

# WIADOMOSCI

## PORTOWE

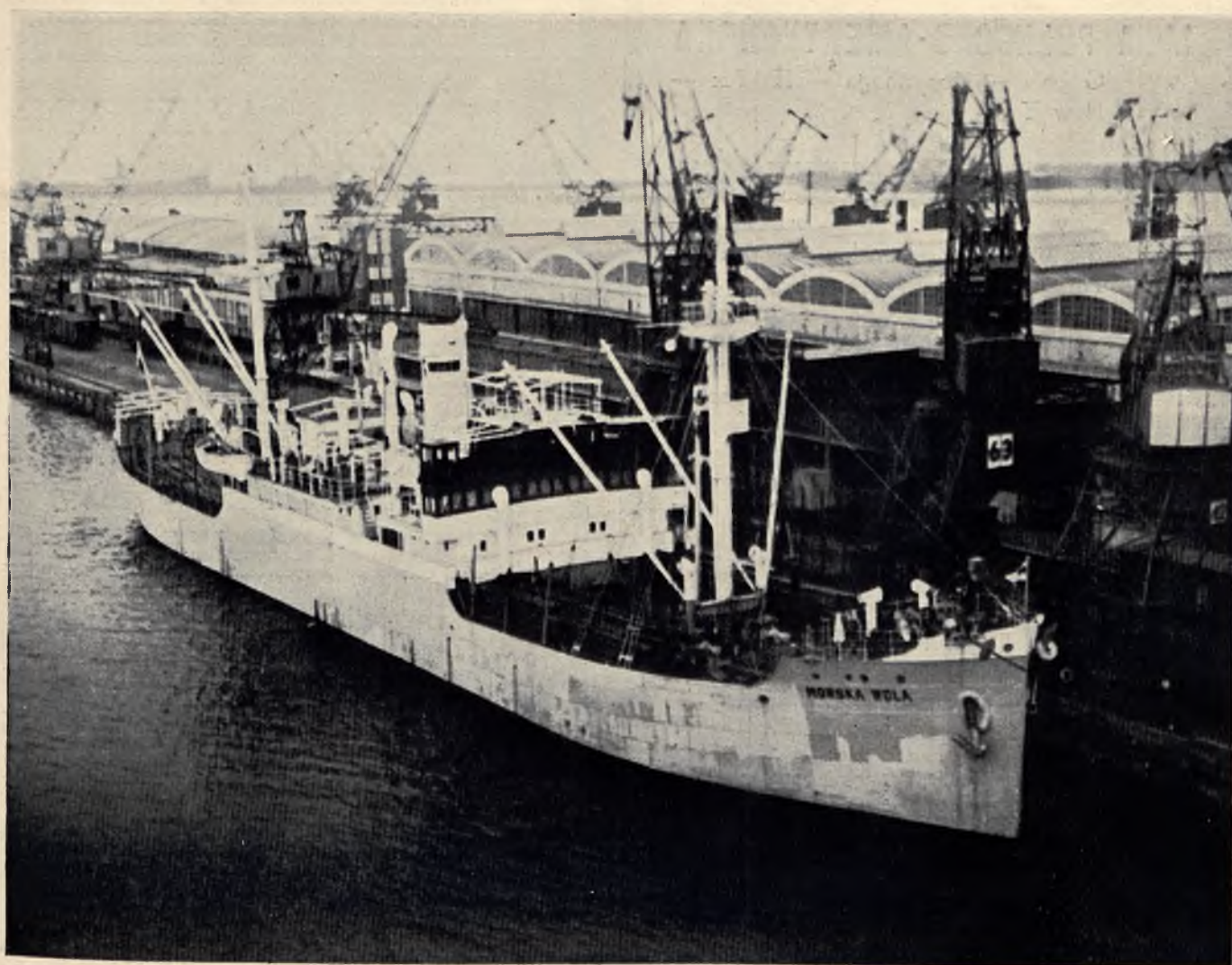


**M A R Z E C**  
MÄRZ - MARS - MARCH  
**1939**

ROK IX

NR 3

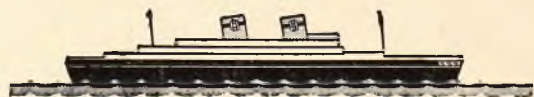
HAFENNACHRICHTEN | PORT NEWS | BULLETIN DES PORTS



M/S „MORSKA WOLA” - NOWY STATEK G. A. L.  
M/S „MORSKA WOLA” - DER NEUER DAMPFER DER G. A. L.  
M/S „MORSKA WOLA” - NEW SHIP FOR THE GDYNIA - AMERICA - LINE

**POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA P.A.T.**





# GDYNIA - AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

**WARSZAWA, Plac Małachowskiego 4**

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

## 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”  
m/s „MORSKA WOLA”  
m/s „STAŁOWA WOLA”

# 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 od-  
jazdy w obu kierunkach.

### WSCHODNIEJ I PÓŁ. SZWECJI ORAZ LITWY

Svenska Amerika Linien

Stockholm, Kalmar, Norrköping, Kłajpeda. Tygodniowe od-  
jazdy 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, WENECJI 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 bawelny. 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-Linie

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 bezpośredni-  
mi do Afryki Zachodn. i Wschodniej, Madagaskaru, Mauricjus  
Reunion, Australii, Zatoki Perskiej i Morza Czerwonego,  
Indii Brytyjskich, Nowej Funlandii i Kanady, Ameryki Pół-  
nocnej, 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.

GDAŃSK

Langenmarkt 3 tel. 225-41

Przedstawicielstwa:

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



# WIADOMOSCI PORTOWE

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:

GDYNIA, UL. ŚWIĘTOJAŃSKA 73, TEL. 16-96 • KONTO P. K. O. 730.

## POLITYKA KOLEJOWA JAKO INSTRUMENT EKSPANSJI MORSKIEJ

### POLAND'S RAILWAY POLICY AS AN INSTRUMENT IN THE GROWTH OF HER OVERSEAS TRADE

Fundamentem polskiej polityki morskiej były i są nadal taryfy kolejowe, które stanowią zasadniczy i najważniejszy instrument interwencji na rzecz polskiego handlu morskiego. Zasadniczym warunkiem wykonania programu morskiego było stworzenie odpowiednich warunków komunikacyjnych, które nie tylko umożliwiałyby ale nawet przemawiały za kierowaniem transportów przez porty polskie. Abstrahując od strony technicznej tego zagadnienia należało stworzyć taki układ, którego działanie wyznaczałby współczynnik kosztów. Alimentacja ruchu portowego wymagała, aby droga morską przez własne porty wykazywała stanowczą przewagę w zakresie kosztów nad wszystkimi innymi możliwymi drogami. Najważniejszym współczynnikiem tak pomyślanej interwencji przeciw geograficznemu układowi stosunków, musiały się stać taryfy kolejowe, gdyż polityka taryfowa umożliwia kierowanie przewozami na całym obszarze państwa według ustalonego planu. Zadaniem polityki taryfowej byłoby pozyskiwaniem możliwie wielkiej ilości transportów dla portów polskich przez taki układ poziomu kosztów transportowych, który przyciągałby nie tylko handel całej Polski niezależnie od położenia geograficznego ośrodków oraz przyciągał również transporty z zaplecza dalszego, pozapolskiego.

Wysiłki polskiej polityki taryfowej szły za tym w tym kierunku, aby nasamprzód zdobyć wszystkie te transporty z zaplecza polskiego, które na zasadzie swej struktury kierunkowej grawitowały ku drodze morskiej, następnie wysiłki zmierzały ku otwarciu zaplecza pozapolskiego, ku uruchomieniu drogi transportowej na osi północ-południe. Oczywiście ofiarność polskiej polityki taryfowej musiała wzrastać w miarę oddalania się od geograficznego zaplecza portów polskich i wkraczania w sferę obcych wpływów kolejowoportowych.

Posunięcia taryfowe na rzecz portów miały początkowo charakter przypadkowy. Po wprowadzeniu pierwszej właściwej taryfy wewnętrznej w czerwcu 1920 r. przystąpiono do opracowywania taryf wyjątkowych. Pierwsze taryfy wyjątkowe nie zawierały żadnych preferencji na rzecz drogi morskiej, lecz były utrzymane na tej samej wysokości jak przewozy przez granice lądowe. Tylko nieliczne taryfy jak: dla drzewa, węgla, cukru i innych najważniejszych towarów mogły być stosowane drogą chartowania przy wywozie morskim, podczas gdy pozostałe taryfy mogły być stosowane drogą zwrotu po wykazaniu wywozu morskiego wzgl. tranzytu.

The principal item in Poland's maritime policy is today, as it was in the past, the railway tariff rates. The chief cause of the formulation of this policy was the need to create a system of railway communications which would attract transports from all parts of Poland and from neighbouring countries to go by way of Polish ports. The intention was, therefore, to establish rates that would play a decisive part in lowering the total costs of transportation of goods.

The first efforts of the formulators of this railway tariff policy were naturally directed towards the obtaining of Polish transports which tended to go by sea-routes, and secondly to the obtaining of foreign transports so that trade from Eastern Europe and the Near East to Northern Europe should be conducted through Poland. Naturally, the further centres of transportation were from Polish ports, the greater had to be the sacrifices made by the railways in order that competition with foreign ports should be effective.

This wise railway policy had purely accidental beginnings. The first proper railway tariff policy for Poland came into effect in 1926. From that year began the various attempts to direct trade towards Polish ports. However, the first special tariff for transports entering by ports did not differ from that applying to transports across land frontiers. Only a few special tariffs for goods such as timber, coal, sugar and some other important bulk goods could be applied to oversea export, whereas the remaining special tariffs could be applied either to goods imported and transported through Poland or to goods in transit. The first bulk goods exported by sea were supplies of timber sent through Danzig. In 1923 Königsberg, with the help of the German railways, began a drastic competitive struggle to obtain Polish timber goods, of which the volume going by this route was already declining. In opposition to this, the Polish railways set up a defensive tariff in the same year for timber transports coming from Eastern Poland, which were naturally tending to go through foreign ports. From that year the Polish railways have established so effective a tariff for timber transports that the export of timber is carried on exclusively through Polish ports.

The excellent technical apparatus for the handling of coal in port together with a favourable railway tariff, initiated in 1925, has given the Polish ports almost a monopoly of the exports of coal.



Pierwszym artykułem masowym, który skierowano na drogę morską przez port gdański był wywóz drzewa. W 1923 r. wszczął Królewiec ostrą walkę konkurencyjną za pomocą kolei niemieckich o słabnące transporty polskie. Koleje polskie ustaliły wobec tego w 1923 r. ochronną taryfę drzewną, którą cechowała wydatna obniżka stawek przewozowych z okręgów zagrożonych konkurencją obcych portów, w pierwszym rządzie z województw wschodnich. Od tego czasu koleje prowadzą tak doskonałą uprzywilejowaną politykę taryfową, że eksport drzewa z Polski do krajów morskich ciąży wyłącznie ku portom polskim.

Rozbudowa technicznego wyposażenia portów umożliwiła, dzięki ustaleniu odpowiedniej taryfy, zapoczątkowanie w 1925 r. i skoncentrowanie wywozu węgla w portach polskich do dnia dzisiejszego. Dzięki niskiej taryfie zdołano bardzo szybko pozyskać wyrównawcze rynki morskie dla zbytu węgla polskiego, kiedy zamknęły się granice niemieckie. W ten sposób „stawka przewozowa na węgiel do portów stała się kluczem sytuacji zarówno przemysłowej na Śląsku, jak i polityki portowej“, jak pisze Dyrektor Handlowy Rady Portu A. Rudzki w swej pracy pt.: „Taryfy kolejowe jako instrument polityki gospodarczej“.

Zaplecze poznańskie, dostarczające poważnego odsetka ogólnego eksportu cukru i zboża, było specjalnie wystawione na działalność konkurencyjną Szczecina dzięki polityce taryfowej kolei niemieckich oraz istnieniu dogodnych śródlądowych połączeń wodnych. W latach 1925 i 1926 podjęły koleje polskie energiczną ofensywę o uciekające do Szczecina transporty poznańskie. Dzięki kilkakrotnemu obniżeniu stawek przewozowych zdołano przy pewnym wykorzystaniu polskich śródlądowych dróg wodnych wykluczyć konkurencję Szczecina tak dalece, że dzisiaj uciekają w tym kierunku już tylko minimalne ilości. Dla transportów zboża ustalono w ostatnim czasie taryfę specjalną, która uwzględnia siłę atrakcyjną Szczecina w odniesieniu do każdej stacji nadania. W tym samym mniej więcej czasie pozyskano najważniejsze towary przywozowe, mianowicie rudy, fosforyty oraz złom. Od tego czasu rozbudowywano taryfy wyjątkowe coraz szybciej, tak, że obejmowały coraz to więcej artykułów.

Polityka taryfowa kolei konkurencyjnych oraz zmiany strukturalne polskiego handlu zagranicznego wymagały różniczkowania taryf wyjątkowych, obowiązujących dla ruchu morskiego oraz przewozów przez suche granice. Na podstawie zebranych doświadczeń wydano z dniem 1. X. 1929 r. nową taryfę towarową, która uległa w następnych latach licznym zmianom. Powyższa taryfa zawierała liczne ułatwienia przewozowe w postaci poważnych zniżek, przy czym taryfy wyjątkowe dla przewozów drogą morską zostały korzystniej wyposażone, niż równoległe taryfy dla ruchu przez granice suche. Obecnie obowiązuje taryfa wewnętrzna, część IA od 1. X. 1938, część IB od 15. II. 1938. Taryfy specjalne dla ruchu morskiego zawarte są w części II, zeszyt 3 z dnia 15. III. 1936 r., a taryfy wyjątkowe w zeszycie 6 z dnia 1. I. 1938 r. Najnowsza taryfa uwzględnia całokształt wytycznych aktywnej polityki morskiej w miarę finansowych możliwości P. K. P.

Jako dowód skuteczności obranej polityki taryfowej na przestrzeni lat 18-tu, wystarczy przytoczyć fakt, że handel zagraniczny Polski idzie dzisiaj w 80% drogą morską przez porty Gdynię i Gdańsk, podczas gdy po ukonstytuowaniu się Państwa Polskiego był handlem nawskroś lądowym. Należy przy tym pamiętać, że za pomocą stosowanej polityki taryfowej nie tylko skoncentrowano handel polski w portach polskich, ale niejednokrotnie nawet torowano drogę dla zbytu towarów polskich w państwach morskich i zamorskich.

Równocześnie z ustalaniem planu przewozów na obszarze R. P. w myśl wytycznych programu morskiego, przystąpiono do akcji w stosunku do obszarów poza-polskich. Chodziło o wykorzystanie geograficznego położenia Polski i przyciągnięcie możliwie wielkiej ilości transportów tranzytowych, które przynosiłyby nie tylko korzyść P. K. P. ale równocześnie podniosłyby wydatnie obroty towarowe portów Gdyni

By this means “the railway tariff for coal going to the ports became the key to the industrial situation in Silesia as well as to the port policy”, as Director A. Rudzki of the Advisory Board of Trade in Gdynia declared in his book, **Railway Tariffs as an Instrument in the Economic Programme.**

The province of Poznań, which conducted a great deal of the nation's exports of sugar and grain, was attracted to send these commodities through Stettin, which, owing to the German railway policy and excellent inland waterway connections with this port, offered very favourable terms. In 1925 and 1926 the Polish railways began an energetic campaign to secure these transports from the province of Poznań which were being sent through Stettin.

The result of this struggle has been that today, thanks to an effective tariff, only a very small percentage of these transports go through Stettin. Likewise, a special tariff was recently established for exports of grain sent from any station in order to lessen the attractions offered by Stettin. At about the same time the transports of such important goods as ore, phosphates and scrap-iron were acquired for Polish ports. From that time the special tariff rates have quickly succeeded in enlarging the list of commodities going through Polish ports.

Foreign railway policies and the change in the structure of Polish foreign trade demanded adaptability in the Polish railway tariff policy for sea and land transports to and from foreign countries. On the basis of the lessons learnt by experience a new goods tariff was enacted in 1929 which from that year has undergone many changes. This tariff included a number of privileges for transportation so that there were many more special tariffs for transports going through ports than for transports of goods across land frontiers. Of the special Polish Railway Tariff Regulations for interior tariffs there are at present in force Part I A, which took effect from October 1, 1938, and Part I B, which took effect from November 15, 1938. Special tariffs for overseas trade are found in Part II, Section 3, dating from November 15, 1936, and extraordinary tariffs in Section 6, dating from January 1, 1938. In the newest tariffs account is taken of the complexity of the whole maritime policy as far as the financial status of the Polish railways will allow.

As a proof of the efficacy of the tariff policy chosen, it is enough to state that during its existence 80 per cent. of Poland's foreign trade has gone by sea routes, whereas immediately after Poland's recovery of independence the foreign trade went almost entirely by land routes. Besides, it must be mentioned that this policy has opened up new overseas markets for Polish goods.

Simultaneously with the establishment of the tariff throughout Poland, action was taken as part of the maritime policy to gain trade with territories outside Poland. It was desirable to obtain as much transit trade as possible, and for this Poland's geographical position offered many advantages. This trade was calculated not only to bring profit to the Polish railways but also to increase the goods turnovers at Gdynia and Danzig. Here, then, the railway tariffs had to play the same part as they had done in obtaining Polish transports. Although geographical conditions seemed to point to a development of land transit in an east-west direction, experience has shown that prospects for the development of a broken transit trade — i. e. by land and sea in a north-south direction — are more favourable. In this way there again arose the need for a coordination of the railway tariff policy and maritime policy, since the acquisition of transit trade was certain to increase the activity at Polish ports.

The first objective in this policy was Roumania, since her geographical position was most convenient for the Polish ports, which lay on the shortest route between Roumania and her northern customers. In 1924 the Polish-Roumanian Tariff Union was formed, the first of its kind in post-War Europe. Owing to the fact that this tariff was made applic-



i Gdańska. Dla urzeczywistnienia tych zamierzeń ponownie służyć musiała odpowiednio skonstruowana polityka taryfowa, która stała się głównym instrumentem akwizycji. Mimo inaczej wróżącego współczynnika geograficznego, który wskazywał raczej na rozwój tranzytu lądowego po linii poziomej na usługach wymiany handlowej między wschodem a zachodem, wykazała przyszłość, że znacznie lepsze widoki rokuje rozwój tranzytu łamanego — lądowo-morskiego — na osi północ—południe. W ten sposób powstała ponownie współzależność między polityką taryfową, a polityką morską, gdyż akwizycja tranzytu na linii pionowej oznaczała wznowienie obrotów naszych portów.

Pierwszym objektem naszej akcji akwizycyjnej stała się Rumunia, geograficznie najkorzystniej położona w stosunku do naszych portów, przez które prowadzi najkrótsza droga w kierunku północnych partnerów handlowych Rumunii. Wyrazem naszej akcji akwizycyjnej w zapleczu rumuńskim była polsko-rumuńska taryfa związkowa, stworzona w 1924 r., która stanowi pierwszą taryfę związkową Europy powojennej. Dzięki temu, że taryfa ta obowiązuje na nadzwyczaj długim przebiegu wynoszącym 1 700 km, możliwym było wyposażenie tej taryfy w nadzwyczaj niskie stawki przewozowe, których nie mogą wyrównać koleje konkurencyjne ze względu na stosunkowo krótkie przebiegi przez Węgry i b. Czechosłowację. Taryfa polsko-rumuńska podlegała na przestrzeni 14 lat kilkakrotnej rewizji, przy czym wprowadzono specjalny zeszyt portowy. Specjalnie korzystnie odbiła się rozbudowa systemu taryf refakcyjnych oraz taryf kierunkowych dla przesyłek zbiorowych. W chwili obecnej tranzyt rumuński korzysta w pierwszym rzędzie z polsko-rumuńskiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi (Gdynia i Gdańsk, ważnej od 1. X. 1938 r. Obok tego istnieje polsko-rumuńska taryfa dla komunikacji z rumuńskimi portami morskimi, obowiązująca od 15. VIII. 1936 r., która pomyślana jest jako podstawa dla rozwoju tranzytu przez Polskę i Rumunię na rzecz wymiany handlowej Bliskiego Wschodu. Jest to więc taryfa alimentująca zarówno polskie jak i rumuńskie porty morskie. Celem właściwego wykorzystania możliwości akwizycyjnych stworzonych przez odpowiednią politykę taryfową, założono w Bukareszcie przedstawicielstwo P. K. P. i portów Gdynia/Gdańsk, które prowadzi aktywną akwizycję transportową na terenie Rumunii przez bezpośredni kontakt z większymi przedsiębiorstwami handlowymi. W ten sposób możliwe jest współdziałanie trzech istotnych współczynników akwizycyjnych tj. kontaktu bezpośredniego, polityki taryfowej oraz portowej. W tych warunkach tranzyt rumuński wykazał wspaniały rozwój. Wartość tego ruchu tranzytowego, który z kilku tysięcy ton wzrósł na kilkaset tysięcy polega w pierwszym rzędzie na tym, że obejmował prawie wyłącznie transporty wartościowe i drobnicowe. Właściwy rozwój tranzytu rumuńskiego przypadł na okres po założeniu przedstawicielstwa w Bukareszcie, to jest na lata 1935—1937.

Równocześnie z gruntowaniem wpływów portów polskiego obszaru celnego w zapleczu rumuńskim przystąpiono do penetracji zaplecza czechosłowackiego. Nie była to jeszcze ogólna i wszechstronna akcja, lecz wyjątkowa, zmierzająca do pozyskania jednego towaru, mianowicie rud, sprowadzanych przez Czechosłowację drogą morską przez porty niemieckie. Mimo doskonałej pozycji portów niemieckich, zdołano pozyskać w 1926 r. pierwsze transporty rudy czeskiej, mianowicie ok. 45 000 t. Aczkolwiek była to pierwsza większa akwizycja, to jednak pozostała ona do dnia dzisiejszego ilościowo najważniejsza. Tranzyt rudy czeskiej osiągnął w latach 1926—1937 przeszło 3 miliony ton, przy czym kierowany był prawie wyłącznie przez port gdański, gdzie z czasem stał się najważniejszą pozycją przywzowową. W następnych latach akcja akwizycyjna staje się coraz wszechstronniejsza, obejmując coraz liczniejsze towary zarówno w kierunku przywzowowym jak wywzowowym. Podstawą taryfową dla akcji akwizycyjnej na korzystnie geograficznie położonych obszarach w stosunku do portów Gdańska i Gdyni, tj.



Wyjście z portu gdynińskiego — Entrance to the Port of Gdynia

able over a distance of 1,700 kilometres, it was possible to fix very low rates, which excluded competition from the Czechoslovak and Hungarian railways, since these covered only short distances. The Polish-Roumanian tariff has been revised several times, a new special port section having been introduced. This tariff union gave particular benefits for combined transports in accordance with the direction taken and the type of goods exported. At present, owing to the tariff which came into force on October 1, 1938, a large percentage of the transit trade with Roumania is conducted through Polish ports. In addition to this tariff there is a Polish-Roumanian tariff for transports to Roumanian ports which has been in effect since August 15, 1938, and whose aim is to develop the transit trade through Poland and Roumania with the Near East. In this way Polish and Roumanian ports are supported. To bring about greater efficiency and closer contact with those concerned the Polish Railways have established representatives at Bucharest and in the Polish ports. In this way the coordination of the three most essential factors in the acquisition of transports has been most effective. In these conditions the Polish transit trade with Roumania has grown immensely. The benefits derived from this trade, the volume of which has grown from a few thousands of tons to several hundreds of thousands of tons per year, are due principally to the fact that it is conducted mostly in piece and highly valuable goods. This growth really began during the period 1935-37 with the establishment of a representative of the Polish Railways in Bucharest.

When the Roumanian transit trade through the Polish ports was established, steps were taken to penetrate Czechoslovakia. At first attempts were made to obtain trade in one article, namely ore, which was being imported to Czechoslovakia through German ports. In spite of the excellent position of the German ports, Poland succeeded in 1926 in obtaining 45,000 tons of Czechoslovak ore. Between 1926 and 1937 about 3,000,000 tons of Czechoslovak ore were transhipped, mostly in Danzig, and this became in fact the largest item in Danzig's shipping trade. In the following years efforts were made to obtain transit trade in as many articles exported from or imported to Czechoslovakia as possible. The Polish-Czechoslovak Tariff Union which came into effect on May 1, 1929, became applicable to Czechoslovakia, Ukraine, Silesia and Moravia. These tariffs are set out in Part II, Section 3, of the Tariff Regulations. The form of this union was modified on February 1, 1937. On July 15, 1931, the Polish-Czechoslovak Danubian Tariff was published. The purpose of this was to take advantage of the facilities of the interior waterways. The goods are transported directly from Danubian ports to Polish ports with transshipment at Bratislava. The latest publication of these tariffs, which includes certain regulations for Roumanian,



Słowacji, Rusi, Śląska i zachodnich części Czech i Moraw stanowiła polsko-czechosłowacka taryfa związkowa, część II, zeszyt 3, zawierająca liczne taryfy artykułowe, a obowiązująca od 1. V. 1929 r. Obecnie obowiązuje od 1. II. 1937 r. polsko-czechosłowacka taryfa związkowa dla komunikacji z portami morskimi Gdynia/Gdańsk. Dnia 15. VII. 1931 r. wydano, dla częściowego wykorzystania śródlądowych dróg wodnych, polsko-czechosłowacką taryfę dunajową, na podstawie której mogą być odprawiane bezpośrednio przesyłki z portów dunajowych do portów polskich z przeładunkiem

Podjęcie konkurencji w całym zapleczu bałkańskim przypada na ostatnie lata, kiedy to założono przedstawicielstwa w Wiedniu, Budapeszcie i w Beogradzie. Obszary austriackie odpadły z zasięgu wpływów portów polskich po przyłączeniu do Rzeszy, co spowodowało zlikwidowanie przedstawicielstwa, które mimo swej wysuniętej pozycji w krótkim okresie egzystencji przysporzyło portom i kolejom około 100 000 t ładunków. W zapleczu węgierskim akcja akwizycyjna postępuje szybko naprzód i dała już doskonałe rezultaty, opierając się na polsko-węgierskiej taryfie związkowej z dnia 15. VII. 1937 r. oraz jak już wspomniano, polsko-czechosłowackiej taryfie dunajowej. Wysokość dotychczasowych obrotów osiągnęła prawie 200 000 t w ciągu 4 lat. Najmłodszą jest polsko-jugosłowiańska taryfa związkowa z dnia 15. VII. 1937 r., która służy za podstawę dla pracy przedstawicielstwa w Beogradzie, założonego w 1938 r.

Dla umożliwienia dalszej koncentracji przewozów w portach polskich przystąpiono w 1930 r. do dalszego rozszerzenia zasięgu polityki taryfowej przez wprowadzenie taryf kombinowanych dla przebiegu lądowo-morskiego. Zadaniem tych taryf było stworzenie nietylko tanich ale również stałych warunków transportowych, co leżało w interesie handlu i przemysłu, portów polskich oraz P. K. P. Pierwsza taryfa kombinowana była taryfa polsko-lewantyńska, która przewidywała bezpośrednie stawki przewozowe między Gdynią-Gdańskiem a portami Istambul, Pireus, Aleksandria, Haifa i Jaffa, przy czym zawierała również koszt przeładunku w porcie pośrednim Constanca. W ostatnich latach stworzono taryfy tego typu dla kierunku północnego mianowicie taryfę polsko-estońską z dnia 1. X. 1936 r. oraz taryfę polsko-szwedzką z dnia 15. XII. 1936 r. Powyższe taryfy obejmują koszt przebiegu lądowego, przeładunku w Gdyni/Gdańsku oraz fracht morski do portów Norrköpping i Sztokholm wzgl. Tallinn, przy czym mogą być stosowane również w obrocie z zapleczem pozapolskim. Na razie taryfy kombinowane nie wydały oczekiwanych rezultatów, gdyż nie odpowiadają jeszcze w zupełności wymogom praktyki.

