

WIADOMOSCI

PORTOWE



M A J – M A I

1939

ROK IX

NR 5

NACHRICHTEN DER HÄFEN • NEWS OF PORTS • BULLETIN DES PORTS

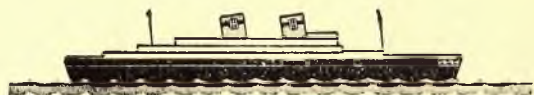
Gdańsk
Danzig
Dantzig



Gdynia

PORTY POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO
DIE HÄFEN DES POLNISCHEN ZOLLGEBIETS
THE PORTS WITHIN THE POLISH CUSTOMS AREA
LES PORTS DU TERRITOIRE DOUANIER POLONAIS

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, Grottera 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 POŁ. SZWECJI ORAZ LITWY

Svenska Amerika Linien
Stockholm, Kalmar, Norrköping, Klaipeda. Tygodniowe od-
jazdy w obu kierunkach.

PÓŁNOCNEJ SZWECJI

Mathies Reederei
H. M. Gehrckenes
Sundsvall, Hernösand, Ornsköldsvisk, 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
Euenos Aires, Montevideo, Santos, Rio de Janeiro, Victoria,
Pernambuco. — Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

GULF GDYNIA LINE
Wilh. Wilhelmsen i Svenska Amerika Mexiko Linien
Specjalna linia dla przewozu bawełny. Odjazdy co 10 dni z:
Galveston, Houston i New Orleans i co miesiąc z Tampico,
Vera Cruz, Mobile, Savannah.
Raz na miesiąc bezpośrednio z Gdyni/Gdańska do Havana,
Vera Cruz, Tampico, New Orleans.

ZACHODN. WYBRZEŻA AMERYKI POŁUDN.

Den Skandinaviske Syd-Pacific-Linje
Chile, Peru, Colombia. Bezpośrednie odjazdy do Gdyni raz
na miesiąc.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI

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

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

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

BERGTRANS TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o. S. A.
GDYNIA GD A Ń S K
Portowa 15, tel. 59-21 | Langenmarkt 3 tel. 225-41

Bergtrans (London) Ltd.
24 St. Mary Axe, Londyn EC 3

Przedstawicielstwa:

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

WIADOMOŚCI PORTOWE

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

Gospodarcza współpraca polsko-gdańska w perspektywie historycznej

Economic relations between Poland and Danzig in the light of history

II.

Wskutek nowego układu mapy politycznej Europy po wojnie światowej powstał w dorzeczu Wisły ponownie wielki organizm gospodarczy. Tym samym nastąpiła unifikacja naturalnego zaplecza portu gdańskiego, które już kiedyś przez długie stulecia stanowiło podstawę gospodarczego rozwoju miasta Gdańska i jego portu — dla ułatwienia pełnego wykorzystania wynikających stąd możliwości. Wolne Miasto Gdańsk związane zostało z polskim obszarem gospodarczym w sposób podobny jak w wiekach dawniejszych; odrębność polityczno-narodowościowa i współzależność gospodarcza znalazły kompromisowe, dla obu stron korzystne rozwiązanie, którego pierwiastki krystalizowały się drogą ewolucji od chwili zapoczątkowania współpracy polsko-gdańskiej.

Z nowej sytuacji wypłynęły dla Gdańska i jego portu automatycznie dwojakie korzyści, raz z samego faktu zaistnienia jednolitego zaplecza, a ponadto z wysoce aktywnego i przychylnego ustosunkowania się władarzy polskiego zaplecza do Gdańska i jego portu.

Na skutek włączenia do wspólnego obszaru celnego wraz ze wszystkimi zjednoczonymi ziemiami polskimi oraz oddania w jedne ręce wszystkich dróg — zarówno żelaznych jak i wodnych — obsługujących całe zaplecze gospodarcze i łączących je z portem, Gdańsk zyskał zupełną swobodę dla aktywnej penetracji w kierunku wykonania swych zadań i celów jako przedsiębiorcze miasto portowe. Swoboda ta wymagała zniesienia dawniejszych barier politycznych i murów celnych, które umożliwiały dowolne obciążanie handlu gdańskiego. Dawniejsze sztuczne wzgl. wynikające z struktury politycznej rozdrobnienie kierunkowe handlu zaplecza gdańskiego ustąpiło miejsca jednolitej polityce gospodarczo-komunikacyjnej w kierunku morskim. Jednym słowem Gdańsk stał się ponownie miejscem predystynowanym dla obsługi handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej. Nowe warunki geo-polityczne pozwoliły Gdańskowi przejąć prawie te funkcje, które zostały mu wyznaczone już w zaraniu jego dziejów. Zmiany powojenne oznaczały dla portu gdańskiego nie tylko korzyść w postaci możliwości ekspansji handlowej, ale również czynne poparcie jego interesów przez miarodajne czynniki polskie w wysokim stopniu zainteresowane w rozwoju i poparciu portu gdańskiego. Czynne poparcie portu gdańskiego przez kierowników polskiej polityki gospodarczej wyrażało się zastąpieniem dawniejszych królewskich przywilejów, które stanowiły rzeczywistą podstawę rozwoju portu gdańskiego w okresie jego przynależności do korony polskiej, nowoczesnymi przywilejami handlowymi.

