

WIADOMOSCI



PORTOWE



K W I E C I E Ń
A P R I L - A V R I L
1939

ROK IX

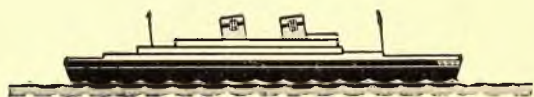
NR 4

HAFENNACHRICHTEN | PORT NEWS | BULLETIN DE PORT



FRAGMENT PORTU GDAŃSKIEGO
FRAGMENT DES DANZIGER HAFENS
PART OF THE PORT OF DANZIG
PARTIE DU PORT DE DANTZIG

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, Klaipėda. 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, WENECCJI i TRIESTU

Odjazdy z Gdyni/Gdańska dwa razy na miesiąc.

SPECJALNE LINIE DLA TRANSPORTU

OWOCÓW POŁUDNIOWYCH

Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd
Rob. M. Sloman, jr.

Odjazdy z Sycylii do Gdyni co 3 tygodnie

POŁUDNIOWEJ AMERYKI

Finland Syd-Amerika Linjen

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

ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

GULF GDYNIA LINE

Wilh. Wilhelmsen i Svenska Amerika Mexiko Linien

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

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

ZACHODN. WYBRZEŻA AMERYKI POŁUDN.

Den Skandinaviske Syd-Pacific-Linien

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, Maurycjus
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.

G D Y N I A

Portowa 15, tel. 39-21

S. A.

G D A Ń S K

Langenmarkt 3 tel. 225-41

Przedstawicielstwa:

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

WIADOMOŚCI PORTOWE

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:

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

Gospodarcza współpraca polsko-gdańska w perspektywie historycznej

Economic relations between Poland and Danzig in the light of history

Nie od dziś krzyżują się w Gdańsku i jego porcie żywotne interesy państwowości polskiej. Historia gospodarczych dziejów Gdańska i Polski jest wymownym wyrazem współzależności, uwarunkowanej położeniem Gdańska w najbardziej korzystnym, a zatem naturalnym skrzyżowaniu dróg i kierunków polskiego handlu zagranicznego oraz handlu międzynarodowego, przepływającego przez terytorium Państwa Polskiego. Droga morska poprzez Bałtyk ku szlakom międzynarodowym była, jest i zawsze będzie naturalnym kierunkiem handlu zagranicznego Polski; międzynarodowy szlak handlowy przez Polskę na osi Północ—Południe nigdy nie straci tego znaczenia, które zyskał w zaraniu handlu wymiennego.

Już wiele stuleci przed narodzinami państwowości polskiej, przechodziły przez jej późniejsze terytoria, drogi handlowe międzynarodowego znaczenia, po których posuwały się karawany kupców greckich, etrusków i rzymskich, a w epoce wczesnego średniowiecza kupców arabskich. Ten prastary szlak, stanowiący naturalną drogę handlu środkowo-europejskiego znalazł przysługujące mu znaczenie w późniejszym średniowieczu, mianowicie z początkiem XIII wieku, kiedy działalność gospodarcza nabiera coraz szybszego tempa w ilości i przestrzeni. Terytorium Polski stało się pomostem dla wachlarza dróg zbiegających się nad tą częścią Bałtyku, która przypada Polsce. W tym miejscu spotykało się pięć dróg lądowych, prowadzonych na północny zachód, na Śląsk, Węgry i nad Morze Czarne, na północny Wschód; stąd wychodziły drogi morskie na Zachód, Północ i Wschód.

Jako pośrednik między Północą a Południem, między Wschodem a Zachodem powstał w skrzyżowaniu tych dróg handlowych Gdańsk i jego port, panujący nad królową rzeką polskich — Wisłą. Jako nadmorska osada słowiańska istniał on już w X wieku; handel oddawna łączył go z Lubecką, powodując imigrację osadników niemieckich, dzięki którym w 1236 roku otrzymał prawo niemieckie. Wzrost jego handlu, aczkolwiek początkowo powolny, był coraz szybszy w miarę zacieśniania się stosunków gospodarczych z Polską. Proces gospodarczego zjednoczenia Gdańska z Polską, ostatecznie dokonał się formalnie w drugiej połowie XV wieku, gdy Gdańsk przyłączony został do Państwa Polskiego. Już w pierwszej połowie XV wieku Gdańsk przerósł znaczeniem wszystkie inne miasta pruskie, stał się jednym z najważniejszych portów handlowych na Bałtyku, a nawet całej Europy północnej.

W średniowieczu Gdańsk swe stanowisko handlowe opierał nie tyle na handlu polsko-gdańskim, ile raczej na handlu tranzytowym, idącym przez terytoria polskie. Najważniejszym był handel węgierski, który docierał do Gdańska różnymi drogami; głównymi węgierskimi ośrodkami handlu bałtyckiego były Koszyce, skąd biegła droga przez Nowy Sącz i Bochnię do Krakowa oraz Bardiów, skąd drogą do Krakowa prowadziła przez Grybów. Droga z Krakowa do Gdańska szła przez Piotrków i Toruń; w celu omińnięcia Torunia, który przez prawo składu tamował ten handel, starano się wytworzyć nową drogę, odgałęziającą się w Brześciu, a prowadzącą przez Bydgoszcz i Tucholę. Tak samo celem omińnięcia składu krakowskiego prowadziła inna droga konku-

It is not only in recent years that the vital interests of Poland have been bound up with those of the town and port of Danzig. The economic history of Poland and Danzig affords clear proof of the steady interdependence of the two. The geographical situation of Danzig has made it the natural outlet for Polish trade and the meeting-point for the various international trade routes crossing in a north-south direction. These routes leading through Poland via Danzig have from earliest times been the natural thoroughfares for trade and commerce in this part of Europe and are likely to remain as such.

Many centuries before the rise of the Polish State international trade routes were established across the country, along which caravans of rich Greek, Roman and Etruscan merchants passed. These ancient routes, which formed a natural passage for Central European trade, became especially important in the thirteenth century, when economic conditions brought about increased activity in trade. Poland then became the natural bridge across which the routes passed to the Baltic, and where Danzig now stands five routes met, leading to the north-west, to Silesia, Hungary and the Black Sea. From this point too sea routes led to the west, to the north and to the east.

As a meeting-point of routes from all four quarters, Danzig was founded at the mouth of the Vistula. As a Slavonic port settlement it had existed as early as in the tenth century and had from the first been connected by trade with Lübeck. The result was that there was a considerable immigration of German colonists in Danzig, and in 1236 the town adopted German municipal law. Danzig's growth, which was slow at first, became more and more rapid as trade with Poland increased. The economic ties between the two became so strong that in the fifteenth century Danzig was incorporated in Poland. Already in the first half of the fifteenth century Danzig had become the chief Prussian town and had established itself as one of the most important towns on the Baltic and, indeed, in Northern Europe.

In the Middle Ages Danzig owed its importance not so much to the Polish trade as to the transit trade crossing Poland, of which the greater part came from Hungary. The route from Hungary led from Kosice via Grybów to Cracow; from Cracow it passed through Piotrków and Toruń. This was the main route connecting Western Europe with Poland and Hungary. Hungary's trade increased greatly after the war with Austria in the second half of the thirteenth century, when she sought to direct her trade, which had formerly been conducted with the West, through Poland to Germany and the Baltic. During the personal union of Poland and Hungary under King Ludwig of Hungary this trade reached its highest point, but it declined at the beginning of the fifteenth century, largely because of Sigismund III's policy which was directed against the Jagellonians. The chief items in the Hungarian trade were copper, lead, silver, iron and to a much lesser extent, wine, oils and wax. Of the imports cloth came from England and Flanders, and fish from Norway.

rencyjna przez Toruń i Sandomierz. Drogi te były głównym połączeniem Węgier i Polski nie tylko z Gdańskiem, ale i krajami Europy zachodniej. Handel z Węgrami ogromnie wzrósł od drugiej połowy XIII wieku, kiedy wskutek wojny węgiersko-austriackiej dawny handel Węgier z Zachodem upadł i szukał sobie przez Polskę nowych dróg do Niemiec i na Bałtyk. Podczas unii personalnej Polski z Węgrami za Ludwika handel ten doszedł do swego szczytu, lecz zaczął upadać już na początku XV wieku w związku z antyjagiellońską polityką Zygmunta. W handlu węgierskim na pierwszym miejscu stały produkty górnicze jak miedź, ołów, srebro i żelazo; mniejsze znaczenie miały wino, oliwa i wosk. Wywożono zaś na Węgry przeważnie sukna, przywożone drogą morską z Anglii i Flandrii oraz ryby solone pochodzące z Norwegii.

Niepoślednie miejsce w handlu gdańskim zajmował handel wschodni. W początkach XIV wieku głównym punktem handlu wschodniego był dla Polski Włodzimierz; w drugiej połowie XIV wieku po przyłączeniu do Polski Rusi Czerwonej, punkt ciężkości tego handlu przeniósł się do Lwowa, który stanowił punkt węzłowy dla handlu wschodniego, podobnie jak Kraków dla węgierskiego. Z Gdańska do Lwowa prowadziły wówczas dwie drogi: jedna prawym brzegiem Wisły przez Toruń i Lublin, druga lewym brzegiem przez Brześć, Radom i Sandomierz. Drogi te łączyły się z wielkim szlakiem handlu wschodniego idącym z Chin, Indii, Persji przez Morze Kaspijskie i Ruś, albo przez Morze Czarne i porty Kaffa, Kilia, Białogród, założone na jego zachodnim wybrzeżu przez genueskich kupców.

Towary sprowadzane ze Wschodu, głównie jedwab i wyroby jedwabne, perły i inne ozdoby wschodnie oraz korzenie, głównie pieprz i imbir wysyłane były z Gdańska do głównego ośrodka handlowego Zachodu, to jest Brugii. Wywóz obejmował natomiast sukna oraz bursztyn.

Ekspansja potęgi tureckiej w drugiej połowie XV wieku oraz zmiana wszechświatowych dróg handlu światowego, spowodowały upadek tego handlu. Jakkolwiek drogi handlowe się zmieniły, Gdańsk nadal zachował handel towarami wschodnimi, zmieniając tylko jego kierunek; z eksporterem towarów wschodnich na zachód Europy stał się importerem z państw zachodnich do Polski.

O wiele mniejsze było znaczenie Gdańska dla pozostałych kierunków międzynarodowego handlu tranzytowego. Na południowy Zachód prowadziła droga przez Poznań ku Wrocławowi i Norymberdze, na północny Zachód przez Kołobrzeg, Szczecin do Lubeki, Hamburga i Bremy, a na Wschód przez Litwę do Moskwy. Przez Poznań posiadał Gdańsk połączenie z Frankfurtem nad Odrą, przez Kraków prowadził szlak handlowy do Pragi i Wiednia, za pośrednictwem którego, stosunki handlowe docierały nawet do Włoch, głównie Wenecji i Florencji.

Jak z powyższego wynika, handel Gdańska korzystał w pierwszym rzędzie z dróg lądowych. Najważniejsza w czasach późniejszych droga wodna jaką była Wisła, w wiekach średnich nie odgrywała większego znaczenia prócz dolnego biegu od Torunia począwszy. Średni i górny jej bieg podobnie jak i inne rzeki polskie odgrywały pewną rolę tylko dla handlu drzewnego. Zasadnicza pod tym względem zmiana zaszła w drugiej połowie XV w. w związku z wzmagającym się wywozem płodów gospodarstwa wiejskiego. Prawną podstawę do tego dały statuty 1447 r., ogłaszające wolny spław na szeregu rzek i zakazując w jakikolwiek sposób ruch ten utrudniać. W bezpośrednie stosunki handlowe z Polską wszedł Gdańsk stosunkowo późno, przy czym rolę naturalnego łącznika odegrała oczywiście Wisła. Główna rola przypadła obszarom kujawskim i mazowieckim jako najdogodniej położonym. Stosunki handlowe z tymi ziemiami polskimi sięgają niewątpliwie od początku XIV wieku i obejmowały w pierwszym rzędzie transporty zboża, drzewa, smoły i popiołu. Właściwy rozwój stosunków polsko-gdańskich przypada dopiero na okres późniejszy, kiedy nastąpił rozkwit polskiego handlu zagranicznego.

Najważniejszym działem morskiego handlu Gdańska w średniowieczu był handel z Flandrią; Brugia była tu najbardziej przez Gdańszczan uczęszczanym portem. Wśród przedmiotów wywożonych spotykamy zboże, mąkę, drzewo, popiół, smołę, dziegieć, futra, len, płótno, żelazo i miedź; wśród towarów przywożonych sukno flandryjskie stoi na pierwszym planie a obok tego przedmioty handlu południowego, mianowicie wełniane i jedwabne tkaniny z Włoch oraz owoce i inne artykuły południowe z Hiszpanii i Portugalii. Handel flamandzki był prawie cały w rękach kupców gdańskich, podczas gdy flamandzcy stosunkowo rzadko zapuszczali się do Gdańska.

Obok Flandrii intensywne stosunki handlowe łączyły Gdańsk z Anglią, głównie Londynem, następnie portami Hull, York i Boston. Gdańszczanie mieli w Londynie oparcie w znanej tamtejszej faktorii hanzeatyckiej, a i kupcy angielscy posiadali już w XIV wieku swój własny dom w Gdańsku. Do Anglii wywożono przede wszystkim zboże, różnego rodzaju gatunki drzewa oraz materiały do budowy okrętów jak maszty, drągi żaglowe, kotwice, niekiedy nawet budowano dla Anglii całe okręty. Z innych towarów należy wymienić len, futra, popiół, smołę, miedź, żelazo, płótno; przywożono zaś z Anglii przede wszystkim sukna, cynę i śle-

The exchange of goods with the East formed a considerable part of Danzig's trade. In the early fourteenth century this trade passed through Włodzimierz, but later in the century, when Poland annexed Red Ruthenia, Lwów became the junction for it and acquired the position in the Eastern trade which Cracow had in the trade with Hungary. Two routes at that time led from Lwów to Danzig, one along the right bank of the Vistula through Toruń and Lublin, the other along the left bank through Brześć, Radom and Sandomierz. These roads were connected with the 8 reat routes from China, India and Persia through the Caspian Sea and Ruthenia or through Kaffa, Kilia and Białogród, which were ports established by Genoese merchants. Such goods coming from the East as silks, pearls, precious ointments and spices were sent through Danzig to Western Europe, chiefly to Bruges, while cloths and amber were exported mainly to Eastern Europe. However, the Turkish expansion in the second half of the fifteenth century and the radical changes caused in world trade routes brought this eastern trade to a standstill. Nevertheless, Danzig maintained its trade but began to divert it into different channels. Instead of exporting Eastern goods to the West, it imported goods from the West which were then sent to Poland.

Of much less importance was Danzig's transit trade along the other international routes. To the south-west a road led through Poznań to Breslau and Nuremberg; to the north-west there was a road through Kolberg and Stettin to Lübeck, Hamburg and Bremen; to the east there was one through Lithuania to Moscow. Through Poznań Danzig was connected with Frankfurt-on-the-Main and through Cracow with Prague and Vienna and so, indirectly, with Italy, in particular, the cities of Venice and Florence.

As can be seen, the trade of Danzig in the main followed land routes. The Vistula, which some time later became chief inland waterway leading to Danzig, was of little importance as a commercial thoroughfare in the Middle Ages and conducted principally the trade from Toruń. The upper and middle reaches of the Vistula, like most rivers of Poland at that time, were used chiefly for transporting timber. A definite change took place in the second half of the fifteenth century, when there was a large increase in the exports of agricultural produce. This increase was due to the statutes of 1447, which laid down that navigation was to be free on all rivers and forbade any obstacles to be put in the way of this river-borne trade. Important direct trading relations between Poland and Danzig came rather late and were established chiefly through the medium of the Vistula. The districts of Kujaw and Mazowiecka were commercially closely connected with Danzig on account of their geographical proximity. The beginnings of trade between Danzig and these Polish lands undoubtedly reached back to the early fourteenth century, the chief commodities exchanged being grain, tar and ashes. Danzig-Polish trading relations did not become really flourishing until later, at the time when Polish trade reached its highest point.

The most important sea-borne trade of Danzig in the Middle Ages was that with Flanders, Bruges being the town which played the leading part in it. Among the commodities exported from Danzig were grain, flour, timber, ashes, tar, pitch, furs, linen, cloth, iron and copper; the principal imports from Bruges were cloth, above all, and, in addition, southern products such as wool and silks from Italy and fruits from Spain and Portugal. The Flemish trade was almost wholly in the hands of Danzig merchants, merchants from Flanders visiting Danzig only rarely.

Apart from Flanders, important trade relations were maintained with English ports, especially London, Hull and Boston. Merchants from Danzig received support in London from the Hanseatic factories established there, and as early as in the fourteenth century an English merchant house was set up in Danzig. Grain was, of course, the main item of export to England. In addition, various kinds of timber were exported for ship-building, and there were occasions when whole ships were built for export to England. Items of secondary account exported were linen, furs, pitch, copper and iron. The main commodities imported were cloth, tin and herrings. Trade with Scotland was similar to that with England.

Trade with Portugal was mostly conducted through Lisbon. The chief Danzig exports were timber, flour and dried fish, and imports salt, olives, figs, oranges, wines and expensive furs. Merchants from Danzig frequently travelled to Lisbon, but Portuguese merchants were seldom seen in Danzig.

The trade with Spain was similar to that with Portugal but was greatly endangered by pirates in the Bay of Biscay. Of the western French ports Bayonne is most often mentioned in the Danzig records. From there sea-salt and Orleans wine were brought. From Poitou came pepper, raisins and lampreys. Trade with La Rochelle was comparatively rare. Owing to the dangers besetting trade with these parts of Europe, the Danzigens usually arranged for their cargoes to be protected by warships.

dzie. Podobny charakter miał handel ze Szkocją, głównie z Glasgow i Edinborough.

Handel z Portugalią koncentrował się w Lizbonie, dokąd Gdańszczanie wywozili drzewo, mąkę, suszone ryby, przywożono zaś głównie sól, ponadto oliwę, figi, rodzynki, pomarańcze, wino i kosztowne futra. Gdańszczanie przeważnie jeździli do Lizbony choć i w Gdańsku spotkać było można portugalskich kupców.

Analogiczny charakter miał handel z północnym wybrzeżem Hiszpanii. Stosunki te były jednak utrudniane przez rabunki nadbiskajskich piratów. Z portów Francji zachodniej najczęściej mowa jest w aktach gdańskich o Bajji, położonej nad dzisiejszą Zatoką Bourgneuf; przywożono stąd sól morską oraz wina orleańskie i z Poitou pieprz, rodzynki i minogi; bez porównania rzadsze były stosunki Gdańska z La Rochelle. Ze względu na niebezpieczeństwo związane z tymi stosunkami handlowymi organizowali Gdańszczanie całe wyprawy pod ochroną statków wojennych.

Z krajów skandynawskich Gdańsk najsilniej związany był ze Szwecją za pośrednictwem Sztokholmu i całego szeregu innych miast portowych. Handel ten spoczywał głównie w rękach kupców gdańskich, którzy wywozili do Szwecji zboże, mąkę, a nawet chleb, sól, konopie, oliwę, wina, jedwab, sukno, korzenie i papier, przywozili zaś ze Szwecji przede wszystkim ryby suszone i solone, futra i żelazo.

Mniej więcej tymi samymi produktami handlowano i z Norwegią i Finlandią, tylko że stosunki z tymi państwami były znacznie mniej ożywione.

Ogólny kierunek najważniejszych lądowych dróg handlowych pozostał w okresie nowożytnym niezmienny. Najważniejszą modyfikacją okresu nowożytnego polegała na tym, iż główny punkt węzłowy tych dróg przенosi się z Krakowa do Warszawy. Znaczenie rzek natomiast jako wewnętrznych dróg handlowych ogromnie wzrosło; odnosi się to szczególnie do Wisły, która wraz z przyręczkami stała się w czasach nowożytnych najważniejszą drogą handlową Polski. W pierwszej połowie XVI wieku została ona ostatecznie zwolniona od wszelkich ograniczeń prawnych, krepujących ruch towarów w średniowieczu. Dawne prawo składu Krakowa poszło w zapomnienie, a Toruń w 1505 roku pozbawiony został prawa składu.

Główna różnica między handlem nowożytnym, a średniowiecznym polegała na tym, iż handel tranzytowy posiadający tak wybitne znaczenie w wiekach średnich, obecnie podupadł prawie że zupełnie, natomiast wzrosło ogromnie znaczenie handlu wywozowego i przywozowego. Bałtyk był najważniejszą drogą tego handlu, zwłaszcza jeżeli chodzi o handel wywozowy, a wśród portów tego morza dla Polski, rolę bezwzględnie najważniejszą odgrywał Gdańsk.

Wśród towarów wywożonych przez Gdańsk pierwsze miejsce zajmowało zboże. Już przy końcu XV wieku wywożono w niektórych latach ponad 10 000 łasztów. Najświetniejsza epoka w rozwoju tego handlu przypada na pierwszą połowę XVII wieku, kiedy to wywożono ok. 100 000 łasztów rocznie, a w roku 1618 osiągnięto rekordową cyfrę 128 789 t łasztów. Początkowo wywożono prawie wyłącznie żyto. Zasadniczą pod tym względem zmianą następuje dopiero po pierwszym rozbiorze, kiedy to ilość wywożonej pszenicy przewyższa nawet ilość wywożonego żyta. Cały ten wywóz zboża był częściowo w rękach szlachty, częściowo w rękach mieszczan.

Na drugim planie obok zboża stał wywóz materiałów leśnych, tj. drzewa, smoły i popiołu. Wywożono zarówno drzewo drobniejsze jak wanczos, klepki, rzemień, pluty jak i grube: kładzinę, bale, maszty, ponadto cis z Podkarpacia dla wyrobu łuków. W drugiej połowie XVI wieku przechodziło przeciętnie rocznie przez komorę celną we Włocławku ok. 150 000 t. zw. centów (po 120 sztuk) drobnego drzewa, ok. 30 kop. po 60 sztuk grubego drzewa i ok. 150 centów cisów. Popiołu przewożono przez tą samą komorę 250 łasztów, a smoły ok. 200 łasztów rocznie.

Z wyrobu przemysłu polskiego dla wywozu jedynie płótno miało większe znaczenie, którego przewożono między 1 500 a 5 000 postawów. W niektórych latach wywożono stosunkowo niewielkie ilości ołowiu, więcej natomiast miedzi, żelaza i stali. Poza tym w niewielkich stosunkowo ilościach wywożono wełnę, szczenię, skóry wołowe, cielęce i baranie i tytoń multański.

Import przez port gdański kierowany był w głąb Polski znacznie więcej drogami lądowymi, przy czym główne miejsce w transporcie lądowym zajmowały towary przemysłowe. W XVI wieku Wisłą w głąb Polski szło najwięcej ryb, głównie śledzi, jesiotrów, węgorzy, dorszy, których przywóz osiągał niekiedy 10 000 beczek rocznie. W XVIII wieku obok ryb, drogą wodną prowadzono z Gdańska bardzo dużo produktów kolonialnych oraz owoców południowych, sporo win hiszpańskich i francuskich; z produktów przemysłowych najwięcej wyrobów fajansowych, porcelanowych i szklanych, w mniejszych ilościach tkaniny.

Scharakteryzowany tu handel z Polską był główną podstawą rozgałęzionych stosunków handlowych Gdańska. Najintensywniejsze były one z Holandią, skąd sprowadzano sukno, korzenie, wina i kosztowności, a dokąd wywożono przede

Of the Scandinavian countries Danzig was in closest contact with Sweden through Stockholm and a number of smaller ports. This trade was conducted mainly by the Danzigers, who exported grain, flour, salt, olives, wine, silks, cloth, spices, paper, hemp and sometimes even bread. The imports into Danzig included dried and salted fish, furs and iron. The trade with Norway and Finland was of the same nature but was conducted on a much smaller scale.

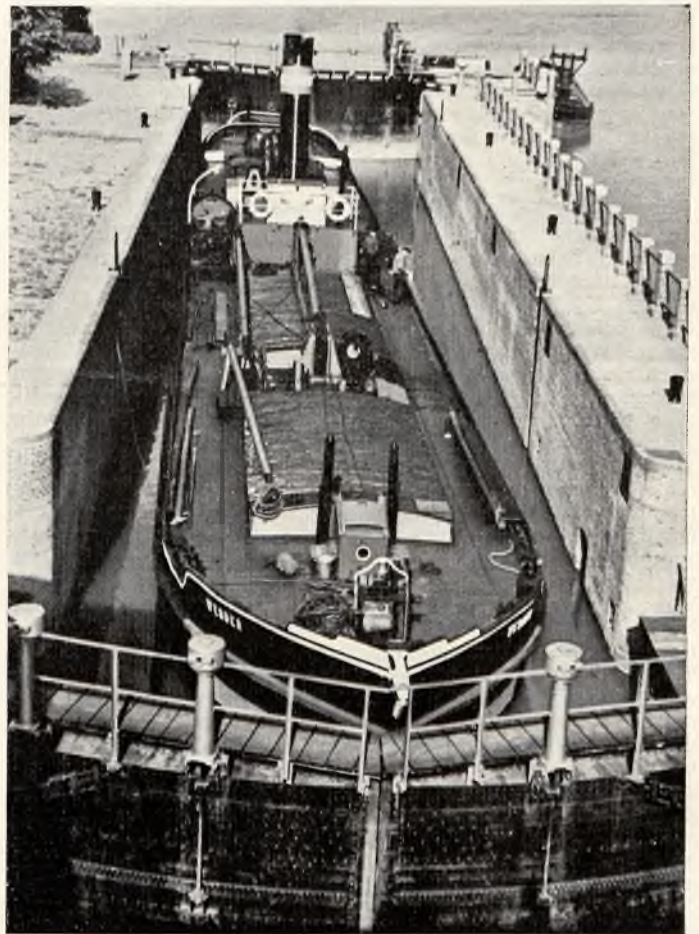
The general course of the trade routes in modern times has remained unchanged, the most important modification being that the main junction has moved from Cracow to Warsaw. Rivers have increased greatly in importance, especially the Vistula, which, together with its tributaries, became the most important trade route in modern Poland. In the first half of the sixteenth century the Vistula was freed of all the restrictions placed on its trade in the Middle Ages. The old warehouse rights of Cracow were repealed, and in 1505 Toruń was deprived of similar rights which it had enjoyed.

Whereas the chief trade in the Middle Ages was the transit trade, in modern times this has been largely superseded by direct importing and exporting. The Baltic became the main route, especially for exports, for this new type of trade, and among the ports through which the Polish trade passed Danzig held the lead.

Of the goods exported through Danzig grain took the first place. At the end of the fifteenth century over 10,000 lasts of grain were exported annually. In the seventeenth century this grain trade grew to remarkable magnitude, the figure for the average annual export being 100,000 lasts. A record figure was reached in 1618, when 128,789 lasts were exported. At first the chief grain exported was rye, but at the time of the first partition of Poland it was wheat. This grain trade was mostly in the hands of the nobles and partly in the hands of the townspeople.

The next item in importance was that of wood products, such as tar, pitch and ashes. Sawn wood products, such as staves, beams, poles, masts and yew-logs for bows were also exported. In the second half of the sixteenth century an average of 150,000 centals passed annually through the customs house at Breslau, as did about 1,800 loads of roundwood, 150 centals of yew, 250 lasts of ashes and 200 lasts of pitch.

Cloth was the only article of importance of the Polish industries to be exported, between 1,500 and 5,000 pieces being shipped abroad each year. In some years small quantities of lead, copper, iron and steel and also of wool, cowhides and tobacco were exported.



Statek podczas przejścia przez szluzę na Wiśle
A steamer passing through the locks on the Vistula

wszystkim zboże i drzewo, a oprócz tego wosk, len, smołę, a nawet piwo gdańskie. Na drugim miejscu obok Holandii stała Anglia, skąd przywożono przede wszystkim cienkie sukna, a wywożono obok zboża len, żelazo, popiół, smołę, liny okrętowe, drzewo na maszty i inne części okrętu.

Słabsze znacznie były stosunki handlowe z Francją. Przywożono z niej najwięcej soli, w niektórych latach ponad 1 000 łasztów, po kilkaset baryłek wina, a od połowy XVII wieku cukier; wywożono zaś zboże, wosk, smołę. Z Portugalii przywożono wina i owoce południowe oraz korzenie, z Hiszpanii głównie sól. Pod koniec XVI wieku próbowano nawet nawiązać bezpośrednie morskie stosunki z Włochami wywożąc, zwłaszcza do Genui i Wenecji zboże, a oprócz tego konopie, maszty i inne materiały potrzebne dla budowy okrętów. Stosunki te jednakże nie zdołały się rozwinąć, lecz przeciwnie niebawem zaniknęły. Z krajów skandynawskich, przede wszystkim ze Szwecji, sprowadzano ryby oraz żelazo w formie nieobrobionej, które następnie przerabiały huty gdańskie; wywożono zaś głównie zboże.

Dzięki tak rozgałęzionym stosunkom Gdańsk był w XVI wieku najważniejszym portem handlowym na Bałtyku. W drugiej połowie tego wieku, więcej niż połowa okrętów, idących przez Sund szła do Gdańska. W latach 1615—1628 do portu gdańskiego zawijało przeciętnie 1 200 okrętów rocznie, a w 1618 roku nawet 1 867 statków. Okres ścisłej współpracy z Polską był zatem najświetniejszym okresem handlu gdańskiego.

Jednakże prawie cały ten ruch przewozowy, skupiający się w porcie gdańskim był w rękach obcych. Gdańszczanie posiadali mało statków kupieckich, a liczba ich stale się zmniejszała. Jeszcze na początku XVI wieku było ich 200, a w połowie tego wieku tylko 50. Największą rolę w handlu gdańskim odgrywały okręty holenderskie i wschodnio-fryzyskie. W 1585 roku wśród okrętów przepływających przez Sund z Gdańska było 52% holenderskich, 24% wschodnio-fryzyskich, 12% szkockich i angielskich oraz 12% innych bander.

Natomiast transakcje handlowe były prawie wyłącznie w rękach kupiectwa gdańskiego, kt. wyrobiło sobie i utrzymało prawo zamykania wywozu zboża i z prawa tego korzystało nie tylko w tym celu, aby zapobiec drożyznie i brakowi zboża w mieście, lecz również w celu obniżania ceny zboża w zakupie od rolników, gdyż zbyt wysokie ceny płacone przez kupców gdańskich zmniejszały ich zysk jako pośredników. Gdańsk potrafił utrzymać przywilej posiadany w średniowieczu, również przez niektóre inne miasta polskie, iż na jego targu obcy czyli goście, tj. nieposiadający prawa miejskiego, mogli sprzedawać swoje towary tylko mieszczanom gdańskim. Prawo to zapewniało Gdańskowi ogromne zyski wobec różnicy cen, płaconych w Gdańsku producentom, w stosunku do cen zboża w Amsterdamie. Np. w 1638 roku producent otrzymywał nie całe 60% ceny płaconej w Gdańsku przez kupców obcych. Mimo gwałtownych wystąpień producentów rolnych na sejmach przeciw takiemu uprzywilejowaniu Gdańszczan, Gdańsk utrzymał się przy swoich przywilejach handlowych przez cały okres jego przynależności do Polski.