Dzięki tak szerokiej i celowej akcji taryfowej ugruntowano wpływy naszych portów w Europie środkowej i południowo-wschodniej. Porty Gdynia/Gdańsk stanowią już dzisiaj ważną bramę dla międzynarodowego ruchu towarowego na osi północ-południe, podejmując pozytywne współzawodnictwo na obszarze, w którym zbiegają się interesy portów wschodnio i zachodnio-europejskich, włoskich, jugosłowiańskich i rumuńskich. Już dzisiaj stanowią one współczynnik gospodarczy, którego znaczenie dla zainteresowanych krajów jest nie wiele mniejsze od roli, jaką odgrywają na tym obszarze porty niemieckie. Jest to najlepszym miernikiem wartości naszych taryf i polityki taryfowej jako instrumentu akwizycyjnego, które potrafią skutecznie współzawodniczyć z polityką taryfową kolei niemieckich, wspieraną jeszcze przez liczne środki z zakresu polityki handlowo-walutowej.

L. J.

Hungarian and Yugoslavian transits dates from July 1, 1937, for Section 1, from July 1, 1933 for Section 2, and from May 1, 1937, for section 2 A. At first, only sporadic efforts in these directions were made, but good results were obtained only after the establishment of a representative in Prague in 1931. Between the years 1926 and 1937 over 5,000,000 tons of Czechoslovakian goods in transit went through Polish ports. During the last few years a great part of the Czechoslovakian exports through Polish ports has consisted of timber and iron. Statistics lately show that in spite of Germany's position Poland is definitely dislodging the German ports from their commanding position. This fact speaks well for the work done in this field.

Attempts to acquire Balkan transit trade have begun only lately. Representatives were established in Vienna, Budapest and Belgrade. The annexation of Austria gave Poland little opportunity to establish influence there, but in Vienna about 100,000 tons of transports were acquired for Polish ports and railways. Rapid progress has been shown in the short time during which there was a representative in acquiring Hungarian transports, and help in this matter was given by the Polish-Hungarian Union, which was formed on July 15, 1937. About 200,000 tons of transports from Hungary have gone through Poland in the last four years. The latest tariff union, dating from July 15, 1937, includes Yugoslavia, and on this account a representative was established in Belgrade in 1938.

Further attempts to concentrate transports in Polish ports began in 1930 in the form of fixing combined tariffs for land and sea transports. The first tariff of this kind was the Polish-Levant Tariff, which set up rates for transports between Polish ports and such ports as Istanbul, Piraeus, Alexandria, Haifa and Jaffa. The costs of transshipment at Constance also being included. This type of tariff was established on October 1, 1936, for Estonia and on December 15, 1936, for Sweden. These tariffs give costs of land transportation, shipment at Gdynia-Danzig and freight rates to Norrköping, Stockholm and Tallinn respectively. These rates can be applied to trade with countries outside Poland. It must be mentioned that not all of these combined tariffs have shown favourable results yet.

In conclusion it may be stated that owing to this comprehensive tariff policy Polish ports have gained influence in Central Europe and in trade between Northern and South-Eastern Europe. Gdynia and Danzig today have become decisive factors in the international trade of Eastern Europe, where the Western European nations, Italy, Yugoslavia and Roumania are seeking to promote the interests of their ports. Danzig and Gdynia, in fact, play almost as great a role in this part of Europe as do the German ports. This is the best proof that the Polish railway tariff policy has been most instrumental in acquiring transports for Gdynia and Danzig and has most successfully served to further competition with Germany, where other means such as currency regulations have been used to acquire transports.

L. J.

**TH. POLLAK i SYN**

WŁAŚC. B. POLLAK i S-ka

FABRYKA ŚRUB, NITÓW i NAKRĘTEK

TEL. BIELSKO 12-88, 32-88

**BIAŁA KRAKOWSKA**

SCREWS. NUTS, RIVETS, MATERIALS  
FOR RAILS, SPECJALITY WOOD-SCREWS.  
DRAWN WIRE IN ALL FORMS AND SIZES

FABRYKA SUKNA I WYROBÓW WEŁNIANYCH

**C. BREITBART, BIELSKO**

Wł. O. i M. Breitbart  
Nr Telefonu 13-71 i 3971

Nowości w materiałach  
dla płaszczy damskich

NOVELTIES FOR LADIES MANTLIES CLOTHES



# Przeładunek portowy w świetle orzecznictwa Urzędu Morskiego

Nawiązując do artykułu pt. „Przeładunek portowy w świetle obowiązującego ustawodawstwa” ogłoszonego w Wiadomościach Portu Gdyńskiego z lipca 1937 r. mamy do zanotowania dalsze orzeczenia Urzędu Morskiego, kładące kres wątpliwościom, jakie w poruszonych niżej kwestiach nasunąć się mogły. Nie miejsce tu ponownie wyliczać wszystkie czynności, które ustawodawca podciągnął pod pojęcie przeładunku portowego, uprzytomnić sobie jednak należy, iż istotnymi wymogami by pewną czynność zaliczyć do przeładunku portowego jako okoliczność, że dokonana ona była na terenie portu i w obrocie portowym.

Obrót portowy obejmuje z jednej strony przeładunek towarów pochodzenia krajowego, przeznaczonych na eksport drogą wodną, z drugiej przeładunek towarów importowanych drogą wodną do kraju. Innymi słowy na obrót portowy składają się wszystkie te czynniki, które przyczyniają się do zmiany środka komunikacyjnego w obrębie portu z lądowego na wodny względnie odwrotnie lub też z wodnego na wodny. Powyższe definicje wykazują, że nie wszystkie czynności przeładunkowe na terenie portu przedsięwzięte są w obrocie portowym. Przeładunek towarów pochodzenia krajowego magazynowanych chwilowo na terenie portu, a przeznaczonych dla konsumpcji kraju, nie jest dokonywany w obrocie portowym, co słusznie Urząd Morski zaznaczył w swym orzeczeniu. Nieco dłuższego omówienia wymaga przeładunek przetworów zakładów przemysłowych położonych w obrębie portu. Przez przerobienie wzgl. przestoczenie jednego lub więcej materiałów, wytwarza się w myśl § 950 obowiązującego na terenie b. dzielnicy pruskiej kodeksu cywilnego nową rzecz ruchomą, której własność nabywa przerabiający, o ile wartość przerobienia lub przestoczenia nie jest znacznie mniejsza od wartości materiału. Przeładunek surowca ze statku do zakładu przemysłowego dokonany jest niewątpliwie w obrocie portowym, inaczej, gdy towar już przerobiony ma być z zakładu przemysłowego ładowany na urządzenia przewozowe lądowe. Odwrotnie ładowanie surowca z urządzeń lądowych do zakładu przemysłowego nie jest dokonane w obrocie portowym, jeśli do eksportu nie jest przeznaczony surowiec, a rzecz już przerobiona. W pierwszym wypadku obrót portowy kończy się z chwilą załadowania surowca ze statku do magazynu zakładu przemysłowego, w drugim wypadku obrót portowy rozpoczyna się z chwilą załadowania już przerobionego materiału na statek. Ocena zaś, czy powstała rzecz nową, należy każdorazowo do Urzędu Morskiego kierować, tak jak w procesie cywilnym do dowolnej oceny sędziego. Według przyjętej judykatury up. przez samo wymłócenie lub wyluskiwanie owoców nie otrzymamy rzeczy nowej, jak również w wypadku, gdy po połączeniu kilku rzeczy ruchomych, rozdzielenie ich nastąpić może bez żadnej trudności i bez naruszenia i uszkodzenia ich istotnych części składowych. Sam fakt, że zakład przemysłowy, przypadkowo znajduje się na terenie portu, nie może decydować o konieczności zatrudnienia robotnika portowego przy każdym przeładunku, a nie może on być postawiony w gorszej sytuacji jak gdyby znajdował się poza obrębem portu. Podobne orzeczenia są wynikiem logicznego rozumowania, a konieczne stały się one na skutek zbyt rygorystycznego nastawienia niektórych czynników, powołanych do czuwania nad przestrzeganiem przepisów ustawy o pracy robotników portowych.

Na terenie portu gdyńskiego tuż w pobliżu jego granic administracyjnych, a mianowicie u wylotu ulicy Portowej, znajduje się magazyn jednej z firm portowych. Firma ta w zasadzie jest przedsiębiorstwem transportowym lądowym, a tylko w sporadycznych wypadkach trudni się przeładunkiem, związanym z obrotem portowym. Towary importowane firma ładuje na nabrzeżach do wagonów za pomocą robotników portowych, po czym przewozi je koleją do swej bocznicy, a następnie ładuje je do magazynu. Powstała kwestia, czy przy przeładunku z bocznicy do magazynu i z magazynu na dalsze urządzenia przewozowe lądowe, firma zatrudnić musi robotników portowych. Na zapytanie to Urząd Morski odpowiedział przecząco. Ważnym w tym sporze jest ustalenie, że magazynu tej firmy nie można zakwalifikować jako magazynu portowego. Firma nie może być postawiona w gorszym położeniu jak gdyby magazyn swój postawiła na terenie miasta, o ok. 200 mtr. w głąb ulicy Portowej. Inaczej nikt nie mający specjalnego interesu w budowaniu magazynów na terenie

portu, nie budowałyby tam, skoro warunki płacy robotniczej byłyby znacznie gorsze, a przecież władzom portowym winno zależeć, by nawet najbardziej oddalone od nabrzeży place były zabudowane. Mimo woli nasuwa się myśl podziału portu na strefy z tym, że im dalej od nabrzeży przeładunek jest dokonany, tym mniej należy zatrudniać robotników portowych. Jeżeli się nadto zważy, że firma przewozi towar do bocznicy koleją, ustalenie Urzędu Morskiego, że obrót portowy kończy się z chwilą załadowania towaru na nabrzeżach na wagony, jest słuszne.

W ostatnich latach zaobserwować można było ciekawe zjawisko, że eksport ziemniaków omijał skrętnie Gdynię mimo, że Polska, kraj wybitnie rolniczy, zajmuje trzecie miejsce w świecie, o ile chodzi o produkcję tego artykułu żywnościowego i eksport ten mógłby zająć inną pozycję w naszym bilansie handlowym. Eksport taki jest przedsięwzięciem tylko w minimalnej mierze opłacalnym, z uwagi na stosunkowo małą wartość towaru i masowy jego charakter, a bardzo często ze względu na fluktuację cen rynkowych nieraz deficytowy. Przy bliższym badaniu przyczyn ucieczki tego artykułu okazało się, że koszty przeładunkowe były u nas wyższe niż w portach sąsiednich. Firmy przeładunkowe i tutaj natrafiały na trudności przy angażowaniu robotników do niektórych prac przez lądowe biura pośrednictwa pracy. Pozostawiając jednakże stronę gospodarczą zupełnie na uboczu, zauważyć należy, że intencją ustawodawcy było zaliczyć prace najcięższe do przeładunku portowego, co wynika nie tylko z ducha rozporządzenia o ustaleniu pojęcia przeładunku portowego, ale z ramowego rozporządzenia Pana Prezydenta o pracy robotników portowych, które w art. 27 uprawnia Urząd Morski do życiowego interpretowania przepisów ustawowych. Zdaniem Urzędu Morskiego nie będą czynnościami przeładunkowymi portowymi wszystkie czynności przygotowawcze do właściwego przeładunku portowego jak np. przy przeładunku ziemniaków wewnątrz magazynu lub poza jego obrębem czynności związane z ważeniem, suszeniem, sortowaniem, transportowaniem jeszcze niezdatnych do składowania skrzyń lub worków, a wreszcie czynności związane z montowaniem i bandażowaniem skrzyń. Ciężko spracowane ręce robotnika portowego nie nadają się zupełnie do wykonania tych czynności, a do niektórych z nich jak do zbijania i montowania skrzyń potrzeba wykwalifikowanych stolarzy. Tyle orzeczenie Urzędu Morskiego.

Przechodzimy z kolei do przeładunku towarów shipchandlerskich tj. towarów służących do zaopatrywania okrętów w niezbędne do uprawiania żeglugi artykuły spożywcze i artykuły techniczne. Z okazji nowelizacji ustawy o pracy robotnika portowego i rozporządzeń wykonawczych, zrzeszenie shipchandlerów wystąpiło z wnioskiem wyraźnego wyłączenia czynności przeładunkowych tych towarów spod pojęcia przeładunku portowego, stojąc na stanowisku, że dostawy okrętowe uskuteczniają się nieomal wyłącznie w drobnych partiach o wadze kilku do kilkudziesięciu kilogramów, że przy odbiorze towarów obec-



Ładowanie masła i szynki na eksport do Anglii  
Loading butter and hams for export to England



ny być musi wykwalifikowany personel, umiejący nie tylko towary przenieść bez uszkodzenia ich, ale znający zarazem wszystkie właściwości towaru i wymagania kapitanów, a wreszcie, że poza zwykłymi czynnościami przeładunkowymi do obowiązku personelu należy, skutecznienie takich czynności, jak przyjmowanie od kapitanów poświadczeń dostawy towarów, należności za towar, reklamacyj, a często i dalszych zamówień, o których kapitan zapomniał. Motywy związku są rzeczowe i przekonujące, nie mniej jednak żądanie wyraźnego wyłączenia tych czynności jest nieuzasadnione, bowiem logicznie rozumujący interpretator rozporządzenia wykonawczego o ustaleniu pojęcia przeładunku portowego nie będzie takich czynności podciągał pod pojęcie przeładunku portowego. Ładunkiem w szerokim tego słowa znaczeniu w rozumieniu czwartej księgi kodeksu handlowego są towary, które się przewozi drogą wodną, które mają być przewiezione lub które były przewiezione tą drogą. Tymczasem towary shipchandlerskie nie są przeznaczone do przewozu, a raczej do umożliwienia żeglugi a zatem nie są ładunkiem. W konsekwencji rozporządzenie to nie ma do nich zastosowania za wyjątkiem przeładunku bunkru, który zajmuje na skutek wyraźnego zaliczenia go w poczet przeładunku portowego inną pozycję. Jednakże masowy przeładunek towarów shipchandlerskich winien być raczej za-

kwalifikowany również jako przeładunek portowy — np. przeładunek 200 skrzyń jaj. Czy nie wziąć za kryterium moment korzystania z usług urzędzeń portowych, pozostaje kwestią otwartą, nadającą się do dyskusji.

Z powyższego wynika, że posunęliśmy się o krok naprzód w interpretowaniu rozporządzenia wykonawczego Ministerstwa Przemysłu i Handlu o ustaleniu pojęcia przeładunku portowego. Nie kto inny jak samo życie dostarczy nam w przyszłości dalszego materiału, będącego podstawą do wydawania orzeczeń.

Jak niesłychanie zaś ważnymi są orzeczenia ustalające Urzędu Morskiego wynika stąd, że z każdym dniem rozszerza się krąg zainteresowań tym zagadnieniem.

Zachodzi pytanie, czy po wydaniu podobnych orzeczeń słuszne interesy robotników portowych nie będą narażone na szwank. Komisja Kwalifikacyjna powołana między innymi do ustalania rokrocznie kontyngentu, będzie musiała oczywiście te orzeczenia wziąć pod uwagę i skrepowana jest przepisami dekretu o pracy robotników portowych, biorąc za podstawę 200 dniówek, przepracowanych rocznie przez robotnika portowego. W ten sposób nie dopuści ona do zubożenia mas robotniczych w porcie. Jeżeli tu i ówdzie są utyskiwania ze strony robotników na czasowy brak pracy, to zła należy szukać gdzieindziej, nigdy zaś w orzeczeniach Urzędu Morskiego.

A. W. Zakrzewski

## Frachty na Bałtyku w 1938 r.

Analizując bałtycki rynek frachtowy w 1938 r. należy zacząć od omówienia ogólnej sytuacji żeglugowej w tym roku. Istnieje bowiem ścisła współzależność poszczególnych ośrodków załadowniczych i wzajemne na siebie oddziaływanie. Świadczy o tym dobitnie przykład La Platy, kluczowego rynku trampowego, który w 1938 r. w zasadniczy sposób wpłynął na kształtowanie się frachtów morskich. Wskutek bowiem nieurodzaju w Argentynie, równocześnie zaś urodzaju w Europie i Ameryce Północnej nastąpiły przesunięcia z długiego szlaku La Plate — Europa na znacznie krótszy szlak północno - atlantycki. Duża ilość tonażu, nie znajdująca ładunków na rynku La Platy odpłynęła na inne rynki, między innymi na Bałtyk, zwiększając tutaj ilość wolnego tonażu i pogarszając stosunek

między podażą tonażu, a popytem nań, co nie pozostało bez wpływu na wypadkową tego równania — stawkę frachtową. Wywarło to nawet decydujący wpływ na bałtyckie obroty kontrolowane — transporty drzewa, gdzie limitowana stawka minimalna (BIMC'o) wskutek złego stanu rynku frachtowego, była nieprzeznaczona i została w końcu (we wrześniu) obniżona.

Kształtowanie się stawek na poszczególnych szlakach w 1938 r. oraz współzależność ich wykazuje dobrze następujące zestawienie, sporządzone przez „The Economist”, przy podstawie r. 1898—1913 = 100

Rok		Europa	Pln. Amer.	Płd. Amer.	Indie	Pacyfik	Australja	wsk. og.
1937	średnia	165	125	140	159	154	153	149
1938		110	111	122	115	109	114	114
1937	XII	135	131	116	149	128	133	132
1938	I	128	128	107	148	126	130	128
..	II	119	127	90	148	125	128	123
..	III	116	125	86	147	124	127	121
..	IV	115	124	85	147	124	124	120
..	V	118	125	88	148	122	124	121
..	VI	119	125	89	148	123	124	121
..	VII	119	124	89	149	125	124	122
..	VIII	113	120	85	143	119	120	117
..	IX	123	121	96	149	121	121	122
..	X	126	122	105	149	123	122	124
..	XI	118	120	96	140	121	120	119
..	XII	114	118	86	140	117	118	116

Nie wdając się w analizę poszczególnych rynków, przy czym i tak szereg elementów trudno byłoby uchwycić — ograniczmy się do rynku bałtyckiego. Pewien pogląd na kształtowanie się stawek frachtowych na nim od strony wolumenu ładunków da nam porównanie z rokiem poprzednim przewozów przez kanał Kiloński, co słusznie wraz z takimi przewozami przez kanał Suezki i Panamski uważane jest za barometr handlu światowego. Głównymi towarami przechodzącymi przez kanał Kiloński są z Bałtyku w kolejności ważności — ruda, drzewo, zboże, a na Bałtyk węgiel, zboże, ruda i stal.

### Przewóz przez kanał Kiloński w r. 1937 i 1938

Rok	Ilość statk. handl.	w tym stat. z ład.
1937 I-IX	35 464	16 050 tys. trn.
1938 I-IX	36 949	15 820 „ 13 801 „

Jak widzimy z tego zestawienia ilość statków wzrosła, tonaż zaś wskazuje drobny spadek.

Przewozy towarów masowych w 3 kwartałach r. 1938 i 1937 kształtowały się następująco:

	w kier. Zachód-Wschód	w kier. Wschód-Zachód
I — IX 1938	7.104 tys. ton	8.855 tys. ton
I — IX 1937	7.109 tys. ton	8.615 tys. ton



Dźwig pływający Stocni Gdynskiej  
Floating Crane Gdynia Slupyards



Dokładniejsze wnioski o sytuacji rynku frachtowego pozwolą wyciągnąć cyfry dotyczące zatrudnienia tonażu na Bałtyku w 1958 r. W tym celu porównujemy ruch statków w portach bałtyckich w omówionym okresie w stosunku do roku 1957. I tak ogólna suma tonażu na wejściu i wyjściu w portach szwedzkich wyniosła w 1958 r. 5538 miln. ton, a więc spadła w porównaniu z r. 1957 o 615 tys. ton. Obroty większych portów Szwecji — Sztokholmu wynoszą w omówionym okresie 5.598 tys. ton — wzrosły o 38,4 tys. ton, obroty Göteborgu spadły o 284 tys. ton do 7.178 tys. ton, obroty Malmö wzrosły o 265 tys. ton, do 5.807 tys. ton, po wycelowaniu jednakże cyfr, dotyczących pracy trajektu Malmö—Kopenhaga wzrost wynosi tylko 152 tys. ton i dochodzi do 5.255 tys. ton.

Ruch statków w portach fińskich w okresie pierwszych 10 miesięcy ub. r. wyniósł 9.519 tys. trn. i w porównaniu z cyframi za taki okres w r. 1957 — 10.358 tys. trn., wykazuje 1 milionowy spadek.

Niemieckie porty na Bałtyku wykazują w 1958 r. (9 miesięcy) wzrost ruchu statków z 17.372 tys. trn. — do 18.038 tys. trn. w analogicznym okresie 1957 r.

Ruch statków w Kopenhadze w okresie 11 mies. 1958 r. wyniósł 22.531 jednostek i 7.499 tys. trn. (statki na wejściu), podczas gdy w tym samym okresie roku poprzedniego ilość statków wyniosła 23.188 jednostek i 7.375 tys. trn. (łącznie z kabotażem).

Ruch statków w portach wschodnio-bałtyckich przedstawia się następująco:

W portach lotewskich wyniósł on w ciągu 11 miesięcy 1958 r. — cyfry w nawiasach dotyczą analogicznego okresu r. 1957 — na wejściu 2549 (2545) jednostek i 1252 tys. (1595 tys.) trn, zaś na wyjściu 2546 (2544) jedn. i 1227 tys. (1582 tys.) trn; ruch statków w Tallinnie (11 mies. 1958 i 1957 r.) wynosi na wejściu 1656 (1515) jednostek i 962 tys. (864 tys.) trn, na wyjściu 1668 (1492) jednostek i 969 tys. (851 tys.) trn; ruch statków w Klaipędzie (11 mies. 1958, 1957 r.) wynosi na wejściu 1450 (1529) jednostek i 842 tys. (785 tys.) trn, na wyjściu 1445 (1541) jednostek i 842 tys. (781 tys.) trn.

Ruch statków portu gdańskiego wykazał poważny wzrost, gdyż w 1958 r. weszło 6.601 statków o pojemn. 4.769 tys. trn, wobec 5.955 statków z 4.026 tys. trn w 1957 r., a wyszło 6.585 statków o pojemności 4.748 tys. trn wobec 5.942 statków z 4.035 tys. trn.

Z ładunkiem: weszło 2.228 statków o pojemn. 1.548 tys. trn, co stanowi 52,4% ogólnej pojemn. na wejściu wobec 36,7% w 1957 r., wyszło 4.450 statków o pojemności 2.371 tys. trn, co było 60,5% ogólnej pojemności na wyjściu wobec 72,3% w 1957 r.

Ruch statków w porcie gdyńskim w 1958 r. (w nawiasach cyfr za rok 1957) — wynosił — na wejściu 6498 (5776) jednostek i 6.506 tys. (5.658 tys.) trn., na wyjściu 6.492 (5759) jedn. i 6.506 tys. (5.635 tys.) trn. Tonaż statków na wejściu w 1958 r. wzrósł w porównaniu z rokiem poprzednim o 868 tys. trn, a statków na wyjściu o 871 tys. trn.

Obrót towarowy portu gdyńskiego w 1958 r. wynosi 9.311 tys. trn, a zatem o 1,8% więcej niż w 1957 r. (9.147 tys. trn). Na przywóz przypada 1.527 tys. trn (spadek o 11,1%) na wywóz 7.647 tys. trn (wzrost o 4,9%). Nawiasem należy zaznaczyć, że wraz ze spadkiem importu przez Gdynię pogłębiła się jeszcze różnica pomiędzy przywozem, a wywozem Gdyni, co ma duży wpływ na kalkulację stawek frachtowych statków przychodzących do Gdyni po ładunek pod balastem.

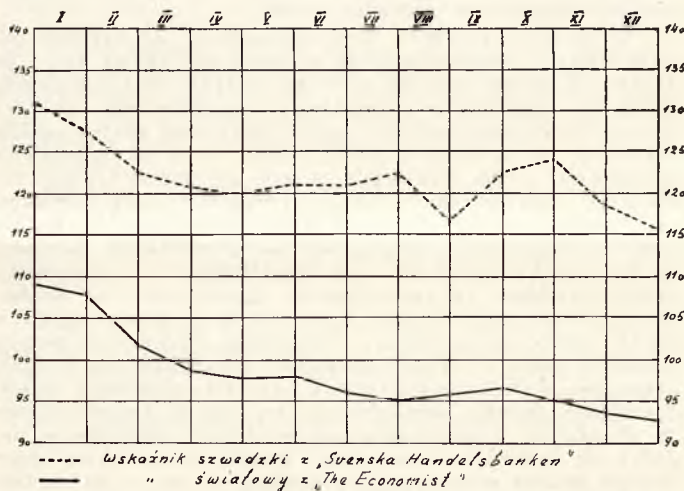
Jak z przytoczonych cyfr wynika, nie widzimy na ogół wybitniejszego spadku ruchu w portach morza Bałtyckiego, — w każdym razie spadek zatrudnienia tonażu jest nieproporcjonalny do stanu rynku frachtowego w tym roku. Przyczyn należy szukać głównie w dużej ilości tonażu wolnego — przyciąganego z innych rynków stosunkowo dobrymi stawkami na przewóz drzewa. Ten wzrost podaży tonażu przy jednoczesnym obniżeniu się eksportu tego artykułu, stanowiącego główny ładunek trampowy na Bałtyku, był główną przyczyną spadku stawek. Dla orientacji podajemy eksport drzewa w 1958 r. oraz dwu latach poprzednich z głównych krajów wywozu.

Kraj	1956	1957	1958
	std.	std.	std.
Szwecja	236.954	222.075	145.191
Finlandia	484.792	396.066	253.711
Z. S. S. R.	366.954	368.596	285.887
Estonia	29.619	28.379	8.630
Łotwa	57.685	62.654	47.305
Polska	184.731	181.358	91.933

Przyczyniło się to niewątpliwie do spadku stawek frachtowych na drzewo i obniżenia we wrześniu 1958 r. minimum przez Bałtycką Międzynarodową Konferencję Morską. Oczywiście, że i inne artykuły odczuły zwiększoną podaż tonażu, i jak wykazuje indeks stawek frachtowych dla poszczególnych towarów, sporządzony przez Svenska Handelsbanken w Sztokholmie, stawki te dosyć ściśle z sobą korespondowały.

Rok	Średnia 1915 r. = 100.				Wskaźn. ogólny
	Węgiel	Zboże	Drzewo	Papierówka	
1957	134	188	169	150	160
1958	91	146	125	123	121
"	I	107	148	126	128
"	II	90	148	125	123
"	III	86	147	124	121
"	IV	85	147	124	120
"	V	88	148	122	124
"	VI	89	148	125	124
"	VII	89	149	125	124
"	VIII	85	145	119	120
"	IX	96	149	121	121
"	X	103	149	125	122
"	XI	96	140	121	119
"	XII	86	140	117	118

Równocześnie możemy zauważyć ścisłą współzależność kształtowania się stawek frachtowych na Bałtyku w stosunku do ich ogólnego - światowego poziomu. Mianowicie według wskaźników: „The Economist“ (r. 1915 — 100) i „Svenska Handelsbanken“ (r. 1915 — 100) stawki frachtowe kształtowały się w 1958 r. następująco:



Dokonując przeglądu rynku frachtowego w poszczególnych miesiącach 1958 r. według notowań „Hansy“ i „Polski Gospodarczej“ sytuację na bałtyckim rynku frachtowym w styczniu 1958 r. można scharakteryzować następująco:

Zapotrzebowanie na tonaż we wszystkich kierunkach nieznaczne. Eksport drzewa do Anglii znajduje się w okresie oczekiwania na zwiększoną chłonność rynku angielskiego i podwyżkę cen. Eksport zboża istnieje w minimalnych ilościach. Eksport rudy ze Szwecji dokonywany jest w mniejszych ilościach tylko z portów Szwecji południowej i południowo - wschodniej, gdyż sezon dla głównych portów rudowych, jak Lulea i Narvik jeszcze się nie rozpoczął. Ładunki drzewa zafrachtowano m. in. po następujących stawkach: za D. B. B. (tarcica) do Londynu płacono sh 27/— per std. na warunkach Baltwood Net, za D. B. B. do Hull (drzewo twarde) płacono sh 29/— per std. na warunkach Boltwood Gross. Rynek węglowy w miesiącu tym był dość słaby, specjalnie do Ameryki Południowej, gdyż ze względu na dotkliwy brak ładunków powrotnych frachty wyjściowe do Buenos Aires wyraźnie zwyżkowały, naprz. w połowie stycznia zafrachtowano z załadunkiem w lutym, 6.000 ton węgla Gdańsk-Gdynia/Buenos Aires po sh 13/6, natomiast przy końcu tego miesiąca armatorzy podwyższyli swe żądania do sh 16/— za tonę. Gorzej kształtował się rynek węglowy do portów bałtyckich, tj. Szwecji, Danii, jak również do Holandii, Belgii i Francji. Dotkliwy brak ładunków spowodował tak wielki spadek frachtów, iż armatorom bezwzględnie opłacało się unieruchomić statki na czas przejściowy. Nawet wczesne starania o frachty nie pozwalały na uzyskanie korzystnych ładun-





Basen Marszałka Piłsudskiego — Marszał Piłsudski Basin

ków. Dla zilustrowania spadku frachtów dodajemy, że podczas, gdy przeciętna stawka do Rouen w 1937 r. wynosiła sh. 10/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> a w 1936 r. sh. 7/6 — w styczniu frachtujący płacili (za statek wielkości 2.700 t) sh 6/6 za tonę. Do Danii płacono za węgiel sh 4/— do 4/6 za tonę, do Połudn. Szwecji sh 4/6 do 5/—.

