270·9

RUCH STATKÓW W GRUDNIU 1938 r. — MOVEMENT OF SHIPS — MOUVEMENT DES NAVIRES EN DÉC. 1938

	Przyszło statków — ships incoming entrèrent			Wyszło statków (ships outgoing) sortirent			Suma rubr. 3 i 6 (total colonnes 3 et 6)	Kolejne miejsce (place occupied) place occupée
	Ogółem (total)	w tym zład. (loaded) chargés	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage	Ogółem (total)	w tym zład. (loaded) chargés	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage		
	1	2	3	4	5	6		
Polska — Poland — Pologne	77	40	84.283	74	63	78.736	163.019	1
W. M. Gdańsk — F. C. of Danzig — Danzig	2	1	720	3	2	1.321	2.041	16
Anglia — Great Britain — Grande Bre- tagne	19	3	36.480	19	15	41.175	77.655	7
Belgia — Belgium — Belgique	1	—	266	1	1	266	532	17
Dania — Denmark — Danemark	64	30	52.261	59	30	45.542	97.803	6
Estonia — Estonia — Esthonie	24	5	16.279	22	12	13.631	29.910	11
Finlandia — Finland — Finlande	55	5	65.809	55	17	66.009	131.818	3
Grecja — Greece — Grèce	3	—	9.441	5	5	14.163	23.604	12
Holandia — Holland — Hollande	21	14	8.477	22	11	9.249	17.726	13
Islandia — Iceland — Islande	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia — Jugoslavia — Yougoslavie	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa — Lithuania — Lithuanie	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa — Latvia — Lettonie	22	5	34.095	21	7	32.327	66.422	9
Niemcy — Germany — Allemagne	50	19	36.368	53	32	38.105	74.473	8
Norwegia — Norway — Norvège	67	33	62.904	63	47	55.038	117.942	5
Panama — Panama	1	—	3.036	2	2	3.731	6.767	14
Portugalia — Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia — Roumania — Roumanie	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P. — U. S. A. — Etats Unis	9	8	28.230	9	7	28.230	56.460	10
Szwecja — Sweden — Suède	96	37	71.222	99	67	73.515	144.737	2
Włochy — Italy — Italie	18	1	60.715	18	18	59.182	119.897	4
Z. S. R. R. — U. R. S. S.	1	1	1.255	1	—	1.255	2.510	15
Razem (total)	530	202	571.841	526	336	561.475	1.133.316	—
Miesiąc poprzedni — previous month— mois précédent	605	207	601.346	595	373	582.625	1.183.971	—
Ten sam mies. 1937. (December 1937)	490	211	482.824	494	331	483.287	966.111	—
Od pocz. r. 1938 — since beginning of 1938 — depuis le début de 1938	6.498	2.435	6.506.045	6.492	4.152	6.506.116	13.012.161	—
Od pocz. r. 1937 — since beginning of 1937 — depuis le début de 1937	5.776	2.454	5.638.318	5.759	4.093	5.635.243	11.273.561	—

U w a g i : a) średni tonaż statków zawijających do Gdyni w m. grudniu 1938 r.: 1.078,9 nrt. — tonnage moyen des bateaux qui ont séjourné dans le port en déc. 1938.

b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 74; — nombre moyen de bateaux qui stationnent en même temps.

c) średni postój statków w porcie 51,1 godzin — durée moyenne de stationnement dans le port 51h. 1.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU GRUDNIU 1938 R. — PÊCHES MARITIMES EN DÉCEMBRE 1938 w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne — pêches côtières					Połowy dalsze pêches plus lointaines	Połowy dalekomorskie en haute mer	Razem Total
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wiesz	Cblapowo Karwia	Puck i wioski			
Łosoś	—	—	—	—	—	380	—	380
Stornia	—	50	270	430	450	300	—	1.500
Zimnica	—	—	—	—	—	—	—	—
Skarpy	—	—	—	—	—	—	—	—
Sledzie morskie świeże	2.540	8.360	13.270	600	3.350	800	35.600	64.520
Szprotki	3.080	17.200	13.130	50	3.800	1.550	—	38.810
Węgorze	—	—	100	—	440	—	—	540
Wątlusze	4.570	61.710	15.800	650	7.400	12.300	59.700	162.130
Węgorzyce	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieje	—	—	10	—	10	—	—	20
Certy	60	4.350	—	—	1.450	—	—	5.860
Leszcze	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	210	—	140	—	—	350
Okonie	—	—	—	—	—	—	—	—
Płotki	—	—	3.980	—	—	—	—	3.980
Homary	—	—	—	—	—	—	—	—
Homarzec	—	—	—	—	—	—	—	—
Sledzie morskie solone	—	—	—	—	—	—	1.072.060	1.072.060
Lupacz	—	—	—	—	—	—	9.550	9.550
Sola	—	—	—	—	—	—	550	550
Kulbak	—	—	—	—	—	—	100	100
Zębacz	—	—	—	—	—	—	30	30
Inne	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem w kg. — Total en kgs	10.250	91.670	46.770	1.730	17.040	15.330	1.177.590	1.360.380
Wartość w zł. — Valeur en zł.	4.680	40.544	21.815	886	8.811	9.255	748.827	834.818
Miesiąc ub. w kg. — Mois pré- cédent en kgs	12.110	118.470	30.000	5.450	18.160	127.560	2.456.200	2.767.950
Razem od pocz. r w kg. — Total depuis le début de l'année en kgs	165.860	490.330	322.730	55.100	204.300	1.249.560	10.021.360	12.509.240

RUCH PASAŻERÓW W M-CU GRUDNIU 1938 R. — PASSENGERS TRAFFIC — MOUVEMENT
DES PASSAGERS EN DÉCEMBRE 1938

RUCH ZAMORSKI — Oversea traffic — Vers les pays d'outre-mer

	Przyjechało passengers incoming — débarquèrent					Wyjechało passengers outgoing — embarquèrent				
	Grudzień December Décembre				Listopad November Novembre	Grudzień December Décembre				Listopad November Novembre
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total) November
Anglia — Angleterre	—	22	18	40	228	—	107	514	621	307
Hull	—	2	—	2	6	—	26	—	26	8
Londyn	—	20	18	38	222	—	79	298	377	235
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	2	216	218	64
Argentyna — Argentine	2	—	31	33	22	7	—	253	260	—
Buenos Aires	2	—	31	33	22	7	—	253	260	—
Belgia — Belgique	4	—	16	20	27	6	—	—	6	3
Antwerpia — Anvers	4	—	16	20	27	6	—	—	6	3
Brazylia — Brésil	4	2	10	16	16	6	—	119	125	—
Rio de Janeiro	4	—	1	5	9	5	—	74	79	—
Santos	—	2	9	11	7	1	—	45	46	—
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Danemark	10	26	37	73	55	6	—	70	76	104
Kopenhaga	10	26	37	73	54	6	—	70	76	103
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Egipt — Egypte	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1
Alexandria	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1
Estonia — Esthonie	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Tallinn	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Finlandia — Finlande	2	—	—	2	4	1	—	—	1	—
Helsinki	2	—	—	2	1	1	—	—	1	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Francja — France	5	1	2	8	13	—	20	16	36	79
Boulogne sur Mer	1	1	1	3	1	—	—	—	—	—
Le Havre	4	—	1	5	12	—	20	16	36	79
Cherbourg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandia — Hollande	3	5	—	8	5	3	7	—	10	5
Amsterdam	—	5	—	5	2	—	7	—	7	—
Rotterdam	3	—	—	3	3	3	—	—	3	4
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Kanada — Canada	—	3	83	86	30	—	—	48	48	125
Halifax	—	3	83	86	30	—	—	48	48	125
Litwa — Lithuanie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda (Memel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa — Lettonie	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Niemcy — Allemagne	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3
Hamburg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Holtenu	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Królewiec (Königsberg)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Norwegia — Norvège	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Palestyna — Palestine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia — Portugal	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Lizbona	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Senegal fr.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Dakar	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. Półn. — Etats Unis	—	47	145	192	82	—	42	194	236	800
New York	—	47	145	192	82	—	42	194	236	800
Szwecja — Suède	11	8	—	19	19	3	61	—	64	66
Göteborg	7	—	—	7	—	2	—	—	2	—
Kalmar	—	4	—	4	6	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Sztokholm	3	4	—	7	11	1	61	—	62	63
Inne porty — autres ports	1	—	—	1	1	—	—	—	—	3
Urugwaj — Uruguay	—	—	—	—	—	—	—	16	16	—
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	16	16	—
Włochy — Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genua (Gênes)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Via W. M. Gdańsk — par Dantzig	1	1	—	2	—	2	1	—	3	2
Wycieczki morskie G.A.L. — excursions en mer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem — Total	44	115	343	502	513	35	238	1230	1503	1495

TABELA RUCHU STATKÓW WEDŁUG BANDER W 1938 ROKU

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W 1938 R. — MOVEMENT OF SHIPS IN THE PORT OF GDYNIA IN 1938

L. p.	BANDERY (the flags)	Przyszło statków (Ships in coming)			Wyszło statków (Ships out going)			Suma rubr. 3 i 6 (total column 3 and 6)	Udział % (the share)	Kolej. miejsc (place occu- pied)
		ogółem (total)	w tym z ład. (loaded)	o ogół. poj. (n. r. t.)	ogółem (total)	w tym z ład. (loaded)	o ogół. poj. (n. r. t.)			
		1	2	3	4	5	6			
1	Polska (Poland)	799	430	876 311	794	649	873 650	1 749 961	13,448	2
2	W. M. Gdańsk (F. C. of Danzig)	36	21	13 106	38	15	13 597	26 703	0,205	19
3	Anglia (Great Britain)	241	67	520 198	243	175	526 815	1 047 013	8,046	6
4	Belgia (Belgium)	1	—	266	1	—	266	532	0,004	26
5	Dania (Denmark)	956	408	654 313	953	540	651 015	1 305 328	10,031	4
6	Egipt (Egypt)	1	—	1 842	1	1	1 842	3 684	0,028	24
7	Estonia (Esthonia)	306	26	218 999	304	188	216 694	435 693	3,348	12
8	Finlandia (Finland)	598	76	677 143	599	204	677 738	1 354 881	10,412	3
9	Francja (France)	8	—	14 648	8	7	14 650	29 298	0,225	18
10	Grecja (Greece)	97	19	250 588	101	61	261 429	512 017	3,935	11
11	Holandia (Holland)	244	169	102 282	240	141	101 384	203 666	1,565	13
12	Irlandia (Ireland)	2	1	678	2	1	678	1 356	0,011	25
13	Islandia (Iceland)	4	1	1 878	4	4	1 878	3 756	0,029	23
14	Jugosławia (Yugoslavia)	8	2	18 252	8	6	18 252	36 504	0,281	17
15	Litwa (Lithuania)	14	3	8 725	14	7	8 725	17 450	0,134	20
16	Łotwa (Latvia)	210	29	276 011	207	74	276 950	552 961	4,250	10
17	Niemcy (Germany)	661	280	465 457	662	436	467 459	932 916	7,170	8
18	Norwegia (Norway)	575	277	510 791	568	386	498 447	1 009 238	7,757	7
19	Panama (Panama)	23	—	22 493	24	19	23 294	45 787	0,352	15
20	Portugalia (Portugal)	2	—	7 493	2	1	7 493	14 986	0,115	21
21	Rumunia (Roumania)	9	—	21 532	9	9	21 532	43 064	0,331	16
22	Stany Zjedn. Am. P. (U. S. A.)	95	76	297 962	96	50	299 088	597 050	4,588	9
23	Szwecja (Sweden)	1 415	527	967 319	1 426	1 010	974 099	1 941 418	14,921	1
24	Węgry (Hungary)	1	—	2 737	1	1	2 737	5 474	0,042	22
25	Włochy (Italy)	174	10	548 588	170	162	539 971	1 088 559	8,366	5
26	Z. S. R. R. (U. S. S. R.)	18	13	26 433	17	4	26 433	52 866	0,406	14
R a z e m:		6 498	2 435	6 506 045	6 492	4 152	6 506 116	13 012 161	100,000	—

a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w 1938 r.: 1 001,2 n. r. t.;

b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie w 1938 r.: 57;

c) średni postój statków w porcie w 1938 r.: 55,4 godz.