Wspaniały rozwój portu gdańskiego, który pozwolił mu prześcignąć przewagę jego konkurentów przedwojennych, nie jest do pomyślenia bez tak aktywnego poparcia przez Rząd Polski. Dzieje współpracy polsko-gdańskiej na tym

One of the most significant changes in the political map of post-war Europe was the re-appearance in the basin of the Vistula of a great economic organism, which formed anew the natural hinterland of Danzig. This hinterland which for centuries had been the basis of the commercial growth of Danzig, again offered every opportunity for prosperity. The Free City of Danzig, as of old, became united again with Poland in such a way that the political and national nature of it did not suffer by its economic dependence on Poland, a relationship which has been evolving since the beginnings of Danzig's history.

This new post-war set-up brought Danzig two valuable advantages—one being the regeneration of Poland, and the other, a very active and favourable policy of the Polish government on behalf of Danzig. The inclusion of Danzig within the Polish customs frontiers and the advantages offered by the concentration of Poland's transportation system in single hands, gave Danzig complete ease of movement for the economic penetration of the territories which most appropriately suited its development. This freedom demanded the disappearance of the pre-war customs and political barriers which were purposely set up to hinder the trade of Danzig. The old artificial economic system which attempted to divert the trade of the hinterland in various directions, gave way to a uniform and reasonable policy and as a result, Danzig arose again as a center destined to serve the overseas trade of Poland, a course which had been traced out from earliest times. This change, then, has gained for Danzig a prosperous commercial life and the active support of Poland, which has shown continually a sincere interest in the welfare of Danzig. The excellent growth of the port of Danzig, which has enabled it to surpass all competitors, would have been quite impossible without aid from Poland. Poland's policy of co-operation has given Danzig from the beginning of this period a position of first rate importance in her overseas trade. This policy was naturally initiated chiefly to avoid foreign intermediaries who automatically hampered Poland's financial and economic development. The Polish government used therefore all their resources available to improve the port facilities, besides granting many trade privileges for this purpose.

A plan had to be formulated that would successfully direct goods through the port of Danzig. One of the first steps used was to introduce a favourable railway tariff system, a system which soon proved to be the best method of obtaining transports which formerly went by way of foreign ports or land routes. At first the railway tariff system was applied sporadically, attempting only to get transports which easily tended towards foreign ports. Special rates, therefore, were established for sugar, grain, and timber cargoes, a method that was later applied to Gdynia. Finally in 1929 —

odcinku oddają zarazem historię polskiej polityki morskiej, której pierwszym instrumentem wykonawczym był właśnie port gdański, stanowiąc pierwszą bazę operacyjną polskiego handlu morskiego.

Wytęczańską polskiej polityki morskiej było skierowanie przewagi handlu zagranicznego na własne porty morskie, celem wykluczenia obcego pośrednictwa, które utrudniało ekspansję gospodarczą Polski oraz obciążało bilans płatniczy. W tym celu wpływał Rząd Polski swymi środkami na wzmoczenie ekspansji handlowej portu gdańskiego — dążenie do spopularyzowania i podniesienia wartości użytkowej portu gdańskiego stanowiły jego bezpośrednie uprzywilejowanie.

Współpraca na rzecz Gdańska polegała na pozytywnym rozwiązaniu tych zadań nowoczesnymi środkami polityki gospodarczej. Pierwszym aktem tego było kierowanie na Gdańsk tych transportów polskiego handlu, które szły częściowo przez obce porty, następnym — przesuwanie przewozów z dróg lądowych na morze, dalej staranie o dalsze zaplecza, by ściągnąć do portu tak cenny i korzystny, z wielu względów, tranzyt zagraniczny.