Również i w dziedzinie frachtowania małego tonażu dał się odczuć dotkliwie brak ładunków w tym miesiącu, a stawki frachtowe znacznie spadły.

W miesiącu **lutym**, w jego początkach, na Bałtyku panuje spokój i frachty spadają zarówno na węgiel, jak i na drzewa, a szereg statków, nietylko małych ale i większych, pozostaje beczynnie w portach w oczekiwaniu na ożywienie. W drugiej połowie lutego zauważyć można pewne ożywienie w dziedzinie frachtowania towarów masowych, szczególnie węgla. Nastąpiło pewne ożywienie rynku zachodnio - bałtyckiego gdzie statki znalazły odpowiedniejszą frachty, równocześnie zaś wielu armatorów unieruchomiło swe statki, nie chcąc pracować po stawkach, powodujących straty większe, niż wynikające z unieruchomienia statków. To spowodowało zmniejszenie się konkurencji oferowanego tonażu, a w związku z tym, oczywiście stawki nieco wzrosły. Na rynku drzewnym panuje nadal spokój — rynek angielski wykazuje ciągle małą chłonność. Rynek węglowy był bardziej ożywiony, stawki frachtowe jednak kształtowały się nadal katastrofalnie. W dziedzinie frachtowania małego tonażu odczuwano nadal brak ładunków, przyczym podaż tonażu była duża. Naogół można powiedzieć, że zaznaczyła się w lutym tendencja zwykła.

W **marcu**, wobec uwolnienia od lodów, rozpoczął się na Bałtyku sezon eksportu drzewa. Jednakże zapotrzebowanie na tonaż nadal było bardzo ograniczone, a liczba zakontraktowanych ładunków mała. Stawki frachtowe utrzymały się nadal na niskim poziomie. Rynek węglowy wykazywał w tym miesiącu dalszy zastój; stawki frachtowe wciąż powoli, ale systematycznie spadały. Dopiero w ostatnim tygodniu marca, kiedy na rynku ukazało się kilka ładunków na kwiecień i maj, żądania armatorów nabrały cech stałości.

W **kwietniu** frachtowanie tonażu natrafiało na wielkie trudności ze względu na różnice stawek frachtowych oferowanych i żądanych. Mała podaż ładunków na rynkach bałtyckich przyczyniła się do utrzymania stawek frachtowych na niskim poziomie z marca. Statki w pozycji prompt na wschodnim Bałtyku z trudnością otrzymywały ładunki i częstokroć były zmuszone odpłynąć z balastem do portów zachodniego Bałtyku. Transakcje w zakresie transportu drzewa zawierane były na późniejsze terminy, względnie na time charter po stawkach minimalnych. Fracht na węgiel wykazywał tendencję mocniejszą, na rynku zbożowym zaś panowała nadal stagnacja. Zapotrzebowanie na drobny tonaż było również małe, podczas gdy podaż była nadal duża.

W **maju** nastąpiła pewna poprawa, zwłaszcza przy końcu tego miesiąca zapotrzebowanie na tonaż, w szczególności na statki większe, ponad 2.000 ton, wyraźnie wzrosło, głównie dzięki ożywieniu w obrotach drzewem. Załadowcy akceptowali stawki minimalne, ustalone przez B. I. M. C. o. równocześnie zaś wzrost zapotrzebowania na tonaż pod drzewo zmniejszył podaż pod inne ładunki, głównie węgiel, tak, iż stawki na te transporty wykazywały tendencję

mocniejszą. W dziedzinie frachtowania małego tonażu zaznaczyło się pewne ożywienie, lecz stawki frachtowe utrzymały się na poziomie poprzedniego miesiąca.

W **czerwcu** stawki frachtowe utrzymały się mniej więcej na poziomie poprzedniego miesiąca. Podstawowy ładunek trampowy na Bałtyku — drzewo — był kontraktowany poniżej obowiązujących stawek minimalnych i rzadko tylko udawało się armatorom osiągnąć warunki konferencyjne. Nie nastąpiło również polepszenie się stawek na węgiel, które utrzymały się nadal na poziomie poprzedniego miesiąca.

W **lipcu** frachtowanie na Bałtyku natrafiało na dalsze trudności. Jeśli chodzi o drzewo, to mimo, że Konferencja forsowała stawki minimalne, frachtowano często poniżej minimum. Frachtowanie węgla również nie uległo zmianie.

W **sierpniu** frachty utrzymywały się w dalszym ciągu na niskim poziomie, wobec małej podaży ładunków, który specjalnie dał się odczuć na rynku drzewnym. Również brak ładunków zboża. Na rynku węglowym zapotrzebowanie na tonaż było również słabe; tendencję należy ogólnie ocenić w tym miesiącu jako bardzo słabą.

W **wrześniu** naprężona sytuacja polityczna wywarła swe piętno na kształtowaniu się rynku frachtowego na Bałtyku, frachtowanie tonażu we wszystkich dziedzinach napotykało na ogromne trudności, gdyż armatorzy decydowali się na kierowanie swego tonażu do i z południowo-wschodnich portów bałtyckich, specjalnie z Gdyni i z Gdańska, tylko w wypadkach, gdy ich statki były w pozycji prompt. Wskutek tego stawki frachtowe znacznie wzrosły. Eksport drzewa początkowo w tym miesiącu dosyć ożywiony, w drugiej połowie miesiąca ustał prawie całkowicie. W miesiącu tym B. I. M. C. o obniżyła minimum stawek frachtowych na drzewo, które coprawda nie było od dłuższego już czasu przestrzegane. Nastąpiło pewne ożywienie w eksporcie węgla, i stawki frachtowe kształtowały się powyżej poziomu z ubiegłego miesiąca. Zwykły również stawki na przewóz zboża z sh 5/5 do 5/6 i 5/9.

W **październiku**, w związku z sytuacją polityczną i wprowadzonymi restrykcjami ubezpieczeniowymi tendencja na rynku frachtowym była mocniejsza. Armatorzy niechętnie zawierali transakcje, stąd stawki wzrosły. Na drzewo, które było w tym miesiącu w portach bałtyckich powodem ożywienia, stawki frachtowe kształtowały się mniej więcej o sh 3/— powyżej ustalonych stawek minimalnych. Eksport węgla z Gdyni-Gdańska był dość ożywiony przy stałej tendencji stawek frachtowych. Również utrzymało się w tym miesiącu ożywienie w eksporcie polskiego zboża, a przeciętna stawka wynosiła sh 3/3 za 1.000 kg.

W **listopadzie** nastąpiło już jednak pogorszenie się rynku frachtowego. Stawki po uspokojeniu politycznym szybko spadły, mimo to jednak przewyższają jeszcze poziom stawek z przed września. Ogólnie na rynku bałtyckim tendencja była niejednorodna, ale raczej słabnąca.

W **grudniu** zapotrzebowanie na tonaż, osłabione już przy końcu listopada, w dalszym ciągu maleje. Równocześnie jednak, w związku z kończącym się sezonem eksportu drzewa, zainteresowanie armatorów w podróżach na Bałtyk większymi jednostkami zmalało, wobec mniejszych szans uzyskania ładunków powrotnych. Stawki na drzewo kształtowały się znacznie poniżej minimalnych, a z powodu coraz większej ilości armatorów, wyłamujących się z umowy, Konferencja Bałtycka zdecydowała w tym miesiącu nie odnawiać w roku przyszłym planu stawek minimalnych na transporty drzewa. Orientacyjne stawki na tarcice z naszych portów, przy partiach 600 — 900 stb. kształtowały się następująco: do Londynu sh 30/— do 32/—, do Amsterdamu 37/6 do 40/—, do Antwerpii 35/6 do 38/—. Nastąpił pewien wzrost w zapotrzebowaniu węgla polskiego do krajów skandynawskich i stawki na węgiel wahały się: do portów Danii sh 4/3 do 4/9 za tonę, do portów Południowej Szwecji sh 4/6 do 5/— za tonę, a do Rouen sh 5/6 do 6/— za tonę. Należy dodać, że święta oraz warunki atmosferyczne wpłynęły hamująco na obroty przy końcu tego miesiąca i duża ilość tonażu nie zakontraktowanego odpłynęła pod balastem na zachód.

Reasumując to wszystko cośmy powiedzieli o rynku frachtowym w 1938 r. należy stwierdzić, że nie należał on do korzystnych w żegludze. Już od samego początku stał r. 1938 pod znakiem odpływu fali powodzenia, jaka na rynku frachtowym panowała przez cały prawie rok 1937 (do końca 3 kwartału). Jakkolwiek stawki frachtowe znacznie niższe w omawianym roku niż w poprzednim, tym niemniej przewyższały jednak poziom stawek w roku 1936. Jednakże przypuszczać należy, że wyniki finansowe pracy statków w 1938 r. będą znacznie niższe niż w 1936 r., nie mówiąc już o roku prosperity — 1937. Powodem tego jest



stosunkowo duży wzrost w 1958 r. kosztów ruchu statków, bunkru, asekuracji, reperacji itd., co znacznie obniża rentowność pracy.

Rentowność tę już od początku tego roku uzależniono w dużej ilości od współpracy międzynarodowej kół armatorskich. Jak wiadomo, przedstawiciele większości krajów, zebrani w Londynie w dn. 17. XII. 57 r. na międzynarodowej konferencji żeglugowej przystąpili do współpracy w zakresie zapewnienia minimalnych stawek frachtowych na podstawie planu opracowanego przez „British Tramp Shipowners”. Plan polegał na tym, że pewną ilość tonażu trampowego armatorzy dobrowolnie wycofają z żeglugi, za co otrzymają odszkodowanie z specjalnego funduszu, utworzonego ze składek wszystkich armatorów. Przeprowadzone w 1958 r. głosowanie wśród armatorów angielskich wykazało jednak, że większość ich jest co prawda za utworzeniem „poolu wyrównawczego”, ale większość ta nie jest znowu tak duża, bo nie przekracza 60% reprezentowanego przez wszystkich armatorów tonażu; na opozycję przypadało 35%, na wstrzymujących się od głosowania 6%. Głównym powodem nie zrealizowania tego planu było niezadowolone Anglików, że „pool wyrównawczy” dawałby obcym armatorom takie same korzyści, co i angielskim, gdy tymczasem obecni armatorzy otrzymują poza tym jesz-

cze pomoc od swoich rządów, a angielscy tej pomocy nie mają. Również rozbita została w tym roku umowa armatorów zrzeszonych w BIMCO co do stawek minimalnych na drzewo, przeważnie w omawianym okresie nie przestrzegana i w konsekwencji nie odnowiona na rok 1959. W związku z wypowiedzeniem „Balt White Timber Scheme” powstały w krajach morskich obawy, że także inne umowy co do stawek minimalnych będą narażone na szwank. Rosnąca opozycja niektórych armatorów znajduje bowiem tym więcej podstaw do działania, że nie brak „outsiderów” gotowych zawsze do obniżenia minimum.

Na zakończenie należałoby dać przewidywanie koniunktury frachtowej w 1959 r., jest to jednak niemożliwe, ze względu na płynność poszczególnych elementów, na jakich należałoby te horoskopy oprzeć. Autarkiczne tendencje w gospodarce poszczególnych krajów, wyrażające się w dziedzinie shippingu preferowaniem bandery narodowej, subwencjonowaniem żeglugi i budownictwa okrętowego, nie pozwalają oprzeć rozmowom na ekonomicznych przesłankach. Dodać do tego musimy nowe, przed tym nie stosowane metody handlu zagranicznego, m. i. bilateralizm, kompensaty itp. co oczywiście również ma duży wpływ na shipping, będący klasycznym instrumentem handlu światowego.

Stanisław Bachórzewski – Hull

## Rola bandery w obrotach handlowych Wielkiej Brytanii i Polski

Wzrastający udział bander obcych w portach brytyjskich, przy wymianie towarowej z rynkiem angielskim, zwłaszcza w latach ostatnich, staje się zagadnieniem o dużym znaczeniu, tak dla gospodarstwa W. Brytanii, jak i bander narodowych innych krajów, którym utrzymanie swego udziału w tej wymianie nie jest kwestią obojętną.

Wówczas gdy bandera brytyjska dominowała na kuli ziemskiej, problem ten, w tak szerokim zakresie jak obecnie nie istniał, ponieważ nie było tak silnej rozbudowy tonażu narodowego szeregu państw, których udział przy wymianie towarowej staje się zagadnieniem ich polityki handlowej.

To też, angielskie sfery gospodarcze ze szczególną uwagą śledzą i badają to zagadnienie, stosując przy tym dla osiągnięcia dokładnych danych co do udziału bander obcych w przewozie ładunków w obie strony, wydane w styczniu 1936 r. zarządzenie, obowiązujące importerów i eksporterów do zgłaszania narodowości statku, na jakim towar przewożono. Dane statyst. za okres 1936 — 37 opublikowano w „Oversea Trade of The U. K. 1937 r. London XII 1938 r.

Ze względu na rolę jaką obroty handlowe z Anglią przedstawiają dla Polski i zmiany zachodzące w podziale usług transportu morzem — omówienie materiału z punktu naszego widzenia — narzuca się samo przez się.

W latach 1936 i 1937 udział bandery angielskiej w ogólnym tonażu netto na wejściu i wyjściu % wo wygląda następująco:

	wejście:	wyjście:
1936 r.	56.4%	60.4%
1937 r.	55.8%	58.6%

W ciągu ostatnich dwu lat nastąpiły widoczne zmiany — jednak udział bandery angielskiej przekraczał 55% obrotów w tonażu netto. W obsłudze krajów brytyjskich bandera angielska zajmowała aż 95% tonażu na wyjściu, potwierdzając żywotność tezy — „statek handlowy — spoildem Imperium”.

Wymiana z „za granicą” obsługiwana była w 45% do 49% w stosunku do tonażu ogólnego netto.

Jeżeli chodzi o udział bandery obcej to na pierwsze miejsce wysuwa się: niemiecka, stanowiąc 7%, następnie — norweska 5.9%, holenderska 5.0%, amerykańska 4.7%, francuska 3.8%, szwedzka 3.6%, duńska 3.2%, belgijska 2%, fińska 1.9%, grecka 1.6%, sowiecka 1.2%, poniżej 1% włoska, hiszpańska, japońska, estońska, łotewska, panamska, portugalska, jugosławińska i polska 0.1%.<sup>1)</sup>

Słownie jeden promil tonażu netto statków pod banderą polską jakie zawinęły do Anglii.

Dane angielskie, służąc nam będą w celu omówienia udziału bandery polskiej w dziedzinie wymiany towarowej polsko - angielskiej. Biorąc pod uwagę, że udział % w obrotach handlowych Anglii stanowił w 1936 r.

1.2% w przywozie z Polski i 1.5% w wywozie do Polski.<sup>2)</sup> Widzimy dalej, że stosunek powyższy ma tendencję stalego wzrostu w 1937 r. i latach następnych. Nie rozszerzając jednak okresu badania na dłuższy przeciąg czasu, zbadamy dane dostępne, aby nie wypaczyć wyników. Podkreślić należy, fakt istotny i pozostający w ścisłym związku: w 1936 r. gospodarstwo polskie plasowało na rynku angielskim 21.6% wywozu swego i czerpało 14.1% przywozu do kraju.

Wartość wymiany towarowej polsko - angielskiej przedstawiała się następująco:

	Przywóz z Anglii:	Wywóz do Anglii:
1936 r.	141.6 milj. zł	221.6 milj. zł
1937 r.	149.2 „ „	219.2 „ „

Obroty towarowe w 1938 r. miały tendencję wzrostu, przy czym rynek angielski w okresie sprawozdawczym, był naszym najzdrowszym i największym odbiorcą i nabywcą, droga do którego — morzem. To też nie jest sprawą obojętną — kto kontroluje i partycypuje w tej wymianie?

Zestawienie poniżej, daje materiał do wniosków.

Zestawienie. Udział bander w obrotach handlowych polsko-angielskich.

Import do Polski		R o k: 1937 narodowość	Eksport z Polski	
wartość £	%		wartość £	%
1 181.000 „	21,0	angielska	2.733.000 „	25,2
50.000 „	0,9	belgijska	8.000 „	0,1
286.000 „	5,1	duńska	1.944.000 „	18,0
123.000 „	2,2	holenderska	145.000 „	1,3
82.000 „	1,5	fińska	163.000 „	1,5
181.000 „	3,2	niemiecka	1.640.000 „	15,1
242.000 „	4,3	norweska	308.000 „	2,8
104.000 „	1,8	szwedzka	632.000 „	5,9
3.370.000 „	60,0	„inne”	3.266.000 „	30,1
£ 5.619.000	100,0	razem	£ 10.839.000	100,0

Tak świadomie i planowo ułożona kompilacja danych angielskich w odniesieniu do gospodarstwa polskiego, wymaga wyjaśnienia

a) dane nie pokrywają cyfrowo obrotów ogólnych w/ obliczeniach polskich, ponieważ inna jest metoda statystyczna angielska, stosująca kalkulacje wartości f. o. b. porty angielskie. Różnica pokrywać powinna koszt transportu, ubezpieczenia, prowizje i procenty. Jednocześnie, zastosowanie prawidłowego kursu w stosunku do daty tranzakcji — wskaże odchylenie małe — granica błędu niewielka, wnioskowania dalsze prawidłowe.

b) z zastrzeżeniem błędów w danych, które stosowane mogą być w celach porównawczych.

<sup>1)</sup> Op cit. str. nr. 111.

<sup>2)</sup> Dane dotyczy wartości wg statystyk angielskich. Mały Rocznik Statyst. 1938 r. str. 158.





Statki przy falochronie — Ships by the Breakwater?

Udziału bandery polskiej angielskie źródła nie wyszczególniają. Partycypuje więc pod pozycją „inne”. Wartość towaru przewieziona na statkach polskich, wyniosła: w 1937 r. £ 3.712.000 z czego do Polski wartości £ 3.297.000.<sup>3)</sup>

Różnica, przeznaczona była dla zaplecza i rozdziału na inne porty bałtyckie, potwierdzając żywotność Gdyni/Gdańska, jako portów zbiorczo - rozdzielczych.

Jest to dalsza możliwość, jaka stoi przed banderą, maklerstwem i spedytorstwem w stosunku do zaplecza, nawet na płaszczyźnie wymiany, przez organizację i współpracę, jeżeli chodzi o rynki ciężące do Gdyni i Gdańska, jako naturalnego pośrednika przy wymianie z Wielką Brytanią i koloniami.

Analizując, import polski widzimy, że bandera angielska partycypuje w 21%, duńska 5,1%, norweska 4,3%, niemiecka 3,2%, dalej holenderska, szwedzka, fińska, belgijska i „inne”, gdzie zawarty jest udział bandery polskiej.

Przyjmując, że udział bandery waha się w granicach powyższych, mamy tendencję zdrowej krzywej rozwoju, która wymaga troski lecz nie daje kontroli zupełnej innym ośrodkom.

Lecz w dziedzinie eksportu, stosunek ulega pogorszeniu, udział bandery „innej” w czem zawarty jest i bandery polskiej — spada do 30,1% przy jednoczesnym wzroście wartości ładunku prawie podwójnie. Dalej udział bandery angielskiej wynosi 25,2%, jednak mamy gwałtowny wzrost duńskiej do 18% i niemieckiej 15,1%, przy jednoczesnym spadku bander neutralnych — fińskiej, norweskiej, holenderskiej itd.

Trzymając się podziału na grupy towarów: a) żywność, tytoń i napoje, na ogólną wartość zaszeregowaną pod wyższą pozycję £ 596.000 w 1937 r. udział brały, norweska

<sup>3)</sup> Oversea Trade. 1937. Str. 26.

31,9%, holenderska 16,2%, szwedzka 14%, fińska 12,6%, angielska 6,8%, „inne” 11,7%; b) Surowce: „inne” 66,6%, angielska 25,3%, duńska 5,3% itd. Tak, dla celów porównawczych wyglądała dziedziną importu.

**Eksport** — żywność, 53,8% przez bandery „inne”, 40,1% angielska, 5,0% niemiecka itd.

Surowce: niemiecka 25,1%, duńska 30,5%, angielska 12,4%, szwedzka 10,4%, różne 8,5%, dalej idą fińska, estońska, norweska i holenderska.

Eksport drzewa, jako najpoważniejszej pozycji naszego wywozu, wyglądał, jak poniżej, według % podziału bander:

Rok	ang.	duń.	hol.	est.	fiń.	niem.	łot.	nor.	szw.	inne	razem
1937	8.4	52.5	1.6	3.7	5.0	25.5	0.7	5.2	11.8	8.0	100%
1936	5.7	45.7	1.0	1.7	4.2	19.4	1.8	8.8	7.9	5.8	100%

Bandera duńska i niemiecka w dziedzinie powyższej ma stanowisko dominujące.

Jednocześnie, maksymalna nośność tonażu polskiego przeznaczona do obsługi handlu polsko - angielskiego nie jest wyzyskana. Pole szerokiej pracy w zakresie alimentacji tonażu narodowego przez eksporterów i importerów, na drodze współpracy i porozumienia — otwarte.

Eksport z Czecho-Słowacji do Anglii w 50,1% idzie pod banderą angielską, 35,9% niemiecką, 7,9% holenderską, 2,8% belgijską itd. Z Rumunii, zboże: bandera niemiecka 34,4%, włoska 20,9%, angielska 16,2% itd. Węgierskie mięsa: 52% pod banderą angielską, 28,1% — belgijską, 12,2% niemiecką itd.

Do jakich granic środki transportu kontrolowane być winny — zależy od wielu składników. Jedno pewne jest, jeżeli zależy nam na rynku, wzrost narodowej bandery jest koniecznością.

Sąsiedzi nasi — np. Finlandia przewozi 55% swego eksportu do Anglii pod banderą narodową, Łotwa — 25%, Szwecja aż 69%. Przywóz Belgii z Anglii w 11% kontrolowany jest przez narodową banderę. W Danii, przywóz z Anglii w 45,7% odbywa się pod duńską banderą. Dalej, przywóz z Anglii do Finlandii w 80,5%, do Niemiec 49,3%, Norwegii 69,8%, Szwecji 53%, kontroluje narodowa bandera tych państw.

Badania rynku angielskiego,<sup>4)</sup> pod wieloma kątami — utwierdzają w przekonaniu, że najdoskonalsze metody organizacji przywozu i wywozu przez gospodarstwo narodowe, nie przyniosą wyników dostatecznych, gdy nie dostarczymy i odbierzemy dyspozycji towarowych pod banderą narodową.

Współpraca bandery narodowej dająca stałe i odpowiednie do potrzeb rynku krajowego i zagranicznego usługi, jest podstawą najlepszego opanowania źródeł zakupu i sprzedaży na linii długofalowej, a eliminacja wpływu przynosi tylko straty gospodarstwu narodowemu.

<sup>4)</sup> Do dziedzin, gdzie wysiłek organizacyjny — na współpracy i zrozumieniu interesu własnego dał zadawalniające wyniki, należy nasz eksport mięsa do Anglii: udział bander był następujący:

	angielska	niemiecka	polaska	razem
1937 r.	40.4%	0.1%	59.5%	100.0%
1936 r.	34.2%	—	65.8%	100.0%

na ogólną wagę 517,000 cwts. w 1937 r. (Op, cit, London 1938, Str, 17,

# PAŃSTWOWY BANK ROLNY

ODDZIAŁ W GDYNI

BANK DEWIZOWY

PLAC KONSTYTUCJI NR 1. — TELEFON 17-73 i 15-82  
ADRES TELEGR.: „PEBROL“

CENTRALA I ODDZIAŁ GŁÓWNY: WARSZAWA, UL. NOWOGRODZKA 50.

ODDZIAŁY: Białystok, Kielce, Lwów, Poznań, Grudziądz, Kraków, Łuck, Wilno, Katowice, Lublin, Pińsk  
W większych miastach Polski oraz ważniejszych centralach finansowych świata, Bank posiada własnych korespondentów.

BANK ZAŁATWIA WSZELKIE OPERACJE BANKOWE, a W SZCZEGÓLNOŚCI:

Przyjmuje: wszelkiego rodzaju wpłaty: na rachunki czekowe, lokaty terminowe i książeczki oszczędnościowe oraz depozyty na przechowanie, a także składki ubezpieczeniowe na r-k Ubezpieczalni Społecznej w Gdyni  
Załatwia: inkaso weksli i dokumentów, przekazy, przelewy zlecenia płatnicze krajowe i zagraniczne oraz akredytywy gotówkowe i towarowe.

Realizuje: kupony i wylosowane papiery emisji P.B.R. oraz pożyczek państwowych.

Zajmuje się: komisowo zakupem i sprzedażą papierów wartościowych, walut i dewiz.

Udziela: różnego rodzaju kredytów z funduszy własnych oraz powierzonych Bankowi przez Skarb Państwa, ze specjalnym uwzględnieniem operacji eksportowych.

Główne pozycje bilansu P.B.R. na dzień 1-go stycznia 1938 r.:

Kapitały własne zł 119 024.000,— Wkłady i lokaty zł 177 163.000,— Listy zast. i obligacje zł 214 854.000,—  
Fundusze administrowane zł 709 950.000,— Udzielone kredyty zł 1 180 766.000,— Suma bilans. zł 1 912 044.000,—

Obrót roku 1937 zł 9305.158.000,—



# RYNEK FRACHTOWY

## FRACHTENMARKT - FREIGHT MARKED

SPRAWOZDANIE POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ ZA MIESIAC LUTY 1939 R.

W głównych ośrodkach załadowniczych w zakresie ładunków powrotnych do Europy panuje nadal martwota. Armatorzy są naogół skłonni do ustępstw, lecz to nie wpływa bynajmniej na wzrost obrotów. Europejscy importerzy zboża nie zdradzają zainteresowania w kierunku zakupów na rynkach zaoceanicznych poprzestając na drobnych, przypadkowych transakcjach. Wyładowcy zboża w Argentynie zakontraktowali w drugiej połowie lutego kilka statków na podróże okrężne po stawkach, kształtujących się poniżej minimalnych, wobec czego Trampowy Komitet Administracyjny wydał zarządzenie, by armatorzy nie wynajmowali statków pod ładunki zboża z portów La Platy.

W portach atlantyckich Ameryki Północnej, sytuacja nadal się pogarsza. Odczuwa się przede wszystkim brak zboża, jak również zmniejsza się zapotrzebowanie statków pod złom. Wobec tego odnośne stawki frachtowe spadają.

Daleki Wschód wykazuje przejściowo tendencję słabszą, co jest przypisywane okresowi świątecznemu w Chinach.

W portach Morza Śródziemnego i Czarnego, poza ładunkami rudy, które znajdują się w większych ilościach na rynku, sytuacja raczej pogarsza się, eksport zboża absorbuje zaledwie pojedyncze statki.

W portach bałtyckich pojawiają się pojedyncze partie drzewa, ale wobec dużej podaży statków, załadowcy proponują bardzo niskie stawki.

Eksport prawie wszystkich towarów masowych znacznie osłabił w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Objaw ten powtarza się periodycznie co roku.