TABELA RUCHU PASAŻERÓW

RUCH PASAŻERÓW W PORCIE GDYŃSKIM W 1938 ROKU.
(PASSANGERS TRAFFIC IN THE PORT OF GDYNIA IN 1938)

L. p.	P A Ń S T W O (the state)	Przyjechało (passengers in coming)	Wyjechało (passengers out going)	Ogółem (total)
1	Anglia (England)	1 337	5 424	6 761
2	Argentyna (Argentina)	888	5 817	6 705
3	Belgia (Belgium)	296	75	371
4	Brazylia (Brazil)	392	600	992
5	Dania (Denmark)	1 247	1 159	2 406
6	Egipt (Egypt)	1	1	2
7	Estonia (Esthonia)	16	2	18
8	Finlandia (Finland)	256	32	288
9	Francja (France)	715	4 111	4 826
10	Holandia (Holland)	104	38	142
11	Kanada (Canada)	242	1 209	1 451
12	Litwa (Lithuania)	12	8	20
13	Łotwa (Latvia)	9	11	20
14	Niemcy (Germany)	54	71	125
15	Norwegia (Norway)	50	43	93
16	Palestyna (Palestine)	—	4	4
17	Portugalia (Portugal)	2	—	2
18	Stany Zjedn. Am. P. (U.S.A.)	3 968	7 112	11 080
19	Senegal Fr. (Senegal)	12	1	13
20	Szwecja (Sweden)	389	287	676
21	Włochy (Italy)	5	3	8
22	Urugwaj (Uruguay)	—	704	704
23	via W. M. Gdańsk (F. C. of Danzig)	69	81	150
24	Wycieczki morskie G. A. L. (Cruises of „Gdynia-Ameryka Line“)	3 174	3 174	6 348
R a z e m:		13 238	29 967	43 205

WIADOMOŚCI PORTU GDAŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY

G D A Ń S K

HAFENNACHRICHTEN

PORT NEWS

BULLETIN DU PORT

RUCH W PORCIE GDAŃSKIM W GRUDNIU 1938 R.

VERKEHR DES DANZIGER HAFENS IM DEZEMBER 1938

TRAFFIC OF THE PORT OF DANZIG IN DECEMBER 1938

Ogólny obrót towarowy w grudniu 1938 r. wyniósł 566.988,1 t wobec 665.835,9 t w listopadzie oraz 692.709,7 t w grudniu roku poprzedniego. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem spadek o 98.847,8 t czyli 14,8% a w stosunku do miesiąca porównawczego o 125.721,6 t czyli 18,1%. Na ogólny obrót towarowy przypadło 92.711,1 t w przywozie oraz 474.277,0 t w wywozie.

Przywóz osiągnął zatem 92.711,1 t w porównaniu z 95.466,6 t w miesiącu poprzednim oraz 139.758,1 t w analogicznym miesiącu roku poprzedniego. Spadek w stosunku do miesiąca poprzedniego wyniósł więc 2.755,5 t czyli 2,8% w stosunku do grudnia 1937 r. — 47.047,0 t czyli 33,6%.

Spadek przywozu w porównaniu z grudniem 1937 r. spowodowały przede wszystkim następujące pozycje: rudy — 41.038,6 t (79.713,0 t), piryty — 1.575,0 t (20.628,3 t), śledzie 5.045,5 t (9.904,1 t), koks — 1.610,0 t (1.910,0 t), makuchy — 220,0 t (994,0 t).

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 474.277,0 t, podczas gdy dane porównawcze dla miesiąca poprzedniego osiągnęły 570.369,3 t, a dla równoległego miesiąca roku poprzedniego 552.951,6 t. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem spadek o 96.092,3 t czyli 16,8%, a wobec grudnia 1937 r. — o 78.674,6 t czyli 14,2%.

Spadek wywozu wykazały przede wszystkim następujące pozycje: węgiel — 226.492,3 t (272.329,7 t), węgiel bunkro-

wy — 58.946,9 t (69.104,6 t), tarcica — 36.999,5 t (64.027,6 t), metale — 8.101,2 t (12.309,1 t), sole potasowe — 7.060,4 t (8.445,0 t), podkłady — 4.876,6 t (24.824,3 t), melas — 960,4 t (12.119,6 t), ziemniaki — 679,2 t (3.484,7 t).

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazał na wejściu 574 statków o pojemności 429.035 nrt wobec 492 statków o pojemności 351.240 nrt w miesiącu porównawczym roku poprzedniego. Zaznaczył się zatem wzrost tonażu o 77.795 nrt czyli 22,1%. Pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, za którą następowały bandera niemiecka, duńska, fińska, norweska, angielska, estońska, łotewska, polska itd.

Ruch pasażerów obejmował w miesiącu sprawozdawczym 49 pasażerów w ruchu wejściowym oraz 75 pasażerów w ruchu wyjściowym.

Ruch rzeczny. Ogólny obrót towarowy na śródlądowych drogach wodnych wynosił w miesiącu sprawozdawczym 37.580 t (20.852 t w grudniu 1937 r.), z czego 7.330 t (7.744 t) przypadło na ruch w górę rzeki oraz 30.250 t (13.078 t) na ruch w dół rzeki. Ruch śródlądowy wykazał zatem nieznaczny spadek — 444 t — ruchu w górę rzeki oraz znaczny wzrost 17.172 t w ruchu z biegiem rzeki. Następujące towary były do zanotowania w ruchu w górę rzeki: 1.369 t węgla, 1.001 t strączkowych, 913 t metali, 690 t ryżu, 532 t artykuły spożywcze, 275 t kawy; w dół rzeki: 10.987 t jęczmienia, 5.384 t cukru, 8.533 t żyta, 1.995 t mąki, 829 t mączki, 780 t sody.

Der gesamte Warenumsatz erreichte im Dezember 1938 566.988,1 t gegenüber 665.835,9 t im Vormonat und 692.709,7 t im Vergleichsmonat des Vorjahres. Im Vergleich zum Vormonat ergab sich also ein Verkehrsrückgang um 98.847,8 t = 14,8% und im Verhältnis zum Monat Dezember 1937 um 125.721,6 t = 18,1%. Auf den gesamten Warenumsatz entfielen 92.711,1 t Einfuhr und 474.277,0 t Ausfuhr.

Die Wareneinfuhr betrug also 92.711,1 t gegenüber 95.466,6 t im Vormonat und 139.758,1 t im Monat Dezember 1937. Im Vergleich zum Vormonat war demnach ein Rückgang um 2.755,5 t = 2,8% und gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres um 47.047,0 t = 33,6% zu verzeichnen.

Ein Einfuhrrückgang im Verhältnis zum Monat Dezember 1937 ergab sich vor allem bei folgenden Warengattungen: Erze — 41.038,6 t (79.713,0 t), Schwefelkies — 1.575,0 t (20.628,3 t), Heringe — 5.045,5 t (9.904,1 t), koks — 1.610,0 t (1.910,0 t), Ölkuchen — 220,0 t (994,0 t).

Die Warenausfuhr erreichte im Berichtsmonat 474.277,0 t während die Vergleichszahlen für den Vormonat 570.369,3 t und für den Parallelmonat des Vorjahres 552.951,6 t betragen. Im Verhältnis zum Vormonat ergab sich also ein Rückgang um 96.092,3 t = 16,8% gegenüber dem Monat Dezember 1937 um 78.674,6 t = 14,2%.

Ein Ausfuhrrückgang war hauptsächlich bei folgenden Warengattungen zu verzeichnen: Kohle — 226.492,3 t (272.329,7 t), Bunkerkohle — 58.946,9 t (69.104,6 t), Schnitt-

holz 36.999,5 t (64.027,6 t), Metalle — 8.101,2 t (12.309,1 t), Kalisalze — 7.060,4 t (8.445,0 t), Schwellen — 4.876,6 t (24.824,3 t), Melasse — 960,4 t (12.119,6 t), Kartoffeln — 679,2 t 3.484,7 t).

Der Schiffsverkehr im Eingang erreichte im Berichtsmonat 574 Schiffe mit einem Raumgehalt von 429.035 NRT gegenüber 492 Schiffen mit 351.240 NRT im Vergleichsmonat des Vorjahres. Es ergab sich also eine Steigerung der Tonnage um 77.795 NRT = 22,1%. Den ersten Platz nahm die schwedische Flagge ein, auf welche die deutsche, dänische, finnische, norwegische, estnische, lettische, polnische usw. Flagge folgten.

Der Passagierverkehr umfasste 49 Passagiere im Eingang sowie 75 Passagiere im Ausgang.

Binnenverkehr. Der gesamte Warenverkehr auf den Binnenwasserstrassen erreichte im Berichtsmonat 37.580 t (20.852 t w Dezember 1937), wovon 7.330 t (7.744 t) auf den Bergverkehr sowie 30.250 t (13.078 t) auf den Talverkehr entfielen. Der Binnenverkehr zeigte demnach einen unbedeutenden Rückgang 444 t im Bergverkehr und eine starke Steigerung — 17.172 t im Verkehr zu Tal. Folgende Waren wurden befördert: zu Berg — 1.369 t Kohle, 1.001 t Hülsenfrüchte, 913 t Metalle, 690 t Reis, 532 t Lebensmittel, 275 t Kaffee; zu Tal — 10.987 t Gerste, 8.533 t Roggen, 5.384 t Zucker, 1.995 t Mehl, 829 t Stärke, 780 t Soda.

The total goods turnover amounted to 566.988,1 tons in December 1938 as against 665.835,9 tons in the preceding month and 692.709,7 tons in December of the preceding year. This was a decrease of 98,847.8 tons or 14.8% as compared with November 1938 and 125,721.6 tons or 18.1% as compared with the corresponding month. Of the total goods turnover 92,711.1 tons were import and 474,277.0 tons export.

Imports therefore came to 92,711.1 tons as against 95,466.6 tons in November 1938 and 139,758.1 tons during the corresponding month of the preceding year. The decline was one of 2,755.5 tons or 2.8% as compared with the preceding month and one of 47,047.0 tons or 36.6% as against the corresponding month in 1937.

The decrease in imports as against December 1937 was chiefly caused by the stagnation of following transports: ore

41,038.6 tons (79,713.0), pyrites — 1,575.0 tons (20,628.3), herrings — 5,045.5 tons (9,904.1), coke — 1,610.0 tons (1,910.0), oil cakes — 220.0 tons (994).

Exports in the month under review amounted to 474,277.0 tons. The figures for the previous month were 570,369.3 tons and for the corresponding month of the preceding year — 552,951.6 tons. The decrease was therefore one of 96,092.3 tons or 16.8% as against November 1938 and one of 78,674.6 tons or 14.2% compared with December 1937.

Following goods chiefly showed a decrease of shipments coal — 226,492.3 tons (272,328.7), bunker coal — 58,946.9 tons (69,104.6), sawn timber — 36,999.5 tons (64,027.6), metals — 8,101.2 tons (12,309.1), potassium salts — 7,060.4 tons

(8.445,0), sleepers — 4.876,6 tons (24.824,3), mollasses — 960.4 tons (12,119.6), potatoes — 679.2 tons (3,484.7).

Ship traffic. During the month under review the port of Danzig was entered by 574 ships of 429.035 net. reg. tons as compared with 492 vessels of 351,240 net. reg. tons during the corresponding month of the preceding year. There was therefore an increase of 77,795 net. reg. tons or 22.1%. Sweden again held first place in tonnage, followed by Germany, Denmark, Finland, Norway, Great Britain, Estonia, Latvia, Poland and so on.

Passenger traffic: in December 1938 — 49 passengers were disembarked and 75 passengers embarked.

River traffic. The total goods turnover on the Vistula amounted in December 1938 to 37,580 tons (20,852 tons in December 1937); of this amount upstream traffic comprised 7,300 tons (7,744 tons) and traffic downstream 30,250 tons (13,078 tons). The river traffic therefore showed some decline — 44 tons — in upstream traffic and a marked increase — 17,172 tons — in traffic downstream. Following goods were chiefly transported: upstream — coal 1,369 tons legumes — 1,001 tons, metals — 913 tons, rice 690 tons, foodstuffs 532 tons, coffee 275 tons; downstream — barley 10,987 tons, rye 8,533 tons, sugar 5,384 tons, flour 1,095 tons starch 829 tons, soda 780 tons.