Współpraca gospodarcza z Polską była zatem podstawą rozkwitu bogactwa i potęgi Gdańska, o czym świadczą dokumenty historyczne oraz liczne wspaniałe budowle, pochodzące z tego okresu. Gospodarstwo Gdańska pozostawało w naturalnym, bardzo czułym i wrażliwym związku ze swym zapleczem polskim, reagujący szybko na dokonujące się w nim zmiany. Wraz z upadkiem gospodarczym Polski wskutek licznych wojen nastąpił spadek handlu gdańskiego. Pierwszym zewnętrznym ciosem dla handlu polsko-gdańskiego była polityka handlowa Fryderyka II. Już w 1765 r. w Kwidzynie jedynym punkcie, w którym posiadłości pruskie dotykały do Wisły, ustanowił Fryderyk komorę celną i zaczął pobierać cło od towarów, przewożonych Wisłą w wysokości 10% wartości. Po pierwszym rozbiórce, gdy najważniejsza polska komora celna we Fordonie przeszła pod panowanie pruskie, zaczęto w niej pobierać cło w nominalnej wysokości 12% od wartości, faktycznie jednak znacznie wyższe z powodu wysokiego szacunku wartości towarów. Po raz drugi morski handel Polski obciążony był przez Prusy cłem pobieranym w Nowym Porcie, które poprzednio należało do Gdańska, a wysokość którego łącznie z pobocznymi opłatami i kosztami oceniają na 20% wartości towaru. Reszty dokonały nowe warunki polityczne, wskutek których ekspansja gospodarcza, zjednoczonego polskiego zaplecza w kierunku na Gdańsk została utrudniona, rozbita i rozdrobniona w najróżniejszych kierunkach, przez bariery polityczne i celne, niejednolitą politykę gospodarczo-komunikacyjną. Jakkolwiek pewna część dawnego ruchu handlowego nadal przechodziła przez port gdański, to jednak w całym okresie rozbięcia zaplecza nie miał on tego znaczenia, które mu przysługiwało jako naturalnemu ośrodkowi handlu morskiego ziem polskich. Nowy rozwój portu gdańskiego, zapoczątkowany został dopiero z chwilą ponownego zjednoczenia jego zaplecza w odrodzonej państwowości polskiej.

(C. d. n.)

L. J.

The most intensive trade was carried on with Holland, whence cloth, wine and other articles of value were imported and to which grain, timber, wax, linen, tar and even beer were sent. After the trade with Holland, that with England was the most valuable. Grain, tar, etc. were shipped to England, and valuable cloths imported. Trade with France was conducted on a smaller scale. Salt, wine and sugar were imported, and grain, etc. exported. At the end of the sixteenth century attempts were made to develop direct trade relations with Italy, especially with Venice and Genoa, but they met with little success. From the Scandinavian countries fish was the most important commodity imported, in return for which grain was exported.

Owing to this extensive trade, Danzig in the sixteenth century became the leading port on the Baltic. In the second half of this century more than half of the ships passing through the Sound called at Danzig. From 1615 to 1628 an average of 1,200 ships called at Danzig annually, and in 1618 the number was 1,867, the highest recorded at that period. This period of close collaboration with Poland was one of the greatest prosperity for the city.

Most of the goods imported or exported were carried in foreign ships. At the beginning of the fifteenth century Danzig possessed 200 merchant ships, but by the end of the century the number had dropped to 50. In 1585 of the ships that passed through the Sound on their way to Danzig 52 per cent were Dutch, 24 per cent Frisian, 12 per cent English and 12 per cent of other nations.

On the other hand, the commercial transactions were almost wholly conducted by the Danzig merchants. In the grain trade they established and maintained a very privileged position. They had the right to withhold the export of this commodity whenever they deemed it necessary. Not only was this used to prevent a rise in prices and to supply Danzig itself with grain, but it forced the Polish producers to reduce their selling prices. Danzig also possessed municipal rights enjoyed by few other Polish towns, according to which those traders who were not Danzig citizens were allowed to sell their wares only to Danzigers unless they themselves possessed similar privileges. The price of grain varied greatly. In Amsterdam the price was much higher than that which the Danzig merchants paid. In 1638 the Polish grain producers received only 60 per cent of the sum which was paid by the foreign buyers to the Danzig merchants. In spite of the drastic attempts made by the grain producers to limit the exorbitant profits of the merchants, Danzig retained these privileges throughout its union with Poland.

Economic cooperation with Poland was, therefore, the basis of Danzig's wealth and power in this period, a fact to which various documents and the buildings which still stand today, recalling the former glory of the city, bear witness. Any economic disturbances in Poland soon had their repercussions in Danzig. The first great blow to Polish-Danzig relations was struck by the trade policy of Frederick II, who in 1675 established a customs house at Kwidzeń, which placed a 10 per cent duty on goods carried down the Vistula. After the first partition of Poland, when the most important Polish customs house fell into the hands of the Prussians, trade declined still further as a result of the 12 per cent duty imposed at this point.

For the second time Polish overseas trade was hampered by the Prussian duties collected at Nowy Port, which had previously belonged to Danzig. The duty here, including all sundry costs, amounted to about 29 per cent of the value of the goods. Further damage to trade was done by the new political conditions, which prevented the maintenance of proper commercial relations between Poland and Danzig, by causing the trade to be dispersed in a number of different directions. In spite of the fact that part of the trade still passed through Danzig, this period of Prussian domination rendered impossible the development of Danzig in conjunction with its natural hinterland, so that the town lost the enviable position which it had held until then. A new era for Danzig finally began after the World War, when Poland regained her independence.

»UPRAWA MORZA«

Organ Morskiego Kolegium Ekonomicznego
Kwartalnik poświęcony gospodarce morskiej

zawiera w każdym numerze szereg rozpraw,
aktualii, recenzji dotyczących zagadnień por-
towych, żeglugowych, handlu morskiego i t. d.

Prenumerata roczna za cztery kolejne numery zł. 10.—, cena
egzemplarza pojedynczego zł. 3.—

Skład Główny: Instytut Wydawniczy »Biblioteka Polska«
Warszawa — Świętojańska 4.

Adres Redakcji i Administracji: GDYNIA — Świętojańska 23

Charakterystyka obrotów portowych Gdańska w r. 1938*)

Charakteristik des Warenumschlags im Danziger Hafen im Jahre 1938*)

Obrót globalny

Obroty towarowe portu gdańskiego od roku 1913 z wyłączeniem lat 1914—1919. jako lat wojennych, w których obroty kształtowały się anormalnie, przedstawiają się następująco:

Obroty portu gdańskiego w latach 1913, 1920-1938 — Umschlag des Danziger Hafens in den Jahren 1913, 1920-1938

Rok Jahr	Przywóz Einfuhr ton	Wywóz Ausfuhr ton	Obrót ogólny Allg. Umschlag ton
1913	1.233.630	878.471	2.112.101
1920	1.700.000	138.245	1.838.245
1921	1.026.420	387.952	1.405.372
1922	466.287	504.411	970.698
1923	654.930	1.062.863	1.717.793
1924	738.073	1.636.480	2.374.553
1925	690.778	2.031.980	2.722.758
1926	640.695	5.659.605	6.300.300
1927	1.517.193	6.380.422	7.897.615
1928	1.832.409	6.783.276	8.615.685
1929	1.792.950	6.766.699	8.559.649
1930	1.090.631	7.122.463	8.213.094
1931	754.300	7.576.205	8.330.505
1932	428.102	5.047.949	5.476.051
1933	493.167	4.659.808	5.152.975
1934	655.981	5.713.181	6.369.162
1935	778.468	4.314.546	5.093.014
1936	972.695	4.675.001	5.647.696
1937	1.515.929	5.684.849	7.200.778
1938	1.563.958	5.563.237	7.127.195

W porównaniu z rokiem 1913, jako przeciętnym dla obrotów portu gdańskiego w okresie przedwojennym, rozwój zamorskiego ruchu towarowego wykazuje od chwili włączenia W. M. Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego, gdy port zaczął znowu służyć Polsce, kilkakrotny wzrost. Obroty przedwojenne obracały się w granicach dwóch milionów ton. W latach 1920—1925, to znaczy w okresie organizacji organizmu gospodarczego Rzeczypospolitej, obroty portu gdańskiego wahają się również w tych granicach. Z rokiem 1926 rozpoczyna się nienotowany w dziejach Gdańska okres rozwoju. Obroty portowe przekraczają stale granicę 5 milionów ton, a w czterech kolejnych latach 1928—1931 wynoszą nawet ponad 8 milionów.

W ostatnich dwóch latach obroty Gdańska ustabilizowały się na wysokości 7 milionów ton. Cyfry ogólne przedstawiają się następująco:

Obroty Gdańska w latach 1937—1938

	1937 ton	1938 ton
Przywóz	1.515.929	1.563.958
Wywóz	5.684.849	5.563.237
Razem . . .	7.200.778	7.127.195

Widzimy, że w porównaniu z rokiem 1937, obroty spadły o 73.583 ton czyli o 1%. Na pewne obniżenie obrotów wpłynęło zmniejszenie się wywozu, gdyż przywóz nawet zwiększył się. W porównaniu z rokiem 1937 przywóz zwiększył się o 48.029 ton czyli o 3,2%, wywóz zmniejszył się o 121.612 ton czyli o 2,1%.

Na skutek zmniejszenia się wywozu i zwiększenia przywozu zaznaczyła się, aczkolwiek nieznaczna, ale korzystna dla struktury obrotów portu zmiana, gdyż udział przywozu w stosunku do ogólnych obrotów wzrósł o 0,8%.

Udział przywozu i wywozu w obrotach Gdańska

	1936 %	1937 %	1938 %
Przywóz	17,2	21,1	21,9
Wywóz	82,8	78,9	78,1

Obroty drugiego portu polskiego obszaru gospodarczego, Gdyni, wzrosły w porównaniu z r. 1937 o 167.261 ton czyli o 1,8%. Na wzrost ten wpłynęło zwiększenie się wywozu (4,9%), gdyż przywóz nawet zmniejszył się (o 11,1%). Stosunek przywozu do wywozu wyraża się w Gdyni procentowo 16,6% (przywóz) i 83,4% (wywóz).

Allgemeiner Umschlag

Den Warenumschlag des Danziger Hafens vom Jahre 1913 ab, mit Ausnahme der Kriegsjahre 1914—1919, in denen der Umschlag sich annormal gestaltete, stellt die nachstehende Tabelle dar:

Im Vergleich zum Jahre 1913, das als Durchschnittsjahr für den Umschlag des Danziger Hafens vor dem Kriege zu betrachten ist, zeigt der Warenumschlag vom Augenblick der Eingliederung der Freien Stadt Danzig in den polnischen Wirtschaftsorganismus steigende Tendenz. Die Vorkriegsumsätze hielten sich im Rahmen von ca. 2 Mill. T. jährlich und bleiben noch während der Zeit der Organisierung des polnischen Wirtschaftsorganismus — 1920—1925 in diesen Grenzen. Vom Jahre 1926 ab beginnt für Danzig ein, in den Annalen seiner Geschichte bis jetzt noch nicht notierter, Aufstieg. Die Hafenumsätze übersteigen dauernd die 5 Millionen-Grenze, um in den Jahren 1928—1931 sogar über 8 Millionen To. zu erreichen.

In den letzten 2 Jahren stabilisierten sich die Umsätze auf ca. 7 Mill. T. Die allgemeinen Ziffern sind folgende:

Danziger Umschlag in den Jahren 1937—1938

	1937 ton	1938 ton
Einfuhr	1.515.929	1.563.958
Ausfuhr	5.684.849	5.563.237
zusammen . . .	7.200.778	7.127.195

Hieraus ersehen wir, dass im Vergleich zum Jahre 1937 der Umschlag um 73.583 To. oder 1% gefallen ist, was auf die Verringerung der Einfuhr um 121.612 To. oder 2,1% zurückzuführen ist, da die Ausfuhr um 48.029 To. oder 3,2% stieg.

Durch die Verringerung der Einfuhr und der Steigerung der Ausfuhr macht sich eine, wenn auch nur unbedeutende, vorteilhafte Änderung der Struktur des Hafenumschlags bemerkbar, da der Anteil der Ausfuhr am allgemeinen Warenumschlag um 0,8% stieg.

Ein- und Ausfuhranteil am Danziger Umschlag

	1936 %	1937 %	1938 %
Einfuhr	17,2	21,1	21,9
Ausfuhr	82,8	78,9	78,1

Der Umschlag des zweiten Hafens des polnischen Zollgebiets, Gdynia, stieg im Vergleich zum Jahre 1937 um 167.261 To. oder 1,8%, wozu die Steigerung der Ausfuhr (um 4,9%) beitrug, da die Einfuhr sogar um 11,1% fiel. Das Verhältnis der Einfuhr zur Ausfuhr im Gdynia'er Hafen ist nachstehendes: 16,6% Einfuhr und 83,4% Ausfuhr.

*) Wg. sprawozdania

*) Nach dem Bericht des „Rada Polskich Interesantów Portu Gdańskiego“ 1938.

Łączne obroty obu portów w porównaniu z rokiem 1937 wzrosły o 93.678 ton, czyli o 0,6%.

Der gemeinsame Umschlag beider Häfen vergrößerte sich im Vergleich zum Vorjahre um 93.678 To. oder 0,6%.

Obroty Gdańska i Gdyni w r. 1938 — Warenumschlag Danzig und Gdynia im Jahre 1938

	Przywóz Einfuhr ton	Wywóz Ausfuhr ton	Razem zusammen ton
Gdynia	1.563.958	5.563.237	7.127.195
Gdańsk	1.526.536	7.646.902	9.173.438
	3.090.494	13.210.139	16.300.633

Wywóz

W porównaniu z rokiem poprzednim wywóz portu gdańskiego w r. 1938 charakteryzują przede wszystkim zwiększenie wywozu węgla (zarówno węgla eksportowego, jak i na cele bunkrowe) o blisko 300.000 ton, oraz spadek wywozu drzewa o przeszło 350 tys. ton. Nieznaczne tylko zmiany wykazał przeładunek zboża i koksu (wzrost) oraz artykułów chemicznych i strączkowych (spadek). Poważnie zwiększył się wywóz melasu (o 47,1%). Natomiast zmniejszył się znacznie wywóz metali i wyrobów metalowych, dalej mąki, makuchów i olejów mineralnych. Ogólna cyfra wywozu różni się nieznacznie od zeszłorocznej.

Ausfuhr

Im Vergleich zum Vorjahre ist für die Ausfuhr des Danziger Hafens im Jahre 1938 in erster Linie das Ansteigen der Kohlenausfuhr (Exportkohle wie auch Bunkerkohle) um ca. 300.000 To. kennzeichnend. Unbedeutende Änderungen zeigte die Getreide- und Koksausfuhr (+) sowie chemische Artikel (—). Dagegen zeigte die Melasseausfuhr eine Steigerung von 47,1%, einen grösseren Rückgang wies die Ausfuhr von Metallen und Metallerzeugnissen, Mehl, Oelkuchen und Mineralöle auf. Die allgemeine Ausfuhrziffer weicht nur wenig von der vorjährigen ab:

Wywóz Gdańska w latach 1937 i 1938 — Die Danziger Ausfuhr in den Jahren 1937 und 1938

Towar — Waren	1937		1938	
	ton	%	ton	%
Węgiel (z bunkrem) — Kohle	3.540.876	62,3	3.821.038	68,7
Drzewo — Holz	1.181.481	20,8	813.410	14,6
Zboże — Getreide	278.948	4,9	301.345	5,4
Koks — Koks	193.400	3,4	209.280	3,8
Artykuły chemiczne — Chem. Art.	106.555	1,9	98.682	1,8
Metale i wyroby — Metalle und Erz.	117.474	2,0	73.245	1,3
Melasa — Melasse	30.159	0,5	44.376	0,8
Mąka — Mehl	51.197	0,9	35.998	0,6
Strączkowe — Hülsenfrüchte	36.900	0,7	33.947	0,6
Makuchy — Oelkuchen	37.873	0,7	28.964	0,5
Oleje mineralne — Mineralöle	30.201	0,5	14.708	0,3
Różne — Verschiedene	79.785	1,4	88.244	1,6
Razem — zusammen	5.684.849	100,0	5.563.237	100,0

Decydujące znaczenie w wywozie Gdańska posiadają corocznie trzy artykuły: węgiel, drzewo i zboże. Wywóz tych trzech artykułów stanowił w ostatnich latach, a również w roku 1938, ok. 90% całego wywozu.

W roku 1938 zaznaczył się dalszy wzrost procentowego udziału węgla w ogólnym wywozie. Udział zboża po trzech latach (1934—1936—, w których wynosił ok. 15%, spadł w ostatnich dwóch lat do około 5%. Poważne obniżenie w porównaniu z latami poprzednimi wykazał w r. 1938 udział drzewa i to zarówno w udziale procentowym, jak i w cyfrach absolutnych.

Entscheidende Bedeutung für die Danziger Warenausfuhr haben drei Artikel: Kohle, Holz und Getreide, deren Ausfuhr in den letzten Jahren, sowie auch im Jahre 1938, 90% des gesamten Exports ausmacht. Im Jahre 1938 macht sich eine weitere Steigerung des prozentualen Anteils der Kohle an der allgemeinen Ausfuhr bemerkbar. Der Getreideanteil fällt von 15% in den Jahren 1934—1936 auf 5% in den letzten 2 Jahren, ebenso zeigt die Holz Ausfuhr sowie im prozentualen Anteil, als auch in den absoluten Ziffern bedeutenden Rückgang.

Główne artykuły wywozu Gdańska w latach 1932—1938 — Hauptausfuhrartikel des Danziger Hafens 1932—1938

Rok Jahr	Węgiel Kohle		Drzewo Holz		Zboże Getreide		Razem zusam. %
	ton	%	ton	%	ton	%	
1932	3.715.250	73,6	559.890	11,1	286.487	5,7	90,4
1933	3.141.417	71,7	800.764	12,2	397.031	8,5	92,4
1934	3.522.772	61,5	1.008.676	17,7	747.737	13,1	92,3
1935	2.316.135	53,6	766.592	17,7	752.217	17,4	88,7
1936	2.277.803	48,7	975.216	20,9	727.344	15,6	85,2
1937	3.540.876	62,3	1.181.481	20,8	278.948	4,9	88,0
1938	3.821.038	68,7	813.410	14,6	301.345	5,4	88,7

Porównawcze zestawienie głównych pozycji wywozu Gdańska i Gdyni w r. 1938 przedstawia się następująco:

Nachstehend geben wir eine vergleichende Aufstellung der Hauptpositionen der Danziger und Gdynia'er Ausfuhr.

Wywóz Gdańska i Gdyni w r. 1938. Ausfuhr der Häfen Danzig's und Gdynia's im Jahre 1938

Towar — Waren	Gdańsk — Danzig		Gdynia	
	ton	%	ton	%
Węgiel (z bunkrem) — Kohle	3.821.038	68,7	6.398.121	83,7
Drzewo — Holz	813.410	14,6	402.592	5,3
Metale — Metalle	49.533	0,9	137.888	1,8
Koks — Koks	209.280	3,8	127.802	1,7
Wyr. metalowe — Met. Erzeugnisse	23.712	0,4	84.830	1,1
Cukier — Zucker	2.948	—	71.677	0,9
Zboże — Getreide	301.345	5,4	57.308	0,7
Przetw. zwierz. — Erzeugn. tier. Urspr.	1.778	—	52.484	0,7
Artykuły chem. — Chem. Art.	98.682	1,8	39.860	0,5
Jaja, masło — Eier, Butter	74	—	34.856	0,4
Makuchy — Oelkuchen	28.964	0,5	19.627	0,3
Melasa — Melasse	44.376	0,8	12.979	0,2
Słód — Malz	1.151	—	9.084	0,1
Mąka — Mehl	33.947	0,6	1.903	—
Strączkowe — Hülsenfrüchte	35.998	0,6	295	—
Oleje Mineralne — Mineralöle	14.708	0,3	204	—
Różne — Verschiedene	82.293	1,6	195.302	2,6
Zusammen — Razem	5.563.237	100,0	7.646.902	100,0

W obu portach głównym artykułem wywozu jest węgiel, jednak w Gdyni odgrywa on jeszcze większą rolę niż w Gdańsku. Przegląd pozostałych artykułów wskazuje, że Gdańsk decyduje w wywozie zboża, mąki, strączkowych, melasu i olejów mineralnych. Dwukrotnie wyższy jest w Gdańsku wywóz drzewa, koksu i artykułów chemicznych (głównie sól potasowa). Także większa część wywozu makuchów przeszła przez port gdański.

Natomiast w Gdyni koncentruje się eksport cukru, przetworów zwierzęcych, jaj, masła i siodu. Kilkakrotnie wyższy jest w Gdyni wywóz wyrobów metalowych i metali.

W porównaniu z rokiem 1937 zaznaczył się w Gdyni spadek wywozu koksu, wyrobów metalowych, artykułów chemicznych i siodu. Natomiast dzięki uruchomieniu elewatora przeszło przez Gdynię po raz pierwszy zboże (ponad 50 tys. ton), dalej zwiększył się wywóz metali, cukru, jaj, masła, makuchów, melasu, a przede wszystkim drzewa (o 60%). Wzrost wywozu drzewa przez Gdynię i obniżenie przez Gdańsk wskazuje, że nastąpiło tu przesunięcie z jednego portu do drugiego.

Struktura wywozu Gdańska jest w dalszym ciągu korzystniejsza niż Gdyni, ponieważ po wyeliminowaniu węgla wywóz Gdańska jest znacznie większy, a mianowicie:

In beiden Häfen ist der Hauptausfuhrartikel Kohle, welche jedoch im Gdynia'er Hafen eine noch grössere Rolle spielt als in Danzig. Unter den übrigen Artikeln nimmt Danzig eine dominierende Rolle in der Getreide-, Mehl-, Hülsenfrüchte-, Melasse- und Mineralölausfuhr ein. Zweimal grösser als in Gdynia ist in Danzig die Holz- und Koks- ausfuhr sowie die Ausfuhr chemischer Artikel (Kalisalze), ebenso ist der grösste Teil der Oelkuchenausfuhr über Danzig gegangen.

In Gdynia dagegen konzentriert sich die Zuckerausfuhr, die Ausfuhr von Bekon, Eier, Butter, Malz. Ebenso ist die Ausfuhr von Metallen und Metallerteugnissen in Gdynia bedeutend grösser als in Danzig.

Im Vergleich zum Jahre 1937 machte sich im letzten Jahr in Gdynia ein Rückgang in der Ausfuhr von Koks, Metallwaren, Malz und chemischer Artikel bemerkbar. Durch die Inbetriebnahme des Getreideelewators konnten zum ersten Mal 50.000 To. Getreide exportiert werden, desgleichen stieg die Holz- ausfuhr (um 60%) sowie die Ausfuhr von Eiern, Zucker, Butter. Das Ansteigen der Holz- ausfuhr in Gdynia und der Rückgang derselben in Danzig zeigt eine Verschiebung von einem Hafen zum andern.

Die Struktur der Danziger Ausfuhr ist auch weiter günstiger als die des Gdynia'er Hafens und zwar:

Wywóz Gdańska i Gdyni z węglem i bez węgla w r. 1938 — Danziger und Gdynia'er Ausfuhr mit und ohne Kohle 1938

Wywóz — Ausfuhr	Gdańsk Danzig ton	Gdynia ton
Ogółem — Zusammen	5.563.237	7.646.902
Węgiel (z bunkrem) — Kohle m. Bunk.	3 821.038	6.398.121
Bez węgla — Ohne Kohle	1.742.199	1.248.781

Wywóz węgla w Gdyni i Gdańsku z podziałem na węgiel eksportowy i węgiel bunkrowy, przedstawiał się w roku 1938 następująco:

Die Kohlenausfuhr in Danzig und Gdynia, geteilt in Export- und Bunkerkohle, zeigt die nachstehende Tabelle:

Wywóz węgla z Gdańska i Gdyni w r. 1938 — Kohlenausfuhr Danzigs und Gdynia's 1938

	Węgiel eksportowy Exportkohle ton	Węgiel bunkrowy Bunkerkohle ton	Wywóz węgla Kohlenausfuhr razem — zusammen ton	%
Gdańsk — Danzig	3.025.750	795.318	3.821.038	37,4
Gdynia	5.379.499	1.018.622	6.398.121	62,6
Razem: — Zusammen:	8.405.219	1 813 940	10 219 159	100,0

Objawem pomyślnym jest szybki wzrost zbytu węgla bunkrowego. Zbyt bunkru kształtował się w ostatnich czterech latach następująco:

Ein günstiges Zeichen ist das schnelle Ansteigen der Bunkerkohlenausfuhr, welche aus folgender Aufstellung ersichtlich ist:

Zbyt węgla bunkrowego w Gdańsku i Gdyni w latach 1935—1938

Bunkerkohle-Verkauf in Danzig und Gdynia in den Jahren 1935—1938

Rok Jahr	Gdańsk — Danzig ton	Gdynia ton	Razem — Zusammen ton
1935	253.867	365.620	619.487
1936	314.771	401.574	716.345
1937	618.020	611.582	1 229.602
1938	795.318	1.018.622	1 813.940

W roku 1938 zarówno w Gdańsku, jak w Gdyni uległ znacznemu zwiększeniu zbyt węgla bunkrowego. w Gdańsku o 29%, a w Gdyni nawet o 67%.

Im Jahre 1938 vergrösserte sich der Verkauf von Bunkerkohle in Danzig um 29%. in Gdynia um 67%.

Wywóz węgla z Gdańska i Gdyni w latach 1935—1938 — Kohlenausfuhr in Danzig u. Gdynia in den Jahren 1935—1938

Rok Jahr	Wywóz ogółem Allg. Ausfuhr ton	Ekspert — Export ton	Bunkier — Bunker ton	Udział bunkru Bunkeranteil %
1935	7.702.806	7 083.319	619 487	8,0
1936	7.584.990	6 868.645	716.345	9,4
1937	9.712.665	8.483.063	1.229.602	12,7
1938	10.219.159	8.405.219	1.813.940	17,8

Powyższe zestawienie wskazuje, że udział bunkru w stosunku do wywozu węgla eksportowego stale się zwiększa.

Die obige Tabelle zeigt, dass der Anteil von Bunker- kohle im Verhältnis zur Ausfuhr von Exportkohle ständig im Wachsen begriffen ist.

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.

Przywóz Gdańska w latach 1937 i 1938.

Einfuhr Danzig's in den Jahren 1937 und 1938

T o w a r — W a r e n	1937		1938	
	ton	%	ton	%
Rudy i piryty — Erze u. Schwefelkies	1.061.871	70,0	1.077.666	69,0
Węgiel — Kohle	88.532	5,8	91.313	5,8
Fosforyty — Phosphorite	34.804	2,3	49.966	3,2
Metale i wyroby — Metalle u. Erz.	57.104	3,8	47.192	3,0
Śledzie — Heringe	41.805	2,8	41.441	2,7
Tłuszcze i oleje — Fette und Oele	7.018	0,4	22.816	1,5
Koks — Koks	28.654	1,9	12.042	0,8
Nasiona oleiste — Oelsamen	8.053	0,5	11.416	0,7
Papier i wyroby — Papier u. Erzeug.	9.172	0,6	9.876	0,6
Garbniki — Gerbstoffe	8.616	0,6	8.568	0,5
Towary kolonialne — Kolonialwaren	4.326	0,3	5.392	0,3
Złom — Eisenschrott	22.077	1,5	799	0,1
Różne — Verschiedene	143.897	9,6	185.471	11,8
Razem — zusammen	1.515.929	100,0	1.563.958	100,0

Cyfra ogólna przywozu prawie nie uległa zmianie. W roku 1938 dowieziono do Gdańska taką samą ilość rud i pirytów, jak w roku 1937. Podniósł się przywóz węgla, fosforytów, nasion oleistych, towarów kolonialnych oraz bardzo poważnie tłuszczów i olejów. Natomiast spadek wykazują metale i wyroby metalowe, koks oraz złom. Na tym samym poziomie pozostał przywóz śledzi, garbników i papieru.

W przywozie Gdańska od szeregu lat decydującym artykułem są rudy i piryty.

Die Einfuhrziffern des Jahres 1938 zeigen so gut wie keine Änderungen, die Einfuhr von Erzen und Schwefelkies hielt sich auf der Höhe des Jahres 1937. Eine Steigerung erfuhr die Einfuhr von Kohle, Phosphorite, Oelsamen, Kolonialwaren, Fette und Oele, letztere zwei Artikel in grösserem Umfange. Dagegen fiel die Einfuhr von Metall und Metallerzeugnissen, Koks und Eisenschrott. Dass die bedeutendsten Einfuhrartikel in Danzig Erze und Schwefelkies sind, zeigt die nachstehende Tabelle:

Przywóz rud i pirytów do Gdańska w latach 1934—1938

Rok	Ton	Udział w stosunku do całego przywozu %
1934	236.594	36,1
1935	410.624	52,7
1936	611.788	62,9
1937	1.061.871	70,0
1938	1.077.666	69,0

Erz und Schwefelkies-Einfuhr nach Danzig 1934—1938

Jahr	ton	Anteil im Verhältnis zur Gesamteinfuhr %
1934	236.594	36,1
1935	410.624	52,7
1936	611.788	62,9
1937	1.061.871	40,0
1938	1.077.666	69,0

Jeśli porównać główne pozycje przywozu Gdańska i Gdyni w roku 1938. to otrzymamy obraz następujący:

Wenn wir die Haupteinfuhrpositionen in Danzig und Gdynia im Jahre 1938 vergleichen, erhalten wir folgendes Bild:

Przywóz Gdańska i Gdyni w r. 1938

Einfuhr Danzig's und Gdynia's 1938

T o w a r — W a r e n	Gdańsk — Danzig		Gdynia	
	ton	%	ton	%
Złom — Eisenschrott	799	0,1	447.013	29,3
Rudy i piryty — Erze u. Schwefelkies	1.077.666	69,0	206.616	13,5
Fosforyty — Phosphorite	49.966	3,2	145.334	9,5
Bawełna, odpadki i przędza—Baumwolle, Abfälle und Garne	319	—	101.875	6,7
Zużle Thomasa — Thomasschlacke	4.625	0,3	66.150	4,3
Śledzie — Heringe	41.441	2,7	61.831	4,1
Owoce — Früchte	493	—	56.176	3,7
Nasiona oleiste — Oelsamen	11.416	0,7	47.434	3,1
Metale — Metalle	38.098	2,4	46.507	3,0
Ryż surowy — Reis	4.153	0,3	45.257	3,0
Skóry — Felle	341	—	37.640	2,5
Wełna, odpadki i przędza — Wolle, Abfälle und Garne	118	—	30.034	2,0
Wyroby metalowe — Metallerzeugn.	9.094	0,6	28.051	1,8
Węgiel — Kohle	91.313	5,8	—	—
Koks — Koks	12.042	0,8	—	—
Różne — Verschiedene	222.074	14,1	206.618	13,5
Razem — zusammen	1.563.958	100,0	1.526.536	100,0

Z powyższego zestawienia widzimy, że cyfry ogólne przywozu Gdańska i Gdyni są niemal identyczne. W Gdańsku głównym artykułem przywozu są rudy i piryty, natomiast w Gdyni złom. Ponadto do Gdańska przychodzą pewne ilości węgla i koksu (na potrzeby W. M. Gdańska). Fosforyty, metale i wyroby metalowe, śledzie oraz nasiona oleiste kierowały się do obu portów, jednak Gdynia wykazuje znaczną przewagę. Natomiast szereg artykułów korzystało niemal wyłącznie z usług portu w Gdyni. Są to: złom, zużle Thomasa, dalej wełna, bawełna, skóry, owoce i ryż surowy.

W porównaniu z rokiem 1937 w Gdyni przywóz złomu obniżył się o przeszło 200 tys. ton, natomiast zwiększył się przywóz śledzi, skór i wełny. Inne artykuły przeładowane w r. 1938 różnią się nieznacznie od cyfr roku poprzedniego.

Aus der obigen Aufstellung ersehen wir, dass die Einfuhrziffern in Danzig und Gdynia so gut wie gleich sind, wenn jedoch in Danzig die Haupteinfuhrartikel Erze und Schwefelkies sind, so ist es in Gdynia Eisenschrott. Ausserdem werden in Danzig bestimmte Mengen Kohlen und Koks für den eigenen Bedarf eingeführt. Phosphorite, Metalle und Metallerzeugnisse, Heringe und Oelsamen gehen über beide Häfen, doch ist die Einfuhr dieser Artikel über Gdynia bedeutender. Eine Reihe von Waren, wie Eisenschrott, Thomasschlacke, Wolle, Baumwolle, Felle, Früchte und Reis werden ausschliesslich über den Gdynia'er Hafen eingeführt.

Im Vergleich zum Jahre 1937 senkte sich die Eisenschrott-Einfuhr über Gdynia um 200.000 To., dagegen stieg die Einfuhr von Heringen, Metallen, Fellen und Wolle. Die übrigen Einfuhrziffern weichen nur wenig von den Vorjahrsziffern ab.