### Zboże.

Ilość ładunków zboża w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego wzrosła, przy czym było dużo wolnego tonażu, tak że frachtowanie nie natrafiało z tego punktu na większe trudności. Na początku lutego zanotowano pewien zastój w eksporcie zboża do Antwerpii, co było spowodowane obniżką cen za zboże. Jako ekwiwalent za poniesioną stratę, wyrażającą się w małej ilości wyeksportowanego zboża do Belgii, eksporterzy wykazali większe zainteresowanie rynkiem holenderskim, w konsekwencji czego wywieziono większe ilości zboża do Rotterdamu, za które płacono przeciętnie 3/— Guld.

### Węgiel.

W dziedzinie eksportu węgla z Gdyni i Gdańska zanotowano w stosunku do stycznia spadek. Stawki frachtowe utrzymały się naogół na poziomie stawek poprzedniego okresu sprawozdawczego. Naogół płacono za statek o wielkości

2.600 ton do Rouen	3/7 1/2
3.700 „ „ Bordeaux	6/9
2.600 „ „ Pecamp i Rouen	6/5

Do Holandii płacono za statek o wielkości ca 4.000 ton 4/6; za statek o wielkości ca 3.000 ton 4/9 do 5/—

Do Belgii płacono za statek o wielkości ca 5.000 ton do Ostendy, Antwerpii, Gent 3/9.

Zafrachtowano również kilkanaście ładunków do portów Morza Śródziemnego, a m.:

ca 6.700 ton Jugosławia	8/3
2.700 „ „ Dakar	7/6
4.200 „ „ Alexandria	8/—
3.500 „ „ Algier	8/9
Również zafrachtowano kilka statków do Amer. Połud.:	
5.300 ton Buenos Aires	14/6
9.000 „ „ Buenos Aires	13/9
5.500 „ „ Rosario	14/9

### Żaglowce.

Ładunków dla małego tonażu było w okresie sprawozdawczym naogół mało, przy czym tonażu było poddostakiem. Odprawiono kilkanaście żagłowców ze zbożem, do prowincjonalnych portów holenderskich, za które płacono Hfl. 4.— od tony.

Do Danii było naogół bardzo mało ładunków, zafrachtowano jednak kilka żagłowców ze zbożem za które płacono: jeden port n. n. Aarhus — RM. 4.25 za tonę.

W dziedzinie importu, zafrachtowano kilkanaście żagłowców z brykietami i kamieniami z Szczecina, za które płacono RM. 4.— za tonę.

Oprócz tego zafrachtowano jeszcze kilka ładunków dębiny do Kopenhagi, za które płacono Dkr. 10.— od cbm.

### Drzewo.

Eksport drzewa w okresie sprawozdawczym był bardzo mały; tłumaczy się to tym, że największa część firm, interesujących się eksportem drzewa, zawiesiła działalność na wybrzeżu i dopiero z głębi kraju starają się nawiązać kontakt z zagranicą. Należy się więc spodziewać, że w najbliższym czasie eksport drzewa z Gdańska się oczywi.

Wszystkie na rynku będące partie odwieziono liniami regularnymi.

W przybliżeniu policzono za D. B. B. z Gdyni do Londynu ca sh. 28/— Baltwood nett za std.

## ZAKŁADY CERAMICZNE

# „JÓZEFÓW”

## CZELADŹ

Telefon Sosnowiec 613-42

„ „ „ 613-43

Adr. teleg. „Józefów” - Czeladź

dostarczają w pierwszorzędnej jakości:

### ARTYKUŁY CERAMICZNE-SANITARNE

Miski klozetowe, umywalki zwykłe i luksusowe, pisuary, bidety, zmywaki kuchenne i laboratoryjne etc

### WYROBY KAMIONKOWE (t. zw. Feuerton)

Zmywaki kuchenne i laboratoryjne, pisuary stojące t. zwane „SŁONIE”

### PŁYTKI ŚCIENNE GLAZUROWANE

białe i kolorowe oraz „płytki obustronnie glazurowane „DUBLET”

### PŁYTKI PORCELANOWE białe i kolor.

odporne na mróz i żrące kwasy

## „UNIA” Spółka Akcyjna

Przemysłu Jutowo-Lnianego  
w BIELSKU

**WYROBY JUTOWE:** Worki do cukru, zboża, mąki, nawozów sztucznych itd. Wałtuchy do wełny i chmielu. Sienniki. Tkaniny filtracyjne, opakunkowe, krawieckie itd. Wrappery do opakowania bekonów. Przędza lontowa, do wyrobu dywanów, kabli itd

**WYROBY LNIANE:** Worki do cukru, soli itd Sienniki. Tkaniny mundurowe, robocze, bielizniane, brezentowe, tapicerskie, krawieckie, na ręczniki itd. Przędza od najgrubszych numerów do Nr 20, do wszelkich możliwych celów.

**WYROBY KONOPNE:** Przędza, tkanina, worki i sienniki.



# WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

## MOŻNOŚĆ STOSOWANIA POLSKO-CZECHO-SŁOWACKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI.

Sprawa możliwości stosowania polsko-czecho-słowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi dla ruchu towarowego pomiędzy portami morskimi Gdynia i Gdańsk a stacjami byłej republiki czecho-słowackiej nie jest jeszcze wyjaśniona, również o ile chodzi o stacje włączone do obszarów innych państw, a objętych tą taryfą.

W związku z tym należy zaznaczyć, że polsko-czecho-słowacka taryfa dla komunikacji z portami morskimi pozostaje nadal w mocy i będzie tak długo obowiązywała, dopóki jej ważność nie zostanie zniesiona przez publiczne zarządzenie odnośnych władz ministerialnych. Taryfa może być zatem nadal stosowaną w komunikacji ze stacjami położonymi w Czechach i Morawach oraz ze stacjami słowackimi i poza tym stacjami, które leżą na terenach odstąpionych Węgrom.

W odniesieniu do Śląska Zaolziańskiego zostały wydane odnośne zarządzenia taryfowe przez Ministerstwo Komunikacji, tak że wykluczone są niejasności przy kierowaniu transportów do i z Śląska Zaolziańskiego.

## AKTUALNE ZAGADNIENIA W KOMUNIKACJI POLSKI Z RUMUNIA I LEWANTEM

Podczas niedawnej wizyty w Warszawie rumuńskiego ministra spraw zagranicznych Gafencu, rozpatrywane były między innymi bardzo aktualne zagadnienia komunikacyjne. Rumunia za wszelką cenę chce urzeczywistnić plany budowy mostu na Dunaju, który łącząc bezpośrednio Bułgarię z Rumunią, miałby zarazem donieść znaczenie dla usprawnienia komunikacji Polski z Lewantem na wielkim szlaku kolejowym Gdynia — Warszawa — Bukareszt — Sofia — Saloniki.

Poza tym minister Gafencu zajął pozytywne stanowisko w odniesieniu do realizacji projektowanego kanału Bałtyk — Morze Czarne, przez Wisłę — San — Dniestr — Prut — Dunaj. W tym celu Rząd rumuński już powołał do życia specjalną komisję, która będzie studiować to zagadnienie.

W ostatnich dniach na łamach prasy gospodarczej w Polsce wysuwane były dwie koncepcje połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym, pierwsza wyżej wspomniana oraz druga przez Wisłę — Odrę — Morawę — Dunaj, jednakże wobec ostatnich zmian politycznych w Europie Środkowej druga koncepcja aczkolwiek korzystniejsza ze względów gospodarczych, zaczyna ustępować pierwszej ze względów politycznych.

O znaczeniu kanału Bałtyk — Morze Czarne, na tym miejscu nie będziemy się specjalnie rozwodzić, wystarczy tylko wspomnieć, że najrzeczniejszą polityką taryf kolejowych na tym szlaku, nie da nigdy korzyści jakie zapewni bezpośrednia droga wodna.

## PODWYŻSZENIE TARYF KOLEJOWYCH W POLSCE

W czasie debaty nad budżetem w parlamencie minister Komunikacji płk. Ulrych oświadczył, że wskutek niedostatecznej dochodowości przedsiębiorstwa P.K.P., a tym samym nie możliwości prelimitowania potrzebnych kwot na renowację taboru „obecnie kolej nie może całkowicie odpowiadać za pełny przewóz osób i towarów”. To też, ażeby zwiększyć dochodowość kolei, planuje się podwyżkę taryf kolejowych. Projekt podwyżki taryf nie tylko nie

połkał ze strony parlamentu na opozycję, ale wprost przeciwnie, większość parlamentu wypowiedziała się za podwyżką. Zastanawiano się nad tym, czy podwyżka ma być generalna, czy też dotyczyć niektórych tylko towarów. Ostatecznie nastąpiło rozstrzygnięcie tego problemu. Wicepremier inż. Kwiatkowski wypowiedział się przeciw generalnej podwyżce taryf. Obecnie robi się obliczenia w jaki sposób zastosować podwyżkę taryf i o jaki procent podwyższyć, jakich towarów ma dotyczyć, czy tylko w przewozie wewnętrznym, czy też zarówno w obrocie przez porty, czy też tylko przez granice lądowe.

## NOWE OPRACOWANIE WĘGIERSKIEJ TARYFY KOLEJOWEJ

Zapowiadane od dłuższego czasu nowe opracowanie węgierskiej taryfy kolejowej wewnętrznej ulegnie prawdopodobnie poważniejszej zwłoce, na skutek ostatnich zmian granic węgierskich i znacznego powiększenia sieci kolejowej. Wspólna granica polsko-węgierska będzie stanowić niezależną bramę przepustową zarówno dla polskich i węgierskich towarów, jak i dla tranzytu na rynki bałkańskie. Dlatego też nowe opracowania taryfy węgierskiej z pewnością uwzględni postulaty wspólnych interesów polsko-węgierskich. Nowe opracowania a właściwie reforma taryfy węgierskiej winna iść przede wszystkim w kierunku obniżenia stawek przewozowych i stworzenia ulg dla towarów tranzytowych. Dotychczasowy poziom stawek węgierskich taryf wewnętrznych uważany był za wysoki, co było niesprzyjającym elementem w kalkulacjach przewozowych w komunikacji z polskimi portami w Gdyni/Gdańsku. Pozytywne rozwiązanie powyższego zagadnienia znalazłoby swój wyraz w ułożeniu bezpośredniej taryfy polsko-węgierskiej-portowej na wzór istniejącej taryfy polsko-czechosłowacko-portowej. Problem ten jest tym bardziej aktualny, jeśli się uwzględni, że dotychczasowa droga do Węgier bądź to wyłącznie kolejowa bądź też kombinowana z przeładunkiem na Dunaj dostała się w sferę bezpośrednich wpływów Niemiec i ich polityki taryfowej, dbającej przede wszystkim o wykorzystanie własnych sieci kolejowych, a zarazem starającej się szczególnie o alimnetowanie własnych portów.

## KOMUNIKACJA TOWAROWA POLSKO-ANGIELSKA.

Z dniem 1. III. 1959 r. weszła w życie Konwencja o przewozie towarów pomiędzy kontynentem a Wielką Brytanią — drogą przez Belgię i Holandię.

Konwencja stosuje się do wszystkich przesyłek towarowych, nadanych za bezpośrednim listem przewozowym, w komunikacji między stacjami wymienionymi w specjalnym załączniku drogą przez przejścia graniczne niemiecko-belgijskie, niemiecko-holenderskie, oraz wskazane w załączniku linie okrętowe.

Według konwencji przewoźne oblicza się na podstawie taryf bezpośrednich, a w braku ich oddzielnie za każdy odcinek drogi przewozu według taryf obowiązujących w dniu, w którym przesyłka wejdzie na obszar, na którego odcinkach obowiązuje oddzielne obliczenie przewoźne.

W myśl Konwencji przesyłki nadane na stacjach kolei angielskich do stacyj kolei polskich nie mogą być obciążone zaliczeniami w gotówiznie i nadawcy nie wolno zmieniać umowy o przewóz dodatkowym zleceniem w ten sposób, aby nie naruszyć powyższy przepis.

## THE BRITISH AND POLISH TRADE BANK A. G.

6, Dominikswall  
DANZIG

Telegr. - Address:  
Trabanque Danzig

Tel. No. 28351

Every description of banking business transacted,  
especially the financing of Polish imports and exports

Capital paid up . . . . .	G. 5.000.000.—
Reserves . . . . .	G. 3.573.961.10
Running Accounts . . . . .	G. 25.133.675.34
Balance . . . . .	G. 44.952.731.34



# KRONIKA ZAGRANICZNA

## AUSLANDSCHRONIK — FOREIGN CHRONICLE

### STANY ZJEDNOCZONE WOBEC OSTATNICH ZMIAN POLITYCZNYCH W EUROPIE ŚRODKOWEJ

W odpowiedzi na inkorporacje Czech, Moraw i Słowacji do Niemiec, Anglia i Francja ograniczyły się do not protestacyjnych i odwołania swoich ambasadorów. Stany Zjednoczone posunęły się jeszcze dalej w swoim niezadowoleniu na obecny stan w Europie Środkowej podwyższając cło o 25 procent na towary niemieckie. Ponadto Rząd Stanów Zjednoczonych oświadczył, że wszystkie towary pochodzące z Czech, Moraw i Słowacji muszą być znakowane jako towary pochodzenia niemieckiego „Made in Germany”, przy czym zarządzenie to weszło w życie z dniem jego ogłoszenia bez uwzględnienia terminu umownego. Zarządzenie to nie rozciąga się tylko na te towary niemieckie i czechosłowackie, które były w drodze ale i na te towary, których odprawy celnej już dokonano. W ten sposób tracą również wszelkie przywileje kontyngenty czechosłowackie z układu handlowego Stanów Zjednoczonych z Czechosłowacją w r. 1938. W rzeczywistości decyzje Stanów Zjednoczonych można uważać za pewnego rodzaju blokadę eksportu niemieckiego, który w ostatnich czasach i tak już napotykał na duże trudności.

### FLOTY HANDLOWE PORTÓW NORDYCKICH

Wielkość floty poszczególnych portów nordyckich przedstawiała się na początku rb. następująco:

	Ogółem		Motorowce		Parowce		Tankowce	
	Ilość	trb.	Ilość	trb.	Ilość	trb.	Ilość	trb.
Oslo	503	1 715 302	235	1 261 582	261	452 070	121	826 303
Bergen	372	821 063	82	370 583	264	445 091	30	207 726
Kopenhaga	344	756 757	91	407 194	243	346 412	5	39 845
Göteborg	257	584 360	76	361 248	156	218 814	13	80 912
Sztokholm	301	481 324	64	210 434	230	267 693	13	27 293
Tonsberg	115	480 104	58	348 567	57	131 537	15	98 109
Haugesund	157	354 308	36	192 218	115	160 835	12	100 017
Helsinki	177	313 250	14	28 974	163	284 276	7	9 197
Sandefjord	96	233 754	18	123 138	78	110 616	12	96 711
Arendal	51	157 390	13	76 720	37	80 553	16	110 966
Hälsingsborg	93	151 872	1	212	89	151 125	—	—
Stavanger	70	144 947	16	98 084	46	44 614	11	97 337
Farsund	38	127 438	7	41 060	31	86 378	9	65 353
Marienburg	72	117 166	2	736	40	80 371	—	—
Esbjerg	70	113 935	12	31 635	58	82 300	1	5 330
Kristiansand	32	104 775	9	58 060	22	46 138	8	52 964
Trelleborg	26	72 531	9	49 217	17	23 314	9	49 217

### TONAŻ UWIAZANY

Według sprawozdania Duńskiego Związku Armatorów ilość tonażu uwiązanego wykazuje pewne zmniejszenie bezrobocia w drugiej połowie lutego, a mianowicie na 27 lutego było uwiązanych 55 statków i 66,5 tys. ton d. w. wobec 55 statków i 76,0 tys. ton d. w. na 13 lutego rb. i 42,2 tys. ton d. w. na 1 stycznia rb. **Norweski tonaż uwiązany** wynosił na 1 marca rb. 154 statków — 523 tys. ton d. w. i w okresie lutego wzrósł o 27 statków — 78 tys. ton d. w. Cyfry te nie obejmują statków wielorybnych oraz statków umieruchomionych z powodu napraw, klasyfikacji t. t. p.

Według sprawozdania Szwedzkiego Związku Armatorów uwiązany tonaż na 1 marca rb. wynosił 167 statków pojemności 290 tys. ton d. w. wobec 151 statków i 256 tys. ton d. w. przed rokiem. Na zwiększenie się bezrobocia statków wpłynął brak pracy na Bałtyku i Morzu Północnym. Poniższe zestawienie wykazuje poważne zwiększenie się bezrobocia wśród statków zwykle używanych na tych morzach, natomiast większe statki są obecnie lepiej zatrudnione niż przed rokiem.

	1. III. 1958		1. III. 1959	
Wielkość statku w trb.	Liczba d. w.	ton	Liczba d. w.	ton
100/999	45	27 946	60	42 571
1 000/1 999	75	147 862	94	191 710
2 000/2 999	5	20 215	9	52 545
3 000/3 999	1	2 950	2	8 100
4 000/4 999	2	17 575	1	7 800
5 000 etc.	5	59 258	1	7 425
Razem	151	255 606	167	290 151

### PRACA STOCZNI HOLENDERSKICH.

Rok 1958 był dla stoczni holenderskich rekordowym, tonaż zbudowanych statków przekroczył rok 1957-y o 56.536 ton, wynosząc 259.845 ton. Największym statkiem, zbudowanym w Holandii był motorowiec „Oranje”, pojemności 19.850 ton. Poza tym wykończono 3 motorowce po 10.000 t.

95% całego tonażu przypada na motorowce, 55 statki motorowe wykonano na rachunek armatorów zagranicznych, w tym 34 dla Anglii.

Według światowej statystyki, Holandia stoi w budownictwie okrętów na czwartym miejscu za Anglią, Niemcami i Japonią.

### PRACA STOCZNI DUŃSKICH

Według prasy duńskiej stocznia Burmaister & Wain wszczęła pertraktacje z sztabem swych robotników w sprawie przewidywanego przedłużenia czasu pracy o 12 godzin tygodniowo dla blisko 1000 robotników specjalistów. Stojąc na stanowisku (przewidywanego zresztą ustawą o czasie pracy), że brak pracowników w jednym fachu nie powinien wpływać na zmniejszenie pracy w innym fachu, stocznia ma zamiar prosić Ministra Opieki Społecznej o udzielenie odpowiedniego zezwolenia.

### DUŃSKA FLOTA HANDLOWA

powiększyła się w roku ubiegłym o 54 jednostki i składa się obecnie z 469 parowców pojemności 560 690 trb., motorowców 1511 pojemności 619 457 trb. i 17 żaglowców poj. 1.576 trb. Razem 1 997 statków, pojemności 1 181 743 trb.

### SUBSYDIA RZĄDOWE I ZAROBKI FLOTY HANDLOWEJ U. S. A.

Amerykańska flota handlowa otrzymuje subsydia tzw. eksploatacyjne w wysokości ca. \$ 9,5 mil. rocznie — przy czym korzysta z nich 147 statków. Ta subsydiowana flota zarabia rocznie ca. \$ 122 mil. Zaznaczyć należy, że cała flota handlowa Stanów Zjednoczonych A. P., tak subsydiowana jak i nie subsydiowana, przewozi około 26% całego handlu zagranicznego Stanów Zjednoczonych.

Czasopismo „Export Trade & Shipper” powołując się na opinie przedstawicieli armatorów amerykańskich, stwierdza, że gdyby flota amerykańska przewoziła ok. 35% amerykańskiego handlu zagranicznego, wówczas zarobek bto floty wzrósłby rocznie o ca. \$ 78 mil., w tym na flotę subwencjonowaną przypadłoby \$ 45 mil., równocześnie można by zaprzestać jej subwencjonowania. Oddawanie zatem ładunków dla przewoźni handlowej narodowej, byłoby znacznie korzystniejsze, stwierdza pismo, niż płacenie subwencji, pochodzącej przecież z podatków. Równocześnie pismo usprawiedliwia swoje sugestie co do zwiększenia udziału bandery narodowej w handlu zagranicznym Stanów Zjednoczonych powołując się na to, że inne kraje znacznie przekraczają wysuwany procent udziału — np. Japonia przewozi prawie 70% swego handlu, Norwegia ok. 62%, Wielkie Brytania — 60%, Niemcy — 58%, Włochy — 46%, a Francja — 59%.

Dodajmy na zakończenie, że tendencje w kierunku zwiększenia udziału narodowej bandery w handlu zagranicznym są również bardzo aktualne i w Polsce — przewozi ona bowiem nie więcej jak 10% swego handlu na statkach polskich.

### WZROST KOSZTÓW W ŻEGLUDZE

Armatorzy angielscy widzą przyczynę spadku swych obrotów żeglugowych nie tylko w silnej i w subwencjonowanej przez poszczególne państwa konkurencji, ale również i nadmiernie wysokich kosztach eksploatacji statków. Dla przykładu podają, że koszty ruchu angielskich liniowców w ostatnich kilku latach wzrosły następująco:

	1935—1938	w %
Wzrost kosztów ruchu — ogólnie (bez materiałów pędnych)	24,5	
„ przeciętnej ceny bunkru w Anglii . . . . .	40,0	
„ „ „ w portach bunkrowych . . . . .	25,0	
„ płac . . . . .	10,0	
„ kosztów ubezpieczenia . . . . .	50,0	
„ „ wyżywienia . . . . .	12,5	
„ „ reparacji . . . . .	25,0	

### ZAROBKI STOCZNI NORWESKIEJ

Akers Mek. Verksted, największa stocznia okrętowa w Norwegii, uzyskała w 1958 r. czystego zysku 580,9 tys. kor. wobec 555,7 tys. kor. rok przed tym. W 1958 r. wydatkowano na zapłacenie podatków 280 tys. kor. (260 tys. kor. w 1957 r.) i odpisano 747 tys. kor. (708) z tytułu amortyzacji zakładu i maszyn. Dywidendy wypłacono tak jak i poprzednio 4%.



## **XVII MIĘDZYNARODOWY KONGRES ŻEGLUGOWY.**

Już opracowany został program tego kongresu, który odbędzie się na zaproszenie rządu niemieckiego w roku 1940-ym. Otwarcie kongresu nastąpi w Berlinie 3 czerwca, a zakończenie w Wiedniu 25 czerwca.

Obszerny program ten, poza pracą fachową kongresu przewiduje dla uczestników kongresu podróże zapoznawcze, podzielone na dwie grupy.

Grupa pierwsza, do której należą przedstawiciele żeglugi rzecznej, zwiedzi Niemcy środkowe i śladem kanału śródlądowego zapozna się z rozbudową lądowych dróg wodnych.

Druga grupa natomiast zwiedzi porty niemieckie morza północnego i spotka się z pierwszą grupą w Kolonii gdzie odbędą się główne obrady kongresu.

Przed zakończeniem kongresu, obie grupy udadzą się w dalszą podróż, przez południowe Niemcy, podczas której zwiedzą prace przy budowie kanału „Ren—Men—Dunaj“, do Wiednia, gdzie nastąpi rozwiązanie kongresu.

## **ZJAZD HANZEATYCKI W 1939 ROKU.**

W dniach 6 i 7 maja br. port w Hamburgu obchodzi 750-lecie swego istnienia. W ramach tej uroczystości odbędzie się zjazd hanzeatycki, w którym wezmą udział przedstawiciele portów europejskich.

## **PROJEKT UTWORZENIA RYBACKIEGO INSTYTUTU KREDYTOWEGO W NORWEGII.**

Nadzwyczajny komitet dla spraw rybołówstwa, mający za zadanie opracowanie najpilniejszych zagadnień rybackich w Norwegii, opracował ostatnio plan pomocy rybakom. W planie tym przewiduje się utworzenie specjalnego instytutu kredytowego dla rybaków, opartego na kapitale państwowym. Kredyty mają być przeznaczone na zakup statków, sieci, przyborów rybackich, materiałów pędnych i wreszcie na budowę urządzeń, rozwijających spożycie i użytkowanie ryb.

## **PRACA PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU MORSKIEGO W BELGII.**

Instytut Morski w Ostendzie został ostatnio przekształcony na Instytut Państwowy. Program jego przyszłej działalności sporządził prof. Gilson na polecenie dyrektora funduszu państwowego dla badań naukowych. Z dotychczasowych osiągnięć Instytutu wymienić należy utworzenie zbiorów przy Muzeum Przyrodniczym w Brukseli, badania oceanograficzne, hydrologiczne i planktonowe. Wobec tego, że przy Instytucie Morskim w Ostendzie ma być zbudowane nowoczesne akwarium morskie, prof. Gilson badał podobne akwaria w Londynie, Plymouth i Kopenhadze. Należy mieć nadzieję, że Stacja Morska w Gdyni, przy której zbudowano akwarium, będzie mogła korzystać z doświadczeń belgijskich.

## **PRZENIESIENIE ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH JANA BATY DO JUGOSŁAWII**

W dobrze poinformowanych kołach gospodarczych w Beogradzie mówiło się dużo o przeniesieniu wszystkich czechosłowackich zakładów przemysłowych Jana Bata do Jugosławii. Już przed kilku miesiącami Jan Bata przeniósł swoje stałe mieszkanie do Jugosławii. W związku z tym przesiedleniem oczekiwano rozszerzenia jugosłowiańskich zakładów przemysłowych Bata w Borowie, które już do tej pory zaliczają się do największych przedsiębiorstw w Jugosławii. Obecnie mówi się nawet w gospodarczych sferach, że Bata nie był jedynym czechosłowackim przedsiębiorcą, który zamierzał translokować swoje kapitały do Jugosławii. Świadczy to dobitnie, że czechosłowacki wielki kapitał, przewidywał możliwości dalekoidącej ingerencji Niemiec i nie wykluczone jest, że liczył się z sytuacją polityczną, jaka się obecnie wytworzyła.

## **ANULOWANIE ZAMÓWIEŃ TURECKICH W ZAKŁADACH KRUPPA.**

Pismo tureckie „Ikdam“ podaje, że Bank Morski ma zamiar anulować umowę, na podstawie której zakłady Kruppa otrzymały od Turcji zamówienia na budowę w stoczniach „Neptun Werft“ 3 statków po 5500 ton wyporności.

Przyczyną wycofania zamówienia jest to, że firma Kruppa nie dotrzymała terminów budowy oraz ujawniono pewne defekty w dostarczonym już Turcji okręcie „Etrusk“.

Poza tym turecka misja morska, bawiąca w Niemczech odmówiła przyjęcia już wybudowanego przez Zakłady Kruppa drugiego okrętu „Tirchan“, żądając wykonania pewnych reperacji i zmiany maszyn.

## **ROZBUDOWA NIEMIECKICH PORTÓW POMORSKICH.**

Prasa niemiecka donosi o wielkich inwestycjach w portach pomorskich. Tak np. port Stolpmünde przebudowany został na nowoczesny port, gdzie m. in. zbudowano nowe molo zachodnie, długości około 1600 m. oraz podłużono molo wschodnie o 500 m. Jak prasa niemiecka podkreśla, rozbudowa tego portu, posłuży również zwiększeniu i ułatwieniu ruchu pasażerskiego między Rzeszą Niemiecką, a Prusami Wschodnimi. Pociągi z Berlina podchodząc będą wprost na molo pasażerskie, co umożliwi pasażerom bezpośrednio przesiadanie na statek.

Poza tym mają być rozbudowane porty rybackie w Rügenwalde, Sassnitz i Stralsund.

## **W KANAŁE KIŁOŃSKIM**

od 1 kwietnia br. obniżone zostaną opłaty kanałowe i pilotażowe przez zniesienie dodatków zimowych.

## **OBROTY ZAMORSKIE W PORCIE HAMBURSKIM**

zmniejszyły się w miesiącu styczniu br. o 141 000 t czyli o 6,8% i wyniosły 1.940.000 ton. wobec 2.081.000 ton w grudniu 1938 r. Do spadku tego przyczynił się zmniejszony (o 75 tys.) import jak i eksport (66 000).

Ruch pasażerski w tym porcie obejmował w roku 1938 588 583 osób, wobec 618 413 osób w r. 1937 w tym przybyło 286 700 (299 738) a wyjechało 301 883 (318 883) osób.

## **OBRÓT TOWAROWY PORTU SZCZECIŃSKIEGO**

w miesiącu lutym br. wyniósł 501.000 t. w tym przywóz 251.000 t. a wywóz 250.000 ton.

Ruch statków wykazuje na wejściu 455, pojemności 594.465 ton. — na wyjściu 424 — pojemności 555 815 t.