A. RUCH MORSKI — SEEVERKEHR — OVERSEAS TRAFFIC

I. OBRÓT TOWAROWY — WARENVERKEHR — GOODS TURNOVER

1. Przywóz — Einfuhr — Imports

Poz tar celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Grudzień 1938 Dezember 1938	Rok — Jahr — Year		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Grudzień 1938 Dezember 1938	Rok — Jahr — Year	
		1938	1937			1938	1937
Cały przywóz Gesamteinfuhr Total imports	92.711'1	1.563.958'4	1.515.928'8				
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — agricultural products	4.026'9	49.605'8	33.982'2	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u. pharmaceutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products, paints	11.441'4	76.899'2	53.902'8
24-26 Nasiona oleiste — Ölsamen — Oil seeds	947'2	11.416'1	8.052'8	424-428 Garbniki — Gerbstoffe — Tanning extracts	10'0	8.567'6	8.616'1
30 Ryż — Reis — Rice	812'8	4.152'7	5.538'7	773 Fosforyty — Phosphorite — Phosphates	9.501'6	49.966'3	34.803'9
53-68 Owoce — Früchte — Fruits	41'3	493'3	670'0	477 Żuźle Thomasa — Thomas-slag	—	4.625'0	4.025'0
69-74 Orzechy, migdały — Nüsse, Mandeln — Nuts, almonds	20'1	2'0'0	224'4	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Haute, Pelze, Lederwaren — Hides, furs, leather goods	10'3	341'3	397'0
76 Kawa — Kaffee — Coffee	99'7	1.783'6	1.765'4	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilrohstoffe u. Erzeugnisse Raw textile materials, fabrics	186'3	2.567'6	2.818'5
78 Herbata — Tee — Tea	42'2	585'7	479'3	IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods	59'2	2.314'5	4.775'4
80 Kakao — Kakao — Cocoa	192'8	1.545'9	1.610'0	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie Holz, Kork u. Erzeugnisse, Korbwaren — wood, corkwood, wood products, basket wares	446'7	7.066'4	7.644'8
81-82 Korzenie — Gewürze — spices	96'4	476'7	472'2	XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — paper, wares	451'3	9.875'7	9.171'6
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products	5.184'4	42.724'9	43.482'3	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares	15'5	446'0	607'9
116-117 Śledzie — Heringe — Herrings	5.045'5	41.440'9	41.804'8	XII. Metale, wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metals and metal products	5.142'5	46.569'9	77.082'9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products	62.559'0	1.283.341'8	1.257.043'0	295/26, 28-31, 78-81 Metale — Metalle — Metals	4.540'7	33.501'2	18.427'2
177 Rudy — Erze — Ore	41.038'6	986.766'9	907.693'8	927 Żelaztwo — Alteisen — serap iron	10'0	799'1	22.077'5
177 Piryty — Schwefelkies — Pyrites	1.575'0	90.899'5	154.177'0	977 Miedź — Kupfer — Copper	34'7	478'7	1.365'9
180 Węgiel — Kohle — Coal	5.669'0	91.313'0	88.532'3	XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate, elektrische Geräte — Machinery apparatus, electrical goods	68'6	1.421'4	2.091'7
182 Koks — Koks — coke	1.610'0	12.042'5	28.653'8	XV - XXI Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified	13'5	6.871'7	360'9
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin	8.638'0	12.891'1	1.682'4				
IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier. Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin	450'3	22.815'9	7.017'3				
295-214 Tłuszcze i oleje roślinne — Pflanzl. Fette, Öle — fats, oils of vegetable origin	184'2	1.302'7	1.095'9				
V. Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — foodstuffs, tobacco	2.655'5	11.096'3	15.544'0				
287 Makuchy — Ölkuchen — Oil cake	220'0	5.978'3	2.738'1				
289 Melas — Melasse — Mollasses	2.204'1	2.204'1					
293-294 Tytoń — Tabak — Tobacco	9'8	620'1	518'7				

2. Wywóz — Ausfuhr — Exports

Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Grudzień 1 Dezember 9 December 8	Rok — Jahr — Year		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Grudzień 1 Dezember 9 December 8	Rok — Jahr — Year	
		1938	1937			1938	1937
Cały wywóz <i>Gesamtausfuhr</i> <i>Total exports</i>	474 277·0	5 563 236·5	5 684 849·5				
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — Agricultural products	82 752·4	407 218·0	402 385·9	479 Sole potasowe — Kalisalze — Potassium salts	7 060·4	42 502·8	58 628·9
1 Pszenica — Weizen — Wheat	3 075·0	13 580·8	12 069·9	481-83, 85 Nitraty — Nitrate — Nitrate	2·2	4 831·7	1 898·5
2 Żyto — Roggen — Rye	26 816·2	74 103·5	59 598·4	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Häute, Pelz-, Lederwaren — Hides, furs, leather goods	31·4	646·4	2 322·7
3 Jęczmień — Gerste — Barley	35 498·1	206 290·5	185 090·7	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilsrohstoffe u. Erzeugnisse — Raw textile materials, fabrics	75·2	664·9	2 616·9
4 Owies — Hafer — Oat	307·8	7 370·4	22 189·9	IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods	0·1	34·9	39·4
1-5 Zboże — Getreide — Grain	67 034·4	301 345·2	278 948·9	X. Drewno, Kerek, wyroby z nich. wyroby koszykarskie — Holz, Kork, u. Erzeugnisse, Korbwaren — wood, corkwood, wood products, basket wares	51 622·8	813 410·3	1 181 480·5
9-16 Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	6 725·6	33 946·8	36 899·6	747 Dłuzycy — Langholz — Poles and props	1 084·5	48 435·8	43 318·1
27 Mąka — Mehl — Flour	7 018·2	35 998·4	51 196·6	747 Kopalniaki — Grubenholtz — Pit props	252·0	43 867·8	19 949·2
36 Ziemniaki — Kartoffeln Potatoes	679·2	7 639·5	9 918·9	748/49 Tarcica — Schnittholz — Sawn timber	36 999·5	478 005·3	849 538·9
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products	277·3	2 594·7	3 450·4	752 Podkłady, ślepry — Schwel-len — Sleepers	4 876·6	122 303·6	160 557·9
121 Bekony — Bacon — Bacon	167·2	1 609·7	1 498·9	757 Klepki — Dauben — Staves	702·1	14 530·5	16 888·4
125 Jaja — Eier — Eggs		73·7	23·1	772/43 Forniery, dykty — Furniere, Sperrplatten — veneers, plywood	3 316·4	39 056·9	52 315·8
127 Masło — Butter — Butter			74·9	XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — Paper, paper wares	166·3	1 820·9	3 618·9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products	307 775·7	4 064 249·4	3 787 431·1	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, Keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares	24·9	773·4	944·4
154 Cement — Zement — Cement		547·1	747·4	XIII. Metale i wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metal products	8 101·2	71 451·6	115 839·0
174 Sól — Salz — Salt	15·3	2 835·1	547·7	925/29/31/78-81 Metale — Metalle — Metals	5 998·5	46 467·1	58 016·6
180 Węgiel — Kohle — Coal	226 442·3	3 025 720·3	2 922 856·3	937. 55, 85 Rury — Röhren iron pipes	1 466·3	5 543·8	5 535·6
180 Węgiel bunkrowy — Bunker-kohle — Bunker coal	58 946·9	795 317·9	618 020·1	968 Cynk — Zink — Zinc	203·4	3 033·4	5 436·8
182 Koks — Koks — Coke	21 065·1	209 279·9	193 399·7	XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate elektrische Geräte — Machinery, apparatus, electrical goods	64·4	1 793·4	1 634·9
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin	475·9	14 707·9	30 201·0	XV - XX. Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified	2·8	1 360·5	58·3
IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin		356·1	427·9				
V. Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — Foodstuffs, tobacco	3 924·6	98 179·8	76 043·5				
259 Cukier — Zucker — Sugar		2 947·6	564·5				
287 Makuchy — Ölkuchen — oil cake	2 759·4	28 964·3	37 872·8				
289 Melas — Melasse — Molasses	960·4	44 375·8	30 159·4				
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem u. pharmazeutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products, paints	19 457·9	98 682·2	106 554·7				
299 Soda — Soda — Soda	1 231·6	10 151·8	13 731·3				
300 Siarczan amonu — Schwefelsaures Ammonium	9 865·2	24 724·3	16 563·3				

3. Ogólny obrót towarowy — Gesamter Warenumschlag — Total goods turnover

Grudzień — Dezember — December	1938	566.988 1
Listopad — November — November	1938	665.835·9
Grudzień — Dezember — December	1937	692.709·7
Rok — Jahr — Year	1938	7.127.194·9
	1937	7.200 778·3

II. RUCH STATKÓW — SCHIFFSVERKEHR — SHIP TRAFFIC

Przyjazd — Eingang — Ships incoming

Narodowość — Nationalität — Nationality	Grudzień Dezember — December		Rok — Jahr — Year 1 9 3 7		Rok — Jahr — Year 1 9 3 8	
	Ilość Anzahl Number	N. R. T.	Ilość Anzahl Number	N. R. T.	Ilość Anzahl Number	N. R. T.
W. M. Gdańsk — Fr. St. Danzig — F. C. of Danzig	8	2.024	66	17.262	141	27.642
Polska — Polen — Poland	31	24.680	380	281.291	327	263.226
Anglia — Gr. Britannien — Great Britain	24	28.600	256	333.608	230	262.612
Belgia — Belgien — Belgium	—	—	1	724	2	1.230
Bułgaria — Bulgarien — Bulgaria	2	204	11	1.122	4	408
Dania — Dänemark — Denmark	70	47.736	876	588.756	843	541.335
Egipt — Aegypten — Egypt	—	—	3	7.239	—	—
Estonia — Estland — Estonia	35	26.860	380	270.771	260	153.179
Finlandia — Finnland — Finland	40	44.955	407	438.914	290	355.656
Francja — Frankreich — France	4	6.106	35	52.130	51	73.407
Grecja — Griechenland — Greece	4	10.473	60	145.791	49	114.630
Holandia — Holland — Holland	29	10.384	384	112.084	317	103.432
Islandia — Island — Iceland	—	—	4	2.463	6	4.178
Italia — Italien — Italy	2	7.344	46	148.482	41	125.229
Japonia — Japan — Japan	—	—	1	4.823	—	—
Jugosławia — Jugoslawien — Jugoslavia	—	—	4	9.108	10	7.961
Litwa — Litauen — Lithuanie	8	2.763	122	58.451	56	30.111
Łotwa — Lettland — Latvia	24	25.622	214	246.497	127	126.612
Niemcy — Deutschland — Germany	112	61.727	1.405	704.727	1.606	821.157
Norwegia — Norwegen — Norway	60	43.762	547	404.750	415	271.988
Panama — Panama — Panama	4	4.294	23	12.176	19	6.876
Portugalia — Portugal — Portugal	—	—	2	7.493	—	—
Rumunia — Rumänien — Roumania	—	—	1	2.673	1	2.221
Sowiety — U. S. S. R. — U. S. S. R.	—	—	3	7.413	5	10.373
St. Zj. A. P. — U. S. A. — U. S. A.	—	—	—	—	2	7.892
Szwecja — Schweden — Sweden	117	80.531	1.362	905.642	1.128	712.629
Węgry — Ungarn — Hungary	—	—	—	—	5	1.730
Ogółem — Ingesamt — Total	574	429.035	6.601	4.768.757	5.935	4.025.712

III. RUCH PASAŻERSKI — PASSAGIERVERKEHR — PASSENGER TRAFFIC

Rok — Jahr — Year 1938

Port — Hafen — Harbour	Przyjazd — Eingang — Incoming Pass	Wyjazd — Ausgang — Outgoing Pass
Anvers	13	115
Bergen	2	—
Göteborg	2	—
Hamburg	—	3
Helsinki	11	112
Hull	9	—
Köbenhavn	171	702
London	60	49
Oslo	1	—
Oxelösund	—	2
Rotterdam	7	19
Stockholm	18	41
Ogółem — Ingesamt — Total	294	1043

B. RUCH RZECZNY — BINNENVERKEHR — RIVER TRAFFIC

Towary — Waren — Goods	W górę rzeki — Bergverkehr — upstream traffic		W dół rzeki — Talverkehr — downstream traffic	
	Grudzień Dezember December 1938	Rok Jahr—Year 1938	Grudzień Dezember December 1938	Rok—Jahr—Year 1938
Artykuły spożywcze — Lebensmittel — Foodstuffs	532	6,982	229	5.812
Chemikalia — Chemikalien — Chemicals	80	2.979	—	19
Chmiel — Hopfen — Hop	—	—	—	—
Cukier — Zucker — Sugar	—	—	5.384	59.430
Drzewo — Holz — Timber	158	9.456	9	2.980
Jęczmień — Gerste — Barley	—	—	10.987	83.140
Kamienie — Steine — Stones	—	8.967	1	430
Kawa — Kaffe — Coffee	275	3.468	14	150
Krochmal — Stärke — Starch	—	52	829	3.387
Mąka — Mehl — Flour	—	110	1.995	23.383
Melasa — Melasse — Molasses	—	—	—	883
Metale — Metalle — Metals	913	12.336	296	6.522
Owies — Hafer — Oat	—	—	73	970
Pszenica — Weizen — Wheat	—	195	614	3.855
Ryby — Fische — Fishes	186	2.047	23	327
Ryż — Reis — Rice	690	39.315	—	—
Rudy — Erze — Ore	—	546	—	349
Skóry — Häute — Skins	204	5.885	—	194
Soda — Soda — Soda	—	41	780	10.802
Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	1.001	9.974	333	10.265
Węgiel — Kohle — Coal	1.369	48 390	—	12
Żyto — Roggen — Rye	—	428	8.533	46.706
Inne — Andere — Others	1.922	38.778	150	4.276
Ogółem — Ingesamt — Total	7.330	189.949	30 250	263.902
Tratwy — Traften — Rafts	—	191	616	88.829

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY

G D Y Ń I A

HAFENNACHRICHTEN

PORT NEWS

BULLETIN DU PORT

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA STYCZEŃ 1939 R.