Pierwszym środkiem na rzecz handlu morskiego były ulgowe taryfy kolejowe. Polityka taryfowa stała się tym pierwszym i najskuteczniejszym środkiem, który ściągnął liczne transporty do portu gdańskiego, dając podstawę dla pracy i egzystencji najróżnorodniejszych przedsiębiorstw handlowo-portowych. Akcja taryfowa początkowo miała charakter sporadyczny, obejmując tylko pojedyncze artykuły, najbardziej zagrożone konkurencją portów obcych. W ten sposób skierowano początkowo wyłącznie do portu gdańskiego, później do obu portów p. o. c., za pomocą taryf wyjątkowych — transporty drzewa, węgla, cukru i zboża. Wreszcie wzorem kolei niemieckich w r. 1929 zapoczątkowany został system specjalnych, ulgowych taryf portowych, który następnie stopniowo rozbudowany i udoskonalony.

Po takim unormowaniu polskich warunków przewozowych P. K. P. nie zawahał się przystąpić do torowania drogi transportom tranzytowym z dalszego zaplecza do portów p. o. c. ustanawiając taryfy związkowe w komunikacji z b. Czechosłowacją, Rumunią, Węgrami, Jugosławią i Bułgarią.

Dalszym środkiem zapewnienia atrakcyjności drogi przez porty było wprowadzenie w końcu 1931 r. systemu morskich ceł preferencyjnych. Dla tego celu wykorzystana została także polityka reglamentacyjna oraz system pomocy dla eksportu. Współdziałanie tych środków przyczyniło się nie tylko do ściągnięcia transportów na drogi przez p. o. c., ale ułatwiło również przebudowę strukturalną polskiego handlu zagranicznego w sensie powiększenia udziału państw morskich.

Niezależnie od posunięć polityki państwowej, zmierzającej do stworzenia jak najlepszych warunków dla alimentacji transportowej, Rząd Polski przyczynia się również bezpośrednio do podniesienia poziomu sprawności technicznej portu gdańskiego przez udział finansowy w akcji inwestycyjnej. We wszystkich inwestycjach dokonywanych przez Radę Portu i Drog Wodnych w Gdańsku, partycypowała strona polska w 50%, przy czym wkład finansowy przekroczył kwotę 150.000.000 zł niezależnie od inwestycji kolejowych, przeprowadzonych przez P. K. P. na terenie portu gdańskiego. Wśród większych inwestycji dla rozbudowy i modernizacji portu gdańskiego przy polskiej pomocy finansowej, należy wymienić budowę basenów na Holmie, Westerplatte i Wisłoujściu; budowę magazynów w Wolnej Strefie, Westerplatte i Holmie — budowę elewatora zbożowego oraz zakup prawie całego nowoczesnego sprzętu i urządzeń przeładunkowych.

Równocześnie, w miarę zdobywanych doświadczeń, współpracowała strona polska przy doskonaleniu i przystosowaniu do potrzeb portu gdańskiego, aparatu administracyjnego oraz celnego. Wreszcie niewątpliwie dużą rolę odegrał wpływ i pomoc czynników polskich przy stwarzaniu odpowiednich morskich warunków komunikacyjnych, w szczególności w przyciąganiu i tworzeniu niezbędnych, regularnych linii żeglugowych, które obecnie działają niemniej atrakcyjnie od połączeń kolejowych. Nie można bowiem przemilczeć faktu, że polskie linie regularne mają nadzwyczaj wysoki udział w obsłudze liniowej portu gdańskiego.

Z powyższego krótkiego przeglądu łatwo ocenić, iż aktywne współdziałanie Polski na rzecz Gdańska nie było małe, a przegląd osiągniętych wyników pozwoli na słuszny wniosek, że było nawet decydujące dla wspaniałego dorobku portu gdańskiego w okresie powojennym — dorobku, który równocześnie stanowi wkład pracy strony gdańskiej na rzecz współpracy polsko-gdańskiej, na rzecz zapewnienia życia gospodarczemu Polski, najlepszych i najtańszych usług.

Dzieje portu gdańskiego w czasach powojennych, rozpatrywane są z punktu widzenia wyników jego pracy przez pryzmat dynamiki obrotów portowych, oddają zarazem historię stworzenia i budowania polskiego handlu zamorskiego, a od chwili współdziałania portu gdańskiego, dowód trwałości i potrzebę współpracy polsko-gdańskiej.

on German lines— a special port tariff policy was initiated which in time became more efficient and inclusive.

When these first stages were achieved, the Polish Railways did not hesitate to entice transports from foreign hinterland to go through Polish ports, and so they conveniently concluded railway agreements with Hungary, Jugostavia, former Czechoslovakia, Bulgaria, and Rumania. These tariffs treated both ports equally, however Danzig gained greater profit by them. Further means were enacted to make overseas trade more attractive. In 1931 a preferential customs tariff was enforced, aids were offered to increase export, and the contingent system was manipulated for this purpose. The interaction of these various factors not only drew transports to Polish ports, but what is far more important, changed the structure of Polish foreign trade in the sense that they increased the participation of maritime nations in Polish trade.