## **TALLIN w 1938 r.**

Obroty portu w Tallinie wzrosły w 1938 roku pod względem ruchu statków natomiast spadły obroty towarowe. Mianowicie ruch statków wzrósł z 1625 jednostek t 944 tys. ton w 1937 r. do 1.787 jednostek i 1.044 tys. ton w 1938 r.; ruch towarów spadł z 575 tys. ton do 565 tys. ton czyli o 3,9%. Ruch pasażerów w porcie tallińskim wzrósł z 53 404 w 1937 r. do 44 451 w 1938 r.

Żegluga przybrzeżna z Tallina wykazuje w omawianym roku zmniejszenie.

## **WĘGIERSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ**

Węgierskie pismo gospodarcze „Pesti Tözsze“ donosi, że powstał projekt utworzenia nowego węgierskiego towarzystwa żeglugi morskiej dla obsługi linii na Daleki Wschód.

## **DZIESIĘCIOLECIE POLSKO-SZWEDZKIEJ IZBY HANDLOWEJ.**

W Sztokholmie odbył się 20 marca uroczysty obchód 10-ej rocznicy istnienia szwedzko-polskiej Izby Handlowej.

Na zebraniu ogólnym, urządzonym z tej okazji wzięli udział przedstawiciele szwedzkiego przemysłu i handlu oraz polskich sfer gospodarczych.

Na uroczystość tę przybył również dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego p. Marian Turski, który wygłosił odczyt na temat „Stosunki handlowe polsko-szwedzkie“.

# **JÓZEF FETTER**

SP. KOM.

**GDYNIA-PORT  
NABRZEŻE POLSKIE  
TELEFON Nr 29-87**

Zakłady uszlachetniania śliwek suszonych, łuszczarnia pestek morelowych, dojrzewalnia bananów. — Import towarów kolonialnych, owoców suszonych i świeżych z krajów południowych. — Eksport płodów rolnych.



# KRONIKA PORTOWA GDYŃSKA

GDYNIAER HAFENCHRONIK — CHRONICLE OF THE PORT OF GDYNIA

## WYSTAWA PORTÓW P. O. C. W BUDAPESZCIE.

Celem zacieśnienia stosunków gospodarczych polsko-węgierskich, staraniem przedstawiciela Polskich Kolei Państwowych i portów Gdyni i Gdańska oraz Dyrekcji budapeszteńskiego wolno-cłowego portu Csepel odbyła się w dniach 8 do 14 marca rb. w Budapeszcie w salach galowych Reduty wystawa portów Gdyni i Gdańska.

Wystawiono tam duże modele plastyczne obu portów, liczne wykresy, ilustrujące rozwój obu portów, p. o. c. ze szczególnym uwzględnieniem ich znaczenia dla handlu węgierskiego, szereg fotografii, przedstawiających fragmenty pracy w portach oraz modele nowych statków polskiej floty handlowej.

Otwarcia wystawy dokonał węgierski min. Przem. i Handlu Kundor, kt. w przemówieniu swoim, podkreślił ściśle związki polityczne, kulturalne i gospodarcze, jakie łączyły Węgry i Polskę w przeszłości, wyrażając przekonanie że wystawa ta przyczyni się niewątpliwie do zapoznania się z możliwościami gospodarczymi, portów polskich, na Węgrzech.

Na uroczyste otwarcie przybyli liczni przedstawiciele sfer gospodarczych i politycznych Węgier, z b. premierem hr. Esterhazy na czele.

Ze strony polskiej wzięła udział delegacja w nast. składzie: dyr. dep. morskiego Min. Przem. i Handlu L. Możdżeński, dyr. Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski, dyr. dep. taryfowego Min. Komunikacji — Ceceniowski, dyr. handl. Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku A. Rudzki. Linie „Gdynia — Ameryka” reprezentował dyr. Plinius.

Po zwiedzeniu wystawy, przy wypełnionej po brzegi sali odbył się odczyt dyr. Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego pt. „Rozwój i znaczenie portów Gdyni i Gdańska”. Po odczytaniu wyświetlono nowy film propagandowy ilustrujący pracę i nowoczesne urządzenia portów Gdyni i Gdańska.

Wieczorem dyrekcja wystawy podejmowała obiadem przedstawicieli węgierskich sfer gospodarczych.

Prasa węgierska podająca o przebiegu tej uroczystości, podkreślała doniosłe znaczenie zacieśnienia współpracy gospodarczej polsko-węgierskiej.

## SPUSZCZENIE NOWYCH STATKÓW NA WODĘ.

W Stoczni Gdyńskiej na terenach przy nabrzeżu Śląskim spuszczane zostaną na wodę statek dozoreczy oraz draga ssąca.

Statek dozoreczy budowany jest dla Morskiego Urzędu Rybackiego, posiada długość między pionami 25 m., szerokość na wręgach 5,50 m., wysokość do pokładu 3 m., zanurzenie 2,20 m, wyporność 140 ton, motor Diesla o sile 250 KM, pozwalający rozwijać szybkość 11 węzłów.

Draga ssąca budowana jest dla Zarządu Miejskiego Wodociągów i Kanalizacji m. st. Warszawy i służyć ma do prac na Wiśle. Draga ta posiada długość 25 m, wysokość boczną 2,20 m, szerokość 6 m, silnik Diesla sprzężony z prądnicą o mocy 250 KM. Nowobudowana draga będzie mogła pogłębiać do 6 m, a wydajność jej wynosi 500 m<sup>3</sup> mieszczony przy ciśnieniu 35 m słupa wodnego.

Po spuszczeniu na wodę jednostki powyższe będą wykańczane.

## PIERWSZY STATEK, NOWOPOWSTAŁEJ FIRMY ARMATORSKIEJ

„Bałtycka Spółka Okrętowa”, zakupiony parę tygodni temu w Anglii s/s „Narocz” już rozpoczął pracę jako tramp, w polskiej flocie handlowej.

Nowa ta firma armatorska, której współwłaścicielami są pp. Antkowiak, Bartosiak, Cedro, Federowicz, Lipczyński, Milewski, Olszewski i Potocki, nabyła ostatnio drugi statek angielski „River Dart”, pojemn. 2.700 t. który otrzyma nazwę „Wigry” i oczekiwany jest w Gdyni w połowie kwietnia rb.

## ZAMÓWIENIE NOWEGO POLSKIEGO STATKU RYBACKIEGO.

Stocznia Rybacka w Gdyni otrzymała od Ministerstwa Przemysłu i Handlu zamówienie na budowę statku rybackiego, przeznaczonego dla połowów dalekomorskich. Wymiary nowozamówionej jednostki są następujące: 24 mtr. długości, 6 mtr. szerokości i 50 ton ładowności użytkowej, silnik o mocy 180 HP.

W chwili obecnej Stocznia Rybacka posiada w budowie 10 kutrów rybackich, z których 6 jest już na wykończeniu. Wszystkie te kutry zamówione zostały przez Morski Instytut Rybacki i przystosowane są do połowów przybrzeżnych i dalszych. Poza tym Stocznia Rybacka otrzymała ostatnio od Stoczni Gdańskiej zlecenie na budowę 8 łodzi ratunkowych (w tych 2-ch z motorkami), przeznaczonych dla budujących się w Gdańsku dwóch frachtowców motorowych G. A. L'u „Bielsko” i „Łódź”.

## GAL A WYSTAWA W NOWYM JORKU.

Jak już podaliśmy w poprzednim numerze, Linia Gdynia—Ameryka w związku z wszechświatową wystawą w Nowym Jorku, zmieniła rozkład jazdy swych statków, stosownie do terminu otwarcia Wystawy, aby umożliwić sferom gospodarczym wzięcie udziału w tej uroczystości.

Poza tym, wobec wzrastającego zainteresowania wystawą nowojorską, postanowiono przenieść na linię Gdynia—Nowy Jork, na dwie specjalne podróże s/s „Kościuszkę”. Odjazd statku 2 lipca i 5 sierpnia rb., powrót — 1 sierpnia i 4 września.

## ZAKŁADY PRZEMYSŁU TŁUSZCZOWEGO I OLEJARSKIEGO



# „UNION” S. A. GDYNIA

Wyrób tłuszczów i olejów roślinnych z nasion egzotycznych i krajowych a mianowicie

**palmowego — kokosowego — konopnego — rzepakowego — lnianego —**



**POKOST — EKSPORT MAKUCHÓW  
UTWARDZALNIA OLEJÓW CIEKŁYCH**

Adres dla listów: Gdynia, skrz. poczt. 125

Adres dla depesz: Olejarnia Gdynia

Adres dla przesyłek wagonowych: GDYNIA - PORT CENTRALNY bocznicą własną

Telefon: 29-41 Centrala

Telefon: 29-41 Centrala





## O budowie Kanału

Pojawiające się od czasu do czasu w prasie wiadomości o budowie Kanału Przemysłowego w Gdyni są albo nieściśle, albo przesadzone mocno, albo też zgoła nieprawdziwe i wprowadzające w błąd niezbyt zorientowanych czytelników.

Aby nie było więc niejasności albo fałszywego komentowania projektowanych prac, związanych z budową Kanału Przemysłowego należy sobie uprzytomnić następujące fakty:

- 1) Port gdyniński w obecnym swym stanie jest portem wybitnie przeładunkowym i nie posiada odpowiednich terenów, na których mogłyby się umieścić przemysł, związany z transportem morskim tak surowców jak i wyrobów.
- 2) Tereny przemysłowe w porcie mogą przeszkadzać prawidłowej rozbudowie portu przeładunkowego, a więc zakłady przemysłowe nie mogą być przemieszane z urządzeniami składowymi i przeładunkowymi tak ze względów ekonomicznych jak i technicznych, czy też komunikacyjnych, a więc ze wzglę-

du na odrębny zupełnie charakter t. zw. uzbrojenia terenu i jego ukształtowania.

- 3) Jedynym terenem bliskim istniejącemu portowi gdyńskiemu, a nie nadającym się do budowy normalnych basenów portowych jest dolina między wzgórzami Grabówka i Chylonki z jednej strony, a wzgórzami Oksywskimi z drugiej. Dolina ta natomiast nadaje się doskonale pod przemysł portowy, gdyż jest odpowiednio szeroka, a jej stosunkowo duża wysokość nad poziomem morza, wynosząca od 4 do 15 m, nie ma zbyt wielkiego ujemnego znaczenia dla przemysłu.
- 4) Dostęp wodny do wymienionych terenów przemysłowych możliwy jest przez wybudowanie odpowiedniego kanału, dającego możliwość podejścia statkom morskim do poszczególnych parcel przemysłowych.

Biorąc powyższe założenia pod uwagę, opracowany został szczegółowy projekt kanału. Trasa tego kanału jest prze-

### RUCH STATKÓW „POLSKAROB“ W LUTYM.

Statki „Polskarob“ Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego w ciągu lutego br. odbyły następujące podróże:

Ss. „Robur III“ 4 podróże z Gdyni do Malmö 2600 t; Trelleborg 2600 t; Oxelösund 2648 t; Slite 2660 t — 10.508,0 t.

Ss. „Robur IV“ — 2 podróże z Gdyni do: Rotterdamu 2715 t; z Rotterdamu do Göteborga 2725,5 t — 5.440,5 t.

Ss. „Robur V“ — 5 podróże z Gdyni do: Haugesund 2714 t; z Rotterdamu do Hålsingborg 2740,5 t; z Gdyni do Halimstad 2751 t.

Ss. „Robur VI“ 8.205,5 t, 5 podróże; z Gdyni do Caen 2990 t; z Burntisland do Aarhus 5046,5 t — 9.157,5 t.

Ss. „Robur VIII“ — 5 podróże z Gdyni do: Zeebrugge 5960 t; z Methil do Kopenhagi 4051,5 t; z Gdyni do Zeebrugge 3998 t — 11.989,5 t — razem 45.501 t.

Przewieziono przez Gdynię 52.757 ton, pomiędzy obcymi portami 12.544 ton, razem 45.501 ton. Wywieziono do Szwecji 18.725 t., Belgii 7.958, Danii 7.078, Norwegii 5.855, Francji 2.990, Holandii 2.715, razem 45.501 ton.

### INSTYTUT HIGIENY MORSKIEJ I TROPICALNEJ W GDYNI KSZTAŁCIĆ BĘDZIE LEKARZY PORTOWYCH, OKRĘTOWYCH I EMIGRACYJNYCH.

W kwietniu otwarty będzie w Gdyni Instytut Higieny Morskiej i Tropikalnej, który powstaje z przekształcenia gdyńskiej filii Państwowego Zakładu Higieny.

Instytut będzie pionierską placówką szkolenia polskich lekarzy okrętowych, portowych, emigracyjnych i tropikalnych. W miarę rozwoju prac Instytut szkolić będzie prawdopodobnie także pomocniczy personel sanitarny do prac na statkach i terenach tropikalnych.

Instytut prowadzić ma również rozległe badania naukowe, przede wszystkim nad zagadnieniami: chorób tropikalnych, higieny okrętowej i portowej, a zwłaszcza higieny pracy na statkach, w portach i krajach tropikalnych.

Przy Instytucie czynny będzie nadal dział badania żywności i przedmiotów użytku, przy czym zadania tego działu będą prawdopodobnie rozszerzone.

Obecnie prowadzone są końcowe prace przygotowawcze nad przystosowaniem gdyńskiej placówki Zakładu Higieny do potrzeb i zadań nowego Instytutu.

### NOWY MOTOROWIEC FIŃSKI w PORCIE GDYŃSKIM.

W drugiej połowie marca zawinął do portów Gdynia i Gdańsk fiński motorowiec „Aurora“ należący do Finland

Syd-Amerika Linien w Helsinkach, kursujący na linii regularnej między Gdynią—Gdańskiem a Argentyną, Urugwajem i Brazylią.

M/s „Aurora“ o pojemności 4.850 t. r. br. zbudowany został w 1958 r. w Stoczni Crichton Vulcan A/B w Abo, zaopatrzonej jest w najnowsze urządzenia techniczne oraz posiada obszerne komory chłodnicze dostosowane do transportu owoców. Szybkość statku dochodzi do 17 węzłów. Motorowiec „Aurora“ po odbyciu pierwszej podróży do Ameryki Południowej przybył poraz pierwszy do Gdyni i Gdańska z ładunkiem skór, ekstraktu quebracho oraz bawełny. Maklerem powyższego statku jest firma „Bergtrans“.

### ODCZYT DR B. KASPROWICZA.

15 marca br. w sali konferencyjnej Izby Przemysłowo-Handlowej odbyło się pierwsze zebranie publiczne Morskiego Kolegium Ekonomicznego z udziałem przedstawicieli sfer portowych, żeglugowych i innych, na którym dyr. Rady Interesantów Portu Gdyńskiego dr B. Kasprowiec wygłosił dłuższy referat p. t. „Walka dwu doktryn o kierunek handlu w Europie środkowej“.

Prelegent cytując twierdzenia prac autorów z ostatnio wydanego w Królewcu dzieła zbiorowego „Die Weichsel“, którzy tendencyjnie usiłują dowieść, że właściwy kierunek handlowej ekspansji Polski — to linia pozioma z zachodu na wschód, a nie pionowa, jak obecnie, z południa na północ.

Poza tym prelegent, powołując się na inne zjawiska na obszarze naszego zachodniego sąsiada i inne, zwrócił uwagę zebranych na niewłaściwe i niczym nie uzasadnione twierdzenia wspomnianych niemieckich sił naukowych, ponieważ naturalny szlak historyczny ekspansji gospodarczej Polski, to droga równoległa z biegiem Wisły.

Po dłuższym tym referacie odbyła się niezwykle ożywiona dyskusja, w której brał udział: dyr. handl. Rady Portu i Dróg Wodnych Gdańska A. Rudzki, — dyr. Instytutu Bałtyckiego mgr Bieniasz, A. Zakrzewski, inż. Kosydariski, mgr. B. Koselnik i inni.

### WŁADZE ZW. WŁAŚCICIELI I DZIERŻAWCÓW MAGAZYNÓW PORTOWYCH.

Na walnym zgromadzeniu Związku Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych wybrany został nowy zarząd, w składzie:

Prezes — dyr. Teodor Dembiński. Członkowie Zarządu — dyr. dyr. Gieysztor, Jasiński. Marszał. dr Darski i Rot-





## Przemysłowego w Gdyni

dłużeniem trasy kanału Portowego; zaczyna się przy elektrowni „Gródka”, tuż za portem drzewnym „Pagedu” i kończy się na razie przy ul. Puckiej (droga między Chylonią i Pogórzem). Należy nadmienić, że trasa kanału może być przedłużona bez żadnych specjalnych trudności technicznych dalej aż do Redy, a nawet Rewy, zaś kanał Przemysłowy będzie mógł służyć w przyszłości także jako komunikacyjny między obecnym portem Gdyni, a jego nowymi basenami, położonymi na terenach za Chylonią.

W przyszłości szerokość Kanału Przemysłowego dojdzie do 120 m, a głębokość do 80 m. Brzegi kanału będą umocnione nabrzeżami do wysokości 3 m ponad poziom wody. Zakłady przemysłowe przylegać będą bezpośrednio do linii wodnej — tory zalegające obecnie tereny przy kanale usuwane zostaną w miarę potrzeby, po czym doprowadzone będą do tych terenów tory kolejowe i drogi kołowe.

Roboty obecnie prowadzone przy budowie kanału traktować należy jako roboty wstępne, polegające na uporządkowaniu sieci komunikacyjnej. Przystąpiono obecnie do budo-

wy drogi definitywnej, łączącej śródmieście z Oksywiem, zamiast dotychczasowej prowizorycznej drogi okrężnej; droga ta będzie wysokim nasypem przekraczając tory kolejowe wiaduktami, a kanał mostem zwodzonym, wykonano już znaczne ilości robót ziemnych pod tą drogą oraz wykopy torfowe pod inne drogi dojazdowe, znaczenia lokalnego.

Poza robotami drogowymi Urząd Morski wykonuje obecnie czerpanie właściwego kanału, jednakże w niewielkiej skali, w miarę przyznawania odpowiednich funduszy. Wykonano więc dotychczas kanał szerokości 60 m, głębokości 5 m i długości 300 m jako część przyszłego dużego kanału, pozwala to już na przygotowywanie przyległych terenów i przystani dla zainteresowanych zakładów przemysłowych.

Reprodukowana wyżej fotografia przedstawia prace pogłębiarki w kanale Przemysłowym. Z lewej strony widać wykonaną część nasypu drogi, miejsce gdzie się nasyp urywa oznacza początek przyszłego mostu nad kanałem; w głębi widać pokryte jeszcze torfem tereny dla przemysłu, a dalej zabudowania Obłęża i Oksywia.

stat — jak w roku ubiegłym. Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.: Fink-Finowickiego, Lipczyńskiego i Stachowicka — również jak w roku ubiegłym.

Delegatami do Zarządu Rady Interesantów Portu wybrano pp.: Dembińskiego i Rotstata, na zastępcę p. Lipczyńskiego.

Pierwsze posiedzenie Zarządu po walnym zgromadzeniu wybierze ze swego grona wiceprezesa.

### KONSULAT BRAZYLII W GDYNI.

Pan Prezydent udzielił exequatur p. Jorge Kirchhofer — Cabral, jako konsulowi Brazylii na obszar portu i miasta w Gdyni.

Nowy konsul brazylijski już przybył do Gdyni i rozpoczął urzędowanie.

### PRACA FIRM MAKLESKICH W GDYNI W LUTYM R. 1939.

	statki	tn.
1. Polskarob	79	114 822
2. Bergtrans	87	69 805
5. P. A. M.	68	67 859
4. Rothert i Kilaczycki	22	25 557
5. American Seantie Line	7	21 965
6. Reinhold	51	21 709
7. Progress	25	19 757
8. Behnke i Sieg	50	19 090
9. Rummel i Burton	28	12 951
10. G. A. L.	2	11 922
11. Polbryt	14	11 720
12. Żegluga Polska	22	11 128
15. P. Z. K. B.	5	10 000
14. DAGD	2	5 128
15. Cedro	6	4 365
16. Aug. Wolff i Ska.	8	5 657
17. Prowe	6	2 591
18. Pantarei	1	1 271
19. Mewa	4	549
20. Delfin	2	226
21. Pomorze	1	151
22. Banderą	1	92

razem 451 436 055

### PRACA STATKÓW POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO W STYCZNIU I LUTYM.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego w Gdyni przywoziły w styczniu w eksporcie 6422 ton drobnicy i w imporcie 2530 ton drobnicy, w obrotach zaś między portami obcymi 1250 ton ładunku.

W lutym eksport na statkach Towarzystwa wyniósł 7844 ton drobnicy, a import 2998 ton drobnicy.

### RUCH W PORTACH RYBACKICH W R. 1938

**Ruch portowy we Władysławowie w roku 1938.** — W przeciągu 1938 roku zawinęło do portu we Władysławowie 89 statków, z czego pod banderą niemiecką 49, duńską 11, holenderską 9, szwedzką 1 oraz niektóre jednostki polskiej marynarki wojennej. Poza tym zawinęło 1.145 kutrów polskich, 8 kutrów niemieckich, 2 kutry duńskie, 85 yachtów polskich oraz 12 holowników i drag.

Średnio stało w porcie 14 kutrów rybackich. — Maksymalny ruch statków zanotowano w listopadzie ub. r., kiedy w ciągu jednego dnia stało 57 kutrów rybackich, 9 statków obcych, 2 dragi oraz jeden holownik. Podczas miesięcy letnich również był dość ożywiony ruch pasażerski. Rybacy na kutrach przewozili liczne wycieczki letników na pełnym morzu.

Ryby z połowów przywieziono do portu we Władysławowie w przeciągu 1938 roku 149.600 kg.

**Ruch portowy w Pucku.** — W przeciągu 1938 roku zawinęło do portu w Pucku ogółem 776 statków, kutrów, yachtów oraz łodzi żaglowych i motorowych. Przeladowano towarów i ryb w porcie 4.022.350 kg.

W przeciągu miesięcy letnich również odbywał się ruch pasażerski przeważnie wycieczkowy.

**Ruch portowy w Helu.** — W przeciągu 1938 roku zawinęło do portu w Helu 5.068 statków, kutrów rybackich, szkunerów i holowników.

Przeladowano 40.15 ton towarów. Ruch pasażerski wyniósł w tym okresie 114.377 osób.

**Ruch portowy w Jastarni.** W przeciągu 1938 roku zawinęło do portu w Jastarni 2.576 statków, kutrów, holowników i motorówek. Przeladowano w tym okresie 668.5 ton towarów. — Ruch pasażerski w 1938 roku wyniósł w Jastarni 163.510 osób.



## ROZWÓJ STOCZNI YACHTOWEJ W GDYNI.

W ubiegłym roku Urząd Morski wydzierżawił dla Stoczni Yachtowej nowy obszerny teren przy nabrzeżu reperyjnym o powierzchni ok. 6.000 m<sup>2</sup>, gdzie powstały i częściowo już są uruchomione nowe warsztaty.

Plan zabudowy przewiduje na tym terenie następujące inwestycje: 3 hangary murowane (kadłubownia) o łącznej kubaturze ok. 9.000 m<sup>3</sup>, budynek dla warsztatów mechanicznych, biuro i magazyny oraz lekki hangar dla zimowania yachtów.

W przyszłości przewidziana jest również budowa siłpi (wyciągu) w którym mieści się kadłubownia i mechaniczna obróbka drzewa, a na piętrze tresarnia i biuro ruchu, również wybudowano kryty skład dla materiałów drzewnych. Poza tym znajduje się w budowie 2-gi hangar i pomieszczenia dla warsztatów mechanicznych (ślusarni, kuźni, spawalni i cynkowni).

W nowych hangarach rozpoczęto już budowę szeregu jednostek a mianowicie: 60 tonowy statek pilotowy dla portu gdyńskiego, 5 yachtów turystycznych 5-cio tonowych, motorową łódź inspekcyjną dla Urzędu Morskiego, łódź pomiarową dla portu gdyńskiego, dużą łódź motorową turystyczną na 30 osób, 2 łodzie ratunkowe oraz 4 yachty 5-cio tonowe.

Obok budowy nowych jednostek Stocznia Yachtowa wykonuje szereg dorocznych remontów na yachtach i napraw awaryjnych na łodziach motorowych.

Obecnie Stocznia powyższa zatrudnia 60 ludzi i pracuje częściowo na 2 zmiany; w najbliższych miesiącach stan zatrudnienia znacznie wzrośnie w związku z nowymi zamówieniami, które Stocznia ma otrzymać.

Istniejące oraz będące w budowie urządzenia techniczne Stoczni, winny sprostać w zupełności zapotrzebowaniu krajowemu na najbliższe lata na różne typy yachtów oraz łodzi motorowych.

Od chwili swego powstania, tj. od 1934 roku Stocznia Yachtowa wybudowała dotychczas 63 jednostki pływające różnego typu i tonażu.

W ubiegłym roku rozpoczęto seryjną produkcję yachtów i joli. Rezultaty osiągnięte zarówno w dziedzinie konstrukcji, jak i wykonania pozwalają spodziewać się dalszego rozwoju tej placówki.

## Z REJESTRU STATKÓW

Nr 57 „Monitora Polskiego“ z dnia 10 marca zawiera wyciąg z rejestru morskich statków handlowych przy Sądzie Grodzkim w Gdyni, w którym ostatnio pod nr 59 przy statku pasażerskim „Polonia“ dopisano, iż parowiec ten z powodu utraty prawa morskiego statku handlowego został z rejestru wykreślony.

W rejestrze morskich statków handlowych przy Sądzie Grodzkim w Gdyni pod numerem 189 wpisano motorowiec jednośrubowy „Morska Wola“ o międzynarodowym sygnale poznawczym SPEJ. Statek, którego właścicielem jest „Linia Gdynia — Ameryka“, ma 93,48 m długości, 14,54 m największej szerokości, 7,16 m głębokości, 16,68 m największej długości przedziału maszynowego, 9.554,5 m sześć. pojemności brutto, czyli 3.376,06 ton rejestrowych i 5.582,4 m sześć. pojemności netto, czyli 1.972,56 ton rejestrowych. Motorowiec został zbudowany w roku 1924 w stoczni „Germania, Friedrich Krupp A. G. w Kilonii.

\* \* \*

W rejestrze morskich statków handlowych przy Sądzie Grodzkim w Gdyni pod numerem 165 wpisano motorowiec rybacki pod nazwą „Korab III“ o międzynarodowym sygnale poznawczym SOGE. Statek, będący własnością Skar-

bu Państwa, został zbudowany w ubiegłym roku przez spółkę akcyjną The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd. w Gdańsku. Statek ma 35,72 mtr. długości, jego największa szerokość wynosi 7,57 mtr., głębokość 3,34 mtr., pojemność brutto 717,2 mtr. sześć. czyli 255,44 ton rejestrowych, a pojemność netto 319,9 mtr. sześć. czyli 115,05 ton rejestrowych.

Poza tym w rejestrze morskich statków handlowych pod numerem 95, przy holowniku „Wilk“ dopisano, że holownik ten z powodu sprzedaży na wody śródlądowe został skreślony z rejestru.

## CERTYFIKATY NOWEGO POLSKIEGO MOTOROWCA „CHROBRY“.

Wodowany ostatnio w Danii nowy polski motorowiec pasażerski „Chrobry“ otrzymał szereg certyfikatów, potrzebnych dla wykonywania rejsów osobowych. Tak więc statek otrzymał certyfikat duńskiego Ministerstwa Handlu, wymagany dla Międzynarodowej Żeglugi Pasażerskiej, dalej świadectwo, stwierdzające, że statek odpowiada wszystkim wymogom „Międzynarodowej konwencji bezpieczeństwa życia na morzu“, poświadczenie wykonania okrętu w myśl przepisów Lloyd's Register of Shipping, klasy 100 z „wolną burcią“.

## ZARZĄDZENIE DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO O PROWADZENIU DZIENNIKÓW OKRĘTOWYCH.

W nr 7 Pomorskiego Dziennika Wojewódzkiego z dnia 15 lutego (strona 81 — pozycja 57) ukazało się zarządzenie dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w sprawie instrukcyj o prowadzeniu dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych.

## UDZIAŁ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W OBROTACH POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO.