TRAFFIC STATISTICS OF THE PORT FOR JANUARY 1939

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego za miesiąc styczeń 1939 r. wyniósł 827.153,6 ton wobec 786.444,5 t w m. grudniu 1938 r., 801.616,5 ton w m. styczniu 1938 r., 669.862,9 t w m. styczniu 1937 r. Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 5,2%-wy wzrost obrotów w porównaniu z ub. m. grudniem 1938 r., 3,18%-wy wzrost w stosunku do m. stycznia 1938 r. oraz 23,5%-wy wzrost w porównaniu z m. styczniem 1937 r.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje na przyjeździe wzrost ilości i pojemności statków, na wyjściu zaś wzrost ilości oraz spadek pojemności. Przyszło bowiem 576 (530) statków o pojemności 545.269 trn., (571.841 trn.), wyszło zaś 567 (526) statków o pojemności 552.663 trn. (561.475 trn.). Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w styczniu wyniósł 946,6 trn. (1.078,9), średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 65 (74), średni postój statku wyniósł 52,3 godzin (51,1 godz.). Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Finlandia, Włochy, Dania, Anglia, Norwegia, Estonia, Łotwa, Niemcy, Stany Zjednoczone Am. Półn., Grecja, Holandia, Z. S. R. R., W. M. Gdańsk, Francja, Panama, Litwa. Bandera polska z pierwszego miejsca w ub. miesiącu przesunęła się na drugie miejsce, jej miejsce zajęła bandera szwedzka, bandera fińska pozostała na trzecim miejscu i włoska na czwartym, natomiast duńska zajęła piąte miejsce wobec szóstego w poprzednim miesiącu, Anglia przesunęła się z 7-go na 6-te miejsce, norweska z 5-go na 7-me itp. Ogółem reprezentowane były bandery 18-tu państw (17).

Przywóz zamorski w m. styczniu 1939 r. (119.490,7 t) 825.351,6 ton wykazując 6,3%-wy wzrost w porównaniu z ub. mies. grudniem 1938 r. (776.268,3 ton), 2,96%-wy wzrost w porównaniu do miesiąca stycznia 1938 r. (801.573,5 ton), oraz 23,7%-wy wzrost w porównaniu do mies. stycznia 1937 r. (667.241,9 ton).

Przywóz zamorski w mies. styczniu 1939 r. (11.490,7 t) wykazuje 21,2%-wy spadek w stosunku do przywozu w m. grudniu 1938 r. (151.594,2 ton), 24,5%-wy spadek w porównaniu z mies. styczniem 1938 r. (158.181,8 ton), oraz 1,3%-wy spadek w stosunku do mies. stycznia 1937 r. (121.036,6 ton).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (705.860,9 ton) wykazuje 13%-wy wzrost w porównaniu z grudniem 1938 r. (624.674,1 ton), 9,7%-wy wzrost w stosunku do mies. stycznia 1938 r. (643.391,7 ton), oraz 29,2%-wy wzrost w porównaniu z mies. styczniem 1937 r. (546.205,3 ton).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem w miesiącu styczniu 1939 roku nie wykazuje zupełnie ruchu, poza pozycją ryb z połowów własnych 169 ton na przywozie wobec 66 ton na przywozie i 302 ton na wywozie w grudniu 1938 r.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną również nie wykazuje w miesiącu sprawozdawczym ruchu poza pozycją cukru 1.633 ton na przywozie, wobec 7.289 ton na przywozie i 2.500 ton na wywozie w grudniu 1938 r.

Ruch pasażerów jest słaby, jak zwykle w tym okresie — przyjechało 230 (502) pasażerów, wyjechało zaś 870 pasażerów (1503 pasażerów).

The total goods turnover in Gdynia for January, 1939 amounted to 827,153.6 tons against 786,444.5 tons in December, 1938: 801,616.5 tons in January, 1938, and 669,862.9 tons in January 1937. Monthly returns show an increase of 5.2% in turnover in January as compared with December, 1938, a 3.18% increase, compared with January, 1938, and a very large increase of 23.5% as compared with January, 1937.

Ship traffic according to monthly returns shows an increase in number and tonnage of ships entering the port, and an increase in number, but a decline in tonnage, of ships leaving the port. Over 576 (530) ships with a combined nrt of 545,269 (571,841 nrt) entered the port, while 567 (526) ships with a combined nrt of 552,663 (561,475 nrt) left the port. Average tonnage of ships entering in January was 946.6 nrt (1,078.9 nrt.) Average number of ships in the port at the same time amounted to 65 (74): average length of time in port amounted to 52.3 hours (51.1). Sweden had the greatest number of ships in the port in January, while Poland took second place, followed in order by Finland, Italy, Denmark, Great Britain, Norway, Estonia, Latvia, Germany, United States of America, Greece, Holland, U. S. R. R., Danzig, France, Panama, and Lithuania. Poland moved from first to second place compared with the preceding month, exchanging places with Sweden. Finland remained at third place, Italy at fourth, while Denmark moved to fifth from sixth, exchanging with Great Britain, Norway moved from fifth to seven, and so on. Seventeen flags were represented in the port during January.

Overseas turnover in the monthly returns amounted to 825,351.6 tons, showing an increase of 6.3% as compared with December, 1938 (776,268.3 tons): a 2.96% increase as compared with January, 1938 (801,573.5 tons), but a large increase of 23.7% as compared with January, 1937 (667,241.9 tons).

Overseas imports in January, 1939 (119,490.7 t) show a decline of 21.2% as compared to imports during December 1938 (151,594.2 tons): a 24.5% decline as compared to January 1938 (158,181.8 tons): and a decline of 1.3% as compared with January of 1937 (121,036.6 tons).

Overseas exports, however, amounted to (705,860.9 tons), showing an increase of 13% in the monthly returns as compared with December, 1938 (624,674.1 tons): a 9.7% increase as compared to January, 1938 (643,391.7 tons): and a 29.2% increase as compared to January 1937 (546,205.3 tons).

Coastal goods turnover including Danzig show no traffic in January outside of fishing trade. 169 tons of fish from Polish waters were imported in January against 66 tons imported and 302 tons exported in December, 1938. The same can be said about trade with interior waterways. Here only sugar can be noted of which 1,633 tons were imported, against 7,289 tons imported and 2,520 tons exported in December, 1938.

Passenger traffic was slight as usual in this period, 230 (502) passenger landed, and 810 (1503) passengers embarked in January, 1939.

OBRÓT TOWARÓW GOODS TURNOVER -- MOUVEMENT DES MARCHANDISES TON

1. OBRÓT ZAMORSKI — OVERSEAS TRAFFIC — AVEC LES PAYS D'OUTRE-MER

A. Przywóz — imports — Importations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre
Cały przywóz <i>Total des importations</i>	119 490'7	151 594'2	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutic products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques et couleurs</i>	24 556'3	29 326'1
I. Wytwory pochodzenia roślinnego <i>agricultural products — Produits agricoles</i>	13 678'8	17 876'4	424-428. Garbniki — <i>tanning extracts — extraits de tanin</i>	1 293'8	2 280'—
w tym m. in.:			473/3. Fosforyty — <i>phosphates</i>	21 625'4	25 762'7
24-26. Nasiona oleiste różne — <i>various oil seeds — graines oléagineuses</i>	1 574'4	5 546'1	477. Żużle Thomasa — <i>Thomas slag — scories de déphosphoration</i>	—	—
30/12. Ryż surowy — <i>rice — riz brut</i>	0'6	24'3	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse</i>	—	—
53-66. Owoce świeże i suszone — <i>fresh and dried fruits — fruits, frais et secs.</i>	8 279'2	9 736'3	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	2 465'9	2 690'1
69/72. Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et amandes</i>	209'2	247'7	492-513. Skóry — <i>hides and skins — cuirs</i>	2 437'1	2 591'7
76. Kawa — <i>coffee — café</i>	350'9	361'9	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i>	13 870'4	17 009'3
78. Herbata — <i>tea — thé</i>	125'3	99'2	589-590-592. Wełna i odpadki — <i>wool and wool odds — laines et déchets</i>	2 468'1	1 912'8
80. Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	661'—	469'—	606-609. Bawełna i odpadki — <i>cotton & cotton odds — cotton et déchets</i>	8 253'2	11 816'5
81-82. Korzenie — <i>spices — épices</i>	110'8	155'6	624. Juta — <i>jute</i>	1 467'3	1 863'5
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego <i>live animals & animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	9 281'9	6 930'4	IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów <i>rubber & rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	773'8	778'5
116-117. Śledzie — <i>herrings — harengs (bez połowów włas.)</i>	6 299'4	6 497'5	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood products & baskets wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i>	236'8	439'7
116-117. Śledzie z połowów włas.	—	1 051'2	XI. Papier i wyroby z niego <i>paper & paper wares — Papier et ses produits</i>	2 527'2	3 074'1
III. Wytwory pochodzenia mineralnego <i>mineral products — Produits minéraux</i>	10 738'2	23 547'4	803, 809-816. Papier i odcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i>	1 316'9	1 939'3
177. Rudy różne i wypalki pirytowe — <i>various ores and burn, pyrites — minerais divers et résidus de pyrites</i>	8 500'5	21 401'3	794, 795. Celuloza — <i>cellulose</i>	1 145'2	1 086'3
177/1c. Pyryty — <i>pyrites</i>	—	—	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane <i>stone, ceramic & glass wares — Produits en pierre, céramique et verrerie</i>	80'7	122'2
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych <i>wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified — Cires, graisses, huiles, d'origine animale et végétale (sauf celles qui sont spécialement mentionnées)</i>	1 947'6	1 906'5			
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats and oils of vegetable origin — graisses et huiles végétales</i>	368'4	389'4			
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe — <i>raw fats of animal origin — Graisses animales brutes</i>	1 107'4	540'7			
V. Przetwory spożywcze, tytoń <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires, tabac</i>	342'—	785'8			
287. Małkuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	—	—			
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	7'4	304'9			

Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre	Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre
XIII. Metale i wyroby z nich <i>metals & metal goods —</i> <i>Métaux et produits métalliques</i>	37 143·6	45 011·—	XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja <i>balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments, — balances instruments, appareils de précision, ap. scientifiques, optiques, machines à écrire, instruments de musique, armes et munitions</i>		
927. Żelastwo (złom) <i>scrap iron — ferraille et débris de fer</i>	33 591·8	39 091·6		46·2	51·9
977. Miedź — <i>copper — cuivre</i>	1 941·1	2 740·7			
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny <i>machinery, apparatus, electric products — machines, appareils, outillage électrotechnique</i>	651·5	673·—	XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione <i>Sundry goods non specified — Marchandises diverses, non spécifiées</i>		
XV. Środki transportowe <i>means of transport — Moyens de transport</i>	1 011·4	1 180·4		138·4	191·4