Independent of the Polish economic policy, the government have greatly improved the technical apparatus of the port by numerous investments. Of the sum total investments made by the Harbour and Waterways Board of Danzig, 50% were Polish, amounting to over 150 million zlotys; an amount which does not include the part invested by the Polish Railways in the port territory. Among the larger investments, the following are of particular note: building of harbour basins at Westerplatte, Holm, and the mouth of the Vistula; further, warehouses in the Free customs zone, Westerplatte, and Holm, finally, almost the whole purchasing of the modern loading and discharging arrangements.

At the same time, with the accumulation of experience, Poland perfected the administration and customs apparatus. Finally a large role has been played by Polish shipping companies in opening new regular line services which are quite as an attractive factor as railway communications.

It is rather simple, therefore, from what has been briefly stated, to make the conclusion that the activity of Poland on Danzig's account has been of no mean proportion and that it can be maintained that it has been the prime factor in the extraordinary growth of post-war Danzig. In short, the political and economic situation of Danzig as it stands to day is the best assurance for the continued growth and tightening of the bounds which naturally hold Poland and Danzig together.

The history of Danzig viewed from the intensity of Danzig's shipping trade, is the history of the creation and the building of Poland's overseas trade, and with the founding of

Aktiengesellschaft
für Margarinfabrikation Danzig

„Amada”



Towarzystwo Akcyjne
dla fabrykacji Margaryny

„Amada”

Gdańsk

Obroty towarowe portu gdańskiego w okresie powojennej współpracy polsko-gdańskiej przedstawiały się na tle ostatnich lat przedwojennych następująco:

Obroty towarowe portu gdańskiego.					
Rok	Przywóz	%	Wywóz	%	Og. obrót
1911	1 059 701	1.138.262 =	1 205 795	1.131.341 =	2 245 496
1912	1 141 455	100	1 511 757	110	2 455 212
1915	1 235 650		878 471		2 112 101

1920	1 700 000	149.4	158 246	12.2	1 858 246	81.1
1921	1 026 420	90.2	578 952	55.5	1 405 372	62.0
1922	466 287	41.0	504 411	44.6	970 698	42.8
1925	654 950	57.4	1 062 865	95.9	1 717 795	75.6
1924	758 075	64.9	1 656 480	144.6	2 374 555	104.7
1925	690 778	60.7	2 051 980	179.6	2 722 758	120.1
1926	640 695	56.5	5 659 605	500.5	6 300 500	277.8
1927	1 517 195	155.5	6 580 422	564.0	7 897 615	348.5
1928	1 852 409	161.0	6 785 276	599.6	8 615 685	379.9
1929	1 792 950	157.5	6 766 699	598.1	8 559 649	377.4
1950	1 090 651	95.8	7 122 465	629.6	8 215 094	362.2
1951	754 500	66.7	7 576 205	669.7	8 550 505	367.4
1952	428 102	57.6	5 044 949	445.9	5 476 051	241.5
1953	495 167	45.5	4 659 808	411.9	5 152 975	227.2
1954	655 981	57.6	5 715 181	505.0	6 569 162	280.9
1955	778 552	68.4	4 524 246	582.2	5 102 778	225.0
1956	972 695	85.5	4 675 002	415.2	5 647 696	249.1
1957	1 515 929	155.2	5 684 849	491.7	7 200 778	317.5
1958	1 565 958	157.4	5 565 257	502.5	7 127 195	314.5

Dynamika obrotów towarowych portu gdańskiego wykazała wg. powyższych danych wzrost, w miarę kształtowania się zewnętrznych warunków dla rozwoju polskiego handlu zagranicznego. Wkład pracy ze strony gdańskiej polegał nie tylko na technicznym rozwiązaniu zadań przeładunkowych — znacznie cenniejsze były usługi handlowe w postaci torowania drogi, polskiej ekspansji gospodarczej, przez wykorzystanie istniejących i rozbudowę nowych kontaktów handlowych oraz przejęcie skomplikowanych czynności finansowych.