Rada Interestantów Portu, podaje poniższe zestawienie, obrazujące udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska za okres ostatnich trzech lat:

Obroty Gdyni	1936	1937	1938
Przywóz ogólny	1.335.436	1.718.004	1.526.536
własnymi statkami	223.298	363.818	358.405
udział polskiej floty handl.	16,7%	21,2%	23,4%
Wywóz ogólny	6.497.490	7.288.175	7.646.902
własnymi statkami	792.555	862.709	863.754
udział polskiej floty handl.	12,4%	11,8%	11,5%
Obrót ogólny	7.741.946	9.006.177	9.173.438
własnymi statkami	1.015.851	1.226.527	1.222.159
udział polskiej floty handl.	13,7%	13,6%	13,3%
<b>Obroty Gdańska</b>			
Przywóz ogólny	955.154	1.515.822	1.563.958
polskimi statkami	150.055	158.350	102.744
udział polskiej floty handl.	15,6%	10,5%	6,5%
Wywóz ogólny	4.675.001	5.684.850	5.565.237
polskimi statkami	227.019	290.896	240.287
udział polskiej floty handl.	4,9%	5,1%	4,3%
Obrót ogólny	5.628.155	7.200.672	7.127.195
polskimi statkami	357.074	449.246	343.031
udział polskiej floty handl.	6,4%	6,2%	4,8%

Z zestawień tych wynika, że o ile udział polskiej floty handlowej w 1938 roku utrzymał się w obrotach Gdyni na poziomie roku poprzedniego, to w obrotach, a zwłaszcza w przywozie, Gdańska poważnie się zmniejszyły. Obecnie udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni jest prawie trzy razy większy niż Gdańska.

# „B A N D E R A“

TOWARZYSTWO TRANSPORTOWE

SP. Z O. O.

*Maklerka i Ekspedycja*

G D Y N I A

ul. Świętojańska Nr 9

tel. 39-35, 39-36, 39-37



# KRONIKA PORTOWA GDAŃSKA

## DANZIGER HAFEN CHRONIK — CHRONICLE OF THE PORT OF DANZIG

### UDZIAŁ PORTÓW P. O. C. W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI W MIESIĄCU STYCZNIU 1959 R.

Udział portów p. o. c. w handlu zagranicznym Polski wyniósł w styczniu 1959 r. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

#### Przywóz

	styczeń 1959		styczeń 1958	
	t	%	t	%
Ogółem	282 269,0	100,0	292 754,0	100,0
Udział portów p. o. c.	170 088,6	60,2	180 279,9	61,6
Gdańsk	61 521,5	21,7	67 055,8	22,9
Gdynia	108 767,5	38,5	115 246,1	38,7

#### Wywóz

	1959		1958	
	t	%	t	%
Ogółem	1 747 422,6	100,0	1 245 897,7	100,0
Udział portów p. o. c.	1 191 493,4	68,2	1 053 150,8	84,5
Gdańsk	507 485,9	29,1	415 997,6	33,2
Gdynia	684 009,5	39,1	639 153,2	51,3

### OBRÓT NAJWAŻNIEJSZYCH TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM 1959.

Obrót najważniejszych towarów portu gdańskiego przedstawiał się w miesiącu lutym 1959 r. w porównaniu z tym samym miesiącem roku poprzedniego następująco:

#### Przywóz

	luty	
	1959	1958
rudy i piryty	41 502,2	75 758,9
śledzie	2 596,5	2 765,1

### Praca maklerów gdańskich w styczniu i lutym 1959 r.

#### Die Tätigkeit der Danziger Makler im Monat Januar-Februar 1959

Nazwa firmy Firma	Na wejściu Eingang				Na wyjściu Ausgang			
	Styczeń Januar		Luty Februar		Styczeń Januar		Luty Februar	
	Statki Schiffe	trn	Statki Schiffe	trn	Statki Schiffe	trn	Statki Schiffe	trn
Als	19	16 263	7	5 353	20	19 672	9	6 336
Akotra	27	28 919	17	22 218	27	29 414	20	24 973
Artus	15	12 974	10	7 883	14	12 840	12	10 063
Atlantic	24	19 554	20	12 673	22	17 972	22	14 265
Bachman	4	437	10	909	6	651	9	867
Baltyski Lloyd	5	6 752	1	717	4	5 608	1	717
Behnke i Sieg	38	32 694	34	21 437	24	17 204	36	23 966
Bergtrans	94	68 205	85	60 062	101	74 771	80	54 096
Bugsier	1	94	1	64	3	1 324	1	64
Gd. Biuro Bunki	—	—	—	—	1	4 518	—	—
Stocznia Gdańska	—	—	—	—	1	105	1	404
Ehlig	3	1 370	2	1 054	1	797	1	571
Ganawindt	6	3 772	4	735	5	3 675	1	97
Kreft	19	2 485	21	2 060	16	1 935	19	1 646
Mory i S-ka	1	2 018	1	739	1	2 018	1	739
Lloyd Póln.-Niem.	6	5 169	11	5 910	5	2 697	13	7 082
Olszewski	6	1 667	5	1 302	7	1 900	4	1 250
Pachur i Frahl	13	6 201	7	3 040	14	6 460	8	3 390
Pam	53	49 329	55	55 039	53	43 895	55	57 438
Polko	41	33 264	31	22 512	49	39 389	31	22 786
Pol. Sp. Melas.	1	568	1	568	1	568	1	568
Pol. Stand. Tr. G. H.	15	20 507	11	14 763	19	30 299	15	21 723
Prowe	3	1 050	8	3 544	3	1 050	6	2 479
Reinhold	39	26 618	42	36 310	41	28 132	43	36 006
Rothert i Klaczycki	25	20 619	35	35 007	27	23 447	33	26 356
Rummol i Burton	13	13 049	8	6 482	11	11 613	7	5 003
Schichau	—	—	1	6 019	1	6 019	2	10 757
Sieg i S-ka	—	—	—	—	—	—	1	131
Sodtmann	8	5 287	4	2 441	8	6 181	5	2 871
Stillert	—	—	31	617	—	—	—	—
Szymankiewicz	12	8 800	18	14 338	16	13 441	18	14 589
Zjed. Korpor. Batt.	3	5 982	2	5 008	2	3 988	2	3 988
Wisl. Sp. Akc.	—	—	—	—	—	—	1	84
August Wolf i S-ka	15	7 913	11	5 593	15	6 816	10	4 996
Polkarbon	—	—	—	—	—	—	1	1 380
Własne deklar.	4	368	1	102	3	221	1	102
Razem:	513	401 898	465	352 649	521	418 620	470	361 873

fosforyty	3 700,5	9 774,5
metale i wyroby	4 546,6	1 503,4
kawa	129,0	77,0
herbata	66,6	71,6
kakao	130,2	264,5

#### Wywóz

węgiel + węgiel bunkrowy	516 082,9	248 599,0
koks	20 784,0	14 865,0
drzewo i wyroby	54 919,8	65 376,5
żyto	28 201,2	0,1
jęczmień	58 075,8	17 724,9
owies	6 170,9	2 006,5
rośliny strączkowe	7 514,4	5 788,8
mąka	6 816,2	2 107,5
makuchy	1 271,1	868,6
siarczany amonu	9 656,2	264,9
metale i wyroby	7 653,1	2 563,6

### ANTEIL DER HÄFEN DES POLNISCHEN ZOLLGEBIETS AM POLNISCHEN AUSSENHANDEL IM MONAT JANUAR 1959.

Der Anteil der Häfen des polnischen Zollgebiets am gesamten Aussenhandel Polens betrug im Monat Januar 1959 im Vergleich mit demselben Monat des Vorjahres nach Angaben des Główny Urząd Statystyczny:

#### Einfuhr

	Januar 1959		Januar 1958	
	t	%	t	%
Gesamteinfuhr	282 269,0	100,0	292 754,0	100,0
Anteil der Häfen	170 088,6	60,2	180 279,9	61,6
Danzig	61 521,5	21,7	67 055,8	22,9
Gdynia	108 767,5	38,5	115 246,1	38,7

#### Ausfuhr

Gesamtausfuhr	1 747 422,6	100,0	1 245 897,7	100,0
Anteil der Häfen	1 191 493,4	68,2	1 053 150,8	84,5
Danzig	507 485,9	29,1	415 997,6	33,2
Gdynia	684 009,5	39,1	639 153,2	51,3

### UMSCHLAG DER WICHTIGSTEN WAREN IM DANZIGER HAFEN IM FEBRUAR 1959.

Der Umschlag der wichtigsten Waren stellte sich im Monat Februar 1959 im Verhältnis zum Parallelmonat des Vorjahres wie folgt:

#### Einfuhr

	Februar	
	1959	1958
Erze u. Pyrite	41 502,2	75 758,9
Heringe	2 596,5	2 765,1
Phosphorite	3 700,5	9 774,5
Metalle u. Erzeugen	4 546,6	1 503,4
Kaffee	129,0	77,0
Tee	66,6	71,6
Kakao	130,2	264,5

#### Ausfuhr

Kohle + Bunkerkohle	516 082,9	248 599,0
Koks	20 784,0	14 865,0
Holz u. Holzwaren	54 919,8	65 376,5
Roggen	28 201,2	0,1
Gerste	58 075,8	17 724,9
Hafer	6 170,9	2 006,5
Hülsenfrüchte	7 514,4	5 788,8
Mehl	6 816,2	2 107,5
Oelkuchen	1 271,1	868,6
schwefels. Amoniak	9 656,2	264,9
Metalle u. Erzeug.	7 653,1	2 563,6

## KABELFABRIK Mechanische Draht- u. Hanfseilerei G.m.B.H.

FABRYKA KABLI, MECHANICZNA FABRYKA LIN DRUCIANYCH I KONOPNYCH Tow. z ogr. odp.

Telefon nr 234 30

GDAŃSK, Langgarten 109

Telefon nr 234-30

Liny druciane, liny konopne, szpagaty, sieci rybackie krajowe i zagraniczne.





# WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

## DZIAŁ URZĘDOWY

### STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA LUTY TRAFFIC STATISTICS OF THE PORT FOR FEBRUARY

**Ogólny obrót towarowy** portu gdyńskiego za m-c luty r. 1959 wyniósł 727.149,4 ton, wobec 827.153,6 ton w styczniu r., 677.405,7 t. w lutym 1958 r. i 611.994,8 w lutym 1957 r. Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 12,1%-wy spadek obrotów w porównaniu z miesiącem ubiegłym, 7,3%-wy wzrost w stosunku do m. lutego r. 1958 oraz 18,8% wzrost wobec lutego 1957 r.

**Ruch statków** w mies. sprawozdawczym wykazuje na wejściu i na wyjściu spadek ilości i pojemności statków. Przyszło bowiem 465 (576) statków o pojemności 444.779 trn (545.269) wyszło zaś 470 (567) statków o pojemności 459.569 trn (552.665). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lutym wyniósł 956,5 trn (946,6). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 60 (65); średni postój wyniósł 52,6 godz. (52,5). Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Finlandia, Włochy, Dania, Norwegia, Anglia, Niemcy, Estonia, Stany Zjedn. A. P., Łotwa, Grecja, Holandia, Litwa, ZSRR., W. M. Gdańsk.

**Obroty zamorskie** w lutym 1959 r. — 725.927,8 t. wykazuje 12,5%-wy spadek w porównaniu ze styczniem r. (825.551,6 t.), 7,4%-wy wzrost w stosunku do lutego 1958 r. (674.257,8) oraz 18,8%-wy wzrost, w porównaniu do lutego 1957 r. (609.504,5).

**Przywóz zamorski** w mies. sprawozdawczym — 110.157,4 t. — wykazuje 7,8%-wy spadek, w stosunku do przywozu w m. styczniu r. (119.490,7), 20,3%-wy spadek wobec lutego 1958 r. (158.265,5 t.) oraz 0,5% wzrost w stosunku do u. lutego 1957 r. (109.767,8 t.). Spadek przywozu w porównaniu do ub. miesiąca spowodowały następujące pozycje: owoce świeże i suszone 6.782,8 t. (8.279,2), kakao 515,4 t. (661), śledzie 4.404,1 t. (6.299,4), śledzie z własnych połowów 654,2 t. (1.051,2), garbniki 765,7 t. (1.293,8), fosforyty 2.555 t. (21.625,4), skóry 1.961,6 t. (2.437,1), wełna 1.988,7 t. (2.468,1), bawełna 7.796,6 t. (8.253,2), złom żel. 27.884,2 t. (35.591,5).

Wzrost natomiast wykazały następujące pozycje: nasiona oleiste 1.825,8 t. (1.574,4), ryż, sur. 114,1 t. (0,6), kawa 480,5 t. (350,9) rudy różne i wypalki piritowe 25.651 t. (8.500,5), żuźle Thomasa 6.000 t. (brak), kauczuk 1.199,2 t. (775,8), papier i odcinki papierowe 2.087,5 t. (1.516,9), celuloza 1.474,8 t. (1.145,2), miedź 2.852,2 t. (1.941,1).

Wzrost natomiast wykazały następujące pozycje: nasiona 613.790,4 t. — wykazuje 13%-wy spadek w porównaniu z mies. styczniem r. (705.860,9), 14,5%-wy wzrost w stosunku do m. lutego 1958 r. (555.992,5) oraz 22,8%-wy wzrost w porównaniu do lutego 1957 r. (499.536,7).

Spadek wywozu w miesiącu lutym w porównaniu do mies. ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: węgiel kamienny 441.829 t. (490.028), węgiel bunkrowy 65.598,5 t. (88.695,5), żyto 4.105,8 t. (9.651,4), strączkowe 250,6 t. (578,7), cement 4.075,5 t. (6.622,8), makuchy 690 t. (2.252,6), wytloki buraczane 992,9 t. (2.928,6), słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce 7.598 t. (15.096,3), drzewo tarte łącznie z papierówką 7.366,5 t. (16.687,4) szyny kolejowe 998,3 t. (2.590,5).

Wzrosły natomiast pozycje: sól 758,8 t. (426), masło 821,4 t. (559,2), koks 21.178,5 t. (19.402), cukier 3.161,9 t. (2.207,8), skóry 1.249,6 t. (505,9), papier i odcinki 835,6 t. (140,9), celuloza 957,4 t. (104,5), metale różne 15.756 t. (11.750,5), rury żeliwne, żelazne i stalowe 2.969,1 t. (2.549,8), cynk 2.395,7 t. (1.569,7).

**Obrót przybrzeżny** łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje bardzo słaby ruch w miesiącu sprawozdawczym, w tym 720 t. na przywozie — ryby z połowów własnych, wobec 169 t. w styczniu 1959 r., oraz 92,5 t. na wywozie — drobnica, wobec stycznia 1959 r. który na wywozie nie wykazał żadnego ruchu.

**Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną** również wykazuje słaby ruch w miesiącu sprawozdawczym. Zaznaczyć należy duży spadek przywozu 619,6 t. w lutym 1959 r. — wobec 1.653 t. w styczniu r. oraz wzrost wywozu 1.789,5 t. w styczniu 1959 r. wobec mies. stycznia 1959 r. który na wywozie nie wykazał żadnego ruchu.

**Ruch pasażerów** wykazuje znaczne ożywienie w porównaniu z mies. styczniem r. — przyjechało 228 (250) pasażerów — wyjechało zaś 2564 (870) pasażerów.

Total goods turnover of the port of Gdynia in February amounted to 727 149.4 tons against 827 153.6 tons in January: 677,405.7 t. in February, 1958, and 611,994.8 t. in Feb., 1957. In comparison to January last there is a 12.1% increase; a 7.3% increase over Feb. 1958, and a 18.8% increase over Feb., 1957.

Ship traffic in February shows a decrease in number and capacity of ships entering and leaving the port, 465 ships with a total capacity of 444 779 nrt. entered, while 470 (567) ships with a total capacity of 459 569 nrt. (552 665) left the port. Average tonnage of ships entering in Feb. amounted to 956.5 nrt. (946.6). Average number of ships in the port at the same time amounted to 60(65): average length of time of ships in port amounted to 52.6 hours (52.5). The nation having the most ships in the port for Feb. was Sweden, followed in order by: Poland, Finland, Italy, Denmark, Norway, England, Germany, Estonia, United States of America, Latvia, Greece, Holland, Lithuania, Russia, Danzig. The first five places remained unchanged, whereas Norway moved from seventh to sixth place, and England from sixth to seventh. In all, 18 nations were represented.

Overseas turnover in Feb. amounted to 725 927.8 t. which shows a 12.5% decrease as compared to January (825,551.6 t.), but a 7.4% increase compared to Feb., 1958 (674 257.8) and a 18.8% increase compared to Feb., 1957 (609 504.5).

Overseas imports in Feb. amounted to 110,157.4 t., showing a 7.8% decrease in comparison with Jan. (119 490.7): a 20.3% decrease compared to Feb. 1958 (158,265.5); but a 0.5% increase compared to Feb., 1957 (109 767.8). In comparison to January, 1959, there was a decline of imports of the following goods: fresh and dried fruits, 6,782.8 t. (8,279.2) cocoa, 515.4 t. (661); herrings, 4,404.1 t. (6,299.4) herrings from Polish waters 654.2 t. (1,051.2); tannin, 765.7 t. (1,293.8); phosphates, 2,555 t. (21,625.4); hides, 1,961.6 t. (2,437.1); wool, 1,988.7 t. (2,468.1) cotton, 7,796.6 t. (8,253.2) scrap iron, 27,884.2 t. (35,591.5). An increase of imports was shown, however, in the following goods: oleaginous seed, 1,825.8 t. (1,574.4) rice, 114.1 t. (0.6); coffee, 840.5 t. (350.9); various ores and pyrites, 25,651 t. (8,500.5) basic slag, 6,000 t. (figures not given): rubber, 1,199.2 t. (1,145.2) copper, 2,852.2 t. (1,941.1).

Overseas exports in Feb. amounted to 613 790.4 t., showing a 13% decrease as compared to January (705,860.9), but a 14.5% increase over Feb., 1958, and a 22.8% increase over Feb., 1957.

The decrease in February over January was caused by the following goods: coal, 441,829 t. (490,028); bunker coal, 65,598.5 t. (88,695.5); rev., 4,105.8 t. (9,651.4); pod, 250.6 t. (578.7); cement 4,075.5 t. (6,622.8) oilcake, 690 t. (2,252.6); beet extract, 992.9 t. (2,928.6); telegraph poles, pitprops, 7,598 t. (15,096.3); sawn wood, 7,366.5 t. (16,687.4); and railway tracks, 998.3 t. (2,590.5). However, an increase was shown in the following goods: malt, 758.8 t. (426); butter, 821.4 t. (559.2); coke, 21,178.5 t. (19,402); sugar, 3,161.9 t. (2,207.8); hides, 1,249.6 t. (505.9); paper, 835.6 t. (140.9); cellulose, 957.4 t. (104.3); various metals, 15,756 t. (11,750.5); iron and steel pipes, 2,969.1 t. (2,549.8); zinc, 2,395.7 t. (1,569.7).

Coast trade including that of Danzig, was very slight in February. 720 t. of fish from Polish waters were imported against 169 t. in January, and 92.5 t. of piece goods exported as against none in January.

Trade with the interior waterways also was slight. A large decrease in imports, 619.6 t. was noted as against 1,653 t. in January last, while an increase of exports, 1,789.5 t. was shown as against none in January last.

Passenger traffic showed a large increase over January last. 228 (250) passengers arrived, while 2564 (870) passengers embarked.



A. Przywóz — *imports* — *Importations*

Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Luty <i>February</i> <i>Février</i>	Styczeń <i>January</i> <i>Janvier</i>	Od początku roku <i>January</i> <i>February</i> <i>(January</i> <i>February)</i>	Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Luty <i>February</i> <i>Février</i>	Styczeń <i>January</i> <i>Janvier</i>	Od początku roku <i>January</i> <i>February</i> <i>(January</i> <i>February)</i>
Cały przywóz <i>Total des importations</i>	110 137'4	119 490'7	229 628'1	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutic products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques et couleurs</i>	9 856'9	24 556'3	34 413'2
I. Wytwory pochodzenia roślinnego <i>agricultural products — Produits agricoles</i>	12 628'9	13 678'8	26 307'7	424-428. Garbniki — <i>tanning extracts — extraits de tanin</i>	763'7	1 293'8	2 057'5
w tym m. in.:				473/3. Fosforyty — <i>phosphates</i>	2 535'—	21 625'4	24 160'4
24-26. Nasiona oleiste różne — <i>various oil seeds — graines oleagineuses</i>	1 825'8	1 574'4	3 400'2	477. Żużle Thomasa — <i>Thomas slag — scories de déphosphoration</i>	6 000'—	—	6 000'—
30/12. Ryż surowy — <i>rice — riz brut</i>	114'1	0'6	114'7	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>	6 782'8	8 279'2	15 062'—	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	2 024'4	2 465'9	4 490'3
69/72. Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et amandes</i>	239'6	209'2	4 48'8	492-513. Skóry — <i>hides and skins — cuirs</i>	1 961'6	2 437'1	4 398'7
76. Kawa — <i>coffee — café</i>	480'3	350'9	831'2	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i>	13 013'3	13 870'4	26 883'7
78. Herbata — <i>tea — thé</i>	115'6	125'3	240'9	589-590-592. Wełna i odpadki — <i>wool and wool odds — laines et déchets</i>	1 988'7	2 468'1	4 456'8
80. Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	5'3'4	6'61'—	1 174'4	606-609. Bawełna i odpadki — <i>cotton &amp; cotton odds — coton et déchets</i>	7 796'6	8 253'2	16 049'8
81-82. Korzenie — <i>spices — épices</i>	121'9	110'8	232'7	624. Juta — <i>jute</i>	1 028'7	1 467'3	2 496'—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego <i>live animals &amp; animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	6 145'1	9 281'9	15 427'—	IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów <i>rubber &amp; rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	1 199'2	773'8	1 973'—
116-117. Śledzie — <i>herrings — harengs (bez połowów własnych)</i>	4 404'1	6 299'4	10 703'5	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood products &amp; baskets wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i>	365'2	236'8	602'—
116-117. Śledzie z połowów własnych	634'2	1 051'2	1 685'4	XI. Papier i wyroby z niego <i>paper &amp; paper wares — Papier et ses produits</i>	3 629'3	2 527'2	6 156'5
III. Wytwory pochodzenia mineralnego <i>mineral products — Produits minéraux</i>	25 226'7	10 738'2	35 964'2	803, 809-816. Papier i odcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i>	2 087'5	1 316'9	3 404'4
177. Rudy różne i wypalki pirytowe — <i>various ores and burn, pyrites — minerais divers et résidus de pyrites</i>	23 651'—	8 500'5	32 151'5	791, 795. Celuloza — <i>cellulose</i>	1 474'8	1 145'2	2 620'—
177/1c. Pyryty — <i>pyrites</i>	—	—	—	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane <i>stone, ceramic &amp; glass wares — Produits en pierre, céramique et verrerie</i>	106'3	80'7	187'—
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>	1 602'—	1 947'6	3 549'6				
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats and oils of vegetable origin — graisses et huiles végétales</i>	400'1	368'4	768'5				
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe — <i>raw fats of animal origin — Graisses animales brutes</i>	1 004'1	1 107'4	2 111'5				
V. Przetwory spożywcze, tytoń <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires, tabac</i>	618'—	342'—	960'—				
287. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	—	—	—				
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	2'—	7'4	9'4				



Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku (January - February (Janvier Fevrier)	Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Styczeń January Janvier	Luty February Février	Od początku roku (January - February (Janvier Fevrier)
XIII. Metale i wyroby z nich <i>metals &amp; metal goods — Métaux et produits métalliques</i>	31 879·2	37 143·6	69 022·8	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) scrap iron — <i>ferraille et débris de fer</i>	27884·2	33 591·5	61 475·7		47·4	46·2	93·6
977. Miedź — <i>copper — cuivre</i>	2 852·2	1 941·1	4 793·3				
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny <i>machinery, apparatus, electric products — machines, appareils, outillage électrotechnique</i>	741·4	651·5	1 392·9				
XV. Środki transportowe <i>means of transport — Moyens de transport</i>	955·2	1.011·4	1 966·6	XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione <i>Sundry goods non specified — Marchandises diverses, non spécifiées . . . . .</i>	98·9	138·4	237·3

### B. Wywóz — Exports — Exportations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku (January - February (Janvier Fevrier)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku (January - February (Janvier Fevrier)
Cały wywóz <i>Total des exportations</i>	613 790·4	705 860·5	1 319 650·9	IV. Woski tłuszczowe, 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>	56·3	103·5	159·8
I. Wytwory pochodzenia roślinnego <i>(agricultural products) (Produits agricoles)</i>	11 885·8	17 671·1	29 556·9	V. Przetwory spożywcze, tytoń <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires Tabac</i>	6 481·1	8 028·2	14 509·3
1. Pszenica — <i>wheat — blé</i> . . . . .	29·5	46·4	75·9	259-260. Cukier — <i>sugar — sucre</i>	3 161·9	2 207·8	5 369·7
2. Żyto — <i>rye — seigle</i> . . . . .	4 103·8	9 631·4	13 735·2	287. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i> . . . . .	690·—	2 252·6	2 942·6
9-16. Strączkowe — <i>siligieuse — légumineuses</i> . . . . .	230·6	578·7	809·3	288. Wytłoki buraczane — <i>residuum of beet — pulpes</i> . . . . .	992·9	2 928·6	3 921·5
27/1-2. Mąka — <i>flour — farine</i>	4·6	125·—	129·6	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutic products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques, couleurs</i>	2 157·1	2 748·4	4 905·5
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa — <i>feeding meal and rice flour — farine pour le bétail et farine de riz</i> . . . . .	—	—	—	299/18. Soda — <i>soda — soude</i>	—	11·4	11·4
35. Słód — <i>malt</i> . . . . .	758·8	426·—	1 184·8	300/4. Siarczan amonu — <i>sulphate of ammonia — sulfate d'ammoniaque</i> . . . . .	—	5·—	5·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego <i>live animal &amp; animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	4 585·3	4 182·4	8 767·7	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse</i> . . . . .	—	215·—	215·—
121/3a. Bekony — <i>bacon</i> . . . . .	1 771·6	1 751·7	3 523·3	480-482. Saletra — <i>Salpêtre — salpêtre</i> . . . . .	3·4	—	3·4
125. Jaja — <i>eggs — oeufs</i> . . . . .	391·4	378·1	769·5	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuir, fourrures et produits en cuir</i>	1.249·6	305·9	1 555·5
127. Masło — <i>butter — beurre</i>	821·4	559·2	1 380·6				
III. Wytwory pochodzenia mineralnego <i>(mineral products — Produits minéraux)</i>	538 922·7	610 985·8	1 149 908·5				
154. Cement — <i>cement — ciment</i>	4 075·5	6 622·8	10 698·3				
174. Sól kuchenna i przemysłowa ( <i>edible &amp; industrial salt — sel de cuisine et d'industrie</i> ) . . . . .	270·1	114·1	384·2				
180. Węgiel kamienny — <i>coal — houille</i> . . . . .	441 829·—	490 028·—	931 857·—				
180. Węgiel bunkrowy — <i>bunker coal — charbon de soufre</i>	63 398·5	88 695·5	152 094·—				
182. Koks — <i>coke — coke</i> . . . . .	21 178·3	19 402·—	40 580·3				
197-200. Oleje i parafiny — <i>oils &amp; paraffines — huiles et paraffines</i> . . . . .	6·8	13·9	20·7				



Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku January — February (January — Feuier)	Poz. tar. cel. position. au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku January — February (January — Feuier)
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>	1 231'4	1.039'6	2 271'—	792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i> 794, 795. Celuloza — <i>cellulose — cellulose</i>	833'6	140'9	974'5
IX. Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materiałów — <i>rubber, its substitute and rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	23'8	56'2	80'—	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — <i>stone-ware, ceramic goods and glass-ware — Pierres céramique et verrerie</i>	84'1	24'1	108'2
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood and cork goods, &amp; basket-ware — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i> 747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce — <i>telegraph poles &amp; mining — poteaux télégr. bois de mines</i> 749-751, 753. Drzewo tarte, łącznie z papierówką — <i>Sawed timber — bois sciés et bois pour pâte à papier</i> 752. Podkłady kolejowe (progi) — <i>sleepers — traverses de ch. de fer</i> 757/3 Klepki — <i>staves — douves</i> 772-773. Forniery i dykty — <i>veneers &amp; plywoods — plaqués et contre-plaqués</i>	18 594'4	35 666'4	54 260'8	XIII. Metale i wyroby z nich — <i>metals &amp; metals products — Métaux et produits métalliques</i> 925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981, Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i> 932/1. Szyny kolejowe — <i>rails</i> 937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe — <i>iron pipes — tuyaux et tubes en fer</i> 968. Cynk i blacha cynkowa — <i>zinc and zinc sheets — Zinc et fer blanc</i>	25 427'3	23 560'4	48 987'7
XI. Papier i wyroby z niego <i>paper &amp; paper wares — Papier et ses produits</i>	1 963'2	370'9	2 334'2	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.otechnique, moyens de transport, instruments de musique et autres</i>	919'—	1 027'8	1 946'8
				XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione — <i>sundry non specified goods — Marchandises diverses, non spécifiées</i>	209'2	89'8	299'—

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

Luty — <i>February — Février</i>	1939 —	723.927'8
Styczeń — <i>January — Janvier</i>	1939 —	825.351'6
Luty — <i>February — Février</i>	1938 —	674.257'8
Od początku roku — <i>January—February — pour toute l'année Janvier—Février</i>	1939 —	1.549.279'4
" " " " " " " " " "	1938 —	1.475.831'3

Errata: In the January-February number, line 29 reads: Overseas imports in Jan. amounted to 119,490.7 t. Should read: Overseas turnover amounted to

825,351.6 t. in Jan. In line 35, figures in parenthesis read: (11,490.7 t.), should read 119,490.7 t.