B. Wywóz — Exports — Exportations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Styczeń Janary Janvier	Grudzień December Décembre	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Styczeń Janary Janvier	Grudzień December Décembre
Cały wywóz <i>Total des exportations</i>	705 860·5	624 674·1	IV. Woski tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych <i>wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified — Cires, graisses, huiles d'origine animale et végétale (sauf celles qui sont spécialement mentionnées)</i>		
I. Wytwory pochodzenia roślinnego <i>(agricultural products)</i> <i>(Produits agricoles)</i>	17 671·1	20 326·5	V. Przetwory spożywcze, tytoń <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires Tabac</i>	103·5	16·4
1. Pszenica — <i>wheat — blé</i>	46·4	—	259-260. Cukier — <i>sugar — sucre</i>	2 207·8	2 734·4
2. Żyto — <i>rye — seigle</i>	9 631·4	11 112·3	287. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	2 252·6	1 226·—
9-16. Strączkowe — <i>siligose — légumineuses</i>	578·7	527·5	288. Wytłoki buraczane — <i>residuum of beet — pulpes</i>	2 928·6	1 398·5
27/1-2. Mąka — <i>flour — farine</i>	125·—	4·5	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutic products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques, couleurs</i>	8 028·2	6 392·9
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa — <i>feeding meal and rice flour — farine pour le bétail et farine de riz</i>	—	330·2	299/18. Soda — <i>soda — soude</i>	11·4	—
35. Słód — <i>malt</i>	426·—	1 018·—	300/4. Siarczan amonu — <i>sulphate of ammonia — sulfate d'ammoniaque</i>	·5—	—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego <i>live animal & animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	4 182·4	4 513·3	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse</i>	215·—	1 222·5
121/3a. Bekony — <i>bacon</i>	1 751·7	2 106·4	480-482. Saletra — <i>Salpêtre — salpêtre</i>	—	1 019·6
125. Jaja — <i>eggs — oeufs</i>	378·1	611·2	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuir, fourrures et produits en cuir</i>	305·9	495·7
127. Masło — <i>butter — beurre</i>	559·2	133·7			
III. Wytwory pochodzenia mineralnego <i>(mineral products — Produits minéraux)</i>	610 985·8	523 453·9			
154. Cement — <i>cement — ciment</i>	6 622·8	6 277·6			
174. Sól kuchenna i przemysłowa — <i>edible & industrial salt — sel de cuisine et d'industrie</i>	114·1	286·1			
180. Węgiel kamienny — <i>coal — houille</i>	490 028·—	395 039·—			
180. Węgiel bunkrowy — <i>bunker coal — charbon de soute</i>	88 695·5	97 110·—			
182. Koks — <i>koke — coke</i>	19 402·—	20 769·—			
197-200. Oleje i parafiny — <i>oils & paraffines — huiles et paraffines</i>	13·9	31·1			

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre		Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre	
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i> 563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	1.039'6	1 651'3		792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i>	140'9	399'4	
				794, 795. Celuloza — <i>cellulose — cellulose</i>	104'3	1 863'3	
IX. Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materiałów <i>— rubber, its substitute and rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	56'2	28'5		XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane <i>— stone-ware, ceramic goods and glass-ware — Pierres céramique et verrerie</i>	24'1	251'9	
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i>	35 666'4	29 392'3		XIII. Metale i wyroby z nich <i>— metals & metals products — Métaux et produits métalliques</i>	23 560'4	30 075'1	
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce — <i>telegraph poles & mining — poteaux télégr. bois de mines</i>	15 096'3	9 820'5		925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981, Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i>	11 750'3	18 924'2	
749-751, 753. Drzewo tarte, łącznie z papierówką — <i>Sawed timber — bois sciés et bois pour pâte à papier</i>	16 687'6	15 828'1		932/1. Szyny kolejowe — <i>rails</i>	2 590'5	984'6	
752. Podkłady kolejowe (progi) — <i>sleepers — traverses de ch. de fer</i>	—	—		937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe — <i>iron pipes — tuyaux et tubes en fer</i>	2 594'8	5 434'—	
757/3 Klepki — <i>staves — douves</i>	112'2	62'—		968. Cynk i blacha cynkowa — <i>zinc and zinc sheets — Zinc et fer blanc</i>	1 369'7	1 336'5	
772-773. Forniery i dykty — <i>veneers & plywoods — plaqués et contre-plaqués</i>	1 139'9	1 953'8		XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne <i>— machinery, apparatus, electrical material, motor-cars, musical instruments — Machines, appareils, outillage élec.rotechnique, moyens de transport, instruments de musique et autres</i>	1 027'8	608'2	
XI. Papier i wyroby z niego <i>paper & paper wares — Papier et ses produits</i>	370'9	2 483'6		XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione <i>— sundry non specified goods — Marchandises diverses, non spécifiées</i>	89'8	216'8	

C. Ogólny obrót towarowy zamorski — *total overseas traffic — Mouvement total des marchandises avec les pays d'outre-mer*

Styczeń — <i>January — Janvier</i>	1939	—	825.351'6
Grudzień — <i>December — Décembre</i>	1938	—	776.268'3
Styczeń — <i>January — Janvier</i>	1938	—	801.573'5

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM — *coastal traffic Danzig included — Cabotage'y compris Dantzig*

Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanir</i>	Styczeń <i>January</i> Janvier	Grudzień <i>December</i> Décembre		Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanir</i>	Styczeń <i>January</i> Janvier	Grudzień <i>December</i> Décembre	
Przywóz <i>imports — importation</i>	169-	65.5		Wywóz <i>exports — exportation</i>	—	302-	
1, 2, 3, 4 — Zboże — <i>grain — céréales</i>	—	—		23 — Pestki drzew owocowych <i>fruits stones — noyaux de fruits</i>	—	—	
9—16 — Strączkowe — <i>légumineuses</i>	—	—		17, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds various — semences</i>	—	—	
24—26 — Nasiona oleiste — <i>oil seeds — graines oléagineuses</i>	—	—		24—26 — Nasiona oleiste różne <i>— various oil seeds — graines oléag. diverses</i>	—	10.1	
27/1—2 — Mąka — <i>flour — farine</i>	—	—		1, 1, 32 — Krochmale — <i>starch — amidon</i>	—	—	
30/1, 2 — Ryż — <i>rice — riz</i>	—	—		27/1—2 — Mąka — <i>flour — farine</i>	—	—	
31, 32 — Krochmale — <i>starch — amidon</i>	—	—		30/1—2 — Ryż wyluszczoney <i>— husked rice — riz décortiqué</i>	—	—	
27/3—32 — Mąka pastewna — <i>farine — pour le bétail</i>	—	—		35 — Słód — <i>malt</i>	—	—	
40—50 — Warzywa — <i>greens — légumes</i>	—	—		40—50 — Warzywa — <i>greens — légumes</i>	—	—	
53, 58, 60—64 — Owoce świeże <i>— fresh fruit — fruits frais</i>	—	—		53—58, 60—64 — Owoce świeże <i>— fresh fruit — fruits frais</i>	—	—	
76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	—	—		59, 61—63, 66 — Owoce suszone <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	—	—	
81—82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	—	—		67, 68 — Konserwy owocowe <i>fruit preserves — conserves de fruits</i>	—	—	
116 — Ryby, połowy własne <i>fish — poissons (propres pêches)</i>	168—	51—		69, 72 — Orzechy i migdały <i>nuts & almonds — noix et amandes</i>	—	—	
117 — Śledzie — <i>herrings — harengs</i>	—	—		76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	—	—	
198, 199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	—	—		87 — Herbata — <i>tea — thé</i>	—	—	
215—218 — Tłuszcze zwierz. sur. <i>— animal origin — graisses animales brutes</i>	—	—		Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	—	3—	
226—229 — Przetwory mięsne <i>meat products — produits de viande</i>	—	—		81, 82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	—	—	
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne <i>— fats & oils of veget. orig. — graisses et huiles végétales</i>	—	—		83 — Rośliny lecznicze — <i>pharmaceutic plants — plantes médicinales</i>	—	—	
259—260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	—	—		95—97 — Żywica — <i>resin — résine</i>	—	—	
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe <i>— spirits — alcools</i>	—	—		117 — Śledzie — <i>herrings — harengs</i>	—	—	
295—491 — Przetwory chemiczne <i>— chemicals — produits chimiques</i>	—	—		127—200—Oleje — <i>oils — huiles</i>	—	—	
296/1—300/1 — Amoniak — <i>ammonia — ammoniacque</i>	—	—		137/2—3 — Jelita — <i>casings — boyaux</i>	—	—	
300/4 — Siarczan amonu — <i>sulph. of ammonia — sulfate d'ammoniacque</i>	—	—		142—143 — Gąbki i muszle <i>sponges and shells — éponges et coquillages</i>	—	—	
492—515 — Skóry — <i>skins and hides — cuirs</i>	—	—		148 — Kamienie — <i>stones — pierres</i>	—	—	
589/1, 2, 592 — Wełna — <i>wool — laine</i>	—	—		150 — Glinki — <i>clay — kaolin</i>	—	—	
567—622 — Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	—	—		161 — Mineraley zaw. bore —	—	—	
624 — Juta — <i>jute</i>	—	—		170/1, 2, 171/1. 2 — Materiały szlifiarskie <i>— grindings materials — matériaux d'aguiserie</i>	—	—	
757, 778 — WYROBY Z DRZEWA <i>wood goods — articles en bois</i>	—	—		177 — Rudy różne — <i>various ores — minerais divers</i>	—	—	
742—803 — Papier — <i>paper — papier</i>	—	—		198, 199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	—	—	
862—887 — WYROBY CERAMICZNE <i>ceramic products — produits céramiques</i>	—	—		200/8, a, b, c — Wazelina — <i>vaseline</i>	—	5.3	
896—927 — Szkło — <i>glass — verre</i>	—	13.3		203—204 — Wosk — <i>wax — cire</i>	—	—	
930—966 — Wyr. żel. i metal. <i>iron and steel goods — produits en fer et métalliques</i>	—	—		205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne <i>— fats & oils vegetable origin — graisses et huiles végétales</i>	—	90.2	
Różne — <i>various — divers</i>	—	1.2		215—218 — Tłuszcze zwierzęce surowe <i>— raw fats of animal origin — graisses animales brutes</i>	—	69.5	
				216 — Tran — <i>cod-liver-oil — huile de poisson</i>	—	11.6	
				219 — Stearyna — <i>stearine</i>	—	—	
				246 — Mleko skondensowane <i>condensed milk — lait condensé</i>	—	—	

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre		Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre	
254—256 — Ryby — fish — poissons	—	—		757—778 Wyroby z drzewa — wood goods — produits en bois excepté 771. 772 . . .	—	5'6	
276—278 — Napoje alkoholowe — spirits — alcools	—	—		772, 773 — Dykty i forniery — plywoods — plaqués et contreplaqués	—	—	
295/6 — Siarka — sulphur — soufre	—	—		779, Korek, wyr. z korka — liège et produits	—	—	
295—491 — Przetwory chemiczne — chemicals — produits chimiques	—	—		794. 795 — Celuloza — cellulose	—	—	
299/18 — Soda — soda — soude	—	—		792—803	—	—	
405—425 — Farby — paints — couleurs	—	—		807—808 — Fibra — fibre	—	—	
404 — Sadze — soot — suie, noir de fumée	—	—		809—819, 826 — Papier i obciniki papierowe — paper and paper waste — papier et déchets	—	—	
424—428 — Artykuły kosmetyczne — cosmetics — pr. cosmétiques	—	18'4		925—981 — Metale różne — various metals — métaux variés	—	—	
429—454 — Garbniki — tanins	—	—		930—965 — Wyroby żel. i metal. iron ware & steel ware — produits en fer et métalliques	—	—	
476 — Mączka kostna — bone flour — farine d'os	—	—		966 — Cyna — tin — étain	—	—	
492—513 — Skóry — skins — cuirs	—	—		968 — Cynk — zinc	—	—	
589/1. 2, 592 — Wełna — wool laine	—	—		977 — Miedź — cuivre	—	51'1	
597—622 — Tkaniny — textiles — tissus	—	—		Różne various — divers	—	—	
606 — Bawełna — cotton — coton	—	—			—	—	
624 — Juta — jute	—	—		Przywóz i wywóz razem (total export and imports — Total des Imp. et des Exp.)	169'	367'5	
625, 626 — Szał — sisal	—	—					
679 — Worki — bogs — sacs	—	—					
720—724 — Kauczuk — rubber caoutchouc	—	37'2					

OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ river traffic — Commerce avec l'intérieur du pays, par voie fluviale