W wyniku obustronnej twórczej i wytrwałej współpracy port gdański zajął mocną pozycję w polskim handlu zagranicznym, jak o tym świadczy następujące zestawienie jego udziału:

Rok	Udział portu gdańskiego w		
	ogólnym obrocie	handlu przywóz.	handlu wywóz.
	polskim	polskim	polskim
	%	%	%
1920	44.5	48.2	22.5
1921	20.4	21.2	18.7
1922	7.5	11.5	5.5
1923	8.2	20.5	6.0
1924	15.1	50.6	10.4
1925	15.1	19.0	14.1
1926	24.8	19.1	25.4
1927	25.0	27.1	50.7
1928	52.7	51.2	55.0
1929	52.2	50.7	52.6
1930	56.7	21.8	59.5
1951	57.4	15.5	40.9
1952	55.8	19.5	57.9
1953	52.5	15.4	55.4
1954	52.9	14.7	56.1
1955	28.9	15.4	51.4
1956	50.9	17.1	54.1
1957	51.7	21.7	54.2
1958	51.6	25.1	55.0

Widzimy, iż w ostatnich latach port gdański obsługiwał i korzystał przeciętnie z 1/3 polskiego obrotu towarowego. Jeżeli chodzi o udział portu gdańskiego w polskim handlu morskim, to jest on znacznie wyższy i waha się od 1932 r. między 40 a 50%.

Ponieważ dynamika obrotów portowych wyznacza międzynarodowe stanowisko danego portu, przeto wspaniały rozwój portu gdańskiego, w okresie niekregowanej współpracy polsko-gdańskiej nie mógł nie wpłynąć na wzrost znaczenia portu gdańskiego, w zakresie handlu międzynarodowego, zwłaszcza, jeżeli chodzi o jego stanowisko na Bałtyku. W latach przedwojennych port gdański był tylko szóstym portem na Bałtyku pod względem wysokości obrotów towarowych, w latach 1926—31 port gdański był największym portem bałtyckim, a od tego czasu utrzymuje przeważnie drugie miejsce za portem gdyńskim; tak zasadniczy wzrost znaczenia portu gdańskiego jest najlepszym i niezaprzeczalnym dowodem skuteczności, tradycyjnej współpracy polsko-gdańskiej.

L. J.

Gdynia, a proof of the necessity and permanence of economic cooperation between Poland and Danzig.

The following table, comparing the goods turnover in Danzig during the post war period with the last few years before the war, affords ample evidence of the prosperous position of Danzig, thanks only to Poland's overseas trade.

Goods turnover in the port of Danzig

Year	Imports	%	Exports	%	Total turnover	%
1911	1 059 701	1.138.262 =	1 205 795	1.131.341 =	2 245 496	2.267.603 =
1912	1 141 455	100	1 511 757	100	2 455 212	100
1915	1 235 650		878 471		2 112 101	
1920	1 700 000	149.4	158 246	12.2	1 858 246	81.1
1921	1 026 420	90.2	578 952	55.5	1 405 372	62.0
1922	466 287	41.0	504 411	44.6	970 698	42.8
1925	654 950	57.4	1 062 865	95.9	1 717 795	75.6
1924	758 075	64.9	1 656 480	144.6	2 374 555	104.7
1925	690 778	60.7	2 051 980	179.6	2 722 758	120.1
1926	640 695	56.5	5 659 605	500.5	6 300 500	277.8
1927	1 517 195	155.5	6 580 422	564.0	7 897 615	348.5
1928	1 852 409	161.0	6 785 276	599.6	8 615 685	379.9
1929	1 792 950	157.5	6 766 699	598.1	8 559 649	377.4
1950	1 090 651	95.8	7 122 465	629.6	8 215 094	362.2
1951	754 500	66.7	7 576 205	669.7	8 550 505	367.4
1952	428 102	57.6	5 044 949	445.9	5 476 051	241.5
1953	495 167	45.5	4 659 808	411.9	5 152 975	227.2
1954	655 981	57.6	5 715 181	505.0	6 569 162	280.9
1955	778 552	68.4	4 524 246	582.2	5 102 778	225.0
1956	972 695	85.5	4 675 002	415.2	5 647 696	249.1
1957	1 515 929	155.2	5 684 849	491.7	7 200 778	317.5
1958	1 565 958	157.4	5 565 257	502.5	7 127 195	314.5

The table shows that the shipping trade of Danzig increased in proportion to the growth of Poland's foreign trade. The part played by Danzig in Poland's economic life does not limit itself to the technical apparatus of the port. Of far greater importance were the opening of new trade routes and contacts and the financing of business. As a result of this intense co-operation, Danzig has come to play an ever-increasing part in Poland's foreign trade as the following table indicates.