P. wicepremier inż. E. Kwiatkowski zapowiada dalszy rozwój portu gdyńskiego

W dniu 6 kwietnia br. bawił w Gdyni Pan Wicepremier i Minister Skarbu Inż. E. Kwiatkowski w towarzystwie PP. Dyr. Gabinetu Ministra Skarbu J. Rakowskiego, Dyr. Dep. Morskiego Min. Przem. i Handlu L. Możdżeńskiego, Dyr. Funduszu Pracy Biesierskiego i Kierownika Sekretariatu Min. Skarbu J. Barańskiego.

W godzinach przedpołudniowych Pan Wicepremier zlustrował szereg wykończonych ostatnio i będących w budowie nowych inwestycji na terenie portu handlowego i miasta, wśród których szczególną uwagę poświęcił Stoczni Gdyńskiej i Stoczni Wojskowej, rozbudowie kanału Przemysłowego oraz robotom, wykonywanym przez Fundusz Pracy. Po zwiedzeniu Rzeźni Miejskiej, Ośrodka Zdrowia oraz niektórych ulic w dzielnicach południowych miasta. Pan Wicepremier odbył konferencję z przedstawicielami władz lokalnych na aktualne tematy inwestycyjne i gospodarcze.

Jednodniowy pobyt Pana Wicepremiera w Gdyni dał sposobność do odbycia w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni konferencji z udziałem PP.: Wicepremiera, Wojewody Pomorskiego — Ministra Raczkiewicza, Dyrektora Departamentu Morskiego — Możdżeńskiego, Dyrektora Gabinetu Ministra Skarbu — Rakowskiego, Dyrektora Funduszu Pracy — Biesiekierskiego, Komisarza Rządu m. Gdyni — Mgr. Sokoła i innych.

Sfery gospodarcze Gdyni reprezentowane były przez Prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej, p. Stanisława Tora, Wiceprezesa Dyrektora Kollata, oraz Radeów Izby, zamieszkałych w Gdyni i należących w przeważnej części do Sekcyj: Żeglugowo - Portowej, Przemysłowej i Handlowej.

Prezes Izby, p. Stanisław Tor, zagajając konferencję, powitał w serdecznych słowach Pana Wicepremiera Kwiatkowskiego i wskazał na niezmiernie doniosłą chwilę przybycia Pana Wicepremiera do Gdyni.

Następnie Prezes Tor podkreślił postawę sfer gospodarczych Gdyni w przeżywanym obecnie okresie i wskazał na konieczność wyciężonej pracy w zakresie podniesienia gospodarczego Gdyni oraz zespolenia jej pod wszelkimi względami z Wielkim Pomorzem, a zwłaszcza z północnymi powiatami Pomorza i na potrzebę gospodarczego podniesienia przede wszystkim tych ostatnich.

Pan Prezes Tor, nawiązując do bieżących zadań, zmierzających do podniesienia Gdyni w zakresie uprzemysłowienia, wskazał z całym naciskiem na znaczenie gospodarcze przemysłu budowy okrętów w porcie i na konieczność wzmocnienia tempa prac przy rozbudowie Stoczni Gdyńskiej a to ze względu na to, że przemysł budowy okrętów daje zatrudnienie poważnej ilości robotników na samej Stoczni, jak również przyczynia się do zatrudnienia przemysłów, związanych z budową okrętów. Przy tej sposobności pan Prezes Tor wskazał na poważne znaczenie gospodarcze, jakie wywiera na kształtowanie się stosunków gospodarczych w Gdyni praca Stoczni Marynarki Wojennej.

Kończąc swe przemówienie Pan Prezes Tor, nawiązał do wspomnianego przez Pana Wicepremiera na jednym z posiedzeń sejmowych „skoku naprzód”, jaki Polska może dokonać i wyraził przekonanie, że dziś jest chwila po temu, aby dokonać tego „skoku naprzód” na Wybrzeżu, podwajając, a nawet potrajając w najbliższych latach jego liczbę ludności.

Następnie Prezes Tor udzielił głosu Dyktorowi Rady Interessantów Portu, Dr. Kasprowiczowi, który w imieniu sfer gospodarczych w porcie, przedstawił Panu Wicepremierowi, Inż. Kwiatkowskiemu, stanowisko czynników gospodarczych, pracujących w porcie, w odniesieniu do zagadnień bezpośrednio należących do resortu Ministerstwa Skarbu, a więc w zakresie gospodarki dewizowej, podatkowej i celnej, a dalej wskazał na konieczność szybkiego wykonania planu najniezbędniejszych inwestycji portowych. W dalszym ciągu Dr Kasprowicz podkreślił wzrastającą rolę polskiej floty handlowej w obsłudze polskiego handlu zagranicznego i wysoce dodatni fakt udziału inicjatywy prywatnej w podniesieniu tonażu tejże floty.

Z kolei Dyktor Izby, Mgr Józef Kawczyński, wygłosił referat o bieżących zagadnieniach gospodarczych, dotyczących rozwoju handlu i przemysłu w porcie gdyńskim, jak również zobrazowania sytuacji w handlu i przemyśle Wielkiego Pomorza, a w szczególności powiatów kaszubskich oraz odnośnie spraw komunikacyjnych. W referacie tym Dyktor Kawczyński przedstawił warunki, w jakich odbywa się praca czynników handlowych i przemysłowych w Gdyni i na Pomorzu, a dalej wskazał na trudności, na jakie napotyka dalszy rozwój działalności gospodarczej, jak również na środki, mogące przyczynić się do podniesie-

nia gospodarki w Gdyni i na Pomorzu. Referat Dyrektora Kawczyńskiego poparty został szeregiem konkretnych danych statystycznych.

Po tym referacie p. Prezes Tor udzielił głosu Prezesowi Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni, p. Inż. K. Krzyżanowskiemu, który poruszył sprawę budowy kanału przemysłowego oraz warunków, na jakich należałoby uprzystępnienie przemysłowi zainstalowanie się na terenach wzdłuż kanału.

Po tych przemówieniach zabrał głos Pan Wicepremier Kwiatkowski, który wskazawszy na wielkie zadania, jakie przez Gdynię zostały wykonane stwierdził, że w chwili obecnej port gdyński stoi przed możliwością wykonania nowego skoku naprzód. Zjawiska, jakie usprawiedliwiają przekonanie, że taki skok da się wykonać, polegają na tym, że w związku z ogólnym planem inwestycyjnym Państwa w roku 1959 spodziewać się należy wzrostu obrotów portowych, gdyż wykonanie planu inwestycyjnego wymaga wzmocnienia importu, a ten ze swej strony powinien być zrównoważony eksportem. Dalej Pan Wicepremier wskazał na to, że rok 1958 dał dowody powstania możliwości rentownego eksportu, zwłaszcza tych towarów, do wykonania których potrzebna jest praca inteligentnego polskiego pracownika. Towary te, jak wykazało doświadczenie, wytrzymują najzupełniej konkurencję na rynkach zagranicznych.

Opierając się na tych założeniach, Pan Wicepremier Kwiatkowski zwrócił się z apelem do sfer gospodarczych Gdyni, aby zainteresowały się bliżej możliwościami zainstalowania w Gdyni przemysłu obliczonego na eksport, gdyż — zdaniem Pana Wicepremiera — przemysł eksportowy w Gdyni ma naturalne warunki rozwoju, tak jak przemysł Centralnego Okręgu Przemysłowego produkować będzie na potrzeby rynku zagranicznego.

Pan Wicepremier Kwiatkowski zakończył swe przemówienie apelem do sfer handlowych i przemysłowych w Gdyni, aby problem ten w najbliższym czasie przestudiowały, gdyż od ich akcji i ustosunkowania się do tego zagadnienia zależeć będzie dalszy rozwój gospodarczego potencjału Gdyni.

Na zakończenie konferencji Prezes Izby, Stanisław Tor, dziękując jeszcze raz Panu Wicepremierowi za przybycie do Izby i udzielenie wytycznych co do nowych zadań, jakie mają sfery gospodarcze wykonać, wskazał między innymi na konieczność możliwie szybkiego uruchomienia warsztatu dla cięcia statków oraz prosił Pana Wicepremiera o wskazanie, na jaką pomoc ze strony Rządu w tym kierunku można liczyć.

W odpowiedzi na to Pan Wicepremier zaznaczył, że w razie wysunięcia poważnych i na solidnych podstawach opartych propozycji ze strony inicjatywy prywatnej, może ona liczyć na poparcie ze strony Rządu w formie pomocy kredytowej.

JULIAN GLASS

SKŁADY ŻELAZA

Centrala:

Warszawa, Al. Jerozolimska 41

Tel.: 9-82-71, 9-82-83, 9-95-99, 9-91-96

Adres telegraficzny: JOTGLAS - Warszawa

SKŁADY: { Sokołowska 27. tel. 335-74
Plac Grzybowski 8. tel. 533-38

Oddziały:

BIAŁYSTOK, Artyleryjska 9, tel. 6-19

ŁÓDŹ, 11 Listopada 107, tel. 187-58

ŻELAZO - BLACHY
BELKI - KORYTKA
STAL GRIFFEL

do robót żelbetowych.

Polska flota handlowa w I. kwartale 1939 r.

Die polnische Handelsflotte im I. Quartal 1939

Tonaż floty handlowej w I kwartale rb. zwiększył się o sześć nowych jednostek morskich i ogólnym tonażu 10.668 trb 5.908 trn, co wyrównało z nadwyżką ubytek, powstały ze sprzedaży na złom s/s „Polonia“ (7.500 trb. 4.519 trn).

Z tych 6 statków, nabyło Tow. Gdynia—Ameryka L. Ż. dwa frachtowce motorowe „Morska Wola“ — 3.376 trb/1.973 trn, „Stalowa Wola“ — 3.133 trb 1.811 trn; „Bałtycka Spółka Okrętowa“ dwa trampy parowe „Narocz“ 1.795 trb/881 trn. oraz „Wigry“ — 1.859 trn 1.052 trn; Tow. Połowów Dalekomorskich „Delfin“ — dwa lugry rybackie: „Deltra I“ 252 trb 95 trn, „Deltra II“ — 253 trb 96 trn.

W okresie sprawozdawczym wpisano do rejestru okrętowego 12 jednostek (9 motorowców i 3 parowce) o łącznej pojemności 7.107 trb 4.027 trn w tym jeden wśród jednostek nowowytbudowanych („Morska Wola“). Pozostałe 11 jednostek były eksploatowane w roku ub., w tym węglowy tramp parowy „Robur VIII“ — 2.864 trb/1.611 trn, bunkrowiec parowy „Skarboferm“ — 592 trb/366 trn i 9 jednostek małych, głównie rybackich, o łącznym tonażu 276 trb/87 trn.

Na dzień 1 kwietnia liczba zarejestrowanych statków wyniosła 142 jednostek o łącznym tonażu 104.293 trb/57.572 trn, w tym 75 motorowców — 43.384 trb/23.746 trn, 55 parowców — 59.197 trb/32.545 trn i 12 żaglowców — 1.712 trb/1.485 trn, wobec 130 jednostek o tonażu 97.186 trb/53.545 trn w dniu 1. I. 1939 r.

Do powyższego tonażu dochodzą statki dotychczas niezarejestrowane w liczbie 50 o łącznej pojemności 9.585 trb/5.101 trn, w tym 15 nie podlegających rejestracji, a na pozostałe 17 jednostek składają się m. in. trzy statki frachtowe „Narocz“, „Stalowa Wola“, „Wigry“ oraz kilka większych jednostek rybackich jak — „Dorota“, „Deltra I“, „Deltra II“ i „Franciszka“.

Cały tonaż pływający na dzień 1 kwietnia 1939 r. wynosił 172 jednostki o pojemności 113.677 trb/62.673 trn. W tym czasie pozostawało w budowie 11 jednostek o pojemn. brutto ok. 36.500 t., z tego 9 jednostek zostało odanych do eksploatacji w roku bież.

Z ogólnej liczby 172 jednostek, stanowiących tonaż floty handlowej — jednostek pomocniczych w obsłudze portowej i w żegludze przybrzeżnej oraz w rybołówstwie było 137 o łącznej poj. 17.606 trb/8.649 trn, a w żegludze morskiej statków towarowych i pasażerskich o poj. powyżej 300 trb było 35 jednostek o łącznej poj. 96.070 trb/54.024 trn, w tym:

Tow. Gdynia-Ameryka L. Ż. — 6 jednostek o łącznej pojemności 48.287 trb) 28.015 trn (w budowie 4 statki poj. ok. 31.620 trb).

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. — 5 statków towarowych poj. 8.260 trb/4.469 trn (w budowie 1 statek pasażerski, poj. 2.000 trb).

Tow. Żegluga Polska S. A. — 16 jednostek towarowych o poj. 25.077 trb/13.466 trn (w budowie 1 frachtowiec parowy, „Olza“ poj. 1.080 trb — Stocznia Gdynia).

Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe „Polskarob“ Sp. z o. o. — 5 trampów węglowych, o poj. 10.792 trb/6.141 trn. Poza tym 3 przedsiębiorstwa:

„Warta“, Warszawskie Tow. Transportowe, „Rothert i Kilańczyki“ — mają w budowie po jednym frachtowcu — poj. 1.200 trb.

Im w pierwszym kwartale 1939 powiększyła się polska Handelsflotte durch den Ankauf von 6 Schiffen im Ausland und zwar erwarb die „Gdynia-Amerika-Linie“ 2 Motorschiffe, „Morska Wola“ mit einem Raumgehalt von 3376 Brt und 1973 Nrt, u. „Stalowa Wola“ — 3133 Brt, u. 1811 Nrt, welche auf der Linie Gdynia—Südamerika eingesetzt werden. Die neugegründete private Schifffahrtsgesellschaft „Bałtycka Spółka Okrętowa“, Gdynia trug zur Vergrößerung der polnischen Handelsflotte durch den Ankauf von 2 Trampschiffen, „Narocz“ — 1795 Brt u. 881 Nrt, und „Wigry“ — 1859 Brt u. 1052 Nrt. bei, die Hochseefischereigesellschaft „Delfin“ durch den Erwerb von 2 Fischloggern „Deltra I“ — 252 Brt u. 95 Nrt, sowie „Deltra II“ 253 Brt u. 96 Nrt. Im ganzen wuchs die polnische Handelsflotte im I. Quart. 1939 um 10.668 Brt u. 5908 Nrt, womit der Abgang durch die Verschrottung der S/S „Polonia“ (7500 Brt u. 4519 Nrt) mehr als ausgeglichen ist.

In der Berichtszeit sind in das Schiffsregister 12 Schiffe (9 Motorschiffe u. 3 Dampfschiffe) mit zusammen 7107 Brt, u. 4027 Nrt eingetragen, darunter nur eins von den vorher genannten, „Morska Wola“, die übrigen 11, darunter das Kohlentrampschiff „Robur VIII“ — 2864 Brt u. 1611 Nrt, das Bunkerschiff „Skarboferm“ 592 Brt u. 356 Nrt, sowie 9 kleine Einheiten, meistens Fischdampfer, von zus. 276 Brt u. 87 Nrt, waren bereits im vorigen Jahr in Dienst gestellt. Am 1. April d. J. waren in das Schiffsregister 142 Schiffe von zusammen 104.293 Brt u. 57.572 Nrt. eingetragen gegen 130 Schiffe — 97.186 Brt u. 53.545 Nrt am 1. Januar 39. u. zwar 75 Motorschiffe — 43.384 Brt u. 23.746 Nrt, 55 Dampfschiffe — 59.197 Brt u. 32.545 Nrt, 12 Segelschiffe — 1712 Brt u. 1485 Nrt.

Ausserhalb des Schiffsregisters befanden sich an diesem Zeitpunkt 30 Einheiten mit zus. 9385 Brt u. 5101 Nrt, und zwar: 17 nichtregistrierte (darunter 3 Frachtschiffe „Stalowa Wola“, „Wigry“, „Narocz“ und mehrere grössere Fischdampfer) sowie 13, nicht der Registrierung unterliegende, Einheiten. Somit betrug die schwimmende polnische Tonnage am 1. IV. 39 — 172 Einheiten von zus. 113.676 Brt u. 62.673 Nrt.

Im Bau befanden sich im ersten Quartal 39 — 11 Schiffe von zus. 36.500 Brt davon werden 9 noch in diesem Jahr ihrer Bestimmung übergeben.

Von den obigen 172 Schiffen sind 137 mit einem Raumgehalt von 17.606 Brt und 8649 Nrt in der Küstenschifffahrt beschäftigt, die restlichen 35 in der Seeschifffahrt und zwar stehen im Dienst der „Gdynia-Ameryka-Linie“ 6 Einheiten von zus. 48.287 Brt u. 28.015 Nrt (im Bau „Sobieski“, „Chrobry“, „Łódź“ u. „Bielsko“ zus. 31.620 Brt), der „Żegluga Polska“ 16 Frachtschiffe von zus. 25.077 Brt u. 13.466 Nrt (im Bau Frachtdampfer „Olza“ auf der Gdyniaer Werft 1080 Brt), der „Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe „Polskarob“ 5 Trampkohlschiffe von zus. 10.792 Brt u. 6141 Nrt, sowie der „Bałtycka Spółka Okrętowa“ 2 Trampschiffe von zus. 3654 Brt u. 1933 Nrt. Ausserdem befinden sich für Rechnung der Firmen „Warta“, „Warszawskie Tow. Transportowe“ und „Rothert i Kilańczyki“ je 1 Frachtschiff von ca 1200 Brt im Bau.

BUDOWA OKRĘTÓW

BUDOWA MASZYN

BUDOWA KOTŁÓW

STOCZNIA GDAŃSKA

ADR. TEL. STOCZNIA

STOCZNIA GDAŃSKA

Warszawa, Al. Ujazdowskie 18, tel. 8-13-14

Biura Okręgowe: Katowice, Łódź, Poznań, Lwów, Gdynia, Kielce

TELEFON

2 3 4 - 4 1

BUDOWA APARATÓW

KONSTRUKCJE STALOWE

MASZYNY ELEKTRYCZNE

Praca portów p. o. c. Gdynia i Gdańsk w I kwartale 1939 r.

Die Häfen Gdynia und Danzig im I. Quartal 1939 r.

Ogólny obrót towarowy portu gdynińskiego wyniósł w I kwartale 1939 r. 2.284.540,7 ton wobec 2.219.759,5 t. w tym samym okresie roku 1938 co oznacza 2,9%-wy wzrost.

Obróty zamorskie w tym okresie — 2.273.058,9 wykazują 2,9%-wy wzrost w porównaniu do I kw. 1938 r. — 2.208.678 t.

Przywóz zamorski — 349.208,7 t. wobec 424.881,7 t., wykazując spadek o 17,8%. Wywóz zamorski — 1.923.829,8 t. wobec 1.783.796,3 t. wzrósł o 7,8%. Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem powiększył się nieznacznie z 2.243,1 t. w I kw. 1938 r. na 2.306,7 t. w r. 1939; z tego przypada na przywóz 1.811 t. (300,1) a wywóz 495,7 t. (1.943).

Obrót z wnętrzem kraju, drogą wodną — 9.195,1 t. — powiększył się w porównaniu do ub. r. (8.838,4), przy czym przywóz wyniósł 2.252,6 t. (3.489,3) a wywóz 6.942,5 t. (5.349,1).

Ruch statków wykazuje w I kwartale 1939 r. na wejściu i na wyjściu wzrost ilości — 3.041 wobec 2.847 i pojemności statków — 2.972.084 trn, wobec 2.758.113 trn, w tym przyszło 1.523 (1.429) statków poj. 1.476.909 trn (1.581.376) wyszło 1.518 (1.418) statków, poj. 1.495.175 trn. (1.376.737).

Ruch pasażerski obejmował 6.083 osób, wobec 7.149 w tym samym okresie 1938 r.

Ogólny obrót portu gdańskiego wyniósł w I kw. 1939 r. 1.877.458,4 t. wobec 1.657.457,2 t. w I kw. 1938 r. co oznacza wzrost o 220.001,2 t., czyli o 13,5%.

Przywóz — 279.496 t. wykazał spadek w porównaniu do r. 1938 — 373.450,7 t. — o 93.954 t. czyli o 25,1%, natomiast wzrósł wywóz o 313.955,9 t. wynosząc 1.597.962,4 t. w porównaniu do 1.284.006,5 t. w I kw. r. 1938, tj. o 24,5%.

Analogicznie do wzrostu obrotu towarowego, powiększyła się ilość i pojemność statków, zawijających do portu gdańskiego. Przybyło 1.495 statków, pojemn. 1.095.597 trn., wobec 1.296 statków, pojemn. 949.832 trn. w I kw. 1938 r.

Obróty obu portów p. o. c. w I kw. 1939 przedstawia poniższe zestawienie:

	1939	1938	Wzrost	
			w tonach	%
Gdynia	2.284.540,7	2.219.759,5	64.781,2	2,9
Gdańsk	1.877.458,4	1.657.457,2	220.001,2	13,5
razem	4.161.999,1	3.877.216,7	282.782,4	

Przy porównaniu obrotów obu portów I kw. rb. z tym samym okresem r ub. widzimy tak w Gdyni jak i w Gdańsku znaczny spadek przywozu (w Gdyni o 17,9% w Gdańsku o 25,1%) natomiast wzrost wywozu nastąpił w Gdańsku o wiele w szybszym tempie — 24,5% wobec 7,8% w Gdyni.

Spadek przywozu, spowodowany był w pierwszym rzędzie zmniejszeniem przywozu rudy i pirytów w Gdańsku, a złomu w Gdyni.

Do wzrostu obrotów portu gdańskiego przyczyniły się powiększony wywóz węgla, bunkru i zboża.

Der allgemeine Warenumschat des Gdyniaer Hafens erreichte im I. Quartal 1939 2.284.540,7 t., was im Vergleich zum I. Quartal 1938, in dem 2.219.759,5 t. umgeschlagen wurden, eine Steigerung von 2,9% bedeutet.

Der seewärtige Umschlag — 2.273.058,9 t. — vergrösserte sich gegenüber dem I. Quartal 1938 — 2.208.678 t — um 2,9%. Dabei zeigte die Einfuhr — 349.208,7 gegen 424.881,7 t. einen Rückgang um 17,9%, die Ausfuhr stieg jedoch von 1.783.796,3 t im ersten Quartal 1938 auf 1.923.829,8 t, das ist um 7,8%.

Der Küstenverkehr einschliesslich der Freien Stadt Danzig — 2.306,7 t — erfuhr eine leichte Steigerung gegenüber dem Vorjahre — 2.243,1 t, davon entfallen auf die Einfuhr 1.811 t (300,1) auf die Ausfuhr 495,7 t (1.943).

Der gesamte Warenverkehr auf den Binnenwasserstrassen betrug 9.195 t (8.838,4) und zwar betrug die Einfuhr 2.252,6 t (3.489,3) und die Ausfuhr 6.942,5 t (5.349,1 t).

Der Schiffsverkehr erreichte in der Berichtszeit 3.041 Schiffe (2.847) mit einem Raumgehalt von 2.972.084 Nrt. (2.758.113 Nrt), davon sind 1.523 (1.429) Schiffe mit einem Raumgehalt von 1.476.909 Nrt (1.581.376) eingelaufen und 1.518 (1.418) Schiffe mit einem Raumgehalt von 1.495.175 (1.376.737 Nrt.) ausgelaufen.

Der Passagierverkehr umfasste 6.083 Personen gegen 7.149 Personen im I. Quartal 1938.

Der allgemeine Warenumschat des Danziger Hafens betrug im ersten Quartal 1939 1.877.458,4 t. gegen 1.657.457 t im I. Quartal 1938 und stieg somit um 220.001,2 t d. ist um 13,5%.

Die Einfuhr — 279.496 t — zeigte im Vergleich zum Vorjahre — 373.450,7 t — einen Rückgang um 93.954 t oder 25,1%, dagegen stieg die Ausfuhr um 313.955,9 t indem sie 1.597.962,4 t erreichte. Im Vergleich zum I. Quartal 1938 — 1.284.006,5 t — bedeutet dies eine Steigerung um 24,5%.

Parallel mit dem Warenumschat stieg ebenfalls der Schiffsverkehr im Danziger Hafen und zwar sind 1495 Schiffe mit einem Raumgehalt von 1.095.597 Nrt eingelaufen gegenüber 1.296 Schiffe mit einem Raumgehalt von 949.832 Nrt im I. Quartal 1938.

Den Umschlag der beiden Häfen des polnischen Zollgebiets ersieht man aus der nachstehenden Aufstellung:

	1939	1938	Steigerung	
			in Tonnen	%
Gdynia	2.284.540,7	2.219.759,5	64.781,2	2,9
Danzig	1.877.458,4	1.657.457,2	220.001,2	13,5
Zusammen	4.161.999,1	3.877.216,7	284.782,4	

Beim Vergleich des Umschlages mit dem I. Quartal 1938 sieht man in der Berichtszeit einen bemerkenswerten Rückgang der Einfuhr in beiden Häfen — (Gdynia um 17,9% und Danzig um 25,1%), dagegen stieg die Ausfuhr im Danziger Hafen in schnellerem Tempo und zwar um 24,5% gegen 7,8% in Gdynia. Einfuhrückgang war in Danzig bei Erzen, Pyriten und Phosphoriten, in Gdynia u. a. bei Eisenschrott zu verzeichnen; zur Steigerung der Ausfuhr trugen in Danzig in erster Linie Kohlen, Bunker und Getreide bei.

P O L S K A Ż E G L U G A R Z E C Z N A

„VISTULA“

SP. Z O. O.

ODDZIAŁ W GDYNI, UL. RYBACKA 5

TELEFON: 10 - 83, 10 - 84, 10 - 85

Regularna komunikacja towarowo - pasażerska
Gdynia - Tczew - Warszawa - Kraków

w sezonie od 15-go maja do 15-go września

specjalna linia turystyczna

Gdynia — Tczew — Warszawa

Przewóz pasażerów tanio i wygodnie, dla zbiorowych wycieczek znaczne zniżki

KRONIKA ZAGRANICZNA

AUSLANDSCHRONIK — FOREIGN CHRONICLE

KRONIKA KRAJÓW BAŁKAŃSKICH — DALSZEGO ZAPLECZA PORTÓW W GDYNI I GDAŃSKU

Kraje Europy Środkowej i Zachodniej żywo interesowały się zawsze rynkiem bałkańskim, czego najjaskrawszym dowodem jest to, że ostatnie przeobrażenia w Europie Środkowej, zbliżające Niemcy bezpośrednio do państw bałkańskich, wywołały ostrą reakcję przede wszystkim ze strony Anglii i Francji, między innymi również i z tych względów, aby nie dopuścić do utraty rynków bałkańskich i aby nie pozwolić Niemcom na zupełne, gospodarcze opanowanie tych krajów. Anglia i Francja zaangażowane są finansowo w gospodarcze krajów bałkańskich, toteż ich reakcja nie ograniczyła się wyłącznie do protestów wobec Niemiec, ale przede wszystkim reakcja ta objawia się obecnie w zawieraniu coraz to nowych umów handlowych, w lokowaniu dalszych kapitałów w różne przedsiębiorstwa i zakłady przemysłowe na Bałkanach.

Jeśli się weźmie pod uwagę, że aneksja Albanii przez Włochy również zbliżyła te ostatnie jeszcze bardziej do krajów bałkańskich, to trzeba stwierdzić, że walka konkurencyjna o wpływy na Bałkanach będzie się zaostrzać z każdym dniem.

Wśród ustawicznego ścierania się tych interesów i wpływów, Polska nie może pozostać obojętna, bądź to jako bezpośredni kontrahent handlowy krajów bałkańskich, bądź to jako pośrednik w tranzycie towarów na szlaku Bałtyk — kraje Europy południowo - wschodniej, dysponując na tym szlaku sprawnym aparatem przewozowym i przeładunkowym z portami w Gdyni/Gdańsku na czele.

Stąd też kronika krajów bałkańskich niewątpliwie będzie interesować między innymi gdyńskie sfery portowe i żeglugowe.

ALBANIA

Spśród krajów bałkańskich Albania jest na najniższym poziomie pod względem gospodarczym. Stąd też jej bogactwa ziemne nie są jeszcze w zupełności zbadane. Na ogół wiadomo, że w Albanii znajduje się: ropa naftowa, asfalt, węgiel, rudy żelazne, rudy chromowe, piryty, rudy miedziane, rudy arsenowe, bauksyt, gips i sól. Do tej pory najwięcej wydobywa się ropy naftowej, której eksploatacja wynosiła w 1951 r. 25 tys. ton, w 1956 r. 52 tys. ton, w 1957 r. 70 tys. ton i w 1958 r. ca. 100 tys. ton. Eksploatacja ropy naftowej i innych bogactw naturalnych zwiększy się znacznie na skutek opanowania Albanii przez Włochy, które starać się będą ten prymitywny kraj uprzemysłowić i nagiąć do ogólnej gospodarki włoskiej.

BULGARIA

W wyniku konferencji międzynarodowych czynników postanowiono w Bułgarii w 1959 r. przeznaczyć 7 tys. ha pod uprawę roślin włókienniczych i oleistych. Rząd bułgarski przypuszcza, że zbiory z tego obszaru uniezależnią Bułgarię od przywozu surowców włókienniczych i oleistych, a przynajmniej wydatnie zmniejszą przywóz tych ważnych artykułów.



Grupa uczestników na otwarciu wystawy portów p. o. c. Gdynia-Gdańsk w Budapeszcie

Gruppe Teilnehmer an der Eröffnung der Ausstellung der Häfen Gdynia u. Danzig in Budapest

Węgierski min. P. i H. Kunder (w środku), dalej: prezes Rady Portu w Gdańsku Nederbragt, dyr. dep. L. Możdżeński, dyr. dep. Ceceniowski, dyr. U.M. inż. Stanisław Łęgowski, senator dr Frank, dr Hoffmann, inż. J. Wierciński, radca Moderow i dr Steiner

Bułgarskie ministerstwo gospodarki opracowało plan, mający na celu zmechanizowanie bułgarskiej produkcji rolnej. Z biegiem czasu ma być wprowadzony nowoczesny sprzęt do uprawy ziemi, aby umożliwić intensywną produkcję rolną. W tym celu rząd bułgarski zakupił niektóre maszyny i odda do dyspozycji rolnikom na próbę.

Rząd bułgarski postanowił zezwolić na wywóz pszenicy tylko do tych krajów, które płacą za ten artykuł dewizami w dowolnym obrocie. W pierwszym kwartale br. wywóz do krajów z dowolnym obrotem dewizowym wynosił tylko 6% nadwyżki pszenicy, która ogółem sięga cyfry 2.500 tys. q.

GRECJA

W Warszawie podpisano nowy układ handlowy polsko-grecki, który uwzględniła wzrastającą wymianę handlową między Polską a Grecją. Układ ten wchodzi w życie z dniem jego ratyfikacji.

Aby uwolnić Grecję od przywozu tych artykułów, które mogą być wytwarzane w kraju, staraniem kompetentnych sfer gospodarczych, wybudowano w Grecji zakłady przemysłowe produkujące aluminium. Poza tym mają powstać fabryki nawozów sztucznych i materiałów wybuchowych. Maszyny wszystkich fabryk, będą pędzone energią elektryczną, wykorzystującą siłę wodną, aby jednocześnie zmniejszyć przywóz węgla, który zajmuje poważną pozycję w bilansie handlowym Grecji.

JUGOSŁAWIA

Udział kapitału zagranicznego w jugosłowiańskim gospodarstwie z końcem 1958 r. jest następujący: Francja 20,6%, Wielka Brytania 16,3%, Szwajcaria 14,3%, Czecho-Słowacja 9,5%, Włochy 8%, U. S. A. 7,4%, Niemcy (z Austrią) 7%, Węgry 4% i Belgia 3%.

Oprócz tego w niewielkich ilościach zaangażowany jest jeszcze kapitał szwedzki, polski, duński i holenderski.

Jugosłowiańska flota handlowa liczyła z końcem 1958 r. 187 jednostek o łącznym tonażu 415.824 brt. Przyrost w ciągu 1958 r. wynosił 10 jednostek o łącznym tonażu 53.881 brt. Na przestrzeni ostatnich 10 lat przyrost ten stanowił cyfrę 156.558 brt. (stan z 1928 r. 257.486 brt.), co wyraża się wzrostem 60%.