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre		Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre	
Przywóz imports — importation	1 633'	7 288'5		77 — Cykoria — succory — chicorée	—	—	
1—4 — Zboże — grain — céréales	—	—		78 — Herbata — tea — thé	—	—	
17, 23, 25 — Nasiona — seeds various — semences	—	29'7		80 — Kakao — cocoa — cacao	—	—	
24—26 — Nasiona oleiste różne — various oils seeds — graines oléagineuses	—	—		81, 82 — Korzenie — spices — épices	—	—	
31, 32 — Krochmal — starch — amidon	—	—		95, 97 — Żywica — resin — résine	—	—	
27/1—3 — Mąka — flour — farine	—	10'		104/3 — Trawa morska — sea grass — varechs	—	—	
27/3—32 — Mąka pastewna — recoupes — farine pour bétail	—	—		125 — Jaja — eggs — oeufs	—	2'2	
28/1—5 — Kasza — grits — gruau	—	0'1		127—200 — Oleje — oils — huiles	—	—	
35 — Słód — malt	—	—		128/1—4 — Ser — cheese — fromage	—	—	
40—50 — Warzywa — greens — légumes	—	3'5		131 — Pierze — feather — plumes	—	—	
53, 58, 60—64 — Owoce świeże — fresh fruit — fruits frais	—	0'1		136 — Kości — bones — os	—	—	
59, 61—63, 66 — Owoce suszone — dried fruit — fruits deséchés	—	—		137/2a, b — Jelita — casings — boyaux	—	0'3	
67, 68 — Konserwy owocowe — fruit preserves — fruits en conserve	—	1'2		205 — Tłuszcze i olej roślinne — fats & oils vegetable origin — graisses et huiles végétales	—	—	
76 — Kawa — coffee — café	—	0'4		215, 217, 218 — Tłuszcze zwierzęce sur. — raw fats of animal origin — graisses animales brutes	—	—	
				225 — J Gliceryna — glycérine	—	—	
				228 — Makaron — macaroni	—	0'5	
				243/1, 2 — Konserwy mięsne — meat preserves — viandes en conserve	—	—	

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Styczeń January Janvier	Grudzień December Décembre
170 — Art. szlifiarskie — <i>grinding materials — matériaux d'aiguiserie</i>	—	24'	492, 513 — Skóry — <i>skins — cuirs</i>	—	78'9
177 — Rudy różne — <i>various ores — minerais divers</i>	—	—	589/1, 2, 592, 597—605. 613 — Wełna — <i>wool — laine</i>	—	—
186—188 — Smoła — <i>pitch — goudron</i>	—	—	606 — Bawełna — <i>cotton — coton</i>	—	—
198—199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	—	—	622 — Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	—	0'3
200—3, a, b, c — Wazelina — <i>vaseline</i>	—	14'4	624 — Juta — <i>jute</i>	—	—
203—204 — Wosk — <i>wax — cire</i>	—	15'1	625—626 — Sizal — <i>sisal</i>	—	39'1
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne — <i>vegetable oils and fats — graisses et huiles végétales</i>	—	180'9	646—648 — Sznury — <i>ropes — cordes</i>	—	—
213/1—3 — Pokost — <i>varnish — vernis</i>	—	—	679 — Worki — <i>bags — sacs</i>	—	4'2
215, 217—218 — Tłuszcze zwierzęce sur. — <i>raw fats — graisses animales brutes</i>	—	98'5	720, 724 — Kauczuk — <i>rubber caoutchouc</i>	—	90'9
216 — Tran — <i>whale oil — huile de poisson</i>	—	39'3	715, 746 — Wyroby gumowe — <i>rubber goods — produits en caoutchouc</i>	—	2'4
219 — Stearyna — <i>stearine</i>	—	15'2	750 — Drzewo egzotyczne — <i>exotic wood — bois exotiques</i>	—	—
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — <i>fish — poissons et conserves de p.</i>	—	3'	757, 778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — articles en bois</i>	—	1'4
259—260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	—	—	779 — Korek, wyroby z korka — <i>cork goods — liège et produits en l.</i>	—	—
272—273, 276, 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	—	—	792, 803, 809, 797, 800 — Tektura — <i>pastboard — carton</i>	—	—
286, 287 — Otręby i makuchy — <i>bran & oil cakes — son et tourteaux</i>	—	0'4	807, 808 — Fibra — <i>libre</i>	—	0'1
293—294/1, 2, 3, 6 — Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	—	—	826 — Papier — <i>paper — papier</i>	—	320'4
295/6 — Siarka — <i>sulphur — soufre</i>	—	—	794/1, 2, 795 — Celuloza — <i>cellulose</i>	—	121'3
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	862—887 — Wyroby ceramiczne — <i>ceramic goods — produits céramiques</i>	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. — <i>chemicals — produits chimiques sauf ceux qui sont spécifiés</i>	—	30'	896—927 — Szkło i wyroby — <i>glass and glass ware — verrerie</i>	—	0'5
408 — Sadze — <i>soot — suie et noir animal</i>	—	4'	969/975 — Ołów — <i>lead — plomb</i>	—	3'3
405, 407, 409, 412, 418, 420, 423 — Farby — <i>paints — couleurs</i>	—	11'5	925—981 — Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i>	—	0'5
424—427 — Garbniki — <i>tanning extracts — tanins</i>	—	152'6	927 — Żelastwo (żłom) — <i>scrap iron — ferraille, cassures de fer</i>	—	6'7
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics — produits cosmétiques</i>	—	0'3	930—965 — Wyroby stal. i żelazne — <i>hardware — produits en fer et acier</i>	—	90'1
466, 470 — Klej i żelatyna — <i>glue and gelatine — colle et gélatine</i>	—	9'2	955 — Rury żelazne — <i>iron pipes — tubes et tuyaux en fer</i>	—	—
487 — Celuloid — <i>celuloid — celluloïd</i>	—	—	966/1—4 — Cyna — <i>tin — étain</i>	—	12'9
			977 — Miedź — <i>copper — cuivre</i>	—	112'5
			1037, 1098 — Maszyny, aparaty i części — <i>machinery apparatus parts — machines, appareils et pièces</i>	—	8'1
			Różne — <i>various — divers</i>	—	7'2
			Przywóz i wywóz razem (total export and imports — Total des Imp. et des Exp.)	1633-	9 808'7

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY — *general goods turnover — Mouvement total des marchandises*

Styczeń — <i>January — Jenvier</i>	1939	—	827.153'6
Grudzień — <i>December — Décembre</i>	1938	—	786.444'5
Styczeń — <i>January — Jenvier</i>	1938	—	801.616'5

RUCH STATKÓW W STYCZNIU 1939 r. — MOVEMENT OF SHIPS — MOUVEMENT DES NAVIRES EN JANVIER 1939

	Przyszło statków—ships incoming entrèrent			Wyszło statków (ships outgoing) sortirent			Suma rubr. 3 i 6 (total colonnes 3 et 6)	Kolejne miejsce (place occupied) place occupée
	Ogółem (total)	w tym z ład. (loaded) chargés	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage	Ogółem (total)	w tym z ład. (loaded) chargés	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage		
	1	2	3	4	5	6		
Polska — Poland — Pologne	77	42	62.203	66	58	61.488	123.691	2
W. M. Gdańsk — F. C. of Danzig — Dantzig	3	2	1.212	3	2	1.212	2.424	15
Anglia — Great Britain — Grande Bre- tagne	24	9	38.947	25	20	40.589	79.536	6
Belgia — Belgien — Belgique	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Denmark — Danemark	67	32	46.364	74	53	53.322	99.686	5
Estonia — Estonia — Esthonie	43	8	33.558	42	29	33.783	67.341	8
Finlandia — Finland — Finlande	51	8	64.317	44	22	53.651	117.968	3
Francja — France — Le France	1	—	880	1	1	880	1.760	16
Grecja — Greece — Grèce	7	—	19.941	5	4	14.337	34.278	12
Holandia — Holland — Hollande	20	13	12.904	18	11	11.949	24.853	—
Islandia — Iceland — Islande	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia — Jugoslavia — Yougoslavie	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa — Lithuania — Lithuanie	1	1	585	—	—	—	585	18
Łotwa — Latvia — Lettonie	20	3	25.417	22	10	29.223	54.640	9
Niemcy — Germany — Allemagne	45	21	27.365	43	31	25.749	53.114	10
Norwegia — Norway — Norvège	43	25	35.685	49	29	43.422	79.107	7
Panama — Panama	1	—	803	1	—	803	1.606	17
Portugalia — Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P. — U. S. A. — Etats Unis	8	5	24.920	8	4	24.920	49.840	11
Szwecja — Sweden — Suède	147	74	99.020	147	85	99.064	198.084	1
Włochy — Italy — Italie	16	2	48.568	17	16	55.691	104.259	4
Z. S. R. R. — U. R. S. S.	2	2	2.580	2	—	2.580	5.160	14
Razem (total)	576	247	545.269	567	375	552.663	1.097.932	—
Miesiąc poprzedni — previous month— mois précédent	530	202	571.841	526	336	561.475	1.143.316	—
Ten sam mies. 1938. (January 1938)	505	224	476.885	503	345	474.161	951.046	—

U w a g i : a) średni tonaż statków zawijających do Gdyni w m. styczeń 1939 r.: 946 6 nrt. — tonnage moyen des bateaux qui ont séjourné dans le port en jan. 1939.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 65; — nombre moyen de bateaux qui stationnent en même temps.
c) średni postój statków w porcie 52,3 godzin — durée moyenne de stationnement dans le port 52h. III.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU STYCZNIU 1939 R. — PÊCHES MARITIMES EN JANVIER 1939
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne — pêches côtières					Połowy dalsze pêches plus lointaines	Połowy dalekomorskie en haute mer	Razem Total
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Łosoś	1.140	—	110	—	—	—	—	1.250
Mielnica	—	70	120	110	120	—	—	420
Troć	—	30	—	—	150	—	—	180
Stornia	110	—	—	70	—	5.990	—	6.170
Gładzica	—	—	—	—	—	90	—	90
Sledzie morskie świeże	10.590	15.330	27.720	—	6.450	21.950	—	82.040
Szproty	8.100	11.600	10.700	—	1.200	10.000	—	41.600
Węgorze	—	—	600	—	1.070	—	—	1.670
Wątlusz	2.630	12.300	10.840	90	1.430	114.450	47.400	189.140
Sandacz	—	400	—	—	—	—	—	400
Sieje	—	—	50	—	20	—	—	70
Certy	400	6.520	50	—	3.150	—	—	10.120
Leszcze	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	1.030	—	110	—	—	1.140
Okonie	40	—	—	—	—	—	—	40
Płotki	—	—	1.130	—	640	—	—	1.770
Sledzie morskie solone	—	—	—	—	—	—	897.380	897.380
Łupacze	—	—	—	—	—	—	21.200	21.200
Zębacz	—	—	—	—	—	—	350	350
Karmazyn	—	—	—	—	—	—	2.150	2.150
Sola	—	—	—	—	—	—	240	240
Kulbak	—	—	—	—	—	—	200	200
Inne	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem w kg. — Total en kgs	23.010	46.250	52.350	270	14.340	152.480	968.920	1.257.620
Wartość w zł. — Valeur en zł.	15.615	18.028	20.924	280	8.479	46.460	580.804	690.590
Miesiąc ub. w kg. — Mois pré- cédent en kgs	10.630	91.670	46.707	1.730	17.040	14.950	1.177.590	1.360.380