Share of the port Danzig in Polish Oversea Trade

Year	Total Polish Turnover		
	Polish imports	Polish exports	%
1920	44.5	48.2	22.5
1921	20.4	21.2	18.7
1922	7.5	11.5	5.5
1923	8.2	20.5	6.0
1924	15.1	50.6	10.4
1925	15.1	19.0	14.1
1926	24.8	19.1	25.4
1927	25.0	27.1	50.7
1928	52.7	51.2	55.0
1929	52.2	50.7	52.6
1930	56.7	21.8	59.5
1951	57.4	15.5	40.9
1952	55.8	19.5	57.9
1953	52.5	15.4	55.4
1954	52.9	14.7	56.1
1955	28.9	15.4	51.4
1956	50.9	17.1	54.1
1957	51.7	21.7	54.2
1958	51.6	25.1	55.0

A glance at the table shows that Danzig has served and gained profit from, one third of the entire overseas trade of Poland. On the other hand, from 1932, between 40% and 50% of the total goods turnover in Danzig is of Polish source.

Since it is evident that the international status of a port is conditioned to a large degree by the amount of goods turnover it has, there is no doubt that the co-operation between Danzig and Poland has greatly influenced Danzig's maritime position, especially in the Baltic sea. Before the war Danzig was sixth of the ports in the Baltic Sea as to goods turnover. From 1926 to 1931 it held first place and since that time it has remained second only to Gdynia. Such a growth is an irrefutable proof for the promulgation of the traditional policy of co-operation between Poland and Danzig.

L. J.

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

G D A Ń S K, Langgarten 109

Telefon nr 234-30

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

Polskie morskie ustawodawstwo karne

Polska nie posiada odrębnego morskiego kodeksu karnego, który by regulował wszystkie wypadki odpowiedzialności za przestępstwa popełnione na morzu, lub w związku z morzem. Celem niniejszego przeto artykułu*) będzie zebranie i pobieżne omówienie poszczególnych przepisów, rozrzuconych w licznych ustawach nie tylko polskich, ale również odziedziczonych po Niemczech, a utrzymanych w mocy przez polskiego ustawodawcę. Spod rozważań wyjęte są przepisy, regulujące odpowiedzialność za przekroczenia i przestępstwa, popełnione przez żołnierzy i osoby, podlegające wojskowemu sądom w marynarce wojennej.

W pierwszym rzędzie wobec przestępstw popełnionych na morzu lub na polskich statkach, znajduje zastosowanie polska ustawa karna (Kodeks Karny z 1932 roku, tekst jednolity z dnia 3 lutego 1939 — Dz. U. R. P. Nr 8), która w art. § 1 w następujący sposób ustala swój zakres mocy obowiązującej:

„Ustawę karną polską stosuje się do wszystkich osób które popełniły przestępstwo na obszarze Państwa Polskiego, albo na polskim statku wodnym lub powietrznym. Za obszar Państwa uważa się również wody wewnętrzne i przybrzeżne oraz powietrze nad tym obszarem“.

Jak z powyższego wynika ustawa wyraźnie określa swój zakres działania, dodać jedynie należy, iż wodami wewnętrznymi jest również Zatoka Pucka w myśl Rozporządzenia Prezydenta z dnia 21. X. 1932 roku o granicy morskiej Państwa (Dz. U. R. P. Nr 92/1932), a wodami przybrzeżnymi jest 3 milowy pas morza, ciągnący się wzdłuż wybrzeża. Polskim statkiem morskim natomiast jest statek, który spełnił wszystkie prawem przepisane warunki (ustawa z dnia 28. V. 1920 roku o polskich statkach handlowych morskich. Dz. U. R. P. Nr 47), zapisany jest w rejestrze polskim i na tej podstawie pływa pod polską banderą.

Kodeks Karny ma zastosowanie do polskich statków nie tylko wtedy, gdy te przebywają na obszarze Państwa Polskiego, ale również podczas ich żeglugi na pełnym morzu oraz, z pewnymi ograniczeniami, na wodach państw obcych. Kodeks Karny ma również zastosowanie w niektórych wypadkach do zdarzeń zaistniałych na pokładzie jednostek flot obcych, a to w myśl zasady prawa narodów, iż zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu podlegają ingerencji państwa przybrzeżnego.

Polskie statki handlowe morskie. Jak już wyżej wspomniano ustawa z dnia 28. V. 1920 roku reguluje całokształt spraw, związanych z przynależnością statków do polskiej floty handlowej, przewidując w art. 24—29 cały szereg kar za przekroczenie swych postanowień, jak np.: nieprawne podniesienie bandery polskiej, nie posiadanie certyfikatu, nie zgłaszanie do rejestru danych, wymaganych przez ustawę, nie salutowanie statków wojennych i fortów przybrzeżnych, tudzież nie podniesienie bandery przy wjeździe do portu polskiego, nie stosowanie się do przepisów o używaniu języka polskiego, np. przy prowadzeniu ksiąg okrętowych.