Pod koniec pierwszego kwartału br. zakłady przemysłu włókienniczego w Dugaresa (dawniej Karlovac koło Zagrzebia), najstarsze i największe przedsiębiorstwo tego rodzaju w Jugosławii ograniczyły znacznie produkcję i zwolniły ca. 400 robotników. Powodem tego był brak surowca a mianowicie bawełny. Zwolnieni robotnicy stanowią jedną trzecią ogółu zatrudnionych, przy czym istnieje obawa, że dojdzie do zwolnienia dalszych robotników. To też międzynarodowe czynniki starają się usilnie temu zapobiec i stworzyć nowe możliwości pracy dla fabryki.

W Bocko nad Sawą (Bośnia) powstała spółka akcyjna, która ma na celu założenie i prowadzenie wielkiej fabryki przeróbki skór. Spółka ta wynajęła już potrzebne zabudowania i przynależne grunta. Między akcjonariuszami znajduje się również fabryka Baty z Borevo, która zatrudniać będzie ponad 2000 robotników.

Rada ministrów zatwierdziła rozporządzenie ministerstwa spraw wojskowych odnośnie wybudowania państwowej fabryki samolotów w Kraljevo (Serbia). Ministerstwo spraw wojskowych przydzieliło fabryce potrzebne grunta i urzędzenia oraz wpłaciło w państwowym banku hipotecznym na rachunek bieżący fabryki samolotów 15 milj. dynarów.

Według informacji ze źródeł jugosłowiańskich, centrala jugosłowiańskich zakładów Baty ma pozostać w dalszym ciągu w Boreve. Koncern Baty zakupił jednakże wielki kompleks posiadłości w południowej Serbii koło Strumicy, aby tam zaprowadzić uprawę bawełny. Przed paru tygodniami Bata zakupił posiadłości koło Bocko (Bośnia), gdzie już rozpoczęto budowę pomieszczeń dla fabryki wyrobów włókienniczych, której produkcja będzie się opierała przede wszystkim na przeróbce surowca bawełnianego. Poza tym niedawno temu bawił generalny dyrektor jugosłowiań-

skiego koncernu Bata w Visoko (południowo - wschodnia Bośnia), gdzie kwitnie krajowy przemysł skórzany (chalupnictwo), aby tam poczynić przygotowania do wybudowania fabryki skór. Dalej w Valjevo (Serbia) będzie wybudowana batowska fabryka wyrobów gumowych. Oprócz tego Bata kupuje inne posiadłości w Bosanski Novi, których przeznaczenie na razie jeszcze nie jest znane. Na ogół przedsięwzięciom i planom Bata w Jugosławii poświęca się dużą uwagę.

W jugosłowiańskich kołach gospodarczych mówi się, że Niemcy zamierzają poddać szczegółowym studiom sprawę powiększenia obrotów towarowych z krajami Europy południowo - wschodniej. Niemieckie sfery debatuja przede wszystkim nad stabilizacją marki w obrocie clearingowym. Niezależnie od tego Niemcy zdają sobie sprawę, że aby się utrzymać na rynku bałkańskim - muszą udzielać tym krajom kredytów dewizowych, które będą wyrównane w towarach, a przeważnie w surowcach. Naogół przypuszcza się, że Niemcy zdecydują się na koncepcje, z uwagi na zwiększoną działalność Anglii i Francji.

Do Splitu przybyła polska delegacja w celu zawarcia umowy z jugosłowiańskim zarządem monopoli na dostawę większej partii tytoniu pochodzenia jugosłowiańskiego. Po zawarciu tej umowy oczekuje się również delegacji niemieckiej, która ma też pertraktować w sprawie kupna tytoniu.

Włoska firma „Cidonio“ przedłożyła rządowi jugosłowiańskiemu plan uszlawnienia rzeki Morawy. Przez meliorację Jugosławia zyskałaby 1000 ha ziemi uprawnej. Morawa po uszlawnieniu byłaby czynnikiem komunikacyjnym łączącym wschodnią i północno - wschodnią część Jugosławii z Dunajem a tym samym z Europą Środkową z jednej strony oraz Morzem Czarnym z drugiej strony. Koszty uszlawnienia mają wynosić 500 milj. dynarów. Firma „Cidonio“, aczkolwiek włoska, opiera się na kapitale szwajcarsko - holenderskiej grupy finansowej.

W miesiącu maju rb. oczekuje się w Beogradzie delegacji angielskiej, która będzie pertraktować z delegacją jugosłowiańską nad zawarciem nowej umowy handlowej między Jugosławią a W. Brytanią. Wymiana towarowa obydwu krajów ożywiła się w ostatnich latach, to też jugosłowiańskie sfery gospodarcze przypuszczają, że ten nowy układ okaże się korzystny dla Jugosławii, a szczególnie dla jej eksportu oraz ożywi rynek wewnętrzny przez angażowanie się poważniejszych kapitałów angielskich w inwestycje jugosłowiańskie. Dlatego też z pośród wszystkich układów różnych państw z Jugosławią, na przestrzeni ostatnich miesięcy, układ z W. Brytanią budzi najżywsze zainteresowanie.

Według francuskich danych długi państwowe krajów bałkańskich i Węgier wobec zagranicy wynoszą 62 milj. franków. Francja sama jest wierzycielem na sumę 25 milj. franków i po większej części zaangażowana jest w pożyczkach jugosłowiańskich i rumuńskich.

RUMUNIA

Celem poparcia rumuńskiego eksportu pszenicy, Rząd zastosował protekcyjne sposoby. Udzielanie premii eksportowych przedłużono do 9 kwietnia br. Prócz tego na przewóz pszenicy obniżone zostały poważnie taryfy kolejowe na rumuńskich liniach. Akcja ta była konieczna z uwagi na wielkie rezerwy pszenicy, które według przewidywanych obliczeń miałyby sięgać cyfry 15 milj. q.

Rumuński import bawełny egipskiej spadł bardzo poważnie i to przede wszystkim na korzyść bawełny importowanej z Turcji, która teraz będzie głównym dostawcą bawełny dla rumuńskiego przemysłu tekstylnego. W związku z tym układ handlowy turecko - rumuński ważny do 15 lutego br. został przedłużony tylko na 4 miesiące a nie na dłuższy czasokres, z tego względu, że musi być poddany rewizji, ponieważ zwiększający się rumuński przywóz tureckiej bawełny musi pociągnąć za sobą zwiększenie się eksportu rumuńskiego do Turcji, dla uzyskania korzystnego salda bilansu handlowego Rumunii.

Rumuński handel zagraniczny w pierwszych dwóch miesiącach br. zamknął się aktywnym saldem 996 milj. lei. Przywóz w miesiącu lutym wynosił 1,346 milj. lei w stosunku do wywozu 2,056 milj. lei. W pierwszych dwóch miesiącach ubiegłego roku ujemne saldo rumuńskiego bilansu handlowego wynosiło 150 milj. lei. Wysokie aktywa handlu zagranicznego w bieżącym roku uzasadnione są, wzrastającym wywozem rumuńskiej pszenicy i nafty do Anglii.



Przeładunek węgla w porcie Gdańskim
Loading and Discharge of Coal in Danzig Harbour

Nowy, rumuński - francuski układ handlowy uwzględnia znaczny podwyżki dotychczasowych kontyngentów wywozowych rumuńskich towarów do Francji. Między innymi ustalono kontyngent dla nafty na 490 tys. ton, dla kukurydzy na 800 tys. q. Jednocześnie zniesione zostało cło przywozowe dla zboża. Obniżono cło na drzewo i podwyższono jego kontyngent na 40 tys. m sześć., przy czym należność za drzewo reguluje się w dowolnym obrocie dewizowym.

Do Bukaresztu przybędzie angielska delegacja przemysłowa, która przedłoży Rządowi rumuńskiemu gotowy plan wybudowania wielkiej stoczni i doków w Konstancy. Stocznia ta ma być również przystosowana do budowy okrętów wojennych. Przemysł angielski ma dostarczyć wszelkich urządzeń do tego przedsiębiorstwa, oraz finansować za pomocą długoterminowych kredytów.

Na wniosek rumuńskiego ministerstwa marynarki i lotnictwa zniesione zostało cło na przywóz masek gazowych i surowców potrzebnych do produkcji masek gazowych.

TURCJA

Z początkiem kwietnia br. podpisany został nowy układ handlowy turecko - amerykański, który wchodzi w życie z dniem 1 maja rb. Układ ten został zawarty na podstawie klauzuli największego uprzywilejowania a czas jego trwania został ustalony na okres trzech lat, z dwumiesięcznym terminem wypowiedzenia. Stany Zjednoczone Ameryki zapewniły specjalne udogodnienia celne dla przywozu towarów tureckich jak np. tytoniu, fig, dywanów i wielu innych artykułów. Turcja obniżyła również cło na amerykańskie samochody, maszyny do pisania, maszyny elektryczne, wyroby skórzane, owoce itd. Oprócz wspomnianego układu handlowego ma być zawarty również specjalny układ dla dostawy tureckich rud do U.S.A. Wchodzi to w rachubę przede wszystkim ruda chromowa, której Stany Zjednoczone Am. Pln. sprowadzają rocznie 500 tys. ton, a w ciągu roku 1939 zamierzają sprowadzić 1 milj. ton, aby stworzyć rezerwę na wypadek wojny. W pierwszym rzędzie uwzględnia się rudę chromową z Turcji, która może dostarczyć 250 tys. ton rocznie. Cała eksploatacja rudy chromowej w Turcji leży w rękach państwa i stąd zarówno dostawa jak i zapłata nie napotka na większe trudności.

OBRÓT TOWAROWY PORTU ROTTERDAM W R. 1938

powiększył się w porównaniu do roku 1937 w przywozie, a zmniejszył się w wywozie, tak że ogólny wzrost wyniósł tylko 18.528 ton. Wyładowano w porcie: 24.505.844 t. (22.440.107 t. w r. 1937) w tym towarów masowych 20.175.668 t., a drobnicy 4.330.176 t. Załadowano: 17.867.096 ton (19.912.505 t. w r. 1937) w tym towarów masowych 15.288.825 t. i tylko 2.578.273 t. drobnicy.

Przywóz wzrósł z 6.922 t. w roku 1937 do 7.005.578 t., natomiast wywóz spadł z 5.568.860 t. na 3.018.047 ton.

Tranzyt w kierunku zaplecza powiększył się z 14.662.550 ton w roku 1937 do 15.841.777 ton w kierunku przeciwnym natomiast spadł z 15.514.122 ton na 15.965.664 ton.

NORWEGIA ORGANIZUJE STOCZNIĘ ŻŁOMOWĄ

W Norwegii powstaje towarzystwo dla zorganizowania stoczni żłomowej, w której znalazłoby zatrudnienie około 2000 robotników.

BILANS PŁATNICZY DANII

Największą pozycję w bilansie płatniczym w Danii stanowi wartość handlu zagranicznego. (W przywozie 1665 milj. kor. w wywozie 1582 milj. kor.). Wartość ta była jednak nieco mniejsza niż w roku poprzednim, a mianowicie o 37 milj. kor. w przywozie i 25 milj. kor. w wywozie.

Zarobki z frachtów morskich szacuje się na 279 milj. kor., czyli o 26 milj. mniej niż w roku poprzednim. Zmniejszyły się również wydatki statków (z 105 milj. kor. na 95 milj.) obcych w portach duńskich z 85 milj. kor. na 75 milj. kor. jak i statków duńskich w portach obcych.

FLOTA HANDLOWA FINLANDII

Wg oficjalnej statystyki statki fińskie, będące na usługach handlu zagranicznego stanowią 77,7% wszystkich parowców i motorowców, 74,2% żaglowców, reszta przeznaczona jest do obrotu między portami krajowymi.

NOWE POŁĄCZENIE FINLANDIA — USA.

otwiera fińska Linia Północno-Amerykańska kt. statki „Astrid Thorden” i „Ingrid Thorden”, posiadające zdolność ładunkową po 3.000 t., kursować będą co miesiąc pomiędzy fińskimi portami zachodnimi a portami Północnej Ameryki.

OBRÓT TOWAROWY w PORCIE SZCZECIŃSKIM w MARCU

wyniósł 677.000 t. (501.000 t.), w tym przywóz 340.000 t. (251.000 t.) a wywóz — 337.000 t. (250.000 t.).

Ruch statków w tym porcie wykazuje w marcu na wejściu 555 (435) jednostek, pojemności 758.425 trn. (594.465) na wyjściu — 585 (424) pojemn. 782.305 (553.815). (W nawiasach dane za luty rb.).

SZWEDZKA LINIA SZTOKHOLM—GDĄSK—GDYNIA —KŁAJPEDA

obsługiwana była w 1938 r. przez dwa statki należące do towarzystwa Svenska America Linien, a mianowicie przez towarowo pasażerski statek „Marieholm”, kursujący przeciętnie 3 razy na miesiąc i przez towarowiec „Hundwaag”. Liczba przewiezionych pasażerów wynosiła 3.940 osób, czyli o ok. 100 osób więcej niż w roku poprzednim. Przewóz towarów odbywał się na tej linii przy współpracy z towarzystwem „Żegluga Polska”; razem te dwa towarzystwa dokonywały przeciętnie 4 podróże na miesiąc.

BILANS PŁATNICZY SZWECJI

Według tymczasowych obliczeń szwedzkiego bilansu płatniczego ub. roku nadwyżka wynosi 41 mil. kor. wobec 178 mil. kor. w 1937 r. przy czym saldo ujemne handlu zagranicznego zwiększyło się z 123 mil. kor. w 1937 r. do 229 mil. kor. Jednocześnie dochody z frachtów, z pośrednictwa, z turystyki oraz odsetki i dywidendy Banku Państwowego zmniejszyły się z 303 mil. kor. w 1937 r. do 270 mil. kor. Zmniejszenie to przypisać należy w głównej mierze spadkowi frachtów morskich.

KATASTROFA S/S „PARIS”.

Na francuskim pasażerskim statku transatlantyckim s/s „Paris” wybuchł w dn. 18. IV. rb. w porcie Le Havre pożar, kt. rozszerzając się z niezwykłą gwałtownością zniszczył statek w ciągu kilkunastu godzin. Statek „Paris” został zbudowany w r. 1921 na stoczni francuskiej w St. Nazaire i był jednym z większych statków (34.569 brt.) na świecie, zajmując pod tym względem dwunaste miejsce. Statek ten należał do największego towarzystwa okrętowego we Francji „Compagnie Generale Transatlantique”, zajmując w flocie tego towarzystwa trzecie miejsce pod względem wielkości — po „Normandie” (83.423 brt) i „Il de France” (43.450 brt) „Paris” obsługując regularną linię do Nowego Jorku rozwijał szybkość 21½ węzłów.

Z płonącego okrętu zdołano uratować cenne eksponaty, przeznaczone na wystawę światową w Nowym Jorku, wartości ok. 25 milionów franków. Statek ubezpieczony był w wys. 96.000.000 fr. w tym na rynku angielskim 52%.

RUCH W PORTACH MORZA PÓLNOCNEGO W I KWARTALE 1939 R.

Wg. danych statystycznych, przedstawia się następująco: (pojemność w milionach trn).

	Hamburg statki poj.	Antwerpia statki poj.	Rotterdam statki poj.
I kw. 1939	4.422	4,72	3.003
I kw. 1938	4.566	4,78	2.932
			4,82
			3,915
			6,49

TRAMPING NA USŁUGACH EKSPORTU ZBOŻA I WĘGLA

„Nederlandsche Reedersvereniging” podają zestawienia eksportu zboża z najważniejszych krajów produkujących, oraz węgla z Anglii, Niemiec i Polski.

Eksport zboża przedstawia się następująco w 1000 qv. (po 28 funtów):

	1934	1935	1936	1937	1938
St. Zjed. i Kanada	20.661	18.126	28.642	22.351	46.222
Argentyna	48 472	44 953	38 697	53 290	19 826
Rosja	2.972	6.847	1.711	4.870	8.828
Basen Naddunajski	5.291	3.116	9.935	9.880	7.070
Australia	7.138	5.763	8.761	9.574	10.906

Znaczny spadek obrotów w Argentynie (La Plata) wprowadziły do pewnego stopnia większe transporty z Stan. Zjedn. i Kanady, a częściowo z Rosji.

W tymże okresie eksport węgla wynosił w 1000 ton:

	1934	1935	1936	1937	1938
Anglia	39.660	38.614	34.519	40.338	35.861
Niemcy	21.937	26.774	28.650	38.629	29.639
Polska	9.879	8.906	8.800	11.003	11.669

Eksport z Polski w 1938 roku osiągnął nie notowane dotąd cyfry.



W

tych imponujących zakładach przemysłowych,

znajdujących się w Warszawie, powstają znane w całym kraju ze swej dobroci wyroby Schichta. Teoretycy i praktycy, chemicy i technicy pracują od dziesiątków lat nad utrzymaniem wysokiego gatunku wyrobów. Nic więc dziwnego, że nazwa Schicht jest symbolem towarów pierwszej jakości. Kto nie zna rozpowszechnionych od dziesiątków lat produktów:

★
MYDŁO JELEŃ
RADION
LUX
VIM
★

SCHICHT-LEVER S. A. WARSZAWA

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA W TARYFIE CZECHOSŁOWACKO-POLSKIEJ DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIM GDYNIA/GDAŃSK.

Przeobrażenia granic Czecho-Słowacji w ostatnim czasie nie pociągnęły za sobą do tej pory większych zmian w dziedzinie komunikacji. Taryfa czechosłowacko-polska portowa nie tylko nie uległa zawieszeniu, ale w dalszym ciągu jest aktualna, czego najlepszym dowodem są z jednej strony klienci czechosłowaccy interesujący się nadal komunikacją przez polskie porty, z drugiej strony świadectwem żywotności tej taryfy są nowe jej zmiany i uzupełnienia.

Z ważnością od dnia 15 kwietnia 1959 r. do taryfy czechosłowacko-polskiej portowej wprowadza się zmiany i uzupełnienia odnoszące się do przewozu następujących towarów:

zboże, ziarna roślin strączkowych, mąka, otręby zbożowe, mąka pastwana, z szeregu stacji przeważnie z Moraw do portów w Gdyni/Gdańsku — część II, zeszyt 5, taryfa artykułowa nr 12;

drewno tarte iglaste i liściaste ze stacji Ostrokwice do portów w Gdyni/Gdańsku — część II, zeszyt 4, taryfa artykułowa nr 102;

wyroby z drewna ze stacji Ostrokwice do portów w Gdyni/Gdańsku — część II, zeszyt 4, taryfa artykułowa nr 129;

meble gięte i wszelkie inne z drewna ze stacji Prerov do portów w Gdyni/Gdańsku — część II, zeszyt 4, taryfa artykułowa nr 130.

wyroby z gliny, fajansu, kamionki i terrakoty ze stacji Prerov do portów w Gdyni/Gdańsku — część II, zeszyt 5, taryfa artykułowa nr 127.;

Kotły parowe oraz ich części składowe ze stacji: Praha Masarykovo nadrazi, Praha Srejdne skaladiste, Praha Zizkov, Liben horni nadrazi, Smiechov, Vysocany do portów w Gdyni/Gdańsku — część II, zeszyt 6, taryfa artykułowa nr 105;

olej samochodowy, samolotowy, oczyszczone (rafinowane) mineralne, oleje smarowe, mineralne tłuszcze smarowe z portów w Gdyni/Gdańsku do stacji: Brno—Cernovice prechod oraz Stare Straznice — część II, zeszyt 1, taryfa artykułowa nr 210; stopy żelazne osobno niewymienione z portów w Gdyni/Gdańsku do stacji: Brno oraz Dubi u Kladna — część II, zeszyt 6, taryfa art. nr. 3;

krochmal suchy, kukurydzowy, pszenicy i ryżowy ze stacji Sereď st. hr. do portów w Gdyni/Gdańsku — część II, zeszyt 1, pozycja aneksowa nr 104. Zniżoną stawkę hc 2220 per 100 kg przy przesyłkach najmniej 10.000 kg stosuje się przy opłaceniu przewoźnego od 1 marca 1959 r. do odwołania, najdalej do 31 grudnia 1959 r.

cement ze stacji Kezmalovec st. hr. oraz Ivanka pri Nitre st. hr. do portów w Gdyni/Gdańsku — część II, zeszyt 5, pozycja aneksowa nr 501. Zniżoną stawkę hc 1230 per 100 kg przy przesyłkach najmniej 15.000 kg stosuje się przy opłaceniu przewoźnego od 1 stycznia 1959 do odwołania, najdalej do 30 czerwca 1959 r.

Zniżone opłaty według powyższych pozycji 104 i 501 ustanowione są specjalnie dla przesyłek tranzytowych krochmalu i cementu z Węgier i ewentl. Jugosławii przez Słowację do portów w Gdyni/Gdańsku.

PARYTET KOSZTÓW PRZEWOZU W KOMUNIKACJI Z PORTAMI P. O. C.

W roku 1957 Ministerstwo Komunikacji ogłosiło dla taryfy towarowej P. K. P. Cz. I-B i Cz. II następujące zarządzenie:

„§ 1. Przewoźne za przewóz przesyłek towarowych, obliczone na podstawie powyższej taryfy, podwyższa się o 2 zł od każdej przesyłki wagonowej.

Jeżeli za jednym listem przewozowym przewozi się większą ilość wagonów, pobiera się opłatę przewozową, wyżej wymienioną w wysokości 2 zł., od każdego wagonu osobno. Wyjątek stanowią przesyłki przewożone na więcej niż jednym wagonie z powodu dużych rozmiarów. Za przesyłki takie pobiera się opłatę przewozową 2 zł w pojedynczym wymiarze.

„§ 2. Powyższej podwyżki przewoźnego nie stosuje się do przesyłek węgla kamiennego i miału z tego węgla, oraz koksu, przewożonych na warunkach taryf wyjątkowych pk — 1 i pk — 3, nadawanych przez krajowe kopalnie do wywozu morzem poza granicę celną przez porty w Gdyni i Gdańsku“.

Podwyższenie to wprowadzono wówczas również do wszystkich polskich taryf związkowych, podwyższając w każdym wypadku przewoźne o równowartość 2 zł za przebieg P. K. P.

Obecnie z dniem 31 marca 1959 r. w zarządzeniu tym w końcu § 2. dodaje się słowa „jak również do przesyłek wszelkich towarów nadawanych na stacjach P. K. P., położonych na obszarze W. M. Gdańska lub przeznaczonych do tychże stacji“.

KOMUNIKACJA Z RUSIĄ PODKARPACKĄ.

W związku z uzgodnieniem granicy między Węgrami a Słowacją obszar Rusi Podkarpackiej został włączony do węgierskich wewnętrznych taryf kolejowych, przy czym barem opłat przewozowych został powiększony na 1.000 km, co oczywiście łączy się ze sprawą zwiększenia się odległości węgierskiej sieci kolejowej. Przy tej sposobności warto nadmienić, że przywrócono już komunikację kolejową między Słowacją wschodnią a Rusią Podkarpacką. Również wprowadzono już przed kilku dniami bezpośrednią komunikację osobową przez Ruś Podkarpacką między Warszawą a Budapesztem.

POLSKO-WĘGIERSKA KOMUNIKACJA OSOBOWA I BAGAZOWA.

Z mocą obowiązującą od dnia 15 kwietnia 1959 r. wchodzi w życie taryfa międzynarodowa na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji sąsiedzkiej pomiędzy Polską i W. M. Gdańskiem z jednej strony, a Węgrami z drugiej strony przez polsko - węgierskie przejścia graniczne Ławoczne/Kisszolyva i Sianki/Uzsok. Przewóz odbywa się na zasadach Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi (KMO) wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi (UPO), jak również na zasadzie specjalnych przepisów dodatkowych. Taryfa ta jest taryfą odcinkową. Opłaty odcinkowe za wszystkie linie (polskie i węgierskie) wyrażone są w złotych. Przy przeliczeniu opłat za linie węgierskie stosuje się kurs następujący: 1 pengő = 1,56 zł.

Wejście w życie omawianej taryfy przyczyni się w dużej mierze przede wszystkim do wykorzystania polsko-węgierskiego układu turystycznego w 1956 r., odnowionego z roku na rok i prolongowanego na 1959 r. Pociągnie to za sobą wzajemne poznanie krajów, ich wspólnych interesów, zmierzających do ożywienia wymiany towarowej.

SKRÓCENIE CZASU TRWANIA PRZEWOZÓW Z WĘGIER DO GDYNI I GDAŃSKA.

W Lucernie zakończyła obrady międzynarodowa konferencja rozkładów jazdy pociągów towarowych na rok 1959/40.

W wyniku tej konferencji P. K. P. uzyskały dalsze usprawnienia połączeń dla eksportu polskiego i tranzytu przez Polskę. W szczególności znacznie przyspieszony będzie przewóz przesyłek między Węgrami a Polską przez nowe przejścia graniczne. To przyspieszenie przewozu przyczyni się przede wszystkim do skrócenia czasu trwania przewozu w komunikacji Węgier z portami polskiego obszaru celnego, a ponadto także i w komunikacji tranzytowej północ-południe przez Polskę i Węgry.

BULGARSKO-RUMUŃSKA TARYFA ZWIĄZKOWA.

Od dłuższego czasu oczekuje się nowego wydania taryfy związkowej bułgarsko-rumuńskiej. Taryfa ta aktualna jest dla komunikacji polskich portów z dalszym zapleczem, które między innymi stanowi również Bułgaria. Wypełni ona poniekąd brak bezpośredniej taryfy polsko-bułgarskiej związkowej, która została unieważniona w r. 1937 a do tej pory nie zastąpiona jeszcze nową taryfą. Wprowadzono poprawdą z początkiem r. 1958 aneks do taryfy polsko-rumuńskiej związkowej, który obowiązuje tylko dla przesyłek w komunikacji z Bułgarią przez Rumunię; stawki w tym aneksie uwzględnione również dla komunikacji z portami polskimi, obliczone są w walucie polskiej, jednakże tylko od i do granicy rumuńsko-bułgarskiej, i z tego względu nie dają całokształtu kalkulacji z bułgarskimi stacjami. Uzupełnieniem w tym wypadku będzie taryfa bułgarsko-rumuńska związkowa, która miała już być wydana z dniem 1 marca 1959 r., jednakże napotkała na pewne trudności. W kwietniu odbyła się ponownie w Sofii konferencja mieszana bułgarsko-rumuńska, która rozstrzygnęła i uzgodniła definitywnie wszelkie zagadnienia związane z wydaniem tej taryfy. Wejdzie ona w życie ostatecznie z dniem 1 maja 1959 r., ułożona będzie w języku bułgarskim, rumuńskim i niemieckim; obejmować będzie 21 taryf artykułowych w każdym kierunku. Stawki opłat przewozowych tej taryfy w lewach względnie w lejach będą obliczone za odcinki do stycznych punktów Russe (Giurgiu i Oborishte) Boteni.

RYNEK FRACHTOWY

FRACHTENMARKT - FREIGHT MARKET

SPRAWOZDANIE POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ ZA MIESIĄC MARZEC 1939 R.

Rynek frachtowy w miesiącu marcu utrzymał się z małymi wyjątkami na poziomie poprzedniego miesiąca.

Z b o ż e.

Eksport zboża był dość ożywiony, przy czym zafrachtowano większe partie do Niemiec na warunkach fob. Lekkie ożywienie wykazuje również eksport do Rotterdamu, przy czym stawki na Holandię na ogół spadły. I tak płacono:

Za statek wielkości 800/1000 t Hfl. 2.75 do Hfl. 3.— za t. Tendencja była na ogół stała.

Do Belgii płacono za statek wielkości 1000/3000 t sh. 3/— za t przy czym pod koniec miesiąca daje się zauważyć brak tonażu co wpłynęło na zwyczaję frachtów.

Przewidywania na pierwszą połowę kwietnia: większe ożywienie na Antwerpię, następnie powolny zastój spowodowany wyczerpaniem się zapasów w Gdańsku.

Obecnie daje się zauważyć ciekawe zjawisko składowania w Gdańsku zboża niemieckiego przywożonego z Prus Wschodnich gdyż zabrakło tam składów, przy czym statki przywożące to zboże poszukują powrotnych ładunków zbożowych do Niemiec, Holandii lub Belgii, co wybitnie wpływa na ułatwienie frachtowania.

Poza tym udało się umieścić na rynku angielskim kilka pełnostatkowych partii jęczmienia i żyta.

W ę g i e l.

W dziedzinie eksportu węgla tak długo oczekiwane ożywienie i w tym miesiącu nie miało miejsca. Stawki frachtowe były na ogół na poziomie stawek poprzedniego okresu sprawozdawczego, przy czym do niektórych portów jak np. Antwerpii osiągnęły dawno nie notowany niski poziom. I tak płacono:

za statek wielk. 3000 t do Antwerpii	sh 3/7 ¹ / ₂ do sh 3/8 za t
" " " 4000 " " Rotterdamu	" 4/6 " "
" " " 2700 " " Rouen	" 5/9 " "
" " " 2700 " " Bordeaux	" 6/9 " "

Zafrachtowano również dość znaczne ilości węgla do portów Morza Śródziemnego. Między innymi do Aleksandrii za statek wielkości 6000 t płacono sh 8/5 za t, do Piraeus za 6500 t sh 8/— za t, do Algieru za 3000 t sh 8/9 za t, do Venice Trieste, Ancona za 6500/7500 t sh 8/— za tonę.

Było również kilka ładunków do Ameryki Południowej, a mianowicie do Buenos Aires, przy czym za statek wielkości 6/6500 t płacono przeciętnie sh 14/— do 14.5 za t.

Nie bez wpływu na ogólną sytuację rynku frachtowego był ostatni kryzys polityczny w Europie, który przyczynił się do znacznego podwyższenia premii od ryzyka wojennego w transportach morskich, które na angielskim rynku asekuracyjnym zostały podwyższone z Bałtyku i na Bałtyk w niektórych relacjach dwukrotnie, a w innych nawet czterokrotnie. W związku z tym faktem armatorzy podwyższyli w ostatnim tygodniu stawki frachtowe w dość znaczny sposób, przy czym zajęli oni raczej postawę wyzeczującą wzbraniając wiązanie się na jakikolwiek dłuższy okres czasu aż do chwili całkowitego wyjaśnienia obecnej niepewnej sytuacji.

Ż a g ł o w c e.

Za zboże do Danii płacono Rmk. 4.— za t. Na ogół przez cały marzec podaż ładunków była dość słaba przy dużej ilości tonażu. Za drzewo do Danii, a mianowicie do Kopenhagi płacono sh 24/— za std, podczas gdy do portów prowincjonalnych stawka wynosiła sh 25/— do 26/— za std.

Eksport makuchów ze względu na zawarcie paktu handlowego niemiecko-rumuńskiego coraz bardziej słabnie.

Pewne ożywienie wykazuje eksport zboża do Holandii i do portów prowincjonalnych przy czym stawki utrzymały się na poziomie zeszłego miesiąca, tj. Hfl. 4.— za t.

W miesiącu sprawozdawczym zafrachtowano również kilka ładunków kukurydzy do wschodnich wybrzeży Anglii płacąc sh 8/6 fob do Ipswich, sh 9/9 do Bostonu i 10/— do Great Yarmouth.

Ogólnie sytuacja żaglowców pozostała w stosunku do poprzedniego miesiąca sprawozdawczego bez specjalnych zmian.

D r z e w o.

Eksport drzewa podobnie jak w poprzednim okresie sprawozdawczym odbywał się tylko w mniejszych ilościach co m. in. wpłynęło na obniżenie się stawek frachtowych. Główny kierunek tego eksportu szedł do wschodnich wybrzeży Anglii z trzema portami na czele: Londyn, Hull, Tyne.

Za D. B. B. płacono sh 26/— za std.

Za drzewo twarde obrzynane płacono sh 42/— za std.

Za drzewo twarde nieobryznane płacono sh 46/— za std.

Podobnie jak w innych gałęziach towarów masowych ładunków tendencja była na ogół słaba.

CZY WZROST STAWEK FRACHTOWYCH?