RUCH PASAŻERÓW W M-CU STYCZNIU 1939 R. — PASSENGERS TRAFFIC — MOUVEMENT
DES PASSAGERS EN JANVIER 1939

RUCH ZAMORSKI — Oversea traffic — Vers les pays d'outre-mer

	Przyjechało passengers incoming — débarquèrent					Wyjechało passengers outgoing — embarquèrent				
	Styczeń January Janvier				Grudzień December Décembre	Styczeń January Janvier				Grudzień December Décembre
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia — Angleterre	1	28	1	30	40	1	67	266	334	621
Hull	—	10	—	10	2	—	29	—	29	26
Londyn	1	18	—	19	48	1	23	—	24	377
Parkeston	—	—	1	1	—	—	15	266	281	218
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Argentyna — Argentine	—	—	—	—	33	—	—	—	—	260
Buenos Aires	—	—	—	—	33	—	—	—	—	260
Belgia — Belgique	16	7	5	28	20	—	2	—	2	6
Antwerpia — Anvers	16	7	5	28	20	—	2	—	2	6
Brazylia — Brésil	—	—	—	—	16	—	—	—	—	125
Rio de Janeiro	—	—	—	—	5	—	—	—	—	79
Santos	—	—	—	—	11	—	—	—	—	46
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Danemark	9	4	12	25	73	—	80	47	127	76
Kopenhaga	9	4	12	25	73	—	80	47	127	76
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt — Egypte	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Alexandria	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Estonia — Esthonie	2	—	—	2	—	2	—	—	2	1
Tallinn	2	—	—	2	—	2	—	—	2	1
Finlandia — Finlande	10	—	—	10	2	5	—	—	5	1
Helsinki	10	—	—	10	2	5	—	—	5	1
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja — France	1	—	1	2	8	1	3	114	118	36
Boulogne sur Mer	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Le Havre	—	—	1	1	5	1	3	114	118	36
Cherbourg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Holandia — Hollande	3	1	—	4	8	4	1	—	5	10
Amsterdam	1	—	—	1	5	—	—	—	—	7
Rotterdam	2	—	—	2	3	4	—	—	4	3
Inne porty — autres ports	—	1	—	1	—	—	1	—	1	—
Kanada — Canada	—	—	24	24	86	—	—	41	41	48
Halifax	—	—	24	24	86	—	—	41	41	48
Litwa — Lithuanie	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda (Memel)	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Łotwa — Lettonie	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Ryga	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Niemcy — Allemagne	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Hamburg	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Królewiec (Königsberg)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegia — Norvège	6	—	—	6	2	—	—	—	—	—
Oslo	5	—	—	5	2	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Palestyna — Palestine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia — Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lizbona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal fr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dakar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. Półn. — Etats Unis	—	24	62	85	192	4	32	193	229	236
New York	—	24	62	85	192	4	32	193	229	236
Szwecja — Suède	7	1	2	10	19	6	—	—	6	64
Göteborg	2	—	—	2	7	—	—	—	—	2
Kalmar	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Malmö	2	—	—	2	—	1	—	—	1	—
Sztokholm	3	1	2	6	7	4	—	—	4	62
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—
Urugwaj — Uruguay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Włochy — Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genua (Gênes)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Via W. M. Gdańsk — par Dantzig	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3
Wycieczki morskie G.A.L. — excursions en mer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem — Total	59	65	107	231	502	24	135	661	870	1.503

WIADOMOŚCI PORTU GDAŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY

G D A Ń S K

HAFENNACHRICHTEN

PORT NEWS

BULLETIN DU PORT

RUCH W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU 1939 R.

VERKEHR DES DANZIGER HAFENS IM JANUAR 1939

TRAFFIC OF THE PORT OF DANZIG IN JANUARY 1939

Ogólny obrót towarowy w styczniu 1939 r. wyniósł 664.288,9 ton wobec 566.988,1 ton w grudniu 1938 r. oraz 580.662,7 t w styczniu 1938 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem wzrost o 97.300,8 ton czyli 17,1%, a w stosunku do miesiąca porównawczego o 83.626,2 t czyli 14,4%.

Przywóz osiągnął 81.998,6 t w porównaniu z 92.711,1 t w miesiącu poprzednim oraz 119.639,8 t w styczniu 1938 r. Spadek w stosunku do miesiąca poprzedniego wyniósł więc 10.712,5 ton czyli 11,5%, a w stosunku do stycznia 1938 r. 37.641,2 t czyli 31,3%.

Spadek przywozu w porównaniu z styczniem 1938 r. spowodowały przede wszystkim następujące pozycje: rudy 45.178 t (62.821 ton), piryty 2.240 ton (18.583 t), tłuszcze 756 t (10.700 t), kamienie 621 t (1160 t).

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 582.290,3 t wobec 474.277,0 t w miesiącu poprzednim oraz 461.022,9 t w miesiącu styczniu 1938 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem wzrost o 108.013,3 t czyli 22,7%, a wobec stycznia 1938 r. — o 121.267,4 t czyli 26,3%.

Wzrost wywozu wykazały następujące pozycje: węgiel 318.994 t (283.194 ton), węgiel bunkrowy 76.813 t (16.851 ton), zboże 59.119 t (26.212 t), mąka 10.998 t (753 t), strączkowe 8.184 ton (2.333 t), siarczan amonu 9.280 ton (4.972 t).

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazał na wejściu 513 statków o pojemności 401.898 nrt wobec 450 statków o pojemności 340.045 nrt w miesiącu porównawczym 1938 r. Zaznaczył się zatem wzrost tonażu o 61.853 nrt czyli 18,2%. Pierwsze miejsce zajęła bandera niemiecka, za którą następowaly szwedzka, duńska, fińska, angielska, estońska, norweska, łotewska, italska i polska.

Ruch pasażerów obejmował w miesiącu sprawozdawczym 26 pasażerów w ruchu wejściowym oraz 28 pasażerów w ruchu wyjściowym.

Ruch rzeczny: Ogólny obrót towarowy na śródlądowych drogach wodnych wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 5.170 t (791 t w styczniu 1938 r.), z czego 4 t (64 t) przypadły na ruch w górę rzeki a 5.166 t (727 t) na ruch w dół rzeki. W dół rzeki przewieziono: 2.225 t żyta, 1512 t jęczmienia, 606 t cukru, 466 t sody, 231 t mąki, 65 t owsa oraz 59 t strączkowych.

Der gesamte Warenumschlag erreichte im Januar 1939 — 664.288,9 t gegenüber 566.988,1 t im Vormonat und 580.662,7 t im Januar 1938. Im Vergleich zum Vormonat ergab sich also eine Steigerung um 97.300,8 t = 17,1% und gegenüber dem Vergleichsmonat 1938 um 83.626,2 t = 14,4%.

Die Wareneinfuhr betrug 81.998,6 t gegenüber 92.711,1 t im Vormonat und 119.639,8 t im Monat Januar 1938. Im Vergleich zum Vormonat war demnach ein Rückgang um 10.712,5 t = 11,5% und im Vergleich zum Januar 1938 um 37.641,2 t = 31,3% zu verzeichnen.

Ein Einfuhrückgang im Verhältnis zum Monat Januar 1938 ergab sich vor allem bei folgenden Warengattungen: Erze 45.178 t (62.821 t), Pyrite 2.240 t (18.583 t), Fette 756 t (10.700 t), Steine 621 t (1160 t).

Die Warenausfuhr erreichte im Berichtsmonat 582.290,3 t gegenüber 474.277 t im Vormonat und 461.022,9 t im Januar 1938. Im Verhältnis zum Vormonat ergab sich also eine Steigerung um 108.013,3 t = 22,7% gegenüber dem Monat Januar um 121.267,4 t = 26,3%.

Eine Ausfuhrsteigerung war hauptsächlich bei folgenden Warengattungen zu verzeichnen: Kohle 318.944 t (283.194 t), Bunkerkohle 76.813 t (16.851 t), Getreide 59.119 t (26.212 t), Mehl 10.889 t (753 t), Hülsenfrüchte 8.184 t (2.333 t), schwefelsaures Ammoniak 9.280 t (4.972 t).

Der Schiffsverkehr im Eingang erreichte im Berichtsmonat 513 Schiffe mit einem Raumgehalt von 401.898 NRT gegenüber 450 Schiffen mit 340.045 NRT im Vergleichsmonat 1938. Es ergab sich also eine Steigerung der Tonnage um 61.853 t = 18,2%. Die erste Stelle nahm die deutsche Flagge ein, auf welche die schwedische, dänische, finnische, englische, estnische, norwegische, lettische, italienische und polnische usw. Flagge folgten.

Der Passagierverkehr umfasste 26 Passagiere im Eingang und 28 Passagiere im Ausgang.

Binnenverkehr: Der gesamte Warenverkehr auf den Binnenwasserstrassen erreichte im Berichtsmonat 5.170 t (791 t im Januar 1938), wovon 4 t (64 t) auf den Bergverkehr und 5.166 t (727 t) auf den Talverkehr entfielen. Im Talverkehr wurden befördert: 2.225 t Roggen, 1.512 t Gerste, 606 t Zucker, 466 t Soda, 231 t Mehl, 65 t Hafer und 59 t Hülsenfrüchte.

The total goods turnover amounted to 664,288.9 tons in January 1939 as against 566,988.1 tons in the preceding month and 580,662.7 tons in January 1938. This was an increase of 97,300.8 tons or 17.1% as compared with December 1938 and one of 83,626.2 tons or 14.4% as compared with the corresponding month.

Imports came to 81,998.6 tons as against 92,711.1 tons in December 1938 and 119,639.8 tons during the corresponding month of the preceding year. The decline was one of 10,712.5 tons or 11.5% as compared with December 1938 and one of 37,641.2 tons or 31.3% as against January 1938.

The decrease in imports as against January 1938 was chiefly caused by the stagnation of following transports: ore 45,178 tons (62,821 tons), pyrites 2,240 tons (18,583 tons), fats 756 tons (10,700 tons), stones 621 tons (1,160 tons).

Exports in the month under review amounted to 582,290.3 tons. The figures for the previous month were 474,277.0 tons and for January 1938 — 461,022.9 tons. The increase was therefore one of 108,013.3 tons or 22.7% as against December 1938 and one of 121,267.4 tons or 26.3% compared with January 1938. Following goods chiefly showed an increase of shipments: coal 318,994 tons (283,194), bunker coal 76,813 tons (16,851 tons), grain 59,119 tons (26,212 tons), flour 10,998 tons (753 tons), legumes 8,184 tons (2,333 tons), sulphate of ammonia 9,280 tons (4,972 t).

Ship traffic: During the month under review the port of Danzig was entered by 513 ships of 401,898 net. reg. tons as compared with 450 ships of 340,045 net. reg. tons in January 1938. There was therefore an increase of 61,853 net. reg. tons or 18.2%. Germany held the first place in tonnage, followed by Sweden, Denmark, Finland, Great Britain, Estonia, Norway, Latvia, Italy, Poland and so on.

Passenger traffic: in January 1939 — 26 passengers were disembarked and 28 passengers embarked.

River traffic: The total goods on the Vistula amounted in January 1939 to 5,170 tons (791 tons in January 1938); of this amount upstream traffic comprised 4 tons (64 tons) and traffic downstream 5,166 tons (727 tons). Downstream following goods were chiefly transported: 2,225 tons rye, 1,512 tons barley, 606 tons sugar, 466 tons soda, 231 tons flour, 65 tons oat and 59 tons legumes.

A. RUCH MORSKI — SEEVERKEHR — OVERSEAS TRAFFIC

I. OBROT TOWAROWY — WARENVERKEHR — GOODS TURNOVER

1. Przywóz — Einfuhr — Imports

Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Styczeń Januar — January		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Styczeń Januar — January	
	1939	1938		1939	1938
Cały przywóz Gesamteinfuhr Total imports	81 998·6	119 639·8			
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — agricultural products . . .	1 685·3	2 413·3	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u. pharmaceutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products, paints	12 103·6	7 154·2
24-26 Nasiona oleiste — Ölsamen — Oil seeds	170·2	—	424-428 Garbniki — Gerbstoffe — Tanning extracts	1·0	280·5
30 Ryż — Reis — Rice	2·5	131·8	773 Fosforyty — Phosphorite — Phosphates	10 921·1	6 685·0
53-68 Owoce — Früchte — Fruits	43·6	222·1	477 Żużle Thomasa — Thomasschlacke — Thomas slag	—	—
69-74 Orzechy, migdały — Nüsse, Mandeln — Nuts, almonds	416·0	22·9	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Haute, Pelze, Lederwaren — Hides, furs, leather goods	36·4	8·0
76 Kawa — Kaffee — Coffee	116·2	80·5	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilrohstoffe u. Erzeugnisse Raw textile materials, fabrics	231·9	138·2
78 Herbata — Tee — Tea	64·3	30·3	IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods	25·8	495·2
80 Kakao — Kakao — Cocoa	197·1	67·1	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie Holz, Kork u. Erzeugnisse, Korbwaren — wood corkwood, wood products, basket wares	345·3	196·7
81-82 Korzenie — Gewürze — spices	64·4	34·1	XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — paper, wares	256·3	395·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products	2 643·4	2 749·3	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares	36·6	31·2
116-117 Śledzie — Heringe — Herrings	2 489·1	2 664·4	XIII. Metale, wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metals and metal products	2 924·2	1 559·1
III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products	60 569·8	93 268·1	925/26, 28-31, 78-81 Metale — Metalle — Metals	2 450·3	1 143·7
177 Rudy — Erze — Ore	45 178·0	62 821·1	927 Żelaztwo — Alteisen — scrap iron	—	0·1
177 Piryty — Schwefelkies — Pyrites	2 240·0	18 582·8	977 Miedź — Kupfer — Copper	1·2	46·9
180 Węgiel — Kohle — Coal	11 240·0	8 185·0	XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate, elektrische Geräte — Machinery apparatus, electrical goods	32·4	99·0
182 Koks — Koks — coke	200·0	—	XV - XXI Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Gods not otherwise specified	4·3	44·5
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin	18·5	8·4			
IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier. Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin	756·2	10 700·5			
295-214 Tłuszcze i oleje roślinne — Pflanzl. Fette, Öle — fats, oils of vegetable origin	77·6	10 309·4			
V Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — foodstuffs, tobacco	347·1	389·1			
287 Makuchy — Ölkuchen — Oil cake	75·0	215·4			
289 Melas — Melasse — Molasses	—	—			
293-294 Tytoń — Tabak — Tobacco	2·3	2·2			