Bezpieczeństwo statków. Szczegółowo unormował ustawodawca polski kwestię bezpieczeństwa statków Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24. II. 1934 (tekst jednolity Dz. U. R. P. Nr 46 poz. 376 z 1936 roku). W art. 45 i 49 tego Rozporządzenia nakłada się kary na właściciela, armatora i kapitana za wyprowadzenie statku z portu krajowego, lub zagranicznego wbrew zakazowi właściwej władzy inspekcyjnej i za spowodowanie przez podanie świadomie fałszywych danych, sporządzenie dokumentu bezpieczeństwa niezgodnego z rzeczywistym stanem statku. O karach orzekają sądy państwowe. Poza tym karany jest przez Urząd Morski jeszcze cały szereg przekroczeń w trybie postępowania karno-administracyjnego (art. 44—50).

W dziedzinie bezpieczeństwa ukazały się jeszcze następujące rozporządzenia: Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 4. VII. 1933 roku i z dnia 10. VIII. 1935 o zapewnieniu statkom morskim, służącym do przewozu pasażerów, obsługi łodzi, tratw ratunkowych oraz urzędzeń pasażerskich (Dz. U. R. P. Nr 57 z 1933 r. i Dz. U. R. P. Nr 61 z 1935 roku).

Służba marynarza. Podczas gdy odnośnie statków morskich istnieje cały szereg polskich norm prawnych, to kwestia warunków pracy marynarzy i oficerów, ich wzajemne stosunki oraz stosunek ich do armatora reguluje niemiecka ustawa o służbie marynarza z dnia 2 czerwca 1902 roku (Dz. U. Rzeszy Niem. str. 175 — Seemannsordnung.), uzupełniona zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27. IV. 1935 roku. W §§ 95—121 powyższej ustawy zawarte są postanowienia karne, przy czym pewne przestępstwa i przekroczenia rozpatrują sądy państwowe i one nakładają kary, resztę rozpatruje Urząd Morski w trybie postępowania karno-administracyjnego. Omawiana ustawa jest jednak przestarzała. Obecnie toczą się prace i obrady specjalnej Komisji, mającej za zadanie opracowanie projektu nowej ustawy. W skład Komisji wchodzi prawnicy, znawcy prawa morskiego, tudzież fachowcy związani pracą zawodową z morzem. W ten sposób usunięta zostanie luka, jaka obecnie istnieje w systemie polskiego prawa socjalnego.

Na tym miejscu podnieść wypada odrębność i stosunkową ostrość przepisów dotyczących praw i obowiązków marynarzy w porównaniu z analogicznymi normami dla pracowników umysłowych i robotników na lądzie. Tłumaczy się to odmiennością warunków panujących w żegludze. I tak np. na wypadek odmowy ze strony robotnika wykonywania swych obowiązków, odpowiada on jedynie cywilnie i nie można zmusić go do wykonywania pracy. Inaczej u marynarzy, którzy mogą być zmuszeni do pracy i pełnienia swych obowiązków w chwilach niebezpieczeństwa statku lub życia ludzkiego. Pracownicy na lądzie po ukończeniu pracy są wolni i niezależni od władzy swych przełożonych czy pracodawców — marynarz natomiast z istoty rzeczy musi ciągle przebywać na statku i w pełni podporządkować się rygorowi na nim panującemu. Niech te, na chybił trafił wyrwane przykłady, uzmysłowią trudności na jakie natrafia ustawodawca i odmalują tło, na którym działać będą polskie normy prawne.

W związku z ustawą o służbie marynarza z 1902 roku wspomnieć również należy o ustawie o obowiązku repatriacji marynarzy z dnia 2 czerwca 1902 r., przewidującej w § 8 odpowiedzialność kapitana z powodu uchylania się od zabrania marynarza - repatrianta.

Nadzwyczaj ważny kompleks zagadnień stwarza **emigracja**, uregulowana Rozporządzeniem Prezydenta z dnia 11. X. 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr 89 z 1927 r.). Rozdział VIII. art. 58—75 tego rozporządzenia zawiera liczne postanowienia karne, grożące karą do 3 lat więzienia oraz lub grzywny do zł 5.000.— W następujących sprawach rozstrzygają sądy państwowe: namawianie z chęci zysku do emigracji, w sposób podstępny, podając fałszywe dane itd., dalej winni bezprawnego werbowania, bezprawnego przewozu itd. Oprócz tego istnieje jeszcze judykatura władz administracyjnych, orzekających w całym szeregu drobniejszych przekroczeń powyższego rozporządzenia.

W ten sposób omówione zostały pierwszoplanowe, istotne zagadnienia i związane z nimi normy karne. Wypada jednak przytoczyć liczne polskie morskie przepisy prawne, regulujące inne dziedziny pracy związanej z morzem, a których naruszenie powoduje odpowiedzialność karną.