Bałtycka i Międzynarodowa Konferencja Morska (BIMCO) w swoim ostatnim okólniku omawiającą obecną sytuację i podkreśla te czynniki, które jej zdaniem mogą się przyczynić do podwyższenia stawek frachtowych. Głównym momentem jest dobry popyt na drzewo. W ciągu stycznia i lutego import drzewa do Anglii wyniósł 215.000 std. wobec 169.000 std. w tymże czasie roku poprzedniego. Do połowy marca rb. Szwecja sprzedawała około 350.000 stand. na 650.000 std. kontyngentu przyznanego przez ETEC, a Finlandia mniej więcej tyleż na 804.000 std. Sowiety sprzedały już Anglii 280.000 std. na 760.000, do przewozu częściowo zaraz po otwarciu nawigacji, częściowo w czerwcu i lipcu.

Drugim momentem jest zwyczajka cen na drzewo. Pewne sortymenty zwyczajowały od stycznia o 10/— do 15/— na standardzie.

Te dwa wyżej wspomniane momenty przemawiają już za podwyższeniem stawek frachtowych, a że jest to usprawiedliwione, dowodzi kalkulacja przeprowadzona przez Fact Finding Committee dotycząca kosztów pracy tonażu brytyjskiego. Koszty te w ciągu 2 ostatnich lat wzrosły od 30 do 35 % dla reperacji, 25 do 30 % dla węgla bunkrowego, 35 % dla bunkru płynnego, 10 % dla prowiantu, 25 % dla płac. Koszty te są nawet jeszcze większe dla statków niektórych innych narodowości np. dla skandynewskich, gdzie przyjęto 8-godzinny dzień roboczy, płatne urlopy itp.

ŻEGLUGA POLSKA S. A. i / and POLSKO BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE S. A.
POLISH BRITISH STEAMSHIP CO. LTD.

G D Y N I A
Waszyngtona 44, tel. 29-91, 39-91

Utrzymują regularną komunikację pasażersko-towarową:

Malnial regular cargo and passenger services:

G D Y N I A — G D A Ń S K (Danzig)

do portów:

to the following ports:

Antwerpia (Antwerp), Rotterdam, Hamburg—Gandawa (Ghent), Tallinn—Kotka—Viipuri—Helsinki, Turku (Åbo)—Mantyluoto—Vaasa, Stockholm, Malmö—Göteborg, Ryga (Riga)—Libawa (Liepaja)—Klaipeda (Klaipeda), Pireus (Piraeus) Istanbul, Genua, Liworno, Neapol, Savona, Catania, Messina, Palermo, Syrakuza, Jaffa—Haifa—Tel—Aviv—Alexandria, Hull, Londyn (London) Le Havre.

Własne magazyny składowe w Gdyni

Own Warehouses in Gdynia

Statki linii regularnych Polska Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A. są zapatrzone w specjalne urządzenia chłodnicze dla przewozu łatwo psujących się towarów.

The steamers of the Polish British Steamship Co. on the regular lines are provided with refrigerating installation for the carriage of perishables.

Reprezentacje:

Representations:

Warszawa, Plac Napoleona 9, m. 6, tel. 595.42
Katowice, Mickiewicza 25, tel. 353.95
Łódź, Brzeźna 18, tel. 109.26

KRONIKA PORTOWA GDYŃSKA

GDYNIAER HAFENCHRONIK — CHRONICLE OF THE PORT OF GDYNIA

PIĄTY NAUKOWY ZJAZD INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO, kt. odbędzie się pod protektoratem Wicepremiera Inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, w dn. 7 i 8 maja rb. we Lwowie, poświęcony będzie podstawowym zagadnieniom Gdyni i Gdańska, jako portów p. o. c.

Zjazd przyniesie w swym plonie obfity materiał grupujący się w dwóch podstawowych działach: pierwszy obejmować będzie problemy Gdyni jako ośrodka handlu morskiego, drugi — zagadnienie portów polskich jako węzła komunikacyjnego. Każde z wymienionych zagadnień, reprezentowane przez szereg referatów analitycznych, powierzone zostało do syntetycznego opracowania wybitnym znawcom przedmiotu jako sprawozdawcom generalnym, którymi są: Minister Czesław Klarner, Prezes Związku Izby Przemysłowo - Handlowych w Warszawie i Adam Rudzki, Dyrektor Handlowy Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Poza tym w osobną grupę wyodrębnione zostały materiały, dotyczące roli portów morskich jako narzędzi polityki gospodarczej. Opracowanie całokształtu tego zagadnienia podjął się Prof. Edward Lipiński, Dyrektor Instytutu Badania Konjunktury Gospodarczych i Cen, który wystąpi na Zjeździe ze specjalnym odczytem na ten temat.

Referaty szczegółowe, wchodzące w zakres pierwszego zagadnienia „Gdynia jako ośrodek handlu morskiego”, obejmują następujące tematy: Handel zagraniczny Polski z uwzględnieniem ruchu przez porty — w opracowaniu Dr Antoniego Gazeta. Dyspersje kierunków i towarów w handlu zagranicznym Polski i krajów bałtyckich — w opracowaniu Bolesława Rutkowskiego. Współpraca bauków przy dalszym rozwoju handlu morskiego — w opracowaniu Stanisława Pawłowicza. Węgiel i surowce przemysłu ciężkiego — w opracowaniu Zbigniewa Miłobędzkiego. Przemysł górnośląski a morze — w opracowaniu Dr Wacława Olszewicza. Surowce włókiennicze — w opracowaniu Karola Bajera. Import towarów kolonialnych przez porty polskie — w opracowaniu Dr Władysława Smoleńca. Niezbędne warunki rozwoju handlu rybnego w Gdyni — w opracowaniu Dr Józefa Kulikowskiego. Handel śledziowy — w opracowaniu Tadeusza Marchlewskiego. Gdynia jako port arbitrażowy dla skór surowych — w opracowaniu Dr Tadeusza Spitzera. Warunki i możliwości handlu eksportowego i reeksportowego w Gdyni — w opracowaniu Józefa Kawczyńskiego. Portowy przemysł przetwórczy — w opracowaniu J. Kunerta. Aparat przeładunkowy i spedytorski portu gdyńskiego — w opracowaniu Stanisława Ołtarzewskiego. Struktura zawodowa ludności m. Gdyni — w opracowaniu Bolesława Polkowskiego. Handel konsygnacyjny w Gdyni — w opracowaniu mgr B. Koselnika.

Zagadnienie drugie „Porty morskie Gdyni i Gdańska jako węzeł komunikacyjny” reprezentowane będzie przez szczegółowe referaty na następujące tematy: Polityka i technika kolejowych taryf portowych — w opracowaniu Dr Maksymiliana Schmidta. Koszty przeładunku w ogólnej kalkulacji transportowej — w opracowaniu Stanisława Stypułkowskiego. Uwagi o rynku frachtowym z uwzględnieniem rynku bałtyckiego — w opracowaniu Józefa Korolkiewicza. Połączenie portów polskich z zapleczem — w opracowaniu Zbigniewa Miłobędzkiego. Polityka opłat portowych — w opracowaniu Bernarda Zippera. Tranzyt portowy — w opracowaniu Janusza Butlera. Rozwój regularnych linii okrętowych — w opracowaniu Jerzego Krajewskiego. Akwizycja przewozów portowych — w opracowaniu Adama Rudzkiego. Współpraca Gdańska i Gdyni — w opracowaniu Bogdana Nagórskiego. Eksport północno-wschodniej Polski przez Gdynię i Gdańsk — w opracowaniu Wandy Rewieńskiej. Znaczenie połączeń lotniczych między Bałtykiem a morzami południowo-europejskimi w opracowaniu Zygryfda Piątkowskiego. Zagadnienia komunikacyjno - portowe w piśmiennictwie gospodarczym — w opracowaniu Dr Wandy Górkowej.

Jak wynika z przytoczonego zestawienia oba zasadnicze zagadnienia Gdyni i Gdańska jako portów polskiego obszaru celnego zostały potraktowane w referatach wszechstronnie, a szereg kwestyj mało dotychczas pogłębionych uzyska dzięki Zjazdowi szersze i dokładniejsze oświetlenie naukowe.

Zgodnie z systemem, przyjętym przy organizowaniu Naukowych Zjazdów Instytutu Bałtyckiego, referaty szczegółowe będą wydane drukiem i doręczone wszystkim uczestnikom przed Zjazdem, aby umożliwić im dokładne zapoznanie się z treścią i przygotowania się do dyskusji, w której każdy będzie mógł brać udział.

Ze względu na wysoce ciekawe i ważne tematy przewiduje się liczny udział w tym Zjeździe nie tylko sfer naukowych, ale również i gospodarczych.

WYJAZD MINISTRA A. ROMANA NA CZELE DELEGACJI POLSKIEJ NA WYSTAWĘ ŚWIATOWĄ DO NOWEGO JORKU.

W dniu 22. IV. udała się do Ameryki na pokładzie ms. „Batory” delegacja polska na Wystawę Światową w Nowym Jorku, w której — jak wiadomo — Polska bierze oficjalny udział. W skład tej delegacji, na czele której stoi minister Przemysłu i Handlu Antoni Roman, wchodzi wice-minister komunikacji inż. Bobkowski, b. minister spraw zagranicznych A. Zaleski, naczelnik wydziału traktatowego M. P. i H. dr T. Łychowski i r-ca M. P. i H. Gierszewski. Nadto, jako goście min. Romana do Nowego Jorku wyjechali dziennikarze polscy, w liczbie 10, z redaktorem naczelnym „Gazety Polskiej” p. Starzyńskim na czele.

Do Nowego Jorku udał się również naczelny dyrektor GAL-u Leszczyński, r-ca handl. poselstwa bułgarskiego w Warszawie Koum Tzokoff, konsul RP. w Chicago i b. sekr. osobisty min. Becka Krasicki, dr. Zieliński, delegat rady handlu zagranicznego i Państw. Instytutu Eksportowego, b. prezydent Warszawy inż. Drzewiecki i in.

STATEK SZKOLNY „DAR POMORZA“ ODWIEDZI M. IN. ZNAJDUJĄCY SIĘ W BUDOWIE PORT LITEWSKI W ŚWIĘTEJ.

„Dar Pomorza“ kt. d. 1 kwietnia rb. powrócił do Gdyni, po przeszło półrocznej podróży ćwiczebnej, podczas której zrobił ok. 20.000 mil morskich, odwiedzając 10 portów atlantyckich, rozpocznie już wkrótce przygotowanie do nowych rejsów.

Po kilkadniowych ćwiczeniach na wodach południowego Bałtyku w czerwcu „Dar Pomorza“ w połowie lipca uda się na większą podróż do portów północnego Bałtyku, zawijając jako pierwszy statek polski do nowobudującego się portu Litwy w Świętej oraz odwiedzi porty — Libawę, Tallinn i ew. Helsinki.

GMACH SANITARIATU PORTOWEGO W GDYNI

Już w niedługim czasie Urząd Morski w Gdyni przystąpi do budowy obszernego gmachu dla Sanitariatu Portowego. Budynek zostanie wzniesiony na rogu ul. św. Piotra i ul. Waszyngtona. Objętość gmachu wynosić będzie 9-tysięcy m. sześć., a koszt jego budowy przekroczy sumę 400-tysięcy złotych.

Z chwilą ukończenia nowego gmachu wszystkie komórki Sanitariatu Portowego, rozrzucone dotychczas po całym porcie, a nawet w Babim Dole, znajdują w nim pomieszczenie. W gmachu więc znajdować się będzie utrzymywana na mocy konwencji międzynarodowej — przychodnia weneryczna dla marynarzy, przychodnia dentystryczna dla marynarzy polskich i zagranicznych, ambulatorium chirurgiczne dla wszystkich nagłych wypadków w porcie, laboratorium dla badania chorób tropikalnych, biura angażowania załóg — wiadomo bowiem, że każdy marynarz, nim rozpocznie służbę na statku, musi poddać się badaniom lekarskim. W gmachu mieścić się będą naturalnie również biura administracyjno - sanitarne portu.

W podziemiach nowego gmachu urządzone zostaną nowoczesne schrony przeciwlotniczo - gazowe oraz punkty ratowniczo - sanitarne. Ze wszystkich placówek Sanitariatu Portowego jedynie dział kwarantannowy pozostanie nadal w szpitalu miejskim w Babim Dole.

Już sama nazwa określa zadania Sanitariatu Portowego na terenie Gdyni. Nie trzeba dodawać, że wobec stałego rozrostu portu polskiego potrzeba jak najszybszej rozbudowy tej tak ważnej placówki jest ogromna. To też sfery portowe Gdyni zapewne z uznaniem powitają fakt budowy własnego gmachu Sanitariatu Portowego.

Sanitariat Portowy będzie naturalnie ściśle współpracować z pokrewną sobie placówką — Instytutem Higieny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni. Sanitariat Portowy będzie miał charakter instytucji sanitarno - administracyjnej, Instytut Higieny Morskiej i Tropikalnej zaś charakter placówki naukowo - badawczej. Działalność obu zakładów będzie się więc ściśle zębać.

Na czele Sanitariatu Portowego stoi lekarz portu gdyńskiego, dr Zdzisław de Teisseyre.

Nowy gmach Sanitariatu zostanie wzniesiony pod dach jeszcze w ciągu bieżącego roku, do użytku zaś będzie oddany w lecie roku przyszłego.

ZMIANA TARYFY NIEKTÓRYCH OPŁAT PORTOWYCH W GDYNI.

W Monitorze Polskim nr 94 z dnia 24 bm. ukazało się obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 15 kwietnia 1939 r. o zmianie taryfy niektórych opłat portowych. Zmiany te przyczynią się niewątpliwie do wyjaśnienia szeregu wątpliwości, jakie mogły nasawać sformułowanie obowiązującej taryfy, uwzględniają nowe potrzeby portu, związane z rozszerzeniem zakresu stosowanych w porcie metod przeładunkowych (bunkrowce, berlinki) oraz wprowadzając pewne uprzywilejowanie taryfy dla statków przybywających z portów pozaeuropejskich, dogodniejsze jeszcze niż obecnie warunki dla bezpośredniej akwizycji ładunków pozaeuropejskich do Gdyni.

Obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu wprowadza opłatę tonażową 10 gr od netto m sześć. dla statków idących do, lub z portów pozaeuropejskich — z wyłączeniem portów morza Śródziemnego i Czarnego — wyładujących lub załadujących do 50 proc. pojemności (dotychczas opłata ta obowiązywała tylko przy załadowywaniu lub wyładowywaniu do 25% pojemności) a stawkę 20 gr od netto m sześć., dla tychże statków, jeśli wyładują, lub ładują powyżej 50% pojemności.

W pozycji dotyczącej opłat postojowych przewidziano postojowe dla statków towarowych rzecznych i to za każdą tonę ładowności 2 gr. Wprowadzenie tej niskiej stawki postojowej powinno wpłynąć korzystnie na rozwój bezpośrednich przewozów statkami żeglugi śródlądowej, oraz pozwoli na używanie w szerszym zakresie berlinek do przejściowego składowania ładunków w porcie.

Do spisu towarów grupy D. z opłatą za przeładunek 5 gr od 1 t wpisano pak węglowy oraz płyty budowlane i izolacyjne.

Pozycja VI taryfy, ustalająca opłaty za służbę pilotową została przeredagowana, przy utrzymaniu opłat w niezmienionej wysokości. Pewnemu ograniczeniu uległo natomiast stosowanie ulgi 50% w opłatach pilotowych. Według dotychczasowej taryfy korzystały z ulgi wszystkie statki żeglugi regularnej, obecnie dotyczy to tylko statków żeglugi regularnej, korzystających z ulg w opłatach za wejście i wyjście w myśl pozycji I ust. 2 taryfy. Bez zmiany pozostały ulgi dla statków przybywających w celach niezarobkowych (remonty, rozbiórka, bunkier) oraz prowadzonych przez kapitanów, posiadających uprawnienia pilotowe.

W pozycji VII, ustalającej opłaty ryczałtowe za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe, wprowadzono szereg zmian redakcyjnych oraz ustalono następujące opłaty: a) od statków pasażerskich oraz statków bez napędu mechanicznego, podlegających pomiarom morskim po 2 zł, b) od statków towarowych o napędzie mechanicznym oraz od statków bunkrowych i elewatorów pływających 2.50 zł, c) od statków motorowych i żaglowo-motorowych długości do 20 m. 1 zł, d) od statków innych o napędzie mechanicznym po 5 zł, e) od statków nie podlegających pomiarom morskim po 1 zł, f) od statków rybackich o napędzie mechanicznym lub bez po 0.50 zł. W stawkach ryczałtowych uwzględniono więc obecnie statki bunkrowe i elewatory pływające, wprowadzono niższą stawkę dla statków małych, do 20 m długości oraz niepodlegających pomiarom, wreszcie wprowadzono opłatę specjalnie wysoką dla „innych statków o napędzie mechanicznym” nie wymienionych w innych punktach taryfy.

Zmiany taryfy opłat portowych wprowadzone obwieszczeniem z dnia 15 bm. wejdą w życie z dniem 1 maja.

USPRAWNIENIE PRZEŁADUNKU W GDYNI.

Delegatura Państwowego Instytutu Eksportowego w Gdyni donosi, że w celu uniknięcia względnie doprowadzenia do minimum zdarzających się jeszcze wypadków uszkodzeń towarów w trakcie przeładunku portowego, gdyńskie przedsiębiorstwa robót fizycznych (przeładunkowe) zobowiązały się na posiedzeniu w Delegaturze do przestrzegania następujących zasad:

1) przeładunek skrzyń przy eksporcie z wagonu, samochodu i wozu na nabrzeże odbywać się będzie tylko przy pomocy suwaków (ruszy), a nie tak jak dotychczas często miało miejsce, że skrzynie wyrzucano na nabrzeże. Powyższe zobowiązanie dotyczy również przeładunku kompletów skrzynkowych z dykty;

2) do przeładunku towarów eksportowanych, opakowanych w beły i worki, nie będą miały zastosowania haki i używanie ich przez robotników będzie surowo zakazane;

3) stosowanie siatek do załadunku towarów na statki może mieć miejsce tylko dla towarów, opakowanych w worki.

Należy zaznaczyć, że zastosowanie wymienionych zasad będzie stanowiło bezsprzecznie dalszy postęp, eliminujący szkodliwe skutki przeładunku portowego i przyczyni się do podniesienia stanu eksportowanych drogą morską towarów.

NOWE ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEM. I HANDLU O URZĄDZENIACH PRZEŁADUNKOWYCH,

weszło w życie w dniu 7. IV. br. Rozporządzenie to, wydane na podstawie rozporządzenia Prezydenta R. P. o bezpieczeństwie statków morskich wprowadza zakaz używania urządzeń przeładunkowych na morskich statkach handlowych, nie wyłączając wind i dźwigów osobowych, przed uprzednim wypróbowaniem ich i wycechowaniem przez odpowiednie władze inspekcyjne. Badania i próby dzieli rozporządzenie na wstępne, po dokonaniu których władza inspekcyjna wystawia świadectwo, zawierające wskazanie dopuszczalnego obciążenia roboczego oraz badania periodyczne, odbywane co roku, z wyjątkiem bumów i części przymocowanych na stałe do masztu i pokładu, które podlegają oględzinom co 4 lata. Fakt dokonania periodycznych badań będzie odnotowany w specjalnych książkach inspekcji.

PRZEŁADUNEK NA STATKACH PRZY POMOCY BAREK.

Punkt b) § 25 Tar. Tow. Cz. II, zeszyt 3, dział A określa, że za przeładunek bezpośredni na statek uważa się również przeładowanie towarów za pośrednictwem barek, przy czym stosuje się ulgowe terminy, wolne od opłaty za przetrzymanie wagonu, ustalone w postanowieniach do taryf portowych.

Z uwagi na to, że odbiorcy często przeładują towar na barki przed przybyciem statku do portu, zostało ustalone, że przeładunek uważa się za bezpośredni tylko wtedy, kiedy statek, do którego towar ma być załadowany, znajduje się w porcie.

XIII-TE ZWYCZAJNE PLENARNE ZEBRANIE IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

Dnia 21 kwietnia br. odbyło się pod przewodnictwem Pana Prezesa Izby p. Stanisława Tora XIII-te Zwyczajne Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Po zagajeniu Zebrania, Prezes Izby p. Stanisław Tor wygłosił przemówienie, w którym na tle międzynarodowej sytuacji politycznej przedstawił warunki, jakie obecnie zaistniały dla pracy portu gdyńskiego i codziennej działalności najbliższego i dalszego jego zaplecza. Wskazał również na zdecydowaną postawę sfer gospodarczych, jakkolwiek panująca sytuacja wpływa hamująco na obroty handlu i przemysłu w okręgu Izby. Pan Prezes Tor, nawiązując do niedawnych wskazań Pana Wicepremiera Inż. Kwiatkowskiego, przedstawionych na konferencji w Izbie

FABRYKA PRZĘDZY I TKANIN SZTUCZNYCH „CHODAKÓW”

Spółka Akcyjna

Adres pocztowy, telegraficzny i telefon:

Urząd pocztowy CHODAKÓW

Produkcja obejmuje

1. Przędę surową nitkowaną: pojedynczą i łączoną w pasmach i na szpulach.
Przędę szlichtowaną: surową, barwioną i manipulowaną w pasmach i na szpulach
Przędę matową i cienkoprzedną „M E W A” i „M I M E W A”
do wyrobów dzianych i pończoszniczych
2. Sztuczne przedziwo syntetyczne
„C H O S T R A”

Generalne Przedstawicielstwo
dla sztucznej przędzy
„UNION TEXTILE”
Sp. Aka.

Łódź, Piotrkowska nr 171/173

odnośnie dokonania przez Gdynię i Wybrzeże nowego „skoku naprzód”, podkreślił konieczność wzmocnienia wymiany towarowej, zwłaszcza z Anglią i Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej. Przemówienie swe zakończył Pan Prezes Tor apelem pod adresem sfer gospodarczych do dalszej wytrwałej pracy na poszczególnych odcinkach oraz wniósł o udzielenie upoważnienia dla Prezydium odnośnie wzięcia udziału w subskrypcji Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej oraz partycypowaniu Izby w ofiarach na rzecz Funduszu Obrony Narodowej.

Z kolei Dyrektor Izby p. Mgr J. Kawczyński złożył wyczerpujące sprawozdanie z działalności, że Izba przywiązuje szczególną uwagę zagadnieniom uprzemysłowienia portu gdyńskiego. Jedną z ważniejszych kwestii, która znajduje się już w fazie swego pomyślnego rozwiązania, jest przemysł budownictwa okrętów.

Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej z zamknięcia rachunków Izby za rok 1938, przedstawił Przewodniczący Komisji p. Radca J. Hildt. Sprawozdanie zostało przez Plenarne Zebranie Izby przyjęte, jak również udzielono absolutorium.

Sprawę budowy gmachu Izby zreferował Przewodniczący Komitetu Budowy Pan Radca J. Rummel. Sprawozdanie to zakończone zostało przedstawieniem do zatwierdzenia przez Plenum Zebrania planu finansowania budowy gmachu, koszt którego wyniesie ma 820.000.— zł. Gmach Izby powstanie u zbiegu ulic Pułaskiego i Żeromskiego i będzie, jak narazie, najwyższym gmachem Gdyni, gdyż wysokość jego wyniesie około 30 m w 8-miu kondygnacjach. Plan budowy, sporządzony przez architekta W. Tomaszewskiego i plan finansowy zostały jednomyślnie przez Plenum Zebrania zatwierdzone.

Ostatnią kwestią, stanowiącą przedmiot obrad Plenarnego Zebrania była sprawa zmiany niektórych punktów statutu Izby, odnoszących się do regulaminu wyborczego oraz postanowień konstytucyjnych. Proponowane zmiany przyjęte zostały jednogłośnie.

ZEBRANIE RADY PORTOWEJ.

Dnia 25 kwietnia br. odbyło się zebranie Rady Portowej pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego. Na zebraniu tym omówione zostały możliwości utworzenia handlu konsygnacyjnego w Gdyni, sprawy zainwestowania nowych urządzeń przeładunkowych, sprawy nowelizacji taryfy niektórych opłat portowych oraz sprawy będące eksploatacyjne i techniczne.

Bezpośrednio po zebraniu członkowie Rady Portowej zwiedzili nowowyhudowany magazyn piętrowy Nr 10 w Wolnej Strefie przy nab. Rumuńskim, Stocznię Gdyńską na nowych terenach oraz zapoznali się z dokonanymi pracami przy Kanale Przemysłowym.

Na następnym zebraniu Rady Portowej rozpatrzona zostanie możliwość dalszego osiedlenia się przemysłu w Gdyni.

NOWE WŁADZE GDYŃSKICH ORGANIZACJI PORTOWYCH.

Na walnym zebraniu Rady Interesantów Portu na prezesa po raz 9-ty wybrano konsula generalnego inż. Napoleona Korzóna, na 1-go wiceprezesa - konsula Feliksa Kollata, a na 2-go wiceprezesa konsula L. Byczkowskiego. Do rozszerzonego uchwałą walnego zgromadzenia prezydium weszli dyr. T. Dembiński i dyr. W. Jasiński. Dyrektorem Rady Interesantów w Gdyni jest od jej powstania konsul dr B. Kasprzowicz.

Również odbyło się walne zebranie członków **Polskiego Związku Maklerów Okrętowych**, na którym prezesurę Związku ponownie powierzono dotychczasowemu prezesowi p. Julianowi Rummelowi. Do zarządu weszli ponownie pp. konsul A. Cienciąła jako wiceprezes, dyr. W. Jasiński i Karol Neyman jako członkowie zarządu, pp. Władysław Potocki i K. Rothert jako zastępcy członków zarządu.

Podczas rocznego zebrania walnego **Zrzeszenia Eksportatorów Portowych w Gdyni** nie zaszły żadne zmiany w dotychczasowym składzie zarządu, który w dalszym ciągu jest następujący: prezes konsul L. Byczkowski, wiceprezesi — konsul Gieysztor i dyr. Marszał.

KOMISARZ RZĄDOWY DLA KONTROLI UBEZPIECZEŃ MORSKICH W GDYNI.

Ministerstwo Skarbu mianowało dekretem z dnia 2 marca br. p. inż. Kazimierza Downarowicza — Komisarzem Ubezpieczeniowym w Gdyni.

Do kompetencji nowomianowanego Komisarza należy bezpośredni nadzór nad działalnością zakładów ubezpieczeń w Gdyni, w zakresie przewozów morskich oraz udzielania przewidzianych w art. 129 ust. 2 rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej o kontroli ubezpieczeń — zezwoleń na zawieranie umów ubezpieczenia przewozu towarów z zagranicznymi zakładami ubezpieczeń.

Komisarz Ubezpieczeniowy urzęduje w Gdyni, gmach Urzędu Celnego, ul. Rotterdamska 9/11, tel. 39-11, wewnętrzny 78.

INWESTYCJE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC MARZEC 1939 R.

W przeciągu mieś. marca br. w porcie gdyńskim wykonane zostały następujące inwestycje:

1) Przy budowie dróg obok kanału Przemysłowego wykopano i wywieziono torfu 20.000 m³.

2) Przy budowie domu biurowego Banku Gospodarstwa Krajowego w strefie wolnocłowej wykopano wykopy pod fundamenty.

3) Przy budowie Stoczni Yachtowej wykonano roboty murarskie w pomieszczeniach dla warsztatów.

Stosunkowo niewielką ilość robót inwestycyjnych w mieś. marcu br. należy tłumaczyć wyczerpaniem kredytów w końcu okresu budżetowego oraz przygotowaniem do prac w nowym okresie budżetowym.

KREDYTY NA BUDOWĘ I ZAKUP STATKÓW MORSKICH.

Celem ożywienia zainteresowania kapitału i inicjatywy prywatnej żegluga morską, opracowane zostało przez Ministerstwo Przem. i Handlu, podstawy akcji kredytowej w formie długoterminowych pożyczek hipotecznych na zakup i budowę statków handlowych w ramach kredytów, przewidzianych corocznie w budżecie Ministerstwa na cele popierania polskiej żeglugi morskiej.

Podstawę wymiaru pożyczki stanowi wartość szacunkowa statku, ustalona każdorazowo przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, przy czym Ministerstwo może szacunek ten przeprowadzić bezpośrednio, bądź też powierzyć jego przeprowadzenie specjalnym osobom, względnie instytucjom. Jeśli chodzi o statki znajdujące się w obcych portach, szacunek ich odbywać się będzie przy udziale angielskiego towarzystwa Lloyd's Register of Shipping.

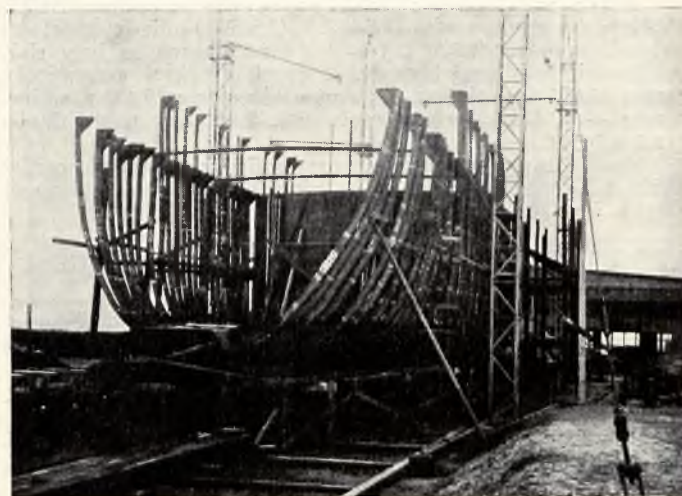
Regulamin przewiduje szereg zasad, dotyczących wymiaru pożyczki. Wysokość pożyczki na jeden statek nie może przekraczać 60 proc. wartości statku o ile statek jest zbudowany na stoczni krajowej, 50 proc. wartości statku — o ile nabywany jest statek już istniejący, do 10 lat wieku lub statek w budowie na stoczni zagranicznej, 40 proc. wartości statku — we wszelkich innych wypadkach.

Wysokość oprocentowania pożyczek ustalona została na 2 proc. rocznie. Amortyzacja pożyczek uzależniona jest od tego, czy pożyczka dotyczy statku nowego, używanego, jak również od stoczni, w której został zbudowany. Okres umorzenia pożyczki wynosi do 12 lat dla statków budowanych w kraju, do 10 lat — dla statków do wieku 10 lat oraz statków w budowie na stoczniach zagranicznych, wreszcie w innych wypadkach do 8 lat.

Pożyczki mają być spłacane w równych ratach półrocznych z oprocentowaniem.

Regulamin normuje szereg obowiązków pożyczkobiorcy. W szczególności do tego rodzaju obowiązków należy składanie Ministerstwu okresowych, sprawozdań finansowych z eksploatacji statku i stanu finansowego przedsiębiorstwa, regularne opłacanie należnych świadczeń publicznych, załogi oraz wszystkich innych należności i opłat, którym przysługuje ustawowo pierwszeństwo zaspokojenia w rozumieniu postanowień Konwencji Brukselskiej, ubezpieczenie obciążonego statku w zakładzie lub instytucji zaakceptowanej przez Ministerstwo oraz scedowanie polisy ubezpieczeniowej na rzecz Ministerstwa P. i H. rozstrzygać ma o każdorazowym przyznaniu lub nieprzyznaniu pożyczki.

Korzystanie z subwencji zwrotnych w formie pożyczek hipotecznych nie będzie oczywiście wpływało w niczym na możliwość przyznawania przez Ministerstwo specjalnych, niezwrotnych dotacji na cele eksploatacyjne, lub popierania w innej formie rozbudowy polskiej floty handlowej.



Budowa s/s „Olza” w Stoczni Gdyńskiej — Stan pracy w III/39 r.
S/s „Olza” under construction in the Gdynia yards

Praca gdyńskich firm maklerskich w m-cu marcu 1939 r.