ERRATA:

W zeszytce za m-c Styczeń-Luty na str. 42 w „uwagach ogólnych“ 29 wiersz od góry, jest: Przywóz zamorski w mies. styczniu 1939 r. (119.490.7 t) powinno być — Obroty zamorskie w mies. styczniu 1939 r. (825.351.6 t). W 55 wierszu od góry w nawiasie jest: (11.490.7 t) powinno być: (119.490.7 t).

W zeszytce za m-c Styczeń-Luty str. 43 poz. 116-117 śledzie z połowów własnych — rubryce „Styczeń“ jest —; powinno być 1.051.2, w rubryce „Grudzień“ jest — 1.051.2, powinno być —.

str. 44 poz. 927 żelastwo (żłom) w rubryce „Styczeń“ jest 35.591.8, powinno być 35.591.5;

str. 45 poz. 749—751, 753 drzewo tarte, łącznie z papierówką — w rubryce „Styczeń“ jest 16.687.6, powinno być 16.687.4;

str. 45 poz. 957—958, 955. rury żeliwne, żelazne i stalowe w rubryce „Styczeń“ jest 2.594.8, powinno być 2.549.8.

str. 40 u góry jest 1957 ma być 1958; str. 40 u góry jest 1958 ma być 1957.



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

Poz. tar. cel. position au tarif douanir	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku January February (Janvier — Février)	Poz. tar. cel. position au tarif douanir	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku January February (Janvier — Février)
<b>Przywóz</b> <i>imports — importation</i>	<b>720</b>	<b>169</b>	<b>889</b>	<b>Wywóz</b> <i>exports — exportation</i>	<b>925</b>	<b>—</b>	<b>925</b>
1, 2, 3, 4 — Zboże — grain — céréales	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych fruits stones — noyaux de fruits	—	—	—
9—16 — Strączkowe — légumi- neuses	—	—	—	17, 23, 25 — Nasiona — seeds various — semences	—	—	—
24—26 — Nasiona oleiste — oil seeds — grains oléagineuses	—	—	—	24—26 — Nasiona oleiste różne — various oil seeds — grai- nes oléag. diverses	—	—	—
27/1—2 — Mąka — flour — fa- rine	—	—	—	1, 1, 32 — Krochmale — starch — amidon	—	—	—
30/1, 2 — Ryż — rice — riz	—	—	—	27/1—2 — Mąka — flour — fa- rine	—	—	—
31, 32 — Krochmale — starch — amidon	—	—	—	30/1—2 — Ryż wyluszczoney — — husked rice — riz décor- tiqué	1	—	1
27/3—32 — Mąka pastewna — farine — pour le bétail	—	—	—	35 — Słód — malt	—	—	—
40—50 — Warzywa — greens — légumes	—	—	—	40—50 — Warzywa — greens — légumes	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże — fresh fruit — fruits frais	—	—	—	53—58, 60—64 — Owoce świeże — fresh fruit — fruits frais	0.3	—	0.3
76 — Kawa — coffee — café	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone dried fruit — fruits desséchés	—	—	—
81—82 — Korzenie — spices — épices	—	—	—	67, 68 — Konserwy owocowe — fruit preserves — conserves de fruits	—	—	—
116 — Ryby, połowy własne — fish — poissons (propres pê- ches)	720	169	889	69, 72 — Orzechy i migdały — nuts & almonds — noix et amandes	—	—	—
117 — Śledzie — herrings — ha- rengs	—	—	—	76 — Kawa — coffee — café	1.2	—	1.2
198, 199 — Asfalt — asphalt — asphalte	—	—	—	87 — Herbata — tea — thé	—	—	—
215—218 — Tłuszcze zwierz. sur- — animal origin — graisses animales brutes	—	—	—	Kakao — cocoa — cacao	—	—	—
226—229 — Przetwory mięsne meat products — produits de viande	—	—	—	81, 82 — Korzenie — spices — épices	—	—	—
205—214 — Tłuszcze i oleje roś- linne — fats & oils of veget. orig. — graisses et huiles vé- gétales	—	—	—	83 — Rośliny lecznicze — far- maceutic plants — plantes médicinales	—	—	—
259—260 — Cukier — sugar — sucre	—	—	—	95—97 — Żywica — resin — résine	5.2	—	5.2
272, 273, 276, 278 — Napoje al- koholowe — spirits — alcools	—	—	—	117 — Śledzie — herrings — harengs	—	—	—
295—491 — Przetwory chemicz- ne — chemicals — produits chimiques	—	—	—	127—200 — Oleje — oils — huiles	—	—	—
296/1—300/1 — Amoniak — am- monia — ammoniacque	—	—	—	137/2—3 — Jelita — castings — boyaux	—	—	—
300/4 — Siarczan amonu — sulph- of ammonia — sulfate d'am- moniacque	—	—	—	142—143 — Gąbki i muszle — sponges and shells — épon- ges et coquillages	—	—	—
492—515 — Skóry — skins and hides — cuirs	—	—	—	148 — Kamienie — stones — pierres	—	—	—
589/1, 2, 592 — Wełna — wool — laine	—	—	—	150 — Glinki — clay — kaolin	—	—	—
567—622 — Tkaniny — textiles — tissus	—	—	—	161 — Minerale zaw. bore — —	—	—	—
624 — Juta — jute	—	—	—	170/1, 2, 171/1, 2 — Materiały szlifierskie — grindings ma- terials — matériaux d'aiguiserie	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa — wood goods — articles en bois	—	—	—	177 — Rudy różne — various ores — minerais divers	—	—	—
742—803 — Papier — paper — papier	—	—	—	198, 199 — Asfalt — asphalt — asphalte	—	—	—
862—887 — Wyroby ceramiczne ceramic products — produits céramiques	—	—	—	200/8, a, b, c — Wazelina — va- seline	—	—	—
896—927 — Szkło — glass — verre	—	—	—	203—204 — Wosk — wax — cire	0.4	—	0.4
930—966 — Wyr. żel. i metal. — iron and steel goods pro- duits en fer et métalliques	—	—	—	205—214 — Tłuszcze i oleje roś- linne — fats & oils vegetable rigin — graisses et huiles végétales	—	—	—
Różne — various — divers	—	—	—	215—218 — Tłuszcze zwierzęce surowe — raw fats of animal origin — graisses animales brutes	49.1	—	49.1
				216 — Tran — cod-liver-oil — huile de poisson	—	—	—
				219 — Stearyna — stearine	—	—	—
				246 — Mleko skondensowane — condensed milk — lait con- densé	—	—	—



Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku January — February (Janvier — Février)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku January — February (Janvier — Février)
254—256 — Ryby — fish — poissons	—	—	—	757—778 WYROBY z drzewa — 757—778 z wyj. 772, 771 — wood goods — produits en bois excepté 771. 772 . . .	—	—	—
276—278 — Napoje alkoholowe — spirits — alcools	—	—	—	772, 773 — Dykty i fornieri — plywoods — plaqués et con- treplaqués . . . . .	—	—	—
295/6 — Siarka — sulphur — soufre	—	—	—	779, Korek, wyr. z korka — liège et produits . . . . .	—	—	—
295—491 — Przetwory chemicz- ne — chemicals — produits chimiques	0'2	—	0'2	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 obcin- ki papierowe — paper and paper waste — papier et dé- chets . . . . .	—	—	—
424—128 — Artykuły kosme- tyczne — cosmetics — pr. cosmétiques	—	—	—	925—981 — Metale różne — va- rious metals — métaux variés	1'—	—	1'—
429—454 — Garbniki — tanins	19'8	—	19'8	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 . . .	4'2	—	4'2
492—513 — Skóry — skins — cuirs	—	—	—	968 — Cynk — zinc . . . . .	—	—	—
589/1. 2, 592 — Wełna — wool laine . . . . .	—	—	—	977 — Miedź — cuivre . . . . .	—	—	—
597—622 — Tkaniny — textiles — tissus . . . . .	—	—	—	Różne various — divers	—	—	—
606 — Bawełna — cotton — coton . . . . .	—	—	—	<b>Przywóz i wywóz razem</b> (total export and imports — To- tal des Imp. et des Exp.)	<b>812'5</b>	<b>169'—</b>	<b>981'5</b>
624 — Juta — jute . . . . .	—	—	—				
625, 626 — Sizał — sisal . . . . .	—	—	—				
679 — Worki — bogs — sacs	—	—	—				
720—724 — Kauczuk — rubber caoutchouc . . . . .	10'1	—	10'1				

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

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku January — February (Janvier — Février)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku January — February (Janvier — Février)
<b>Przywóz</b> imports — importation	<b>619'6</b>	<b>1633'—</b>	<b>2.252'6</b>	77 — Cykoria — succory — chicorée . . . . .	—	—	—
1—4 — Zboże — grain — cé- réales . . . . .	—	—	—	78 — Herbata — tea — thé . . .	—	—	—
17, 23, 25 — Nasiona — seeds various — semences	—	—	—	80 — Kakao — cocoa — cacao	—	—	—
24—26 — Nasiona oleiste różne — various oils seeds — grai- nes oléagineuses . . . . .	—	—	—	81, 82 — Korzenie — spices — épices . . . . .	—	—	—
31, 32 — Krochmal — starch — amidon . . . . .	—	—	—	95, 97 — Żywica — resin — ré- sine . . . . .	—	—	—
27/1—3 — Mąka — flour — fa- rine . . . . .	—	—	—	104/3 — Trawa morska — sea grass — varechs . . . . .	—	—	—
27/3—32 — Mąka pastewna recoupes — farine pour bé- tail . . . . .	—	—	—	125 — Jaja — eggs — oeufs	—	—	—
28/1—5 — Kasza — grits — gruau . . . . .	—	—	—	127—200 — Oleje — oils — huiles . . . . .	—	—	—
35 — Słód — malt . . . . .	—	—	—	128/1—4 — Ser — cheese — fro- mage . . . . .	—	—	—
40—50 — Warzywa — greens — légumes . . . . .	—	—	—	131 — Pierze — feather — plu- mes . . . . .	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże — fresh fruit — fruits frais	—	—	—	136 — Kości — bones — os . . .	—	—	—
59, 61—63, 66 — Owoce suszone — dried fruit — fruits des- séchés . . . . .	—	—	—	137/2a, b — Jelita — casings — boyaux . . . . .	0'3	—	0'3
67, 68 — Konserwy owocowe — fruit preserves — fruits en consERVE . . . . .	—	—	—	205 — Tłuszcze i olej roślinne — fats & oils vegetable ori- gin — graisses et huiles vé- gétales . . . . .	—	—	—
76 — Kawa — coffee — café	—	—	—	215, 217, 218 — Tłuszcze zwie- rzęce sur. — raw fats of animal origin — graisses ani- males brutes . . . . .	—	—	—
				225 J Gliceryna — glycérine	—	—	—
				228 — Makaron — macaroni	—	—	—
				243/1, 2 — Konserwy mięsne — meat preserves — viandes en consERVE . . . . .	1'6	—	1'6



Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku (January — February (Janvier — Fevrier)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku (January — February (Janvier — Fevrier)
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — <i>fishes — poissons et conserves de poissons</i> . . . . .	—	—	—	925—981 — Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i>	—	—	—
2:9, 260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i> . . . . .	504'8	1 633'—	2 237'8	930—965 — Wyr.stal. i metal. — <i>iron &amp; steel goods — produits en fer et métalliques</i>	4'4	—	4'4
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	0'1	—	0'1	968 — Cynk zinc . . . . .	—	—	—
291 — Mączka zwierzęca — <i>animal flour — farine d'os</i>	—	—	—	Różne — <i>various — divers</i>	7'7	—	7'7
295—491 — Przetwory chemiczne — <i>chemicals — produits chimiques</i> . . . . .	—	—	—	<b>Wywóz</b>	<b>1 789'5</b>	—	<b>1 789'5</b>
300/4 — Siarczan amonu — <i>sulphobesof ammona — sulfate d'ammoniaque</i> . . . . .	—	—	—	<i>exports — Exportation</i>			
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	—	7 — Kukurydza — <i>maize — mais</i> . . . . .	—	—	—
296/1—300/2 — Amoniak — <i>ammonia — ammoniacque</i> . . . . .	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych — <i>fruit stones — noyaux de fruits</i> . . . . .	3'8	—	3'8
405—425 — Farby — <i>paints — couleurs</i> . . . . .	—	—	—	24—26 Nasiona oleiste — <i>oil seeds — graines oléagineuses</i>	177'6	—	177'6
411/2 — Biel cynkowa — <i>zinc white — blanc de zinc</i> . . . . .	—	—	—	17, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds various — semences</i> . . . . .	0'4	—	0'4
429—454 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics — articles cosmétiques</i> . . . . .	—	—	—	24/1—3 — Mąka — <i>flour — farine</i> . . . . .	—	—	—
466—470 — Klej i żelatyna — <i>glue and gelatine — colle et gélatine</i> . . . . .	—	—	—	28 — Kasza — <i>grits — gruau</i>	3'3	—	3'3
492—513 — Skóry — <i>skins — cuirs</i> . . . . .	—	—	—	30 — Ryż wyluszczoney — <i>husked rice — riz décortiqué</i>	79'—	—	79'—
534—559 — Wyrzby skórzane — <i>leather goods — produits en cuir</i> . . . . .	—	—	—	31 — Krochmal — <i>starch — amidon</i> . . . . .	—	—	—
573—622 — Tkaniny — <i>textile fabrics — tissus</i> . . . . .	—	—	—	53, 58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i> . . . . .	4'9	—	4'9
589/1, 2, 592 — Wełna — <i>wool laine</i> . . . . .	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone — <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	36'7	—	36'7
606/1, 2a, b — Odpadki bawełny — <i>cotton waste — déchets de coton</i> . . . . .	—	—	—	62, 72 — Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et ammandés</i> . . . . .	4'8	—	4'8
646—648 — Sznury — <i>ropes — cordes</i> . . . . .	—	—	—	67—68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves — conserves de fruits</i> . . . . .	—	—	—
720, 724 — Kauczyk — <i>rubber — caoutchouc</i> . . . . .	—	—	—	76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	11'2	—	11'2
725—746 — Wyroby gumowe — <i>rubber goods — produits en caoutchouc</i> . . . . .	—	—	—	78 — Herbata — <i>tea — thé</i>	6'1	—	6'1
749, 750, 751 — Deski i łąty — <i>boards &amp; laths — planches et lattes</i> . . . . .	—	—	—	80 — Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	51'6	—	51'6
757—778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — produits en bois</i> . . . . .	0'7	—	0'7	81—82 — Korzenie — <i>spices — épices</i> . . . . .	16'9	—	16'9
776 — Meble — <i>bentwood furniture — meubles</i> . . . . .	—	—	—	89 — Rośliny lecznicze — <i>medicinal plants — plants médicinales</i> . . . . .	2'6	—	2'6
779—787 — Korek. wyr. z korka — <i>cork wood and cork goods — liège et produits en liège</i> . . . . .	—	—	—	95, 97 — Żywica — <i>resin — résine</i> . . . . .	12'1	—	12'1
792, 803, 809, 826 — papier — <i>paper — papier</i> . . . . .	—	—	—	104 — Trawy morskie, trzcina — <i>sea, grass, reed — varechs, roseaux</i> . . . . .	5'3	—	5'3
836—847 — Książki i broszury — <i>books — livres</i> . . . . .	—	—	—	117 — Sledzie — <i>herrings — harengs</i> . . . . .	52'5	—	52'5
862—887 — Wyroby ceram. — <i>ceramic products — produits céramiques</i> . . . . .	—	—	—	127—200 - Oleje - <i>oils — huiles</i>	1'—	—	1'—
896—927 — Szkła i wyroby — <i>glass and glass ware — verrerie</i> . . . . .	—	—	—	128/1—4 — Sery — <i>cheese — fromages</i> . . . . .	—	—	—
				129/1—5 — Kazeina — <i>caseine</i>	—	—	—
				137/2—a, b — Jelita — <i>casings boyaux</i> . . . . .	—	—	—
				143/1—3 — Muszle — <i>shells — coquillages</i> . . . . .	—	—	—
				148 — Kamienie — <i>stones — pierres</i> . . . . .	—	—	—
				150 — Glinki ceramiczne — <i>ceramic clay — kaolin</i> . . . . .	0'2	—	0'2
				154 — Cement — <i>cement — ciment</i> . . . . .	—	—	—
				156/1—2 — Talk — <i>talc</i> . . . . .	—	—	—
				161 — Mineraley zawier. bor — <i>minerals bor — minéraux avec bore</i> . . . . .	—	—	—



Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku January — February — (Janvier — Février)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Luty February Février	Styczeń January Janvier	Od początku roku (January — February — Janvier — Février)
176 — Art. szlifiarskie — grinding materials — matériaux d'aiguiserie	—	—	—	492, 513 — Skóry — skins — cuirs	—	—	—
177 — Rudy różne — various ores — minerais divers	6'2	—	6'2	589/1, 2, 592, 597—605. 613 — Wełna — wool — laine	—	—	—
186—188 — Smoła — pitch — goudron	—	—	—	606 — Bawełna — cotton — cotton	—	—	—
198—199 — Asfalt — asphalt — asphalte	—	—	—	622 — Tkaniny — textiles — tissus	2'5	—	2'5
200—8, a, b, c — Wazelina — vaseline	6'8	—	6'8	624 — Juta — jute	—	—	—
203—204 — Wosk — wax — cire	4'1	—	4'1	625—626 — Sizal — sisal	9'7	—	9'7
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne — vegetable oils and fats — graisses et huiles végétales	160'1	—	160'1	646—648 — Sznury — ropes — cordes	—	—	—
213/1—3 — Pokost — varnish — vernis	—	—	—	679 — Worki — bags — sacs	1'4	—	1'4
215, 217—218 — Tłuszcze zwierzęce sur. — raw fats — graisses animales brutes	235'2	—	235'2	720, 724 — Kauczuk — rubber caoutchouc	16'3	—	16'3
216 — Tran — whale oil — huile de poisson	6'9	—	6'9	715, 746 — Wyroby gumowe — rubber goods — produits en caoutchouc	—	—	—
219 — Stearyna — stearine	18'6	—	18'6	750 — Drzewo egzotyczne — exotic wood — bois exotiques	92'4	—	92'4
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — fish — poissons et conserves de p.	0'8	—	0'8	757, 778 — Wyroby z drzewa — wood goods — articles en bois	6'3	—	6'3
259—260 — Cukier — sugar — sucre	—	—	—	779 — Korek, wyroby z korka — cork goods — liège et produits en l.	—	—	—
272—273, 276. 278 — Napoje alkoholowe — spirits — alcools	—	—	—	792, 803, 809. 797, 800 — Tektura — pastboard — carton	—	—	—
286, 287 — Otręby i makuchy — bran & oil cakes — son et tourteaux	—	—	—	807, 808 — Fibra — fibre	—	—	—
293—294/1, 2, 3, 6 — Tytoń — tobacco — tabac	—	—	—	826 — Papier — paper — papier	331'8	—	331'8
295/6 — Siarka — sulphur — soufre	—	—	—	794/1, 2, 795 — Celuloza — cellulose	25'—	—	25'—
299/18 — Soda — soda — soude	—	—	—	862—887 — Wyroby ceramiczne — ceramic goods — produits céramiques	—	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. — chemicals — produits chimiques sauf ceux qui sont spécifiés	22'—	—	22'—	896—927 — Szkło i wyroby — glass and glass ware — verrerie	0'1	—	0'1
408 — Sadze — soot — suie et noir animal	—	—	—	969/975 — Ołów — lead—plomb	—	—	—
405, 407, 409, 412, 418, 420, 423 — Farby — paints — couleurs	21'2	—	21'2	925—981 — Metale różne — various metals—métaux variés	12'3	—	12'3
424—427 — Garbniki — tanning extracts — tanins	42'9	—	42'9	927 — Żelastwo (żelom) — scrap iron — ferraille, cassures de fer	0'4	—	0'4
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne — cosmetics—produits cosmétiques	—	—	—	930—965 — Wyroby stal. i żelazne — hardware—produits en fer et acier	7'—	—	7'—
466, 470 — Klej i żelatyna — glue and gelatine — colle et gélatine	2'8	—	2'8	955 — Rury żelazne — iron pipes — tubes et tuyaux en fer	—	—	—
487 — Celuloid — celluloid — celluloid	—	—	—	966/1—4 — Cyna — tin — étain	30'1	—	30'1
				977 — Miedź — copper — cuivre	253'6	—	253'6
				1037, 1098 — Maszyny, aparaty i części — machinery apparatus parts — machines, appareils et pièces	—	—	—
				Różne — various — divers	3'—	—	3'—
				<b>Przywóz i wywóz razem</b> (total export and imports — Total des Imp. et des Exp.)	<b>2 409'1</b>	<b>1 633'—</b>	<b>4 042'1</b>

<b>OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY — general goods turnover — Mouvement total des marchandises</b>			
Luty — February — Février	1939	—	727.149'4
Styczeń — January — Janvier	1939	—	827.153'6
Luty — February — Février	1938	—	677.405'7
Od początku roku (January—February) — pour toute l'année Janvier—Février	1939	—	1.554.303'—
" " " " " " " " " "	1938	—	1.479.022'2



RUCH STATKÓW W LUTYM 1939 r. — MOVEMENT OF SHIPS — MOUVEMENT DES NAVIRES EN FÉVRIER 1939

	Przyszło statków—ships incoming entrèrent			Wyszło statków (ships outgoing) sortirent			Suma rubr. 3 i 6 (total colonnes 3 & 6) 3 et 6	Kolejne miejsce (place accupied) place occupée
	Ogółem (total)	w tym zład. (loaded) charges	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage	Ogółem (total)	w tym zład. (loaded) charges	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage		
	1	2	3	4	5	6		
Polska — Poland — Pologne . . . . .	64	40	54.661	67	47	63.640	118.301	2
W. M. Gdańsk. — F. C. of Danzig — Dantzig . . . . .	2	2	720	1	—	360	1.080	16
Anglia — Great Britain — Grande Bre- tagne . . . . .	15	3	33.561	14	12	29.472	63.233	7
Belgia — Belgien — Belgique . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Denmark — Danemark . . . . .	61	34	39.497	60	39	40.695	80.192	5
Estonia — Estonia — Esthonie . . . . .	32	6	22.326	32	27	22.522	44.848	9
Finlandia — Finland — Finlande . . . . .	47	4	53.683	52	35	60.137	113.820	3
Francja — France — Le France . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja — Greece — Grèce . . . . .	5	—	12.863	6	6	15.870	28.733	12
Holandia — Holland — Hollande . . . . .	16	10	8.225	18	12	9.137	17.362	13
Islandia — Iceland — Islande . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia — Jugoslavia — Yougoslavie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa — Lithuania — Lithuanie . . . . .	2	2	1.203	3	—	1.788	2.991	14
Łotwa — Latvia — Lettonie . . . . .	17	3	20.762	18	7	22.080	42.842	11
Niemcy — Germany — Allemagne . . . . .	41	17	24.159	43	26	24.911	49.070	8
Norwegia — Norway — Norvège . . . . .	43	24	36.609	41	25	38.401	75.010	6
Panama — Panama . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia — Portugal . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P. — U. S. A. — Etats Unis . . . . .	7	4	22.005	7	4	22.005	44.010	10
Szwecja — Sweden — Suède . . . . .	100	40	69.918	95	67	67.267	137.185	1
Włochy — Italy — Italie . . . . .	12	1	43.316	12	12	39.813	83.129	4
Z. S. R. R. — U. R. S. S. . . . . .	1	1	1.271	1	1	1.271	2.542	15
<b>Razem (total) . . . . .</b>	<b>465</b>	<b>191</b>	<b>444.779</b>	<b>470</b>	<b>320</b>	<b>459.569</b>	<b>904.348</b>	<b>—</b>
Miesiąc poprzedni — previous month— mois précédent . . . . .	576	247	545.269	567	375	552.475	1.097.932	—
Ten sam mies. 1938. (January 1938)	452	207	433.109	438	286	424.934	858.043	—
Od pocz. 1939 r. February - January Fevrier - Janvier . . . . .	1.041	438	990.048	1.037	695	1.012.232	2.002.280	—
Od pocz. 1938 r. February - January Fevrier - Janvier . . . . .	957	421	909.994	941	629	899.095	1.809.089	—

U w a g i : a) średni tonaż statków zawijających do Gdyni w m. lutym 1939 r.: 956 5 nrt. — tonnage moyen des bateaux qui ont séjourné dans le port en février 1939.  
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 60; — nombre moyen des bateaux qui stationnérent en même temps.  
c) średni postój statków w porcie 52,6 godzin — durée moyenne de d'auët des bateaux dans le port 52,6 h. III

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU LUTYM 1939 R. — PÊCHES MARITIMES EN FÉVRIER 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. Wies	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Łosoś . . . . .	750	—	190	—	—	—	—	940
Mielnica . . . . .	—	50	120	10	110	—	—	290
Troć . . . . .	—	10	—	—	90	—	—	100
Stornia . . . . .	100	150	720	90	1.010	9.060	—	11.130
Zimnica . . . . .	—	—	—	—	—	60	—	60
Śledzie morskie świeże	18.300	304.710	147.000	—	9.240	19.640	—	498.890
Szprotki . . . . .	—	—	—	—	—	6.200	—	6.200
Węgorze . . . . .	—	—	600	—	500	—	—	1.100
Wątlusz . . . . .	580	4.860	2.330	210	4.470	156.410	28.450	197.310
Sandacz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieje . . . . .	—	—	50	—	—	—	—	50
Certy . . . . .	—	6.500	—	—	2.960	—	—	9.460
Leszcze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki . . . . .	—	—	1.000	—	330	—	—	1.330
Okonie . . . . .	—	—	—	—	20	—	700	720
Płotki . . . . .	—	—	1.480	—	1.100	—	—	2.580
Śledzie morskie solone	—	—	—	—	—	—	—	—
Łupacze . . . . .	—	—	—	—	—	—	23.700	23.700
Zębacz . . . . .	—	—	—	—	—	—	350	350
Karmazyn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Sola . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Kulbak . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Razem w kg. — Total en kgs</b>	<b>19.730</b>	<b>316.280</b>	<b>153.490</b>	<b>310</b>	<b>19.830</b>	<b>191.370</b>	<b>53.200</b>	<b>754.210</b>
<b>Wartość w zł. — Valeur en zł.</b>	<b>7.259</b>	<b>35.761</b>	<b>20.738</b>	<b>106</b>	<b>7.041</b>	<b>43.484</b>	<b>29.550</b>	<b>143.939</b>
Miesiąc ub. w kg. — Mois pré- cédent en kgs . . . . .	23.010	46.250	52.350	270	14.340	152.480	968.920	1.257.620
Od początku roku — Janvier — Fevrier en kgs. . . . .	42.740	362.530	205.840	580	34.170	343.850	1.022.120	2.011.830