2. Wywóz — Ausfuhr — Exports

Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Styczeń Januar — January		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Styczeń Januar — January	
	1939	1938		1939	1938
Cały wywóz Gesamtausfuhr Total exports	582 290·3	461 022·9			
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — Agricultural products	80 143·3	30 186·7	479 Sole potasowe — Kalisalze — Potassium salts	2 873·3	3 095·6
1 Pszenica — Weizen — Wheat	5 834·3	1 112·0	481-83, 85 Nitraty — Nitrate — Nitrate	—	5·5
2 Żyto — Roggen — Rye	16 973·9	250·0	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Häute, Pelz-, Lederwaren — Hides, furs, leather goods	187·2	66·3
3 Jęczmień — Gerste — Barley	33 579·6	20 299·0	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilsrohstoffe u. Erzeugnisse — Raw textile materials, fabrics	23·6	23·6
4 Owies — Hafer — Oat	—	759·0	IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods	2·7	3·0
1-5 Zboże — Getreide — Grain	59 119·0	26 212·4	X. Drewno, Kerek, wyroby z nich. wyroby koszykarskie — Holz, Kork, u. Erzeugnisse, Korbwaren — wood, corkwood, wood products, basket wares	58 474·4	60 176·6
9-16 Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	8 183·9	2 332·8	747 Dłuzyce — Langholz — Poles and props	421·2	1 478·3
27 Mąka — Mehl — Flour	10 998·5	753·5	747 Kopalniaki — Grubenholtz — Pit props	8 937·2	8 719·4
36 Ziemniaki — Kartoffeln Potatoes	201·0	9·7	748/49 Tarcica — Schnittholz — Sawn timber	36 531·6	34 693·5
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products	316·8	236·9	752 Podkłady, ślepry — Schwel len — Sleepers	4 626·8	6 489·9
121 Bekony — Bacon — Bacon	188·0	123·8	757 Klepki — Dauben — Staves	2 097·8	1 421·7
125 Jaja — Eier — Eggs	—	—	772/43 Forniery, dykty — Furniere, Sperrplatten — veneers, plywood	2 483·1	3 146·0
127 Masło — Butter — Butter	—	—	XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — Paper, paper wares	88·8	77·3
III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products	414 566·6	336 914·4	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, Keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares	29·0	76·0
154 Cement — Zement — Cement	13·8	105·3	XIII. Metale i wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metal products	9 560·2	7475·3
174 Sól — Salz — Salt	—	—	925/29/31/78-81 Metale — Metalle — Metals	8 372·0	6 026·2
180 Węgiel — Kohle — Coal	318 994·0	283 194·4	937. 55, 85 Rury — Röhren iron-pipes	727·5	64·7
180 Węgiel bunkrowy — Bunker-kohle — Bunker coal	76 813·0	16 851·0	968 Cynk — Zink — Zinc	320·0	720·0
182 Koks — Koks — Coke	16 724·0	35 243·0	XIV Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate elektrische Geräte — Machinery, apparatus, electrical goods	49·7	209·6
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin	619·5	384·0	XV - XXI. Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified	2·8	47·2
IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Ole pflanzl. u. tier Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin	3·8	—			
V. Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — Foodstuffs, tobacco	3 881·5	14 697·9			
259 Cukier — Zucker — Sugar	2·7	—			
287 Makuchy — Ölkuchen — oil cake	2 411·1	1 771·4			
289 Melas — Melasse — Molasses	1 371·1	10 815·8			
VI Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u. pharmazeutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products, paints	14 959·9	10 832·1			
299 Soda — Soda — Soda	270·0	1 193·8			
300 Siarczan amonu — Schwefelsaures Ammoniak — Sulphate of Ammonium	9 279·6	4 972·3			

3. Ogólny obrót towarowy — Gesamter Warenumschlag — Total goods turnover

Styczeń — Januar — January	1939	664.288·9
Grudzień — Dezember — December	1938	566.988·1
Styczeń — Januar — January	1938	580.662·7

II. RUCH STATKÓW — SCHIFFSVERKEHR — SHIP TRAFFIC

Przyjazd — Eingang — Ships incoming

Narodowość — Nationalität — Nationality	Styczeń — Januar — January 1 9 3 9 1 9 3 8			
	Ilość Anzahl Number	N. R. T.	Ilość Anzahl Number	N. R. T.
W. M. Gdańsk — <i>Fr. St. Danzig</i> — <i>F. C. of Danzig</i>	6	2,498	6	1.988
Polska — <i>Polen</i> — <i>Poland</i>	28	20.026	27	20.288
Anglia — <i>Gr. Britannien</i> — <i>Great Britain</i>	29	38.899	19	22.958
Belgia — <i>Belgien</i> — <i>Belgium</i>	—	—	1	724
Bułgaria — <i>Bulgarien</i> — <i>Bulgaria</i>	2	204	1	102
Dania — <i>Dänemark</i> — <i>Denmark</i>	71	52.316	74	50.131
Egipt — <i>Aegypten</i> — <i>Egypt</i>	—	—	—	—
Estonia — <i>Estland</i> — <i>Estonia</i>	37	27.481	25	16.320
Finlandia — <i>Finnland</i> — <i>Finland</i>	48	50.410	28	29.743
Francja — <i>Frankreich</i> — <i>France</i>	1	1.182	2	3.320
Grecja — <i>Griechenland</i> — <i>Greece</i>	3	6.631	5	8.936
Holandia — <i>Holland</i> — <i>Holland</i>	32	8.709	12	7.451
Islandia — <i>Island</i> — <i>Iceland</i>	—	—	1	676
Italia — <i>Italien</i> — <i>Italy</i>	6	20.313	3	8.486
Japonia — <i>Japan</i> — <i>Japan</i>	—	—	—	—
Jugosławia — <i>Jugoslawien</i> — <i>Jougoslavia</i>	1	687	—	—
Litwa — <i>Litauen</i> — <i>Lithuanie</i>	10	5.658	9	4.422
Łotwa — <i>Lettland</i> — <i>Latvia</i>	22	24.242	12	15.203
Niemcy — <i>Deutschland</i> — <i>Germany</i>	97	61.514	92	55.382
Norwegia — <i>Norwegen</i> — <i>Norway</i>	34	24.422	38	29.292
Panama — <i>Panama</i> — <i>Panama</i>	1	147	1	146
Portugalia — <i>Portugal</i> — <i>Portugal</i>	—	—	—	—
Rumunia — <i>Rumänien</i> — <i>Roumania</i>	—	—	—	—
Sowiety — <i>U. S. S. R.</i> — <i>U. S. S. R.</i>	—	—	1	1.859
St. Zj. A. P. — <i>U. S. A.</i> — <i>U. S. A.</i>	—	—	—	—
Szwecja — <i>Schweden</i> — <i>Sweden</i>	85	56.559	93	62.618
Węgry — <i>Ungarn</i> — <i>Hungary</i>	—	—	—	—
Ogółem — <i>Insgesamt</i> — <i>Total</i>	513	401.898	450	340.045

B. RUCH RZECZNY — BINNENVERKEHR — RIVER TRAFFIC

Towary — Waren — Goods	W górę rzeki — Bergverkehr — upstream traffic		W dół rzeki — Talverkehr — downstream traffic			
	Styczeń Januar January	1939	Rok — Jahr — Year 1938	Styczeń Januar January	1939	Rok — Jahr — Year 1938
Artykuły spożywcze — Lebensmittel — Foodstuffs	—	—	—	—	—	—
Chemikalia — Chemikalien — Chemicals	—	—	—	—	—	—
Chmiel — Hopfen — Hop	—	—	—	—	—	—
Cukier — Zucker — Sugar	—	—	—	606	—	—
Drzewo — Holz — Timber	—	—	—	—	—	—
Jęczmień — Gerste — Barley	—	—	—	1 512	—	391
Kamienie — Steine — Stones	—	—	—	—	—	—
Kawa — Kaffe — Coffee	—	—	—	2	—	—
Krochmal — Stärke — Starch	—	—	—	—	—	—
Mąka — Mehl — Flour	—	—	—	231	—	—
Melas — Melasse — Molasses	—	—	—	—	—	—
Metale — Metalle — Metals	—	—	49	—	—	172
Owies — Hafer — Oat	—	—	—	65	—	—
Pszenica — Weizen — Wheat	—	—	—	—	—	—
Ryby — Fische — Fishes	—	—	—	—	—	—
Ryz — Reis — Rice	—	—	—	—	—	—
Rudy — Erze — Ore	—	—	—	—	—	—
Skóry — Häute — Skins	—	—	—	—	—	—
Soda — Soda — Soda	—	—	—	466	—	—
Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	—	—	15	59	—	164
Węgiel — Kohle — Coal	—	—	—	—	—	—
Żyto — Roggen — Rye	—	—	—	2.225	—	—
Inne — Andere — Others	4	—	—	—	—	—
Ogółem — Ingesamt — Total	4		64	5.166		727
Tratwy — Traften — Rafts	—	—	—	—	—	—

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — EDWARD HAUPTMAN

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOLANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO — CENA PRENUMERATY ZŁ 15.—, ZAGRANICĄ 20.— ZŁ, ROCZNIE, CENA NUMERU ZA MIESIĄC STYCZEŃ I LUTY ZŁ 3.—

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGL. DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 0/0 DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36

BUDOWA OKRĘTÓW

BUDOWA MASZYN

BUDOWA KOTŁÓW

STOCZNIA GDAŃSKA GDAŃSK
ADR. TEL. STOCZNIA
Stocznia Gdańska Sp. z o.o. w Warszawie, Warszawa, Al. Ujazdowskie 18, tel. 8-13-14
Biura Okręgowe: Katowice, Łódź, Poznań, Lwów, Gdynia, Kielce

TELEFON
234 - 41

BUDOWA APARATÓW

KONSTRUKCJE STALOWE

MASZYNY ELEKTRYCZNE

Biuro Sprzedaży Polskich Walcowni Rur

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

KATOWICE, ul. Lompy 14
Telefony: 345-24 i 345-25
Adres telegraficzny: «RURPOL»

WARSZAWA, Moniuszki 10
T e l e f o n 214-60
Adres telegraficzny: «POLRUR»

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ:

RUR kutożelaznych i stalowych, bez szwu i spawanych:
gazowych, wodociągowych, kielichowych, mufowych,
kołnierzowych, kotłowych i t. p. do 165 m/m średnicy

ŻEGLUGA POLSKA S. A.

POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE
POLISH BRITISH STEAMSHIP Co. Ltd.

G D Y N I A

Waszyngtona 15, tel. 29-91, 39-91

Utrzymują regularną komunikację pasażersko-towarową
Maintain a regular cargo and passenger service

Gdynia – Gdańsk (Danzig)

Hamburg, Gandawa (Ghent), Rotterdam, Antwerpia (Antwerp), Malmö,
Göteborg, Stockholm etc. ● Ryga (Riga), Libawa (Liepaja) Kłajpeda
(Klaipeda), Tallinn, Helsinki Kotka, Viipuri Turku etc. ● Pireus (Pireaus)
Istanbul, Jaffa, Haifa, Tel-Aviv, Alexandria, Londyn, (London), Hull, Le Havre

Reprezentacje:

Warszawa, Plac Napoleona 9, m. 6 – tel. 595-42
Katowice, Mickiewicza 25 – tel. 353-95
Łódź, Brzeźna 18 – tel. 109-26

Representations:

Praha, Jungmanova 38/l. – tel. 199-72
Morawska Ostrava, Slavomira
Krotochvila cis l. – tel. 28-89

GDYNIA-DANZIG

the largest ports

ON THE BALTIC

with the most modern
harbour facilities

REPRESENTATIVES:

- 38, Jungmannova, Prague II
- 22, Regeringsgatan, Stockholm
- 25, Kneginje Ljubice, Beograd
- 6, Strada Anastase Simu, Bucharest
- 10/c, Klotild-ut., Budapest V

ADMINISTRATIONS:

Port Authority Gdynia
10, Gabriela Chrzanowskiego
G d y n i a

The Board for the Port and
the Waterways of Danzig
28/29, Neugarten, Danzig