W marcu poszczególni gdyńscy maklerzy dokonali odprawy następujących:

	Ilość statków NRT.			
	na wejściu	na wyjściu	na wejściu	na wyjściu
1. Polskarob	90	90	139868	144120
2. Bergtrans	85	88	75925	75333
3. Polska Agencja Morska	65	61	67756	60952
4. F. G. Reinhold	33	35	28712	27874
5. Progres	27	27	25950	23891
6. Rothert i Kiłaczycki	34	35	25044	23714
7. American Scantic Line	8	8	25051	25051
8. Żegluga Polska S. A.	17	19	12950	13400
9. Polbryt S. A.	14	16	15617	15421
10. Behnke i Sieg	31	29	12996	12848
11. Polska Zjedn. Korp. Bałtycka	4	4	12056	12056
12. Rummel i Burton	28	26	9547	11622
13. Gdynia-Ameryka Linie Żegl.	1	1	8192	8192
14. Oceaniczna Agencja Okręt.	3	3	8024	8024
15. M. Z. Cedro i Ska	9	9	7734	7734
16. Pantarei S. A.	4	3	6552	3992
17. Ferdynand Prowe	11	11	4313	4313
18. Aug. Wolff & Co	8	7	3658	3674
19. Pomorze	2	3	260	395
20. Mewa	2	—	162	—
21. P. Z. R. M.	1	1	7	7
Razem	477	476	490368	482613

DOWOZY ŚLEDZI SOŁONYCH IMPORTOWANYCH I Z WŁASNYCH POŁOWÓW DO GDYNI W SEZONIE 1938/39.

Import śledzi solonych oraz dowozy tych śledzi z polskich połowów ciągle wzrastają. I tak w ciągu ubiegłego sezonu, tj. w okresie od 1 kwietnia 1938 r. do 31 marca 1939 r. dowieziono wedle tymczasowych obliczeń następujące ilości śledzi solonych:

	b e c z k i	
	beczki 1/1	półbeczki 1/2
z Anglii — śledzie jarmuckie	76 000	23 000
śledzie szkockie i matjesy	43 000	57 000
z Norwegii	51 000	8 000
z Holandii	26 000	11 000
z Islandii	6 500	3 000
razem import	202 500	102 000
z polskich połowów na morzu Północnym	72 000	—
razem dowozy śledzi solonych	274 500	102 000

W przeliczeniu na wagę stanowi to licząc beczkę dużą brutto 160 kg poważną ilość 51.920.000 kg śledzi solonych.

Jako dostawca śledzi na pierwszym miejscu znajduje się Wielka Brytania, dalej idzie Norwegia i Holandia. Zmniejszył się natomiast import śledzi islandzkich wobec kierowania całego prawie importu przez Gdańsk.

Z braku odpowiednio dużych magazynów śledzi solonych w Gdyni nie można było w zupełności wykorzystać wzrostu dla tego importu przez nasz port, wobec czego poważne ilości przechodziły i przechodzą nadal przez Gdańsk, m. in. prawie cały import śledzi islandzkich.

PRACA STATKÓW POLBRYTU i ŻEGLUGI POLSKIEJ W MARCU 1939 R.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A. przewiozły w marcu razem 11.962 t. (10.842 t.) drobnicy i 478 (589) pasażerów.

W tym w wywozie z Polski przewiozły w marcu 6.360 t. (7.844 t.) i w przywozie — 3.682 t. (2.988 t.) między portami obcymi, w marcu 1.920 t. (—), (w nawiasach za luty rb.).

Statki linii regularnych Żegluga Polskiej przewiozły razem 37.682 t. drobnicy, w tym w eksporcie 25.457 t. w imporcie — 10.474 t., w tranzycie 68 t. i między portami obcymi 1.703 t.

Statki trampowe razem przewiozły w marcu towarów 12.879 t. w tym przypada na eksport 5.265 t. na import 5.200 t. i w żegludze między obcymi portami 2.414 t.

Z REJESTRU HANDLOWEGO SĄDU OKRĘGOWEGO W GDYNI.

— „Ozep“ Organizacja Zagranicznych Ekspedytorów Polskich sp. z o. o. podwyższyła kapitał zakładowy spółki z 30 tys. zł do 60 tys. zł.

— Kapitał zakładowy firmy „Shipsupply“ sp. z o. o. został podwyższony z 100.000 zł do 200.000 zł. Zarząd stanowią: Marian Szymura, Julian Maciejewski i Albin Orłowski. Mariana Ciesielskiego odwołano ze stanowiska członka zarządu.

— Do rejestru wpisano firmę „Metal“ sp. z o. o. Gdynia, śląska 20a, o kapitale zakładowym 10.000 zł, przedmiotem działania której jest handel metalami półszlachetnymi. Członkiem zarządu jest Zygmunt Krajewski.

— P. inż. Zbigniewowi Kulczyckiemu udzielono prokury łącznej z prawem zastępowania f-y „Paged“ łącznie z drugim prokurentem.

UDZIAŁ GDYNI I GDAŃSKA W IMPORCIE ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH.

W roku ubiegłym Polska przywozła ogółem z zagranicy towarów za 1.300 milionów złotych częściowo drogą lądową, a częściowo morską. Jeżeli chodzi o przywóz morzem, to Gdynia odebrała w tym czasie towaru za 198 miln. złotych, a Gdańsk za 98 miln. złotych. Artykułów spożywczych przywieziono z zagranicy w r. ub. za prawie 6t miln. zł, w tym udział Gdyni wyniósł 16 miln. złotych, a Gdańska 4 miln. złotych.

TRANZYT DO CZECH I MORAW PRZEZ GDYNIĘ NIE DOZNAJE ŻADNYCH PRZESZKÓD.

Niemieckie pisma „Prager Tageblatt“ wychodzący w Pradze z dnia 24. III. 1939 r. oraz „Deutsche Verkehrs-Nachrichten“ wychodzący w Hamburgu z dnia 28. III. 1939 r. zamieściły notatki, jakoby towary przeznaczone do protektoratu Czech i Moraw zatrzymywane były w Gdyni albo nawet podlegały zajęciu na poczet przelewu ubezpieczeniowych składek socjalnych dla członków w polskim obszarze zaolziańskim oraz dla zabezpieczenia należności polskich firm handlowych. Trzeba podkreślić, że sugestie te nie odpowiadają rzeczywistości, gdyż ani jeden transport nie doznał z inspirowanego tytułu ani z innych względów, żadnych przeszkód i trudności.

Gdyńskie firmy portowe

Polska Agencja Morska PAM Sp. z o. o.
maklerstwo okrętowe ul. Świętojańska 10 tel. 29-57 centr.

„Polskarob“ Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe
Korzeniowskiego 8/10 tel. centr. 29-71

„Żegluga Polska“ S. A. Waszyngtona 15
tel. centr. 39-91, 39-93, 29-91, 29-95

„Bergtrans“ Tow. Żeglugowe Sp. z o. o.
Portowa 15 centr. 39-21

Behnke i Sieg, maklerstwo okrętowe
ul. Derdowskiego 7 tel. 17-18

Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. S. A.
ul. Waszyngtona 15 telefon centrala 29-91

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Sp. z o. o. ul. Portowa 15 telefon 25-80

Ferdinand Prowe, Tow. Eksped. i Agentura Morska Sp. z o. o.
ul. Starowiejska 7 telefon 18-78

„Progress“ Morski Eksport Węgla Sp. z o. o. Gdynia
ul. Węglowa telefon centr. 29-01
Przeładunek węgla eksportowego-Sprzedaż węgla bunkrowego

F. G. Reinhold, Agentura okrętowa - maklerstwo okrętowe, Portowa 4 tel. 11-77

Rothert i Kiłaczycki, Derdowskiego 7 telefon 39-81
Sp. z o. o. maklerstwo okrętowe

Gdynia - Ameryka, Linie Żeglugowe S. A.
Dworzec Morski
Telefon 39-61 / 39-65

M. Z. Cedro i Ska maklerzy okrętowi
St. Żeromskiego 47
Telefon 24-90, 24-70

Warszawskie Tow. Transportowe
Sp. z o. o. Derdowskiego 7 telefon 29-46, 29-49

„Warta“ Tow. Ekspedycyjne Sp. z o. o.
Nabrże Francuskie tel. centr. 19-31, 19-35

Rummel i Burton Sp. z o. o., maklerzy agencji okrętowi i asekuracyjni
ul. Świętojańska 3 tel. 15-10

KRONIKA PORTOWA GDAŃSKA

DANZIGER HAFEN CHRONIK — CHRONICLE OF THE PORT OF DANZIG

Ruch żeglugi regularnej i trampowej w porcie Gdańskim w I. kwartale 1939 r.

Die Touren- und Trampschiffahrt auf Danzig im I. Quartal 1939.

Porty/Häfen	na wejściu Eingang		na wyjściu Ausgang	
	regular. Touren-	trampe Tramp-	regular. Touren-	trampe Tramp-
	Fahrten		Fahrten	
Belgia — Belgien	17	6	34	62
Dania — Dänemark	28	206	18	100
Niemcy — Deutschland	55	338	40	131
Anglia — England	34	21	57	101
Estonia — Estland	1	5	—	—
Finlandia — Finnland	17	6	18	5
Francja — Frankreich	3	12	7	129
Grecja — Griechenland	—	1	—	4
Holandia — Holland	42	13	35	121
Islandia — Island	—	2	—	3
Italia — Italien	—	9	3	26
Łotwa — Lettland	5	19	5	13
Norwegia — Norwegen	10	25	18	21
Polska — Polen	37	78	6	18
Portugalia — Portugal	—	—	5	1
Rosja — Russland	—	2	—	1
Szwecja — Schweden	41	197	58	172
Hiszpania — Spanien	—	—	—	1
Malta — Malta	—	—	—	2
Egipt — Aegypten	2	—	3	2
Turcja — Türkei	—	—	—	2
Marokko	2	—	3	2
Algeria — Algerien	—	7	—	3
Afryka-zachod. — Westafrika	—	2	—	—
Palästina	5	—	3	1
Brasilia — Brasilien	—	6	—	1
Argentyna — Argentinien	1	—	3	10
Kuba	—	2	—	—
Chiny — China	—	—	—	1
Japonia — Japan	—	—	—	3
Chroniący się — Nothäfner bez port. — z. Bergung ohne Hafen	—	236	—	248
		1	—	—
	300	1194	316	1192
	1494		1508	

Praca maklerów gdańskich w m-cu marcu 1939 r.

Die Tätigkeit der Danziger Makler im Monat März 1939

Nazwa firmy Firma	Na wejściu Eingang				Na wyjściu Ausgang			
	Luty Februar		Marzec März		Luty Februar		Marzec März	
	Statki Schiffe	nrt	Statki Schiffe	nrt	Statki Schiffe	nrt	Statki Schiffe	nrt
Als	7	5 353	11	10 488	9	6 336	13	13 688
Akotra	17	22 218	13	15 157	20	24 973	13	16 039
Artus	10	7 883	7	5 404	12	10 063	7	5 708
Atlantic	20	12 673	15	10 785	22	14 265	16	10 843
Bachmann	10	909	14	1 448	9	867	15	1 560
Baltyski Lloyd	1	717	7	10 884	1	717	3	1 163
Behnke i Sieg	34	21 437	41	28 723	36	23 966	33	24 542
Bergtrans	85	60 062	103	67 826	80	54 096	106	68 917
Bugsier	1	64	2	64	1	64	2	64
Konsulat niemiecki. Ehlig	—	—	1	176	—	—	1	176
Ganswindt	2	1 054	2	1 317	1	571	—	—
Johannes Ick	4	735	3	1 371	1	97	1	478
Jacobsen	—	—	1	461	—	—	1	461
Lothar Kreft	—	—	1	1 050	—	—	1	1 050
Mory i S-ka	21	2 060	27	2 615	19	1 646	29	3 479
Mory i S-ka	1	739	1	1 167	1	739	1	1 167
Norddeusch. Lloyd	11	5 910	7	3 828	13	7 082	8	4 146
Olszewski	5	1 392	14	6 289	4	1 250	11	4 235
Pachur i Prahl	7	3 040	5	1 566	8	3 390	4	1 206
Pam	55	55 039	67	44 880	55	57 438	73	57 194
Polkarbon	—	—	2	1 646	1	1 300	3	2 536
Polko	31	22 512	26	18 392	31	22 786	24	16 159
Pol. Melasse Comp. Polnisch Skandin. Prowe	1	568	3	1 704	1	568	3	1 704
Reinhold	11	14 763	8	13 291	15	21 723	11	17 977
Rothert i Kilańczycki Rummel i Burton Schichau Sieg i S-ka Sodtmann Stillert	8	3 544	6	2 169	6	2 479	6	2 475
Szymankiewicz	42	36 310	44	28 800	43	36 096	43	28 847
UBC	35	33 007	34	20 454	33	26 356	35	18 832
Weichsel A.-G. August Woff i S-ka wł. dekl. - Selbstdekl. Razem: - Zusamm.:	1	6 482	8	8 842	7	5 003	7	5 725
	1	6 019	—	—	2	10 757	—	—
	—	—	—	—	1	131	—	—
	4	2 441	8	5 962	5	2 871	5	4 042
	1	617	—	—	—	—	—	—
	18	14 338	12	9 179	18	14 589	15	10 100
	2	5 008	2	6 028	2	3 988	3	9 042
	—	—	—	—	1	84	1	42
	11	5 593	15	8 202	10	4 996	16	9 721
	1	102	7	792	1	102	7	792
	465	352 649	517	341 050	470	361 837	517	344 110

KOMUNIKACJA GDAŃSK — SZWECJA PÓŁNOCNA

Firma Bergtrans donosi, że armatorzy Mathies Reederei Kom. Ges. Hamburg i H. M. Gehrckens będą utrzymywały regularną 10-dniową komunikację między Gdańskiem a portami Sundsvall, Hernösand, Oernsköldsvik, Holmsund, Skelleftea, Lulea. Statki zabierają również ładunki do portów Umea, Pitea, Mundsund i Karlsborg oraz innych portów Szwecji Północnej, przy czym pobiera się minimalny dodatek przewozowy.

* * *

SCHIFFSVERBINDUNG DANZIG — NORDSCHWEDEN

Wie die Firma Bergtrans mitteilt, werden die Reedereien Mathies und H. M. Gehrckens, Hamburg eine regelmässige 10-tägige Schiffsverbindung zwischen Danzig und den Häfen Sundsvall, Hernösand, Oernsköldsvik, Holmsund, Skelleftea und Lulea unterhalten. Ausserdem können Ladungen nach den Häfen Umea, Pitea, Mundsund und Karlsborg sowie anderen nordschwedischen Häfen befördert werden, wobei jedoch ein geringer Frachtzuschlag für den Umschlag und Weitertransport erhoben wird.

Gdańskie firmy portowe Danziger Hafenfirmen

"Atlantic" Tow. Transportowe z o. p.
Gdańsk Hundegasse 89 tel. 232-72, 232-62/3

Polish Petroleum Company - Polskie Tow. Naftowe m.b.H.
Gdańsk, Stadtgraben 2 tel. 287-46

Rothert i Kilańczycki Sp. z o. o.
Oddział w Gdańsku
maklerzy okrętowi Hundegasse 89 tel. 241-51

Rummel i Burton Sp. z o. o. Oddział w Gdańsku
maklerzy i agenci okrętowi
Langermarkt 30 tel. 215-89

Warszawskie Tow. Transportowe
Sp. z o. o. Gdańsk, Hundegasse 117 tel. 229-51

"Warta" Tow. Ekspedycyjne z o. p.
Gdańsk, Langermarkt 19 tel. 285-45/6/7/8

"Vistula" Polska Żegluga Rzeczna Sp. z o. o.
Gdańsk, An der neuen Mottlau 1 tel. 265-46

Mory & Co, Schiffsmakler, Befrachter - Kohlen
Gdańsk, Langermarkt 17 tel. 276-35

Danziger Bunker - Kontor
Gdańsk i Gdynia Ankerschmiedegasse 16/7 tel. 248-17

F. G. Reinhold, Maklerstwo okrętowe - Klaro-
& Line Agents Gdańsk, Mattenbuden tel. 236-51

Lothar Kreft & Co Schiffsmakler - Stauer
Befrachter
Gdańsk, tel. 278-13, 278-15

"Polko" Polnische Kohlen & Transports G. m. b. G.
Gdańsk, Elisabethwall 9

"Baltoil" Gdańsk, Schichaugasse 11 tel. 264-55

"Artus" Danziger Reederei und Handels - Akt. Ges.
Gdańsk, tel. 215-41

"Akotra" Allgemeine Kohlentransportgesellschaft
Gdańsk, Langermarkt 17 tel. 210-46/7/8

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDAŃSKI W MARCU 1939 R.

W marcu 1939 r. opuściło port gdański 96 statków z ogólnym ładunkiem 221 450 t węgla, wobec 98 statków z ładunkiem 237 539 t w tym samym miesiącu r. 1938, co oznacza spadek o 2 statki i 16 109 t, czyli 6,8%. Na pierwszym miejscu w tym wywozie znajdowała się w miesiącu sprawozdawczym Francja, dokąd wyszło 29 statków z ładunkiem 71 158 t, na drugim miejscu Szwecja — 39 statków z 61 754 t, na trzecim Italia — 4 statki z 27 094 t, następnie Holandia — 8 statków z 27 048 t, dalej Belgia z 8 225 t, Islandia z 7 744 t, Argentyna z 6 668 t, Grecja z 5 901 t, Norwegia z 3 005 t, Dania z 2 853 t.

UDZIAŁ PORTÓW POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI W MIESIĄCU LUTYM 1939 R.

wyniósł według danych Głównego Urzędu Statystycznego:
P r z y w ó z

	Luty 1939		Luty 1938	
	t	%	t	%
Ogółem	301 325,8	100,0	289 856,6	100,0
Udział portów p. o. c.	182 142,4	60,5	195 631,8	67,5
Gdańsk	80 069,5	26,6	67 712,9	23,4
Gdynia	102 072,9	33,9	127 918,9	44,1

W y w ó z

	Luty 1939		Luty 1938	
	t	%	t	%
Ogółem	1 587 798,3	100,0	1 014 440,4	100,0
Udział portów p. o. c.	1 103 392,1	69,5	822 693,5	81,1
Gdańsk	500 507,0	31,5	298 391,6	29,4
Gdynia	602 885,1	38,0	524 301,9	51,7

KOHELENAUSFUHR ÜBER DEN DANZIGER HAFEN IM MONAT MÄRZ 1939.

Im Berichtsmonat verliessen den Danziger Hafen 96 Schiffe mit insgesamt 221 450 t Kohlen gegenüber 98 Schiffen mit 237 539 t im Parallelmonat des Vorjahres, was einen Rückgang um 2 Schiffe und 16 109 t Kohlen = 6,8% darstellt. An erster Stelle befand sich in dieser Ausfuhr Frankreich, wohin 29 Schiffe und 71 158 t Kohlen gingen, an zweiter Stelle Schweden mit 39 und 61 754 t, an dritter Italien mit 4 Schiffen und 27 094 t, an vierter Stelle Holland mit 8 Schiffen und 27 048 t. Weiterhin folgte: Belgien mit 8 225 t, Island mit 7 744 t, Argentinien mit 6 668 t, Griechenland mit 5 901 t, Norwegen mit 3 005 t und Danemark mit 2 853 t.

DER ANTEIL DER HÄFEN DES POLNISCHEN ZOLLGEBIETS AM POLNISCHEN AUSSENHANDEL IM MONAT FEBRUAR 1939.

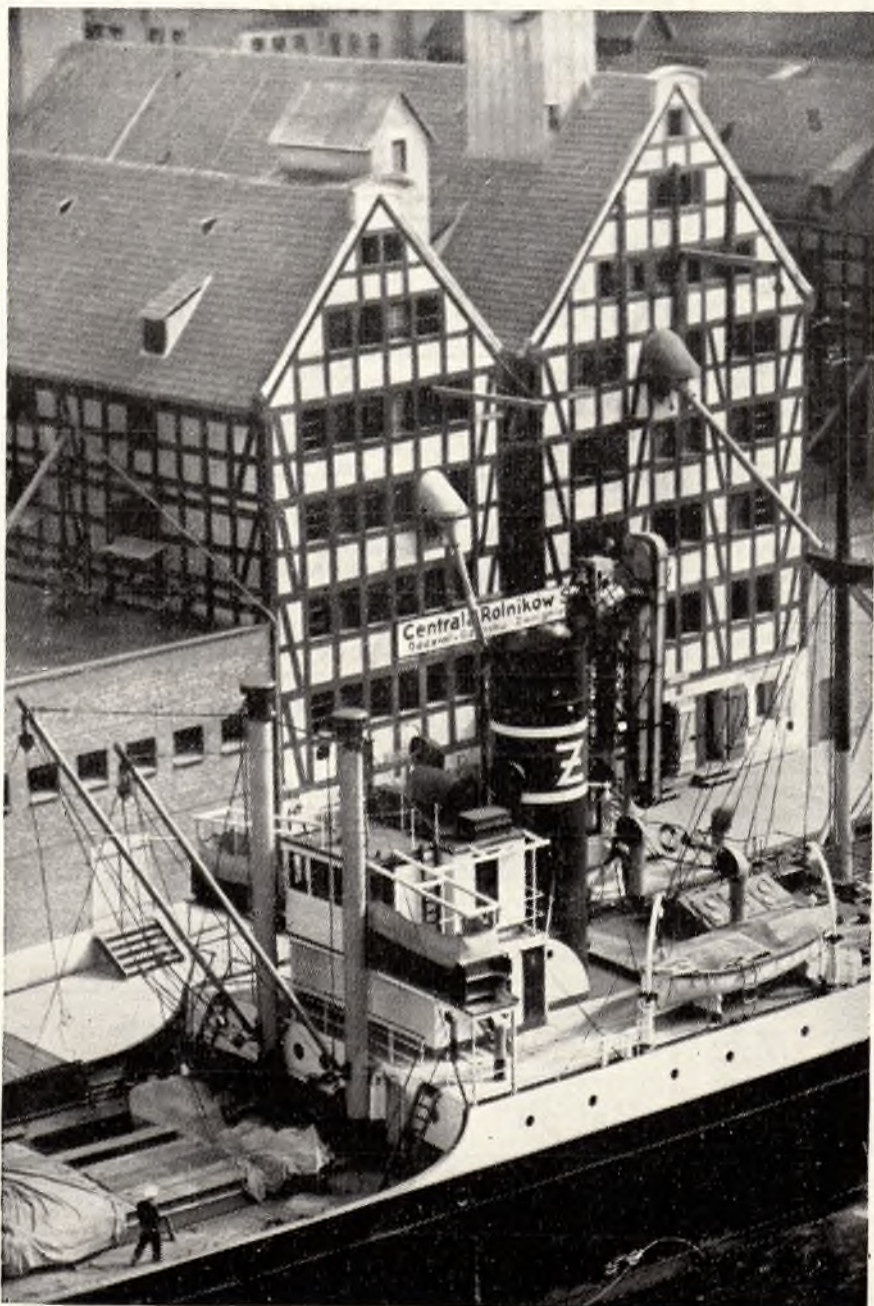
betrug im Vergleich mit demselben Monat des Vorjahres nach Angaben des Główny Urząd Statystyczny:

E i n f u h r

	Februar 1939		Februar 1938	
	t	%	t	%
Gesamteinfuhr	301 325,8	100,0	289 856,6	100,0
Anteil der Häfen	182 142,4	60,5	195 631,8	67,5
Danzig	80 069,5	26,6	67 712,9	23,4
Gdynia	102 072,9	33,9	127 918,9	44,1

A u s f u h r

	Februar 1939		Februar 1938	
	t	%	t	%
Gesamtausfuhr	1 587 798,3	100,0	1 014 440,4	100,0
Anteil der Häfen	1 103 392,1	69,5	822 693,5	81,1
Danzig	500 507,0	31,5	298 391,6	29,4
Gdynia	602 885,1	38,0	524 301,9	51,7



WALNE ZEBRANIE RADY POLSKICH INTERESANTÓW PORTU GDAŃSKIEGO

odbyło się dnia 27 marca rb. w lokalu Rady pod przewodnictwem prezesa dyr. Piotra Blitka.

Po odczytaniu sprawozdania zarządu i komisji rewizyjnej oraz po dyskusji, wybrane zostały nowe władze Rady w następującym składzie: prezes — dyr. Piotr Blitek, wiceprezesa — Leon Gronkowski i Stanisław Pawłowicz, członkowie — inż. Bohdan Nagórski, Tadeusz Wejchert, Czesław Antkowiak, Jan Zieleńewski — komisja rewizyjna: przewodniczący dr Franciszek Kręcki, członkowie: Zygmunt Klotzek, Aleksander Kurecki i Jan Radke.

W sprawozdaniu, które wydała Rada Polskich Interesantów Portu Gdańskiego za rok 1938-my, w trzecim z kolei roku działalności tej jedynej organizacji polskich sfer gospodarczych na terenie Gdańska, omawiano obszernie sytuację portu gdańskiego, pracę jego jako portu drzewnego, zbożowego, naftowego oraz w innych dziedzinach.

Sprawozdanie to daje ciekawe szczegóły co do twórczej działalności elementu polskiego w porcie gdańskim. Poza tym znajdujemy tam interesujące dane porównawcze o obrotach portowych z lat poprzednich, o inwestycjach, o nowych przepisach, zarządzeniach, obowiązujących w porcie itp.

**Centrala Rolników Sp. Akc.
w Poznaniu
oddział w Gdańsku
Milchkannengasse 33/34
Magazyny przeładunkowe
w Gdańsku**



WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA MARZEC TRAFFIC STATISTICS OF THE PORT FOR MARCH

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego za marzec 1959 r. wyniósł 750.257,7 ton wobec 727.149,4 t. w lutym br.; 740.757,5 t. w marcu 1958 r. i 749.602,4 t. w marcu 1957 r. Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 0,4%-wy wzrost obrotów w porównaniu z m. lutym, 1,4%-wy spadek w stosunku do marca 1958 r. i 2,6%-wy spadek wobec marca 1957 r.

Ruch statków w mies. marcu wykazuje na wejściu i na wyjściu wzrost ilości i pojemności statków. Przyszło bowiem 482 (465) statków o pojemności 486.861 trn (444.779); wyszło zaś 481 (470) statków o pojemności 482.943 trn (459.569). Średni tonaż statków, zawijających do Gdyni w marcu wyniósł 1.010,1 trn (956,5). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 50 (60). Średni postój statków w porcie wyniósł 51,2 godzin (52,6). Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Finlandia, Włochy, Norwegia, Dania, Anglia, Niemcy, Stany Zjedn. Am. Pn., Estonia, Grecja, Łotwa, Holandia, Z. S. R. R., Francja, Rumunia, Litwa, Islandia, W. M. Gdańsk.

Obróty zamorskie w marcu 1959 r. — 725.759,5 t. wykazuje 0,02%-wy spadek w porównaniu z lutym rb. (725.927,8); 1,2%-wy spadek w stosunku do marca 1958 r. (752.846,7) oraz 2,5%-wy spadek w porównaniu z marcem 1957 r. (742.080,5).

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym — 119.580,6 t. — wykazuje 8,6%-wy wzrost, w stosunku do przywozu w m. lutym rb. (110.157,4 t) 6,9%-wy spadek wobec marca 1958 r. (128.434,4) oraz 21,6%-wy spadek w stosunku do marca 1957 r. (152.589,1). Wzrost przywozu w porównaniu do ub. miesiąca, spowodowały następujące pozycje: owoce świeże i suszone — 10.766,5 t. (6.782,8) śledzie — 5.698,5 t. (4.404,1) tłuszcze zwierzęce surowe — 1.658,7 t. (1.004,1), fosforyty 6.707,6 t. (2.555), skóry 3.549,9 t. (1.961,6), wełna i odpadki 3.584,5 t. (1.988,7), bawełna i odp. 12.642,5 t. (7.796,6), juta 1.205,7 t. (1.028,7). Spadek natomiast wykazały następujące pozycje: nasiona oleiste 790,5 t. (1.825,8), kawa 304,5 t. (480,5), śledzie z połowów własnych 151,9 t. (654,2), rudy różne i wypalki pirytowe 18.064,8 t. (25.651), żuźle Thomasa 3.800 t. (6.000), papier i odcinki papierowe 1.577,6 t. (2.087,5), celuloza 1.224 t. (1.474,8).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym — 604.178,9 t. wykazuje 1,6%-wy spadek w porównaniu z mies. lutym rb. (615.790,4), 0,05%-wy spadek w stosunku do marca 1958 (604.412,3) oraz 2,5%-wy wzrost w porównaniu do marca 1957 r. (589.491,4).

Spadek wywozu w marcu, w porównaniu do mies. ubiegłego, spowodowały przede wszystkim pozycje: cement 871,1 t. (4.075,5), węgiel kamienny 428.556,5 t. (441.829), koks 18.635,5 t. (21.178,5), cukier 995,2 t. (3.161,9), wyłoki buraczane 514,5 t. (992,9), drzewo tarte 6.605,7 t. (7.566,5), papier i obcinki papierowe 541,9 t. (853,6), celuloza 625,5 t. (957,4), metale różne 15.291 t. (15.756), szyny kolejowe — (998,5 t.), cynk i blacha cynkowa 1.691,9 t. (2.595,7).

Wzrosły natomiast pozycje: żyto 9.625 t. (4.105,8), bekonny 2.982,1 t. (1.771,6), jaja 955,2 t. (591,4), masło 1.082,1 t. (821,4), węgiel bunkrowy 73.127,5 t. (65.598,5), słupy telegraficzne, kopalniaki i dźwizgi 16.555,1 t. (7.598 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem w dalszym ciągu wykazuje słaby ruch. W mies. marcu było na przywozie 922 t. ryby z połowów własnych, wobec 720 t. w lutym rb. oraz 405,2 t. drobnicy na wywozie, wobec lutego 1959 — 92,5 t. drobnicy.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną na przywozie nie wykazuje żadnego ruchu, wobec 619,6 t. w lutym rb., natomiast na wywozie wykazuje stosunkowo duży wzrost w marcu, bowiem w rb. było 5.155 t. drobnicy, wobec 1.789,5 t. drobnicy w lutym 1959 r.

Ruch pasażerów wykazuje spadek w porównaniu z mies. lutym rb. — przyjechało 275 (228) pasażerów, wyjechało zaś 2.117 (2.564) pasażerów.

Errata: W zeszycie za mc. marzec str. 20 w „Uwagach wykazały następujące pozycje na“ powinno być: „Wywóz — jest „w styczniu 1959 wobec mies. stycznia 1959 r. który który na“.

The total goods turnover in Gdynia for March 1959 amounted to 750,257.7 tons against 727,149.4 t. in February 1959; 740,757.5 t. in March 1958 and 749,602.4 t. in March 1957. Monthly returns shows an increase of 0,4% in turnover in March, as compared with February, a 1,4% decrease compared with March 1958, and a 2,6% decrease in comparison with March 1957.

Ships traffic in March shows an increase in number and capacity of ships entering and leaving the port. Over 482 (465) ships with a total capacity of 486,861 nrt. (444,779) entered, while 481 (470) ships with a total capacity of 482,943 nrt. (459,569) left the port. Average tonnage of ships entering in March was 1,010.1 nrt. (956,5). Average number of ships in the port at the same time amounted to 50 (60). Average length of time of ships amounted to 51,2 hours (52,6). The nation having the most ships in the port for March was Sweden followed in order by Poland, Finland, Italy, Norway, Denmark, England, Germany, United States of America, Estonia, Greece, Latvia, Holland, U. S. R. R., France, Roumania, Lithuania, Iceland, Danzig.

Overseas turnover in the monthly returns amounted to 725,759.5 t. showing a decrease of 0,02% as compared with February (725,927.8 t.), 1,2% decrease compared with March 1958 (752,846.7), and 2,5% decrease compared with March 1957 (742,080.5).

Overseas imports in March amounted to 119,580,6 t. showing a 8,6% increase in comparison with February 1959 (110,157.4), a 6,9% decrease compared to March 1958 (128,434.4 t) and a 21,6% decrease compared to March 1957 (152,589.1). In comparison to February 1959 there was an increase of imports of the following goods: fresh and dried fruits — 10,766.5 t. (6,782.8), herrings — 5,698.5 t. (4,404.1) raw fats of animal origin — 1,658.7 t. (1,004.1) phosphates 6,707.6 t (2,555) hides 3,549.9 t (1,961.6) wool 3,584.5 t. (1,988.7), cotton 12,642.5 t. (7,796.6), jute 1,205.7 t. (1,028.7). A decline of imports was shown however in the following goods: oleagineous seed 790.5 t. (1,825.8) coffee 304.5 t. (480.5) herrings from Polish waters 151.9 t. (654.2), various ores and pyrites 18,064.8 t. (25,651), Thomas slag 3,800 t. (6,000), paper and paper waste 1,577.6 t. (2,087.5), cellulose 1,224 t. (1,474.8).