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

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

	Przyjechało passengers incoming — débarquèrent					Wyjechało passengers outgoing — embarquèrent				
	Luty - February - Février				Styczeń January Janvier	Luty - February - Février				Styczeń January Janvier
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia — Angleterre . . . . .	—	28	—	28	30	1	164	236	401	334
Hull . . . . .	—	5	—	5	10	—	27	—	27	29
Londyn . . . . .	—	23	—	23	19	1	137	231	369	24
Parkeston . . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	281
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	5	5	—
Argentyna — Argentine . . . . .	—	—	32	32	—	9	—	89	98	—
Buenos Aires . . . . .	—	—	32	32	—	9	—	89	98	—
Belgia — Belgique . . . . .	3	1	16	20	28	—	—	185	185	2
Antwerpia — Anvers . . . . .	3	1	16	20	28	—	—	185	185	2
Brazylia — Brésil . . . . .	1	2	6	9	—	15	—	100	115	—
Rio de Janeiro . . . . .	1	2	2	5	—	6	—	38	44	—
Santos . . . . .	—	—	4	4	—	9	—	62	71	—
Victoria . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande do Sul . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Danemark . . . . .	—	37	—	37	25	—	71	—	71	127
Kopenhaga . . . . .	—	37	—	37	25	—	71	—	71	127
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt — Egypte . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alexandria . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia — Esthonie . . . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Tallinn . . . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Finlandia — Finlande . . . . .	6	1	—	7	10	—	—	—	—	5
Helsinki . . . . .	6	1	—	7	10	—	—	—	—	5
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja — France . . . . .	—	1	—	1	2	—	12	113	125	118
Boulogne sur Mer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Le Havre . . . . .	—	1	—	1	1	—	13	113	125	118
Cherbourg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Grecja Grèce . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pireus . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandia — Hollande . . . . .	—	3	—	3	4	—	—	—	—	5
Amsterdam . . . . .	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—
Rotterdam . . . . .	—	2	—	2	2	—	—	—	—	4
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Kanada — Canada . . . . .	—	—	—	—	24	—	—	150	150	41
Halifax . . . . .	—	—	—	—	24	—	—	150	150	41
Litwa — Lithuanie . . . . .	—	2	3	5	2	—	—	—	—	—
Kłajpeda (Memel) . . . . .	—	2	3	5	2	—	—	—	—	—
Łotwa — Lettonie . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1
Ryga . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1
Niemcy — Allemagne . . . . .	—	—	—	—	2	—	—	3	3	—
Hamburg . . . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Holtenau . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
Królewiec (Königsberg) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegia — Norvège . . . . .	—	—	—	—	6	—	26	—	26	—
Oslo . . . . .	—	—	—	—	5	—	25	—	25	—
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—
Palestyna — Palestine . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haifa . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia — Portugal . . . . .	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—
Lizbona . . . . .	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—
Senegal fr. . . . .	—	—	1	1	—	1	—	—	1	—
Dakar . . . . .	—	—	1	1	—	1	—	—	1	—
Stany Zjedn. Am. Półn. — Etats Unis . . . . .	—	22	53	75	86	—	114	513	627	229
New York . . . . .	—	22	53	75	86	—	114	513	627	229
Szwecja — Suède . . . . .	—	7	—	7	10	—	209	—	209	6
Göteborg . . . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Kalmar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmö . . . . .	—	2	—	2	2	—	—	—	—	1
Sztokholm . . . . .	—	2	—	2	6	—	207	—	207	4
Inne porty — autres ports . . . . .	—	3	—	3	—	—	2	—	2	1
Urugwaj — Uruguay . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	350	350	—
Montevideo . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	350	350	—
Via W. M. Gdańsk — par Dantzig . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wycieczki morskie G.A.L. — excursions en mer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem — Total . . . . .	10	107	111	228	231	26	599	1.739	2.364	870



# WIADOMOŚCI PORTU GDAŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY

## RUCH W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM 1939 R. VERKEHR DES DANZIGER HAFENS IM FEBRUAR 1939 TRAFFIC OF THE PORT OF DANZIG IN FEBRUARY 1939

Ogólny ruch towarowy w lutym 1939 r. wyniósł 599 067,4 t wobec 664 288,9 t w styczniu 1939 r. oraz 493 493,2 t w lutym 1938 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem spadek o 65 221,5 t czyli 9,8%, w stosunku do miesiąca porównawczego wzrost o 105 574,2 t czyli 21,4%.

Przywóz osiągnął 77 517,3 t w porównaniu z 81 998,6 t w miesiącu poprzednim oraz o 112 794,9 t w lutym 1938 r. Spadek w stosunku do miesiąca poprzedniego wyniósł więc 4 481,3 t czyli 5,4%, w stosunku do lutego 1938 r. — 35 277,6 t czyli 31,2%.

Spadek przywozu w porównaniu z lutym 1938 r. spowodowało przede wszystkim następujące pozycje: rudy 34 703 t (61 166 t), piryty 6 799 t (14 593 t), fosforyty 3 700 t (9 774 t), nasiona 2 t (1 859 t).

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 521 550,1 t wobec 582 290,3 t w miesiącu poprzednim oraz 380 698,3 t w miesiącu lutym 1938 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem spadek o 60 740,2 t czyli 10,4%, a wobec lutego 1938 r. wzrost o 140 851,8 t czyli 36,9%.

Wzrost wywozu wykazały następujące pozycje: węgiel 258 193 t (196 397 t), węgiel bunkrowy 57 890 t (52 202 t), zboże 79 854 t (23 622 t), mąka 6 816 t (2 620 t), strączkowe 7 514 t (3 789 t), siarczan amonu 9 656 t (265 t).

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazał na wejściu 465 statków o pojemności 352 649 NRT wobec 380 statków o pojemności 278 626 NRT w miesiącu porównawczym 1938 r. Zaznaczył się zatem wzrost tonażu o 74 023 NRT czyli 26,2%. Pierwsze miejsce zajęła bandera niemiecka, za którą następowaly duńska, szwedzka, angielska, fińska, norweska, estońska, łotewska, polska, grecka itd.

Ruch pasażerów obejmował w miesiącu sprawozdawczym 25 pasażerów w ruchu wejściowym oraz 35 pasażerów w ruchu wyjściowym.

Ruch rzeczny: ogólny obrót towarowy na śródlądowych drogach wodnych wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 18 772 t (5 334 t w lutym 1938 r.), z czego 4 094 t (2 249 t) przypadły na ruch w górę rzeki, a 14 678 t (3 086 t) na ruch w dół rzeki. W górę rzeki przewieziono 1 400 t węgla, 418 t metali, 310 t artykułów spożywczych, 255 t ryżu, 211 t kawy; w dół rzeki 7 531 t żyta, 5 042 t jęczmienia, 633 t sody, 536 t mąki.

Der gesamte Warenumsatz erreichte im Februar 1939 — 599 067,4 t gegenüber 664 288,9 t im Vormonat und 493 493,2 t im Februar 1938. Im Vergleich zum Vormonat ergab sich also ein Rückgang um 65 221,5 t = 9,8% und gegenüber dem Vergleichsmonat 1938 um 105 574,2 t = 21,4%.

Die Wareneinfuhr betrug 77 517,3 t gegenüber 81 998,6 t im Vormonat und 112 794,9 t im Monat Februar 1938. Im Vergleich zum Vormonat war demnach ein Rückgang um 4 481,3 t = 5,4% und im Vergleich zum Februar 1938 um 35 277,6 t = 31,2% zu verzeichnen.

Ein Einfuhrückgang im Verhältnis zum Monat Februar 1938 ergab sich vor allem bei folgenden Warengattungen: Erze 34 703 t (61 166 t), Pyrite 6 799 t (14 593 t), Phosphorite 3 700 t (9 774 t), Oelsamen 2 t (1 859 t).

Die Warenausfuhr erreichte im Berichtsmonat 521 550,1 t gegenüber 582 290,3 t im Vormonat und 380 698,3 t im Februar 1938. Im Verhältnis zum Vormonat ergab sich also ein Rückgang um 60 740,2 t = 10,4%, gegenüber dem Monat Februar 1938 eine Steigerung um 140 851,8 t = 36,9%.

Eine Ausfuhrsteigerung war hauptsächlich bei folgenden Warengattungen zu verzeichnen: Kohle 258 193 t (196 397 t), Bunkerkohle 57 890 t (52 202 t), Getreide 79 854 t (23 622 t), Mehl 6 816 t (2 620 t), Hülsenfrüchte 7 514 t (3 789 t), schwefelsaur. Ammoniak 9 656 t (265 t).

Der Schiffsverkehr im Eingang erreichte im Berichtsmonat 465 Schiffe mit einem Raumgehalt von 352 649 NRT gegenüber 380 Schiffen mit 278 626 NRT im Vergleichsmonat 1938. Es ergab sich also eine Steigerung der Tonnage um 74 023 NRT = 26,2%. Die erste Stelle nahm die deutsche Flagge ein, auf welche die dänische, schwedische, englische, finnische, norwegische, estnische, lettische, polnische, griechische usw. Flagge folgte.

Der Passagierverkehr umfasste im Berichtsmonat 25 Passagiere im Eingang und 35 Passagiere im Ausgang.

Binnenverkehr: der gesamte Warenverkehr auf den Binnenwasserstrassen erreichte im Berichtsmonat 18 772 t (5 334 t im Februar 1938), wovon 4 094 t (2 248 t) auf den Bergverkehr und 14 678 t (3 086 t) auf den Talverkehr entfielen. Es wurden befördert: im Bergverkehr 1 400 t Kohle, 418 t Metalle, 310 t Lebensmittel, 255 t Reiss, 211 t Kaffee; im Talverkehr 7 531 t Roggen, 5 042 t Gerste, 633 t Soda, 536 t Mehl.

The total goods turnover amounted to 599 067,4 tons in February 1939 as against 664,288,9 tons in the preceding month and 493 493,2 tons in February 1938. This was an decrease of 65 221,5 tons or 9,8% as compared with January 1939 and an increase of 105 574,2 tons or 21,4% as compared with the corresponding month.

Imports came to 77 517,3 tons as against 81 998,6 tons in January 1939 and 112 794,9 tons during the corresponding month of the preceding year. The decline was one of 4 481,3 tons or 5,4% as compared with January 1939 and one of 35 277,6 tons or 31,2% as against February 1938.

The decrease in imports as against February 1938 was chiefly caused by the stagnation of following transports: ore 34.703 tons (61.166 tons), pyrites 6.799 t (14.593 tons), phosphates 3.700 tons (9.774 tons), oilseeds 2 tons (1.859 tons).

Exports in the month under review amounted to 521 550,1 tons. The figures for the previous month were 582,290,3 tons and for February 1938 — 380 698,3 tons. This was a decline of 60 740,2 tons as against January 1939 and an increase of 140 851,8 tons or 36,9% compared with February 1938.

Following goods chiefly showed an increase of shipments: coal 258 193 tons (196 397 tons), bunker coal 57 890 tons (52 202 tons) grain 79 854 tons (23 622 tons), flour 6 816 tons (2 620 tons), legumes 7 514 tons (3 789 tons), sulphate of ammonia 9 656 tons (265 tons).

Ship traffic: During the month under review the port of Danzig was entered by 465 ships of 352 649 net. reg. tons as compared with 380 ships of 278 626 net. reg. tons in February 1938. There was therefore an increase of 74,023 net. reg. tons or 26,2%. Germany held the first place in tonnage, followed by Denmark, Sweden, Great Britain, Finland, Norway, Estonia, Latvia, Poland, Greece and so on.

Passenger traffic: In February 1939 — 25 passengers were disembarked and 35 passengers embarked.

River traffic: The total goods turnover on the Vistula amounted in February to 18 772 tons (5 334 tons in February 1938); of this amount upstream traffic comprised 4 094 tons (2 248 tons) and traffic downstream 14 678 tons (3 086 tons). Following goods were chiefly transported upstream: 1 400 tons coal, 418 tons metals, 310 tons foodstuffs, 255 tons rice, 211 tons coffee; downstream 7 531 tons rye, 5 042 tons barley, 633 tons soda, 536 tons flour.



**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	Luty Februar—February		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Luty Februar—February	
	1939	1938		1939	1938
<b>Cały przywóz</b> <b>Gesamteinfuhr</b> <b>Total imports</b>	<b>77 517·3</b>	<b>112 794·9</b>	<b>VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u. pharmaceutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutic products, paints . . . .</b>	<b>4 276·8</b>	<b>10 216·9</b>
<b>I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — agricultural products . .</b>	<b>5 791·3</b>	<b>10 683·1</b>	424-428 Garbniki — Gerbstoffe — Tanning extracts	12·9	18·8
24-26 Nasiona oleiste — Ölsamen — Oil seeds . . .	2·0	1 858·8	773 Fosforyty — Phosphorite — Phosphates . . .	3 700·5	9 774·3
30 Ryz — Reis — Rice . .	1·7	5·6	477 Żuźle Thomasa — Thomasschlacke — Thomas slag . . . . .	500·0	250·0
53-68 Owoce — Früchte — Fruits . . . . .	3·1	0·7	<b>VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Haute, Pelze, Lederwaren — Hides, furs, leather goods . . . . .</b>	<b>37·8</b>	<b>7·0</b>
69-74 Orzechy, migdały — Nüsse, Mandeln — Nuts, almonds . . . . .	14·4	23·0	<b>VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilrohstoffe u Erzeugnisse Raw textile materials, fabrics .</b>	<b>798·1</b>	<b>162·4</b>
76 Kawa — Kaffee — Coffee	129·0	77·0	<b>IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods . .</b>	<b>37·2</b>	<b>357·9</b>
78 Herbata — Tee — Tea	66·6	71·6	<b>X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie Holz, Kork u. Erzeugnisse, Korbwaren—wood corkwood, wood products, basket wares . . . . .</b>	<b>285·4</b>	<b>195·5</b>
80 Kakao — Kakao — Cocoa . . . . .	130·2	264·5	<b>XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — paper, wares . . . . .</b>	<b>344·3</b>	<b>681·0</b>
81-82 Korzenie — Gewürze — spices . . . . .	61·8	74·9	<b>XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares . . . . .</b>	<b>40·3</b>	<b>24·2</b>
<b>II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products . . . . .</b>	<b>2 809·3</b>	<b>2 893·6</b>	<b>X II. Metale, wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metals and metal products</b>	<b>4 546·6</b>	<b>1 303·4</b>
116-117 Śledzie — Heringe — Herrings . . . . .	2 596·3	2 763·1	925/26, 28-31, 78-81 Metale — Metalle — Metals . . . .	3 948·8	900·4
<b>III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products . . .</b>	<b>56 288·4</b>	<b>84 076·1</b>	927 Żelaztwo — Alteisen — serap iron . . . . .	—	—
177 Rudy — Erze — Ore . . .	34 702·7	61 166·0	977 Miedź — Kupfer — Copper . . . . .	3·1	17·1
177 Piryty — Schwefelkies — Pyrites . . . . .	6 799·5	14 592·9	<b>XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate, elektrische Geräte — Machinery apparatus, electrical goods . . . . .</b>	<b>75·4</b>	<b>131·3</b>
180 Węgiel — Kohle — Coal	11 711·0	2 660·0	<b>XV - XXI Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified . . . . .</b>	<b>25·0</b>	<b>18·0</b>
182 Koks — Koks — coke . . .	610·0	4 035·8			
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin . . . . .	22·5	98·1			
<b>IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier. Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin . . . . .</b>	<b>361·7</b>	<b>1 007·1</b>			
295-214 Tłuszcze i oleje roślinne — Pflanzl. Fette, Öle — fats, oils of vegetable origin . . . . .	88·6	200·0			
<b>V Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — foodstuffs, tobacco</b>	<b>1 799·7</b>	<b>1 037·4</b>			
287 Makuchy — Ölkuchen — Oil cake . . . . .	557·2	684·9			
289 Melas — Melasse — Molasses . . . . .	1 064·0	—			
293-294 Tytoń — Tabak — Tobacco . . . . .	111·2	155·2			



## 2. Wywóz — Ausfuhr — Exports

Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Luty Februar—February		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Luty Februar February	
	1939	1938		1939	1938
<b>Cały wywóz Gesamtausfuhr Total exports</b>	<b>521 550·1</b>	<b>380 698·3</b>			
<b>I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — Agricultural products</b>					
1 Pszenica — Weizen — Wheat	95 480·5	31 666·4	479 Sole potasowe — Kalisalze — Potassium salts	697·5	55·8
2 Zyto — Roggen — Rye	1 901·7	398·0	481-83, 85 Nitraty — Nitrate — Nitrate . . . . .	1·1	33·2
3 Jęczmień — Gerste — Barley	28 201·2	0·1	<b>VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Häute, Pelz, Lederwaren — Hides, furs, leather goods</b>		
4 Owies — Hafer — Oat	38 075·8	17 724·9		23·6	49·9
1-5 Zboże — Getreide — Grain	6 170·9	2 006·5	<b>VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilsrohstoffe u. Erzeugnisse — Raw textile materials, fabrics</b>		
9-16 Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	79 854·3	23 622·4		107·3	79·4
27 Mąka — Mehl — Flour	7 514·4	3 788·8	<b>IX. Kauczuk, jego surowce i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods</b>		
36 Ziemniaki — Kartoffeln Potatoes	6 816·2	2 620·3		1·0	0·2
	38·2	94·2	<b>X. Drewno, Kerek, wyroby z nich. wyroby koszykarskie — Holz, Kork, u. Erzeugnisse, Korbwaren — wood, corkwood, wood products, basket wares</b>		
<b>II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products</b>			747 Długość — Langholz — Poles and props	54 919·8	65 376·3
121 Bekony — Bacon — Bacon	220·1	273·4	747 Kopalniaki — Grubenholz — Pit props	1 556·0	5 084·2
125 Jaja — Eier — Eggs	175·4	153·3	748/49 Tarcica — Schnittholz — Sawn timber	129·0	10 501·7
127 Masło — Butter — Butter	6·3	7·0	752 Podkłady, sople — Schwel len — Sleepers	39 891·1	38 546·7
<b>III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products</b>			757 Klepki — Dauben — Staves	5 429·7	5 147·2
154 Cement — Zement — Cement	250·0	16·0	772/43 Forniery, dykty — Furniere, Sperrplatten — veneers, plywood	1 007·7	1 036·6
174 Sól — Salz — Salt	—	—	<b>XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — Paper, paper wares</b>		
180 Węgiel — Kohle — Coal	258 193·0	196 397·0		130·6	40·5
180 Węgiel bunkrowy — Bunker-kohle — Bunker coal	57 889·9	52 202·0	<b>XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, Keramische Erzeugnisse, Glasswaren — Stone, ceramic and glass wares</b>		
182 Koks — Koks — Coke	20 784·0	14 865·0		63·2	45·5
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin	213·8	344·7	<b>XIII. Metale i wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metal products</b>		
<b>IV. Woski, tłuszcze oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin</b>			925/29/31/78 81 Metale — Metalle — Metals	7 633·1	2 363·6
<b>V. Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — Foodstuffs, tobacco</b>			937, 55, 85 Rury — Röhren iron pipes	6 330·5	1 610·5
259 Cukier — Zucker — Sugar	800·0	0·1	968 Cynk — Zink — Zinc	465·2	241·3
287 Makuchy — Ölkuchen — oil cake	1 271·1	868·6		262·9	241·3
289 Melas — Melasse — Molasses	—	12 888·7	<b>XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate elektrische Geräte — Machinery, apparatus, electrical goods</b>		
<b>VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u. pharmazeutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products, paints</b>				164·1	71·5
299 Soda — Soda — Soda	11 526·7	1 364·5	<b>XV - XX. Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified</b>		
300 Siarczan amonu — Schwefelsaures Ammoniak — Sulphate of Ammonium	371·1	226·4		78·3	78·4
	9 656·2	264·9			

## 3. Ogólny obrót towarowy — Gesamter Warenumschatz — Total goods turnover

Luty — Februar — February	1939	599.067·4
Styczeń — Januar — January	1939	664.288·9
Luty — Februar — February	1938	493.493·2
1 I. — 28. II. }	1939	1.263.356·3
	1938	1.074.155·9



## II. RUCH STATKÓW — SCHIFFSVERKEHR — SHIP TRAFFIC

Przyjazd — Eingang — Ships incoming

Narodowość — Nationalität — Nationality	Luty Februar — February		Luty — Februar — February 1 9 3 9                      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 . . . . .	5	2.138	8	1.423	11
Polska — Polen — Poland . . . . .	24	18.941	24	18.003	52	38.967
Anglia — Gr. Britanien — Great Britain . . . . .	22	32.616	17	24.441	51	71.515
Belgia — Belgien — Belgium . . . . .	—	—	—	—	—	—
Bułgaria — Bulgarien — Bulgaria . . . . .	1	102	—	—	3	306
Dania — Dänemark — Denmark . . . . .	73	51.283	54	34.438	144	103.599
Egipt — Aegypten — Egypt . . . . .	—	—	—	—	—	—
Estonia — Estland — Estonia . . . . .	32	23.392	17	12.446	69	50.873
Finlandia — Finnland — Finland . . . . .	24	23.476	18	17.237	72	73.886
Francja — Frankreich — France . . . . .	2	3.320	2	3.320	3	4.502
Grecja — Griechenland — Greece . . . . .	6	17.077	8	23.308	9	23.708
Holandia — Holland — Holland . . . . .	39	10.134	14	7.627	71	18.843
Islandia — Island — Iceland . . . . .	—	—	1	435	—	—
Italia — Italien — Italy . . . . .	3	8.725	2	7.101	9	29.038
Japonia — Japan — Japan . . . . .	—	—	—	—	—	—
Jugosławia — Jugoslawien — Jugoslavia . . . . .	1	687	—	—	2	1.374
Litwa — Litauen — Lithuania . . . . .	13	8.480	13	6.157	23	14.138
Łotwa — Lettland — Latvia . . . . .	16	19.667	6	6.820	38	43.909
Niemcy — Deutschland — Germany . . . . .	114	62.960	88	44.873	211	124.474
Norwegia — Norwegen — Norway . . . . .	24	23.462	32	18.782	58	47.884
Panama — Panama — Panama . . . . .	1	437	—	—	2	584
Portugalia — Portugal — Portugal . . . . .	—	—	—	—	—	—
Rumunia — Rumänien — Roumania . . . . .	—	—	—	—	—	—
Sowiety — U. S. S. R. — U. S. S. R. . . . .	—	—	1	3.391	—	—
St. Zj. A. P. — U. S. A. — U. S. A. . . . .	—	—	—	—	—	—
Szwecja — Schweden — Sweden . . . . .	65	45.752	75	48.824	150	102.311
Węgry — Ungarn — Hungary . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Ogółem — Insgesamt — Total . . . . .</b>	<b>465</b>	<b>352.642</b>	<b>380</b>	<b>278.626</b>	<b>978</b>	<b>754.547</b>

## B. RUCH RZECZNY — BINNENVERKEHR — RIVER TRAFFIC

Towary — Waren — Goods	W górę rzeki — Bergverkehr — upstream traffic		W dół rzeki — Talverkehr — downstream traffic	
	Luty Februar February	Rok — Jahr — Year 1939	Luty Februar February	Rok — Jahr — Year 1938
	Artykuły spożywcze — Lebensmittel — Foodstuffs . . . . .	310	136	89
Chemikalia — Chemikalien — Chemicals . . . . .	5	14	—	—
Chmiel — Hopfen — Hop . . . . .	—	—	—	—
Cukier — Zucker — Sugar . . . . .	—	—	—	844
Drzewo — Holz — Timber . . . . .	13	6	9	2
Jęczmień — Gerste — Barley . . . . .	—	—	5.042	1.678
Kamienie — Steine — Stones . . . . .	—	—	—	—
Kawa — Kaffe — Coffee . . . . .	211	64	—	—
Krochmal — Stärke — Starch . . . . .	—	—	—	—
Mąka — Mehl — Flour . . . . .	10	—	536	47
Melasy — Melasse — Molasses . . . . .	—	—	—	—
Metale — Metalle — Metals . . . . .	418	819	355	227
Owies — Hafer — Oat . . . . .	—	—	205	85
Pszenica — Weizen — Wheat . . . . .	—	—	4	—
Ryby — Fische — Fishes . . . . .	119	13	28	—
Ryż — Reis — Rice . . . . .	255	600	—	—
Rudy — Erze — Ore . . . . .	—	—	—	—
Skóry — Häute — Skins . . . . .	20	—	—	3
Soda — Soda — Soda . . . . .	—	—	633	—
Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes . . . . .	206	92	162	92
Węgiel — Kohle — Coal . . . . .	1.400	—	—	—
Zyto — Roggen — Rye . . . . .	—	—	7.531	—
Inne — Andere — Others . . . . .	1.177	504	84	54
<b>Ogółem — Insgesamt — Total . . . . .</b>	<b>4.094</b>	<b>2.248</b>	<b>14.678</b>	<b>3.086</b>
Tratwy — Traften — Rafts . . . . .	—	—	—	—

W Y D A W C A — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA    REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ — GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃKA 73

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO    CENA PRENUMERATY ZŁ 15.—, ZAGRANICĄ 20.— ZŁ, ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

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

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





Dom własny

# Zygmunt Jankowski i S<sup>-ka</sup>

Przedsiębiorstwo Handlowo - Przemysłowe

**Katowice, Kopernika 13**

Telefon 318-12

Adr. tel.: Iańska, Katowice



## Dział eksportowy:

**Drewno okrągłe, tartaczne i kopalniane**

**Rudy żelaza**

**Produkty rolne**

## Dział handlu wewnętrznego:

**Hurtowa sprzedaż:**

**Drewna wszelkiego rodzaju**

**Węgla i koksu zaolziańskiego**

**Skup i dostawa złomu żeliwnego**

**Demontaże**

# Polski Eksport Żelaza Sp. z o. o.

Polish Iron Export Company Ltd.

**Katowice (Poland) Lompy 14**

Telegraphic Address: PEZKA, Katowice,

Telephone: no 359-01 359-05

### Our own concern firms:

N. V. Poolsche Yzer Export Matschappij s'Gravenhage (Holland) Koninginergracht 42. Telegr. address: Poolexport Sgravenhag. Tel.: Gravenhag 110 448.

„COPOMET“ Productos Metalurgicos, de Polonia S. d. R. Ltda. Buenos Aires, Diagonal Norte 788. Telegr. address: SPÓLNOTA BUENOS AIRES.

### Own branch office:

POLSKI EKSPORT ŻELAZA Sp. z o. o. Hamburg I Alsterdam 8. Telegr. address: POLEXPORT HAMBURG Tel. Hamburg 53-45-51.

### Representatives and agencies in the following countries:

ALBANY, ARGENTINE, BOLIVIA, BRAZIL, BULGARIA, CHILE, COLUMBIA, EGYPT, ESTONIA, EQUADOR, FINLAND, GREECE, IRAN, ITALY, JUGOSLAVIA, LATVIA, MALTA, NORVAY, PALESTINE, PARAGUAY, PERU, ROUMANIA, SWITZERLAND, SWEDEN, SYRIA, TURKEY, URUGUAY.

### Exclusive export sale of rolling goods:

MILD STEEL BARS, SECTIONS, HOOPS, UNIVERSAL PLATES, WIRE RODS, BLACK AND GALVANISED SHEETS, RAILS AND RAILWAY ACCESSORIES, AIRS OF WHEELS AND AXES, AXLES, ETC., RAILWAY SURFACE MATERIALS, TUBES, WIRES, NAILS ETC.,

### produced by:

Wspólnota Interesów Górniczo - Hutniczych S. A. Katowice  
 Śląskie Zakłady Górniczo - Hutnicze „Huta Pokój“ S. A. Katowice  
 Zjednoczone Zakłady Górniczo-Hutnicze „Modrzejów Handke“ S. A. Sosnowiec  
 Towarzystwo Akcyjne Zakładów Hutniczych „Huta Bankowa“ S. A. Dąbrowa Górnicza.  
 Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i żelaza S. A. Sosnowiec  
 Akcyjna Spółka Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich w Warszawie  
 Towarzystwo Starochowickich Zakładów Górniczych S. A. w Warszawie  
 Górnicza i Hutnicza Spółka Akcyjna, Cieszyn Zach. Albert Hahn Rurownia Bogumin.