Overseas exports according to monthly returns — 604,178.9 t. show a decline of 1,6% as compared with the previous month (615,790.4), a decline of 0,05% compared to March 1958 (604,412.3), but an increase of 2,5½% as compared with March 1957 (589,491.4).

The decrease in March over February was caused by the following goods: cement 871.1 (4,075.5), coal 428,556.5 t. (441,829), koke 18,635.5 t. (21,178.5), sugar 995.2 t. (3,161.9), beet extract 514.5 t. (992.9), sawed timber 6,605.7 t. (7,566.5), paper and paper waste 541.9 t. (853.6), cellulose 625.5 t. (957.4), various metals 15,291 t. (15,756), rails — 998.5), zinc and zinc sheets 1,691.9 t. (2,595.7). However an increase was shown in the following goods: rey 9,625 t. (4,105.8), bacon 2,982.1 t. (1,771.6), eggs 955.2 t. (591.4), butter 1,082.1 t. (821.4), bunker coal 73,127.5 t. (65,598.5), telegraph poles and pit-propes 16,555.1 t. (7,598).

Coast trade including that of Danzig was very slight in March. 922 t. of fish from Polish waters were imported against 720 t. in February, and 405.2 t. of piece goods exported against 92.5 t. of piece goods in February 1959.

Trade with the interior waterways also was slight in March against 619.6 t. in February 1959. But a large increase in exports was noted in March. 5,155 t. of piece goods were exported against 1,789.5 t. of piece goods in February 1959.

Passenger traffic showed an increase over February last 275 (228) passengers arrived, while 2,117 (2,564) embarked.

ogólnych“ 45 wiersz od góry — jest „Wzrost natomiast zamorski w miesiącu sprawozdawczym“; 75 wiersz od góry na“ powinno być: „w lutym 1959 wobec m. stycznia 1959 r.

OBRÓT TOWARÓW GOODS TURNOVER — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TON

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

A. Przywóz — imports — Importations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku January — March (Janvier — Mars)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku January — March (Janvier — Mars)
Cały przywóz <i>Total des importations</i>	119 580'6	110 137'4	349 208'7	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutical products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques et couleurs</i>	12 248'4	9 856'9	46 661'6
I. Wytwory pochodzenia roślinnego <i>agricultural products — Produits agricoles</i>	14 300'5	12 628'9	40 608'2	424-428. Garbniiki — <i>tanning extracts — extraits de tanin</i>	725'2	763'7	2 782'7
w tym m. in.:				473/3. Fosforyty — <i>phosphates</i>	6 707'6	2 535'—	30 868'—
24-26. Nasiona oleiste różne — <i>various oil seeds — graines oléagineuses</i>	790'3	1 825'8	4 190'5	477. Żuźle Thomasa — <i>Thomas slag — scories de déphosphoration</i>	3 800'—	6 000'—	9 800'—
30/12. Ryż surowy — <i>rice — riz brut</i>	21'6	114'1	136'3	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse</i>	—	—	—
53-66. Owoce świeże i suszone — <i>fresh and dried fruits — fruits, frais et secs</i>	10 766'5	6 782'8	25 828'5	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	3 611'1	2 024'4	8 101'4
69/72. Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et amandes</i>	264'6	239'6	713'4	492-513. Skóry — <i>hides and skins — cuirs</i>	3 549'9	1 961'6	7 948'6
76. Kawa — <i>coffee — café</i>	304'5	480'3	1 135'7	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i>	19 502'—	13 013'3	46 385'7
78. Herbata — <i>tea — thé</i>	161'5	115'6	402'4	589-590-592. Wełna i odpadki — <i>wool and wool odds — laines et déchets</i>	3 384'3	1 988'7	7 841'1
80. Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	428'7	513'4	1 603'1	606-609. Bawełna i odpadki — <i>cotton and cotton odds — coton et déchets</i>	12 642'5	7 796'6	28 692'3
81-82. Korzenie — <i>spices — épices</i>	140'5	121'9	373'2	624. Juta — <i>jute</i>	1 203'7	1 028'7	3 699'7
II. Zwierzęta żywe i wyroby pochodzenia zwierzęcego <i>live animals & animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	8 157'—	6 145'1	23 584'—	IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów <i>rubber & rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	1 091'7	1 199'2	3 064'7
116-117. Śledzie — <i>herrings — harengs (bez połowów włas.)</i>	5 698'5	4 404'1	16 402'—	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood products & baskets wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i>	515'4	365'2	1 117'4
116-117. Śledzie z połowów włas.	151'9	634'2	1 837'3	XI. Papier i wyroby z niego <i>paper & paper wares — Papier et ses produits</i>	2 776'8	3 629'3	8 933'3
III. Wytwory pochodzenia mineralnego <i>mineral products — Produits minéraux</i>	20 440'9	25 226'7	56 405'8	803, 809-816. Papier i odcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i>	1 377'6	2 087'5	4 782'—
177. Rudy różne i wypalki pirytowe — <i>various ores and burn, pyrites — minerais divers et résidus de pyrites</i>	18 064'8	23 651'—	50 216'3	794, 795. Celuloza — <i>cellulose</i>	1 224'—	1 474'8	3 844'—
177/1c. Pyryty — <i>pyrites</i>	—	—	—	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane <i>stone, ceramic & glass wares — Produits en pierre, céramique et verrerie</i>	166'—	106'3	353'—
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>	2 221'3	1 602'—	5 770'9				
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats and oils of vegetable origin — graisses et huiles végétales</i>	328'8	400'1	1 097'3				
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe — <i>raw fats of animal origin — Graisses animales brutes</i>	1 638'7	1 004'1	3 750'2				
V. Przetwory spożywcze, tytoń <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires, tabac</i>	659'6	618'—	1 619'6				
287. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	—	—	—				
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	1'8	2'—	11'2				

Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku (January — March) (Janvier — Mars)	Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku (January — March) (Janvier — Mars)
XIII. Metale i wyroby z nich <i>metals & metal goods — Métaux et produits métalliques</i>	31 933·1	31 879·2	100 955·9	XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty pre- cyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja <i>balances, tools, instruments, apparatus of precision, scienti- fic apparatus, optical appa- ratus, typewriters, musical instruments, — balances ins- truments, appareils de pré- cision, ap. scientifiques, opti- ques, machines à écrire, ins- truments de musique, armes et munitions</i>			
927. Żelastwo (złom) <i>scrap iron</i> — <i>ferraille et débris de fer</i>	27 881·7	27 884·2	89 357·4		104·5	47·4	198·1
977. Miedź — <i>copper — cuivre</i>	2 809·—	2 852·2	7 602·3				
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny <i>machinery, apparatus, elec- tric products — machines, appareils, outillage électro- technique</i>	679·7	741·4	2 072·6				
XV. Środki transportowe <i>means of transport — Moyens de transport</i>	1 072·3	955·2	3 038·9	XVIII—XX. Towary różne, od- dzielnie niewymienione <i>Sundry goods non specified — Marchandises diverses, non spécifiées</i>	100·3	98·9	337·6

B. Wywóz — Exports — Exportations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku (January — March) (Janvier — Mars)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku (January — March) (Janvier — Mars)
Cały wywóz <i>Total des exportations</i>	604 178·9	613 790·4	1 923 829·8	IV. Woski tłuszczowe, oleje po- chodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz od- dzielnie wymienionych <i>wax, fats and oils of ve- getable and animal origin ex- clusive of those specified — Cires, graisses, huiles dori- gine animale et végétale (sauf celles qui sont spécialement mentionnées)</i>			
I. Wytwory pochodzenia roś- linnego <i>(agricultural products) (Produits agricoles)</i>	15 271·5	11 885·8	44 828·4		74·3	56·3	234·1
1. Pszenica — <i>wheat — blé</i>	0·1	29·5	76·—				
2. Żyto — <i>rye — seigle</i>	9 625·—	4 103·8	23 360·2				
9-16. Strączkowe — <i>legumineuses</i>	62·6	230·6	871·9				
27/1-2. Mąka — <i>flour — farine</i>	8·3	4·6	137·9				
27/3-32. Mąka pastewna i ry- żowa — <i>feeding meal and rice flour — farine pour le bétail et farine de riz</i>	—	—	—	V. Przetwory spożywcze, ty- toń <i>foodstuffs, tobacco — Pro- duits alimentaires Tabac</i>	4 577·9	6 481·1	19 087·2
35. Słód — <i>malt</i>	748·5	758·8	1 933·3	259-260. Cukier — <i>sugar — sucre</i>	993·2	3 161·9	6 362·9
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego <i>live animal & animal pro- ducts — Animaux vivants et produits animaux</i>	6 334·7	4 585·3	15 102·4	Δ87. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	549·—	690·—	3 491·6
121/3a. Bekony — <i>bacon</i>	2 982·1	1 771·6	6 505·4	288. Wytłoki buraczane — <i>re- siduum of beet — pulpes</i>	514·3	992·9	4 435·8
125. Jaja — <i>eggs — oeufs</i>	933·2	391·4	1 702·7	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutical pro- ducts, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques, colorants</i>	1 703·3	2 157·1	6 608·8
127. Masło — <i>butter — beurre</i>	1 082·1	821·4	2 462·7	299/18. Soda — <i>soda — soude</i>	1·2	—	12·6
III. Wytwory pochodzenia mi- neralnego <i>(mineral products — Pro- duits minéraux)</i>	521 766·5	538 922·7	1 671 675·—	300/4. Siarczan amonu — <i>sul- phate of ammonia — sulfate d'ammoniaque</i>	—	—	5·—
154. Cement — <i>cement — ciment</i>	871·1	4 075·5	11 569·4	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse</i>	—	—	215·—
174. Sól kuchenna i przemy- słowa (<i>edible & industrial salt — sel de cuisine et d'in- dustrie</i>	7·7	270·1	391·9	480-482. Saletra — <i>Salpêtre — salpêtre</i>	3·3	3·4	6·7
180. Węgiel kamienny — <i>coal — houille</i>	428 536·5	441 829·—	1 360 393·5	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuir, fourrures et produits en cuir</i>	1 012·2	1 249·6	2 567·7
180. Węgiel bunkrowy — <i>bun- ker coal — charbon de soute</i>	73 127·5	63 398·5	225 221·5				
182. Koks — <i>koke — coke</i>	18 633·5	21 178·3	59 213·8				
197-200. Oleje i parafiny — <i>oils & paraffines — huiles et paraffines</i>	—	6·8	20·7				

Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Marzec <i>March</i> <i>Mars</i>	Luty <i>February</i> <i>Février</i>	Od początku roku <i>January</i> — <i>March</i> <i>(Janvier —</i> <i>Mars)</i>	Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanier</i>	Marzec <i>March</i> <i>Mars</i>	Luty <i>February</i> <i>Février</i>	Od początku roku <i>January</i> — <i>March</i> <i>(Janvier —</i> <i>Mars)</i>
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i>	1 414'1	1 231'4	3 685'1	792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i>	341'9	833'6	1 316'4
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	396'3	334'8	1 049'6	794, 795. Celuloza — <i>cellulose — cellulose</i>	623'3	937'4	1 665'—
IX. Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materiałów <i>— rubber, its substitute and rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	35'7	23'8	115'7	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane <i>— stone-ware, ceramic goods and glass-ware — Pierres céramique et verrerie</i>	276'1	84'1	384'3
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-ware — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i>	25 977'1	18 594'4	80 237'9	XIII. Metale i wyroby z nich <i>— metals & metals products — Métaux et produits métalliques</i>	23 170'6	25 427'3	72 158'3
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce — <i>telegraph poles & mining — poteaux télégr. bois de mines</i>	16 335'1	7 398'—	38 829'4	925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981, Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i>	13 291'—	15 736'—	40 777'3
749-751, 753. Drzewo tarte, łącznie z papierówką — <i>Sawed timber — bois sciés et bois pour pâte à papier</i>	6 605'7	7 366'3	30 659'4	932/1. Szyny kolejowe — <i>rails</i>	—	998'3	3 588'8
752. Podkłady kolejowe (progi) — <i>sleepers — traverses de ch. de fer</i>	—	—	—	937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe — <i>iron pipes — tuyaux et tubes en fer</i>	2 962'4	2 969'1	8 481'3
757/3 Klepki — <i>staves — douves</i>	—	—	112'2	968. Cynk i blacha cynkowa — <i>zinc and zinc sheets — Zinc et fer blanc</i>	1 691'9	2 393'7	5 455'3
772-773. Forniery i dykty — <i>veneers & plywoods — plaqués et contre-plaqués</i>	1 315'—	1 271'1	3 726'—	XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne <i>— machinery, apparatus, electrical material, motor-cars, musical instruments — Machines, appareils, outillage électrique, moyens de transport, instruments de musique et autres</i>	1 098'6	919'—	3 045'4
XI. Papier i wyroby z niego <i>paper & paper wares — Papier et ses produits</i>	1 323'6	1 963'2	3 657'8	XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione <i>— sundry non specified goods — Marchandises diverses, non spécifiées</i>	142'7	209'2	441'7

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

Marzec — <i>March</i> — <i>Mars</i>	1939	—	723.759'5
Luty — <i>February</i> — <i>Février</i>	1939	—	723.927'8
Marzec — <i>March</i> — <i>Mars</i>	1938	—	732 846'7
Od początku roku — <i>January—March</i> — <i>pour toute l'année Janvier—Mars</i>	1939	—	2.273.038'9
" " " " " " " " " " " "	1938	—	2.208.678'—

Errata: W zeszytce za m-c marzec 1959 r. str. 25. dział XI. Papier i wyroby z niego — w rubryce — Luty jest 1963.2; powinno być 1963.5;

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

Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanir</i>	Marzec <i>March</i> <i>Mars</i>	Luty <i>February</i> <i>Février</i>	Od początku roku <i>January</i> <i>March</i> <i>(Janvier</i> <i>Mars)</i>	Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanir</i>	Marzec <i>March</i> <i>Mars</i>	Luty <i>February</i> <i>Février</i>	Od początku roku <i>January</i> <i>March</i> <i>(Janvier</i> <i>Mars)</i>
Przywóz <i>imports — importation</i>	922'	720'	1.811'	Wywóz <i>exports — exportation</i>	403'7	92'5	495'7
1, 2, 3, 4 — Zboże — <i>grain — céréales</i>	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych <i>fruits stones — noyaux de fruits</i>	—	—	—
9—16 — Strączkowe — <i>légumineuses</i>	—	—	—	17, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds various — semences</i>	1'1	—	1'1
24—26 — Nasiona oleiste — <i>oil seeds — graines oléagineuses</i>	—	—	—	24—26 — Nasiona oleiste różne — <i>various oil seeds — graines oléag. diverses</i>	—	—	—
27/1—2 — Mąka — <i>flour — farine</i>	—	—	—	1, 1, 32 — Krochmale — <i>starch — amidon</i>	—	—	—
30/1, 2 — Ryż — <i>rice — riz</i>	—	—	—	27/1—2 — Mąka — <i>flour — farine</i>	—	—	—
31, 32 — Krochmale — <i>starch — amidon</i>	—	—	—	30/1—2 — Ryż wyłuszczoney — <i>husked rice — riz décor-tiqué</i>	3'—	1'—	4'—
27/3—32 — Mąka pastewna — <i>farine — pour le bétail</i>	—	—	—	35 — Słód — <i>malt</i>	—	—	—
40—50 — Warzywa — <i>greens — légumes</i>	—	—	—	40—50 — Warzywa — <i>greens — légumes</i>	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i>	—	—	—	53—58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i>	2'9	0'3	3'2
76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	24'1	—	24'1
81—82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	—	—	—	67, 68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves — conserves de fruits</i>	—	—	—
116 — Ryby, połowy własne — <i>fish — poissons (propres pêches</i>	922'—	720'—	1.642'—	69, 72 — Orzechy i migdały — <i>nuts & almonds — noix et amandes</i>	0'2	—	0'2
117 — Sledzie — <i>herrings — harengs</i>	—	—	—	76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	—	1'2	1'2
198, 199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	—	—	—	87 — Herbata — <i>tea — thé</i>	0'4	—	0'4
215—218 — Tłuszcze zwierz. sur. — <i>animal origin — graisses animales brutes</i>	—	—	—	Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	36'4	—	36'4
226—229 — Przetwory mięsne <i>meat products — produits de viande</i>	—	—	—	81, 82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	1'4	—	1'4
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats & oils of veget. orig. — graisses et huiles végétales</i>	—	—	—	83 — Rośliny lecznicze — <i>farmaceutic plants — plantes médicinales</i>	—	—	—
259—260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	—	—	—	95—97 — Zywica — <i>resin — résine</i>	—	5'2	5'2
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	—	—	—	117 — Sledzie — <i>herrings — harengs</i>	2'1	—	2'1
295—491 — Przetwory chemiczne — <i>chemicals — produits chimiques</i>	—	—	—	127—200 — Oleje — <i>oils — huiles</i>	—	—	—
296/1—300/1 — Amoniak — <i>ammonia — ammoniacque</i>	—	—	—	137/2—3 — Jelita — <i>casings — boyaux</i>	—	—	—
300/4 — Siarczan amonu — <i>sulph. of ammonia — sulfate d'ammoniacque</i>	—	—	—	142—143 — Gąbki i muszle — <i>sponges and shells — éponges et coquillages</i>	—	—	—
492—515 — Skóry — <i>skins and hides — cuirs</i>	—	—	—	148 — Kamienie — <i>stones — pierres</i>	—	—	—
589/1, 2, 592 — Wełna — <i>wool — laine</i>	—	—	—	150 — Glinki — <i>clay — kaolin</i>	—	—	—
567—622 — Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	—	—	—	161 — Mineraley zaw. bore —	—	—	—
624 — Juta — <i>jute</i>	—	—	—	170/1, 2, 171/1. 2 — Materiały szlifierskie — <i>grindings materials — matériaux d'aiguiserie</i>	—	—	—
757, 778 — WYROBY Z DRZEWA — <i>wood goods — articles en bois</i>	—	—	—	177 — Rudy różne — <i>various ores — minerais divers</i>	—	—	—
742—803 — Papier — <i>paper — papier</i>	—	—	—	198, 199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	—	—	—
862—887 — WYROBY CERAMICZNE <i>ceramic products — produits céramiques</i>	—	—	—	200/8, a, b, c — Wazelina — <i>vaseline</i>	—	—	—
896—927 — Szkło — <i>glass — verre</i>	—	—	—	203—204 — Wosk — <i>wax — cire</i>	2'1	0'4	2'5
930—966 — Wyr. żel. i metal. — <i>iron and steel goods produits en fer et métalliques</i>	—	—	—	205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats & oils vegetable — rigin — graisses et huiles végétales</i>	17'7	—	17'7
Różne — <i>various — divers</i>	—	—	—	215—218 — Tłuszcze zwierzęce surowe — <i>raw fats of animal origin — graisses animales brutes</i>	62'1	49'1	111'2
				216 — Tran — <i>cod-liver-oil — huile de poisson</i>	—	—	—
				219 — Stearyna — <i>stearine</i>	—	—	—
				246 — Mleko skondensowane — <i>condensed milk — lait condensé</i>	—	—	—

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku January March (Janvier Mars)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku January March (Janvier Mars)
254—256 — Ryby — fish — poissons	—	—	—	757—778 Wyroby z drzewa — 757—778 z wyj. 772, 771 — wood goods — produits en bois excepté 771. 772 . . .	0'1	—	0'1
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	1'—	0'2	1'2	794. 795 — Celuloza — cellulose	14'4	—	14'4
299/18 — Soda — soda — soude	—	—	—	797—806 Papa dachowa i tektura 807—808 — Fibra — fibre	—	—	—
405—425 — Farby — paints — couleurs	—	—	—	809—819, 826 — Papier i obcin- ki papierowe — paper and paper waste — papier et dé- chets	—	—	—
404 — Sadze — soot — suie, noir de fumée	—	—	—	925—981 — Metale różne — va- rious metals — métaux variés	58'—	1'—	59'—
424—428 — Artykuły kosme- tyczne — cosmetics — pr- cosmétiques	0'1	—	0'1	930—965 — Wyroby żel. i metal. iron ware & steel ware — produits en fer et métalliques	—	—	—
429—454 — Garbniki — tanins	22'1	19'8	41'9	966 — Cyna — tin — étain . . .	—	4'2	—
476 — Mączka kostna — bone flour — farine d'os	—	—	—	968 — Cynk — zinc	—	—	—
492—513 — Skóry — skins — cuirs	8'2	—	8'2	977 — Miedź — cuivre	76'5	—	76'5
589/1, 2, 592 — Wełna — wool laine	—	—	—	Różne various — divers	9'—	—	9'—
597—622 — Tkaniny — textiles — tissus	—	—	—				
606 — Bawełna — cotton — coton	—	—	—				
624 — Juta — jute	—	—	—				
625, 626 — Sizał — sisal	5'8	—	5'8				
679 — Worki — bogs — sacs	—	—	—				
720—724 — Kauczuk — rubber caoutchouc	53'8	10'1	63'9				
				Przywóz i wywóz razem (total export and imports — To- tal des Imp. et des Exp.)	1.325'2	812'5	2.306'7

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

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku January March (Janvier Mars)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku January March (Janvier Mars)
Przywóz imports — importation	—	619'6	2.252'6	77 — Cykoria — succory — chicorée	—	—	—
1—4 — Zboże — grain — cé- réales	—	—	—	78 — Herbata — tea — thé . . .	—	—	—
11, 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 — Krochmale — 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	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku (January - March (Janvier - Mars)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku (January - March (Janvier - Mars)
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — fishes — poissons et conserves de poissons . . .	—	—	—	925—981 — Metale różne — various metals — métaux variés	—	—	—
259, 260 — Cukier — sugar — sucre	—	604'8	2 237'8	930—965 — Wyr. stal. i metal. — iron & steel goods — produits en fer et métalliques	—	4'4	4'4
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe — spirits — alcools	—	0'1	0'1	968 — Cynk zinc	—	7'7	7'7
291 — Mączka zwierzęca — animal flour — farine d'os	—	—	—	Różne — various — divers	—	—	—
295—491 — Przetwory chemiczne — chemicals — produits chimiques	—	—	—	Wywóz exports — Exportation	5.153-	1 789'5	6 942'5
300/4 — Siarczan amonu — sulphate of ammonia — sulfate d'ammoniaque	—	—	—	7 — Kukurydza — maize — mais	—	—	—
299/18 — Soda — soda — soude	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych — fruit stones — noyaux de fruits	3'—	3'8	6'8
296/1—300/2 — Amoniak — ammonia — ammoniacque	—	—	—	24—26 Nasiona oleiste — oil seeds — graines oléagineuses	170'1	177'6	347'7
405—425 — Farby — paints — couleurs	—	—	—	17, 23, 25 — Nasiona — seeds various — semences	21'—	0'4	21'4
411/2 — Biel cynkowa — zinc white — blanc de zinc	—	—	—	24/1—3 — Mąka — flour — farine	5'6	—	5'6
429—454 — Artykuły kosmetyczne — cosmetics — articles cosmétiques	—	—	—	28 — Kasza — grits — gruau	8'1	3'3	11'4
466—470 — Klej i żelatyna — glue and gelatine — colle et gélatine	—	—	—	30 — Ryż wyluszczoney — husked rice — riz décortiqué	481'6	79'—	560'6
492—513 — Skóry — skins — cuirs	—	—	—	31 — Krochmal — starch — amidon	16'8	—	16'8
534—559 — Wyrzby skórzane — leather goods — produits en cuir	—	—	—	53, 58, 60—64 — Owoce świeże — fresh fruit — fruits frais	31'4	4'9	36'3
573—622 — Tkaniny — textile fabrics — tissus	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone — dried fruit — fruits desséchés	106'1	36'7	142'8
589/1, 2, 592 — Wełna — wool laine	—	—	—	62, 72 — Orzechy i migdały — nuts and almonds — noix et ammandés	51'8	4'8	56'6
606/1, 2a, b — Odpadki bawełny — cotton waste — déchets de coton	—	—	—	67—68 — Konserwy owocowe — fruit preserves — conserves de fruits	—	—	—
646—648 — Sznury — ropes — cordes	—	—	—	76 — Kawa — coffee — café	16'8	11'2	28'—
720, 724 — Kauczyk — rubber — caoutchouc	—	—	—	78 — Herbata — tea — thé	5'7	6'1	11'8
725—746 — Wyroby gumowe — rubber goods — produits en caoutchouc	—	—	—	80 — Kakao — cocoa — cacao	99'7	51'6	151'3
749, 750, 751 — Deski i łaty — boards & laths — planches et lattes	—	—	—	81—82 — Korzenie — spices — épices	27'9	16'9	44'8
757—778 — Wyroby z drzewa — wood goods — produits en bois	—	0'7	0'7	89 — Rośliny lecznicze — medicinal plants — plants médicinales	11'9	2'6	14'5
776 — Meble — bentwood furniture — meubles	—	—	—	95, 97 — Żywica — resin — résine	55'9	12'1	68'—
779—787 — Korek. wyr. z korka — cork wood and cork goods — liège et produits en liège	—	—	—	104 — Trawy morskie, trzcina — sea, grass, reed — varechs, roseaux	257'4	5'3	262'7
792, 803, 809, 826 — papier — paper — papier	—	—	—	117 — Śledzie — herrings — harengs	88'5	52'5	141'—
836—847 — Książki i broszury — books — livres	—	—	—	127—200 - Oleje — oils — huiles	11'6	1'—	12'6
862—887 — Wyroby ceram. — ceramic products — produits céramiques	—	—	—	128/1—4 — Sery — cheese — fromages	2'2	—	2'2
896—927 — Szkła i wyroby — glass and glass ware — verrerie	—	—	—	129/1—5 — Kazeina — caseine	5'3	—	5'3
				137/2—a, b — Jelita — casings boyaux	11'1	—	11'1
				143/1—3 — Muszle — shells — coquillages	8'8	—	8'8
				148 — Kamienie — stones — pierres	1'—	—	1'—
				150 — Glinki ceramiczne — ceramic clay — kaolin	3'—	0'2	3'2
				154 — Cement — cement — ciment	—	—	—
				156/1—2 — Talk — talc	—	—	—
				161 — Minerale zawier. bor — minerals bor — minéraux avec bore	126'9	—	126'9

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku January — March (Janvier — Mars)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Marzec March Mars	Luty February Février	Od początku roku (January — March Janvier — Mars)
176 — Art. szlifierskie — <i>grinding materials — matériaux d'aiguiserie</i>	0·7	—	0·7	492, 513 — Skóry — <i>skins — cuirs</i>	435·4	—	435·4
177 — Rudy różne — <i>various ores — minerais divers</i>	13·—	6·2	19·2	589/1, 2, 592, 597—605. 613 — Wełna — <i>wool — laine</i>	—	—	—
186—188 — Smoła — <i>pitch — goudron</i>	—	—	—	606 — Bawełna — <i>cotton — cotton</i>	3·—	—	3·—
198—199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	24·7	—	24·7	622 — Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	1·9	2·5	4·4
200—8, a, b, c — Wazelina — <i>vaseline</i>	46·—	6·8	52·8	624 — Juta — <i>jute</i>	7·5	9·7	17·2
203—204 — Wosk — <i>wax — cire</i>	8·4	4·1	12·5	625—626 — Sizal — <i>sisal</i>	—	—	—
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne — <i>vegetable oils and fats — graisses et huiles végétales</i>	392·9	160·1	553·—	646—648 — Sznury — <i>ropes — cordes</i>	49·9	—	49·9
213/1—3 — Pokost — <i>varnish — vernis</i>	4·6	—	4·6	679 — Worki — <i>bags — sacs</i>	6·1	1·4	7·5
215, 217—218 — Tłuszcze zwierzęce sur. — <i>raw fats — graisses animales brutes</i>	469·2	235·2	704·4	720, 724 — Kauczuk — <i>rubber caoutchouc</i>	152·6	16·3	168·9
216 — Tran — <i>whale oil — huile de poisson</i>	20·3	6·9	27·2	715, 746 — Wyroby gumowe — <i>rubber goods — produits en caoutchouc</i>	—	—	—
219 — Stearyna — <i>stearine</i>	24·9	18·6	43·5	750 — Drzewo egzotyczne — <i>exotic wood — bois exotiques</i>	30·5	92·4	122·9
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — <i>fish — poissons et conserves de p.</i>	6·1	0·8	6·9	757, 778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — articles en bois</i>	—	6·3	6·3
259—260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	—	—	—	779 — Korek, wyroby z korka — <i>cork goods — liège et produits en l.</i>	11·5	—	11·5
272—273, 276. 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	1·1	—	1·1	792, 803, 809. 797, 800 — Tektura — <i>pastboard — carton</i>	9·5	—	9·5
286, 287 — Otręby i makuchy — <i>bran & oil cakes — son et tourteaux</i>	27·—	—	27·—	807, 808 — Fibra — <i>fibra — fibre</i>	7·1	—	7·1
293—294/1, 2, 3, 6 — Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	—	—	—	826 — Papier — <i>paper — papier</i>	461·—	331·8	331·8
295/6 — Siarka — <i>sulphur — soufre</i>	35·9	—	35·9	794/1, 2, 795 — Celuloza — <i>cellulose</i>	223·7	25·—	248·7
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	—	862—887 — Wyroby ceramiczne — <i>ceramic goods — produits céramiques</i>	2·9	—	2·9
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. — <i>chemicals — produits chimiques sauf ceux qui sont spécifiés</i>	133·2	22·—	155·2	896—927 — Szkło i wyroby — <i>glass and glass ware — verrerie</i>	1·9	0·1	2·—
408 — Sadze — <i>soot — suie et noir animal</i>	20·3	—	20·3	969/975 — Ołów — <i>lead — plomb</i>	—	—	—
405, 407, 409, 412, 418, 420, 423 — Farby — <i>paints — couleurs</i>	49·6	21·2	70·8	925—981 — Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i>	83·7	12·3	96·—
424—427 — Garbniki — <i>tanning extracts — tanins</i>	253·9	42·9	296·8	927 — Żelastwo (żłom) — <i>scrap iron — ferraille, cassures de fer</i>	20·7	0·4	21·1
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics — produits cosmétiques</i>	—	—	—	930—965 — Wyroby stal. i żelazne — <i>hardware — produits en fer et acier</i>	26·3	7·—	33·3
466, 470 — Klej i żelatyna — <i>glue and gelatine — colle et gélatine</i>	1·6	2·8	4·4	955 — Rury żelazne — <i>iron pipes — tubes et tuyaux en fer</i>	5·1	—	5·1
487 — Celuloid — <i>celluloid — celluloid</i>	2·7	—	2·7	966/1—4 — Cyna — <i>tin — étain</i>	41·1	30·1	30·1
				977 — Miedź — <i>copper — cuivre</i>	286·5	253·6	540·1
				1037, 1098 — Maszyny, aparaty i części — <i>machinery apparatus parts — machines, appareils et pièces</i>	87·9	—	87·9
				Różne — <i>various — divers</i>	31·9	3·—	34·9
				Przywóz i wywóz razem <i>(total export and imports — Total des Imp. et des Exp.)</i>	5.153·—	2.409·1	9.195·1

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

Marzec — <i>March — Mars</i>	1939	—	730.237·7
Luty — <i>February — Février</i>	1939	—	727.149·4
Marzec — <i>March — Mars</i>	1938	—	740.737·3
Od początku roku (<i>January — March</i>) — <i>pour toute l'année Janvier—Mars</i>	1939	—	2.284.540·7
" " " " " " " " " "	1938	—	2.219.759·5

RUCH STATKÓW W MARCU 1939 r. — MOVEMENT OF SHIPS — MOUVEMENT DES NAVIRES EN MARS 1939

	Przyszło statków—ships incoming entrèrent			Wyszło statków (ships outgoing) sortirent			Suma rubr. 3 i 6 (total) columnn 3 & 6) colonnes 3 et 6	Kolejne miejsce (place accupied) place occupée
	Ogółem (total)	w tym zład. (loded) chargés	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage	Ogółem (total)	w tym zład. (loaded) chargés	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage		
	1	2	3	4	5	6		
Polska — Poland — Pologne	67	39	60.541	64	46	61.356	121.897	2
W. M. Gdańsk — F. C. of Danzig — Dantzig	1	1	360	2	—	720	1.080	19
Anglia — Great Britain — Grande Bre- tagne	15	4	39.242	14	10	36.425	75.667	7
Belgia — Belgien — Belgique	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Denmark — Danemark	57	25	42.866	53	34	38.633	81.499	6
Estonia — Estonia — Esthonie	30	5	23.875	32	27	24.446	48.321	10
Finlandia — Finland — Finlande	39	7	51.009	39	16	51.115	102.124	3
Francja — France — Le France	1	1	2.561	1	1	2.561	5.122	15
Grecja — Greece — Grèce	7	—	20.203	7	5	19.886	40.089	11
Holandia — Holland — Hollande	17	14	6.862	17	8	6.832	13.724	13
Islandia — Iceland — Islande	1	1	676	1	—	676	1.352	18
Jugosławia — Jugoslavia — Yougoslavie	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa — Lithuania — Lithuanie	4	—	2.085	4	—	2.085	4.170	17
Łotwa — Latvia — Lettonie	12	1	15.887	13	5	16.215	32.102	12
Niemcy — Germany — Allemagne	49	22	28.939	51	37	29.573	58.512	8
Norwegia — Norway — Norvège	47	28	45.255	47	31	41.716	86.971	5
Panama — Panama	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia — Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia — Romania	1	—	2.308	1	1	2.308	4.616	—
Stany Zjedn. Am. P. — U. S. A. — Etats Unis	8	8	25.051	8	5	25.051	50.102	16
Szwecja — Sweden — Suède	110	47	72.741	110	69	70.858	143.599	9
Włochy — Italy — Italie	13	—	42.408	14	14	48.465	90.873	1
Z. S. R. R. — U. R. S. S.	3	2	3.992	3	—	3.992	7.984	4
Razem (total)	482	205	486.861	481	309	482.943	969.804	—
Miesiąc poprzedni — previous month— mois précédent	465	191	444.779	470	320	459.569	904.348	—
Ten sam mies. 1938. (Mars 1938)	472	205	471.382	477	312	477.642	949.024	—
Od pocz. 1939 r. January - March Janvier - Mars	1.523	831	1.476.909	1.518	1.004	1.495.175	2.972.084	—
Od pocz. 1938 r. January - March Janvier - Mars	1.429	626	1.381.376	1.418	941	1.376.737	2.758.113	—

U w a g i : a) średni tonaż statków zawijających do Gdyni w m. marcu 1939 r.: 1.010,1 nrt. — *tonnage moyen des bateaux qui ont séjourné dans le port en mars 1939.*
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 50; — *nombre moyen des bateaux qui stationnérent en même temps.*
c) średni postój statków w porcie 51,2 godzin — *durée moyenne de d'auët des bateaux dans le port 51,2 h.*

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

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne — pêches côtières					Połowy dalsze pêches plus lointaines	Połowy dalekomorskie en haute mer	Razem Total
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Łosoś	110	—	490	—	200	—	—	800
Mielnica	—	80	180	20	230	—	—	510
Troć	—	—	—	—	170	—	—	170
Stornia	100	920	1.120	690	2.920	23.670	—	29.420
Zimnica	—	—	—	—	—	—	—	—
Sledzie morskie świeże	26.330	346.420	368.780	—	13.160	270	42.000	796.960
Szproty	—	—	—	—	—	7.000	—	7.000
Węgorze	—	—	—	—	740	—	—	740
Wątlusz	2.580	5.610	8.600	660	2.640	309.180	3.200	332.470
Sandacz	—	—	—	—	11.320	—	—	—
Sieje	—	—	60	—	—	—	—	180
Certy	—	3.560	—	—	120	—	—	14.880
Leszcze	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	920	—	430	—	—	1.350
Okonie	—	—	—	—	—	—	—	—
Płotki	10	—	2.340	—	5.200	—	—	7.550
Sledzie morskie solone	—	—	—	—	—	—	16.650	16.650
Łupacze	—	—	—	—	—	—	—	—
Zębacz	—	—	—	—	—	—	—	—
Karmazyn	—	—	—	—	—	—	—	—
Sola	—	—	—	—	—	—	—	—
Kulbak	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem w kg. — Total en kgs	29.130	356.590	382.490	1.370	37.130	340.120	61.850	1.208.680
Wartość w zł. — Valeur en zł.	2.643	18.048	25.275	656	17.941	107.958	15.302	187.823
Miesiąc ub. w kg. — Mois pré- cédent en kgs	19.730	316.280	153.490	310	19.830	191.370	53.200	754.210
Od początku roku — Janvier — Mars en kgs.	71.870	719.120	588.330	1.950	71.300	683.970	1.083.970	3.220.510

Errata: W zeszytcie za m-c marzec 1939 r. str. 28. W tabeli „Ruch statków w lutym 1939 r.“ — w 24 wierszu od góry jest: Ten sam miesiąc 1938 r. (January 1938); powinno być: „Ten sam miesiąc 1938. (February 1938);

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

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

	Przyjechało passengers incoming — débarquèrent					Wyjechało passengers outgoing — embarquèrent				
	Marzec - March - Mars				Luty February Février	Marzec - March - Mars				Luty February Février
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia — Angleterre	—	16	21	37	28	—	156	934	1.090	401
Hull	—	2	—	2	5	—	23	—	23	27
Londyn	—	14	20	34	23	—	133	934	1.067	369
Parkeston	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	1	1	—	—	—	—	—	5
Argentyna — Argentine	—	—	—	—	32	—	—	—	—	98
Buenos Aires	—	—	—	—	32	—	—	—	—	98
Belgia — Belgique	8	—	10	18	20	8	—	—	8	185
Antwerpia — Anvers	8	—	10	18	20	2	—	—	2	185
Gandawa — Ghent	—	—	—	—	—	6	—	—	6	—
Brazylia — Brésil	—	—	—	—	9	—	—	—	—	115
Rio de Janeiro	—	—	—	—	5	—	—	—	—	44
Santos	—	—	—	—	4	—	—	—	—	71
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Danemark	6	20	24	50	37	3	31	34	68	71
Kopenhaga	6	20	24	50	37	3	31	34	68	71
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt — Egypte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alexandria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia — Esthonie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia — Finlande	2	—	—	2	7	—	—	—	—	—
Helsinki	2	—	—	2	7	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja — France	2	2	1	5	1	—	15	81	96	125
Boulogne sur Mer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Le Havre	2	2	1	5	1	—	15	81	96	125
Cherbourg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja Grèce	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Pireus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Holandia — Hollande	3	—	—	3	3	—	—	—	—	—
Amsterdam	3	—	—	3	1	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kanada — Canada	—	1	14	15	—	—	5	144	149	150
Halifax	—	1	14	15	—	—	5	144	149	150
Litwa — Lithuanie	—	—	—	—	5	—	1	—	1	—
Kłajpeda (Memel)	—	—	—	—	5	—	1	—	1	—
Łotwa — Lettonie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Niemcy — Allemagne	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3
Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3
Królewiec (Königsberg)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegia — Norvège	1	—	—	1	—	—	—	—	—	26
Oslo	1	—	—	1	—	—	—	—	—	25
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Palestyna — Palestine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia — Portugal	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Lizbona	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Senegal fr.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Dakar	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Stany Zjedn. Am. Półn. — Etats Unis	—	40	98	138	75	2	73	222	297	627
New York	—	40	98	138	75	2	73	222	297	627
Szwecja — Suède	3	—	—	3	7	14	8	385	407	209
Göteborg	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Kalmar	—	—	—	—	—	—	—	379	379	—
Malmö	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—
Sztokholm	—	—	—	—	2	13	8	6	27	207
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	3	1	—	—	1	2
Urugwaj — Uruguay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350
Włochy — Italie	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Catania	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Via W. M. Gdańsk — par Dantzig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem — Total	26	79	168	273	228	27	289	1.801	2.117	2.364

Errata: W zeszytcie za m-c marzec str. 29 — W tabeli „Ruch pasażerów w lutym 1939 r.“ — wyjechało — w rubryce „Luty“ — Grecja jest II kl —; Razem —; powinno być: II kl 1; Razem 1; — Pireus jest: II kl —; Razem —; powinno być: II kl 1; Razem 1;

WIADOMOŚCI PORTU GDAŃSKIEGO



DZIAŁ URZĘDOWY

RUCH W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU 1939 R.

VERKEHR DES DANZIGER HAFENS IM MÄRZ 1939

TRAFFIC OF THE PORT OF DANZIG IN MARCH 1939

Ogólny ruch towarowy w marcu 1939 r. wyniósł 614 102,1 t wobec 583 301,3 t w marcu 1938 r. oraz 599 067,4 t w lutym 1939 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem wzrost o 15 034,7 t czyli 2,5%, w stosunku do miesiąca porównawczego o 30 800,8 t czyli 5,3%.

Przywóz osiągnął 119 980,1 t w porównaniu z 77 517,3 w miesiącu poprzednim oraz 141 016,0 t w marcu 1938 r. Wzrost w stosunku do miesiąca poprzedniego wyniósł więc 44 462,8 t czyli 54,8%, podczas gdy w stosunku do marca 1938 r. zaznaczył się spadek o 21 035,9 t czyli 14,9 procent.

Spadek przywozu w porównaniu z marcem 1938 r. spowodowały przede wszystkim następujące pozycje: rudy 47 165 t (103 008 t), makuchy 467 t (1 535 t), śledzie 1 454 t (3 772 t), złom 0 t (470 t).

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 494 122,0 t wobec 521 550,1 t w miesiącu poprzednim oraz 442 285,3 t w miesiącu marcu 1938 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem spadek o 27 428,1 t czyli 5,3%, a wobec marca 1938 r. wzrost o 51 836,7 t czyli 11,7%.

Wzrost wywozu wykazały następujące pozycje: zboże 94 357 t (25 374 t), siarczan amonu 16 881 t (1 845 t), mąka 4 992 ton (1 565 t), rośliny strączkowe 4 839 t (1 949 t), melasa 4 532 t (235 t), sole potasowe 2 787 t (—).

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazał na wejściu 517 statków o pojemności 341 050 NRT wobec 466 statków o pojemności 331 161 NRT w miesiącu porównawczym 1938 r. Zaznaczył się zatem wzrost tonażu o 9 889 NRT czyli 3,0%. Pierwsze miejsce zajęła bandera niemiecka, za którą następowały szwedzka, duńska, angielska, norweska, fińska, estońska, polska, grecka, holenderska i t. d.

Ruch pasażerski obejmował w miesiącu sprawozdawczym 13 pasażerów w ruchu wejściowym oraz 70 pasażerów na ruchu wyjściowym.

Ruch rzeczny. Ogólny obrót towarowy na śródlądowych drogach wodnych wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 39 507 ton (31 282 t w marcu 1938 r.), z czego 13 202 t (15 842 t) przypadły na ruch w górę rzeki, a 26 305 (15 440 t) na ruch w dół rzeki. W górę rzeki przewieziono 3 687 t węgla, 1 799 t metali, 1 554 t ryżu, 1 036 t artykułów spożywczych, 871 t strączkowych; w dół rzeki 13 131 t żyta, 6 427 t jęczmienia, 2 007 t pszenicy, 1 286 ton owsa, 664 t metali, 653 t maki.

Der gesamte Warenumsatz erreichte im Monat März 1939 — 614 102,1 t gegenüber 583 301,3 t im März 1938 und 599 067,4 t im Februar 1939. Im Vergleich zum Vormonat ergab sich also eine Steigerung um 15 034,7 t = 2,5% und gegenüber dem Vergleichsmonat um 30 800,8 t = 5,3%.

Die Wareneinfuhr betrug 119 980,1 t gegenüber 77 517,3 t im Vormonat und 141 016,0 t im März 1938. Im Vergleich zum Vormonat erhalten wir eine Steigerung um 44 462,8 t = 54,8%, gegenüber dem Vergleichsmonat dagegen einen Rückgang um 21 035,9 t = 14,9%.

Der Einfuhrückgang im Verhältnis zum März 1938 ergab sich vor allem bei folgenden Warengattungen: Erz 47 165 t (103 008 t), Oelkuchen 476 t (1 535 t), Heringe 1 454 t (3 772 t), Schrott 0 t (470 t).

Die Warenausfuhr erreichte im Berichtsmonat 494 122,0 t gegenüber 521 550,1 t im Vormonat und 442 285,3 t im März 1938. Im Verhältnis zum Vormonat erhalten wir also einen Rückgang um 27 428,1 t = 5,3%, gegenüber dem März 1938, dagegen eine Steigerung um 51 836,7 t = 11,7%.

Eine Ausfuhrsteigerung war hauptsächlich bei folgenden Warengattungen zu verzeichnen: Getreide 94 357 t (25 374 t), Schwefelsaur. Ammoniak 16 881 t (1 845 t), Mehl 4 992 t (1 565 t), Hülsenfrüchte 4 839 t (1 949 t), Melasse 4 532 t (235 t), Kalisalze 2 787 t (—).

Der Schiffsverkehr im Eingang erreichte im Berichtsmonat 517 Schiffe mit einem Raumgehalt von 341 050 NRT gegenüber 466 Schiffen mit 331 161 NRT im Vergleichsmonat 1938. Es ergab sich also eine Steigerung der Tonnage um 9 889 NRT = 3,0%. Die erste Stelle nahm die deutsche Flagge ein, auf welche die schwedische, dänische, englische, norwegische, finnische, estnische, polnische, griechische, holländische usw. Flagge folgte.

Der Passagierverkehr umfasste im Berichtsmonat 13 Passagiere im Eingang und 70 Passagiere im Ausgang.

Binnenverkehr: Der gesamte Warenverkehr auf den Binnenwasserstrassen erreichte im Berichtsmonat 39 507 t (31 282 t im März 1938), wovon 13 202 t (15 842 t) auf den Verkehr zu Berg und 26 305 t (15 440 t) auf den Talverkehr entfielen. Es wurden befördert: im Bergverkehr 3 687 t Kohle, 1 799 t Metalle, 1 554 t Reis, 1 036 t Lebensmittel, 871 t Hülsenfrüchte; im Talverkehr 13 131 t Roggen, 6 427 t Gerste, 2 007 t Weizen, 1 286 t Hafer, 664 t Metalle, 653 t Mehl.

The total goods turnover amounted to 614,102,1 tons in March 1939 as against 599,067,4 t. in the preceding month and 583,301,3 tons in March 1938. This was an increase of 15,034,7 tons or 2,5% as compared with February 1939 and one of 30,800,8 tons or 5,3% as compared with the corresponding month.

Imports came to 119,980,1 tons as against 77,517,3 tons in February 1939 and 141,016,0 tons during the corresponding month of the preceding year. This was an increase of 44,462,8 tons or 54,8% as compared with February 1939 and a decrease of 21,035,9 tons or 14,9% as compared with March 1938.

The decrease in imports as against March 1938 was chiefly caused by the stagnation of following transports: ore 47,165 tons (103,008 tons), oil cakes 467 tons (1,535 tons), herrings 1,454 tons (3,772 tons), scrap iron 0 tons (479 tons).

Exports in the month under review amounted to 494,122,0 tons. The figures for the previous month were 521,550,1 tons and for March 1938 — 442,285,3 tons. This was a decline of 27,428,1 tons or 5,3% as against February 1939 and an increase of 51,836,7 tons or 11,7% compared with March 1938. Following goods chiefly showed an increase of shipments: grain 94,357 tons (25,374 tons), sulph. of ammonia 16,881 tons (1,845 tons), flour 4,992 tons (1,565 tons), legumes 4,839 tons (1,949 tons), molasses 4,532 tons (235 tons), potassium salts 2,787 tons

Ship traffic: During the month under review, the port of Danzig was entered by 517 ships of 341,050 net, reg. tons as compared with 466 ships of 331,161 net, reg. tons in March 1938. There was therefore an increase of 9,889 net, reg. tons or 3,0%. Germany held the first place in tonnage, followed by Sweden, Denmark, Great Britain, Norway, Finland, Estonia, Poland, Greece, Holland and so on.

Passenger traffic: In March 1939 — 13 passengers were disembarked and 70 passengers embarked.

River traffic: The total goods turnover on the Vistula amounted in March to 39,507 tons (31,282 tons in March 1938); of this amount upstream traffic comprised 13,202 tons (15,842 tons) and traffic downstream 26,305 tons (15,440 tons). Following goods were chiefly transported upstream: 3,687 tons coal, 1,799 tons metals, 1,554 tons rice, 1,036 tons food-stuffs, 871 tons legumes; downstream 13,131 tons rye, 6,427 tons barley, 2,007 tons wheat, 1,286 tons oat, 664 tons metals, 653 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	Marzec März March	1. I. — 31. III.		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Marzec März March	1. I. — 31. III.	
		1939	1938			1939	1938
Cały przywóz Gesamteinfuhr Total imports	119 980·1	279 496·0	373 450·7	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u. pharmaceutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutic products, paints	5 293·5	21 673·9	22 372·5
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — agricultural products . .	18 916·3	26 392·9	16 081·4	424-428 Garbniki — Gerbstoffe — Tanning extracts	350·0	363·9	406·6
24-26 Nasiona oleiste — Olsamen — Oil seeds	322·2	494·4	3 154·2	773 Fosforyty — Phosphorite — Phosphates . . .	3 048·0	17 669·6	19 885·8
30 Ryż — Reis — Rice . .	5·6	9·8	154·1	477 Żużle Thomasa — Thomasschlacke — Thomas slag	1 500·0	2 000·0	250·0
53-68 Owoce — Früchte — Fruits	42·7	89·4	222·8	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Haute, Pelze, Lederwaren — Hides, furs, leather goods	41·5	115·7	28·6
69-74 Orzechy, migdały — Nüsse, Mandeln — Nuts, almonds	43·1	473·5	53·6	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilrohstoffe u Erzeugnisse Raw textile materials, fabrics .	258·6	1 288·6	434·3
76 Kawa — Kaffee — Coffee	131·3	376·5	308·5	IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods . .	71·2	134·2	1 113·3
78 Herbata — Tee — Tea	72·0	202·9	156·0	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie Holz, Kork u. Erzeugnisse, Korbwaren — wood corkwood, wood products, basket wares	240·5	871·2	1 121·1
80 Kakao — Kakao — Cocoa	43·9	371·2	583·0	XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — paper, wares	204·7	805·3	2 227·1
81-82 Korzenie — Gewürze — spices	42·6	168·8	165·3	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares	65·9	142·8	93·1
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products	1 791·5	7 244·2	9 481·5	XIII. Metale, wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metals and metal products	6 382·9	13 853·7	7 351·1
116-117 Śledzie — Heringe — Herrings	1 454·3	6 539·7	9 199·7	925/26, 28-31, 78-81 Metale — Metalle — Metals	5 880·4	12 279·5	5 674·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products . .	82 248·4	199 106·6	307 105·6	927 Żelazto — Alteisen — scrap iron	—	—	470·7
177 Rudy — Erze — Ore	47 165·3	127 046·0	226 995·3	977 Miedź — Kupfer — Copper	1·2	5·5	74·0
177 Piryty — Schwefelkies — Pyrites	12 994·6	22 034·1	40 522·6	XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate, elektrische Geräte — Machinery apparatus, electrical goods	189·4	297·2	416·7
180 Węgiel — Kohle — Coal	10 846·0	33 797·0	16 815·0	XV - XXI Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified	12·5	41·8	108·0
182 Koks — Koks — coke	4 417·0	5 227·0	4 257·3				
197-200 Oleje i parafina — Ole u. Paraffin — Oils and paraffin	21·7	62·7	150·9				
IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier. Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin	571·9	1 689·8	2 096·8				
295-214 Tłuszcze i oleje roślinne — Pflanzl. Fette, Öle — fats, oils of vegetable origin	118·1	284·5	398·8				
V Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — foodstuffs, tobacco	3 691·3	5 838·1	3 419·5				
287 Makuchy — Ölkuchen — Oil cake	467·2	1 099·4	2 435·2				
289 Melas — Melasse — Molasses	2 810·0	3 874·0	—				
293-294 Tytoń — Tabak — Tobacco	108·9	222·4	287·0				

2. Wywóz — Ausfuhr — Exports

Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Marzec 1 März 9 March 9		1. I. — 31. III.		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Marzec 1 März 9 March 9		1. I. — 31. III.	
			1939	1938				1939	1938
Cały wywóz Gesamtausfuhr Total exports	494 122 0	1 597 962 4	1 284 006 5						
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — Agricultural products	113 621 7	289 245 5	94 721 1		479 Sole potasowe — Kalisalze — Potassium salts				
1 Pszenica Weizen — Wheat	6 456 9	14 192 9	1 510 0		481-83, 85 Nitraty — Nitrate — Nitrate	2 786 7	6 357 5	3 051 4	
2 Żyto — Roggen — Rye	47 414 5	92 589 6	250 1		VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Häute, Pelz, Lederwaren — Hides, furs, leather goods	42 8	253 6	136 3	
3 Jęczmień — Gerste — Barley	30 619 0	102 274 4	62 248 9		VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilsrohstoffe u. Erzeugnisse — Raw textile materials, fabrics	150 1	281 0	168 0	
4 Owies — Hafer — Oat	9 866 0	16 037 6	3 915 5		IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods	0 0	3 7	20 1	
1-5 Zboże — Getreide — Grain	94 357 2	225 094 6	67 924 5		X. Drewno, Korek, wyroby z nich. wyroby koszykarskie — Holz, Kork, u. Erzeugnisse, Korbwaren — wood, corkwood, wood products, basket wares	62 964 8	176 359 0	206 384 4	
9-16 Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	4 839 2	20 537 5	8 070 9		747 Dłuzyce — Langholz — Poles and props	5 043 0	7 941 5	14 118 2	
27 Mąka — Mehl — Flour	4 922 3	21 316 7	4 354 4		747 Kopalniaki — Grubenholtz — Pit props	—	9 066 2	21 149 4	
36 Ziemniaki — Kartoffeln Potatoes	1 181 2	1 420 4	2 248 0		748/49 Tarcica — Schnittholz — Sawn timber	44 140 2	120 562 9	121 859 7	
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products	201 7	738 6	689 3		752 Podkłady, śleprzy — Schwellen — Sleepers	5 596 7	15 653 2	23 646 5	
121 Bekony — Bacon — Bacon	177 6	541 0	403 7		757 Klepki — Dauben — Staves	1 174 7	4 280 2	3 709 6	
125 Jaja — Eier — Eggs	—	6 3	11 4		772/43 Forniery, dykty — Furniere Sperrplatten — veneers, plywood	3 836 6	9 385 8	8 880 0	
127 Masło — Butter — Butter	—	—	—		XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — Paper, paper wares	1 395 2	1 614 6	342 0	
III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products	279 120 5	1 042 720 8	920 029 1		XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, Keramische Erzeugnisse, Glasswaren — Stone, ceramic and glass wares	26 9	119 1	172 7	
154 Cement — Zement — Cement	0 4	264 2	141 3		XIII. Metale i wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metal products	7 453 4	24 646 7	14 173 0	
174 Sól — Salz — Salt	50 0	50 0	45 8		925/29/31/78 81 Metale — Metalle — Metals	5 341 4	20 043 9	10 579 9	
180 Węgiel — Kohle — Coal	217 570 2	794 757 2	709 829 0		937, 55, 85 Rury — Röhren iron pipes	826 8	2 019 5	537 1	
180 Węgiel bunkrowy — Bunker-kohle — Bunker coal	50 050 9	184 753 8	132 194 0		968 Cynk — Zink — Zinc	629 4	1 212 3	1 330 6	
182 Koks — Koks — Coke	9 552 5	47 060 5	72 398 0		XIV Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate elektrische Geräte — Machinery, apparatus, electrical goods	60 6	274 4	488 1	
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin	479 5	1 312 8	1 492 0		XV - XX. Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified	54 4	135 5	147 9	
IV. Woski, tłuszcze oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Ole pflanzl. u. tier Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin	571 9	1 689 8	38 6						
V. Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — Foodstuffs, tobacco	7 240 5	13 274 7	30 869 4						
259 Cukier — Zucker — Sugar	867 3	1 670 0	10 1						
287 Makuchy — Ölkuchen — oil cake	1 807 8	5 490 0	3 746 7						
289 Melas — Melasse — Molasses	4 532 4	5 903 5	23 939 8						
VI Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem u. pharmazeutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products, paints	21 789 4	48 276 0	15 626 5						
299 Soda — Soda — Soda	1 178 2	1 819 9	1 688 9						
300 Siarczan amonu — Schwefelsaures Ammoniak — Sulphate of Ammonium	16 881 3	35 817 1	7 081 9						

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

Marzec — März — March	1939	614.102 1
Luty — Februar — February	1939	599.067 4
Marzec — März — March	1938	583.301 3
1 I. — 31 III. }	1939	1 877 458 4
	1938	1 657 457 2

II. RUCH STATKÓW — SCHIFFSVERKEHR — SHIP TRAFFIC

Przyjazd — Eingang — Ships incoming

Narodowość — Nationalität — Nationality	Marzec - März - March 1 9 3 9		Marzec - März - March 1 9 3 8		1 I. — 31 III. 1939	
	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	6	1.878	3	438	17
Polska — Polen — Poland	25	18.449	29	22.292	77	57.416
Anglia — Gr. Britannien — Great Britain	27	32.490	13	16.172	78	104.005
Belgia — Belgien — Belgium	—	—	—	—	—	—
Bułgaria — Bulgarien — Bulgaria	2	204	2	204	5	510
Dania — Dänemark — Denmark	64	38.555	67	47.136	208	142.154
Egipt — Aegypten — Egypt	—	—	—	—	—	—
Estonia — Estland — Estonia	35	22.864	18	12.475	104	73.737
Finlandia — Finnland — Finland	25	27.292	12	17.425	97	101.178
Francja — Frankreich — France	5	7.515	2	3.320	8	12.017
Grecja — Griechenland — Greece	9	14.277	11	25.930	18	37.985
Holandia — Holland — Holland	49	12.103	26	6.722	120	30.946
Islandia — Island — Iceland	1	676	—	—	1	676
Italia — Italien — Italy	2	7.401	4	10.637	11	36.439
Japonia — Japan — Japan	—	—	—	—	—	—
Jugosławia — Jugoslawien — Jugoslavia	—	—	2	4.865	2	1.374
Litwa — Litauen — Lithuanie	10	5.787	15	7.687	33	19.925
Łotwa — Lettland — Latvia	9	8.028	11	13.591	47	51.937
Niemcy — Deutschland — Germany	137	68.989	123	58.181	348	193.463
Norwegia — Norwegen — Norway	34	30.441	38	27.300	92	78.325
Panama — Panama — Panama	1	437	—	—	3	1.021
Portugalia — Portugal — Portugal	—	—	—	—	—	—
Pumunia — Rumänien — Roumania	—	—	—	—	—	—
Sowiety — U. S. S. R. — U. S. S. R.	—	—	—	—	—	—
St. Zj. A. P. — U. S. A. — U. S. A.	—	—	—	—	—	—
Szwecja — Schweden — Sweden	76	43.664	90	56.786	226	145.975
Węgry — Ungarn — Hungary	—	—	—	—	—	—
Ogółem — Insgesamt — Total	517	341.050	466	331.161	1.495	1 095.597

B. RUCH RZECZNY — BINNENVERKEHR — RIVER TRAFFIC

Towary — Waren — Goods	W górę rzeki — Bergverkehr — upstream traffic		W dół rzeki — Talverkehr — downstream traffic	
	Marzec — März — March		Marzec — März — March	
	1 9 3 9	1 9 3 8	1 9 3 9	1 9 3 8
Artykuły spożywcze — Lebensmittel — Foodstuffs	1036	695	344	582
Chemikalia — Chemikalien — Chemicals	15	30	8	—
Chmiel — Hopfen — Hop	—	—	—	—
Cukier — Zucker — Sugar	—	—	—	3 489
Drzewo — Holz — Timber	631	652	80	16
Jęczmień — Gerste — Barley	20	—	6.427	7.720
Kamienie — Steine — Stones	90	996	40	—
Kawa — Kaffe — Coffee	186	304	20	—
Krochmal — Stärke — Starch	—	1	350	175
Mąka — Mehl — Flour	—	—	653	335
Melas — Melasse — Molasses	—	—	—	—
Metale — Metalle — Metals	1.799	1.318	664	483
Owies — Hafer — Oat	—	—	1.286	128
Pszenica — Weizen — Wheat	—	—	2.007	—
Ryby — Fische — Fishes	285	280	67	50
Ryż — Reis — Rice	1.554	3.161	—	—
Rudy — Erze — Ore	—	—	—	—
Skóry — Häute — Skins	656	486	6	—
Soda — Soda — Soda	—	41	677	690
Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	871	2 340	288	568
Węgiel — Kohle — Coal	3.687	2.320	—	—
Żyto — Roggen — Rye	—	—	13.131	995
Inne — Andere — Others	2 372	3.218	257	209
Ogółem — Insgesamt — Total	13 202	15.842	26 305	15.440
Tratwy — Traften — Rafts <i>cmb</i>	—	—	—	—

W Y D A W C A — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA R E D A K T O R — WALDEMAR DOWNAROWICZ — GDYNIA, ŚWIĘTOJANKKA 73

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOLANIEM 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/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50% DROŻEJ

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



PAŃSTWOWA WYTWÓRNIA PROCHU
THE STATE GUNPOWDER FACTORY

PIONKI (POLAND)

manufactures:

1. All types of smokeless nitrocellulose and nitroglycerine powders.
2. Smoke and smokeless hunting - powders.
3. Other smokeless powders for sport, short and long rifle, revolver cartridges etc.
4. Nitrocellulose for manufacturing of nitrocellulose - laquers.
5. Special nitrocellulose for manufacturing of celluloid
6. Explosives:
 - a) safe explosives for mining purposes,
 - b) ammonium nitrate explosives,
 - c) dynamites,
 - d) mining powders (blasting and brown powders),
7. Sulphuric ether.
8. Ferromit for the welding of rails.
9. Celluloid in sheets, tubes and rods.
10. Oleum - sulphuric acid. - Phosphorous meal.
11. Bleached Sulphite Pulp and Rayon Pulp.

Polskie Kopalnie Skarbowe

NA GÓRNYM ŚLĄSKU

SP. DZ. SP. AKC.

w KATOWICACH

Adres: CHORZÓW I, pl. M. Piłsudskiego 12

Adres telegraficzny: SKARBOFERME Chorzów — Telefon 409-01



SPRZEDAŻ

węgla, koksu, brykietów i siarczanu amonu z kopalń:
„Król“ w Chorzowie, „Bielszowice“ i „Knurów“

Spółka Akcyjna Fabryk Metalowych

pod firmą

NORBLIN, B-cia BUCH i T. WERNER

Zarząd w Warszawie, ulica Żelazna 51

Telefon — Centrala 5-69-90.

Skrzynka pocztowa Nr 617.

Wykonywa na zamówienie:

Blachę handlową, miedzianą i mosiężną, jak również blachę paleniskową do kotłów parowozowych.

Druły miedziane, mosiężne, aluminiowe i krzemo-brązowe do telefonów, telegrafów i tramwajowe „Trolley”.

Rury miedziane, mosiężne i aluminiowe ciągnięte bez szwu, systemu Manesmanna.

Pręty i szyny miedziane, mosiężne i aluminiowe.

Linki miedziane gołe na przewody elektryczne.

Poleca gotowe na składzie:

Blachy miedziane miękkie do krycia dachów.

Platery: Sztuciec z białego metalu, grubo srebrzony, gładki i stylowy.

Galanterię: kosze, etażery, cukiernice, lichtarze itp.

Przedmioty kościelne

Urządzenia dla restauracji i hoteli.

Magazyny fabryczne:

w WARSZAWIE:

ul. Bracka 16, tel. 618-81.

ul. Marszałkowska 127, tel. 630-82.

w Ł O D Z I, ul. Piotrkowska 102a.

w KRAKOWIE, Główny Rynek 41.

w G D Y N I, ul. Świętojańska 53.

Przedstawicielstwa na Poznańskie i Pomorze:

półfabrykaty:

Biuro Przemysłowo-Handlowe, Jan Antczak — Poznań,
Ratajczaka 16

plater y:

Wacław Kiełczewski — Poznań, Dąbrowskiego 27a.

Przedstawicielstwo na Małopolskę Wschodnią:

półfabrykaty i platery:

f-ma „WUKAEM” — Lwów, Kołłątaja 8.