I tak szczególną ochronę prawną **kabli morskich**, ustanowiło rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia

*) Vide artykuł dr A. Kozłowskiego w czas. „Głos Sądownictwa“ nr 11 z listopada 1936 r. — str. 846.

20. III. 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr 29/1535). Rozporządzenie to przewiduje w swej treści cały szereg przewinień z których najcięższe może pociągnąć za sobą karę aresztu, lub więzienia do lat 5-ciu.

Kwestie związane z rybołówstwem morskim reguluje rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 12. XII. 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 92), przewidujące kary grzywny, w wypadku przekroczeń przepisów, zawartych w tym rozporządzeniu.

Również postanowienia karne zawierają rozporządzenia porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego (Pomorski Dziennik Wojewódzki nr 16 z 1935 r.) w zakresie poliej portowej i żeglugowej.

Meldowanie się kapitaną zagranicą. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 19. XI. 1924 r. reguluje obowiązek meldowania się kapitanów polskich statków handlowych u konsulów polskich zagranicą i przewiduje kary za niedopełnienie tego obowiązku.

Osobno wspomnieć należy o ostatnio ogłoszonej ustawie z dnia 30 marca 1939 r. o komunikacjach w służbie obrony Państwa (Dz. U. R. P. nr 29, poz. 195) Ustawa nakłada obowiązki na przedsiębiorstwa żeglugowe i osoby w nich zatrudnione, których celem jest przystosowanie tego działu komunikacji do służby w obronie Państwa.

Obowiązki te zawarowane są postanowieniami karnymi, w razie ich przekroczenia.

V. Naukowy Zjazd Pomorzoznawczy

Fifth Assembly of the Association for the Advancement of Pommerian Studies

W dniach 7 i 8 maja rb., w pięknej auli Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie, pod wysokim protektoratem Wicepremiera inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego odbyły się doniosłe i ważne w swych wnioskach i dezyderatach, obrady V-go Naukowego Zjazdu Pomorzoznawczego, zorganizowanego przez Instytut Bałtycki. Zjazd ten poświęcony był podstawowym zagadnieniom Gdyni i Gdańska, jako portów polskiego obszaru celnego.

Poza liczną rzeszą uczonych, przybyłych na Zjazd z całej Polski, najsilniej reprezentowana, obok Lwowa i Poznania, była Gdynia i Wybrzeże, z dyr. Instytutu Bałtyckiego dr J. Borowikiem i mgr Bieniaszem na czele oraz licznymi przedstawicielami życia gospodarczego.

Obecni byli również przedstawiciele sfer oficjalnych: wiceminister Skarbu J. Kożuchowski, Komisarz Generalny w Gdańsku minister M. Chodacki, wojewoda lwowski Dr Biłyk, prezydent miasta Lwowa St. Ostrowski, prezes Izby Przem.-Handlowych min. Cz. Klarner, dyrektor dep. morskiego M. P. i H. L. Możdżeński, nacz. Ocioszyński i inni.

Powitał Zjazd jako gospodarz rektor Uniwersytetu J. K. Bulanda, po czym przemówienia wygłosili: przewodniczący Komitetu Wykonawczego Zjazdu prof. dr Pawłowski, wojewoda Biłyk, prezydent miasta Ostrowski, delegat Uniwersytetu Jagiellońskiego prof. dr Heydel, wiceminister Kożuchowski prezes Klarner. W przemówieniach tych dominującą nutą była sprawa nierozzerwalnych więzów, łączących kraj z obu portami morskimi, których posiadanie jest niezbędnym warunkiem bytu i rozwoju mocarstwowego Państwa Polskiego. Akcenty te znalazły również swój wyraz w depeşach, wysłanych do Pana Prezydenta Rzplitej, Marszałka Śmigłego-Rydza, Premiera Składkowskiego, Wicepremiera inż. Kwiatkowskiego, Min. J. Becka i Min. A. Romana.

Sprawozdanie z całokształtu prac przygotowawczych do Zjazdu wygłosił sekretarz generalny dr J. Borowik, dyrektor Instytutu Bałtyckiego. Po złożeniu wyczerpujących relacji z działalności organów zjazdowych, dr J. Borowik zakończył swe uwagi konkluzją, „Aczkołwiek dorobek Zjazdu, ze względu na ogrom zagadnienia nie wyczerpuje go nawet w części, to jednak daje nam rzecz może najważniejszą — głęboką świadomość, że objąć dziś całokształt spraw Gdyni i Gdańska, jako instrumentów polskiej polityki gospodarczej, to znaczy objąć całokształt zagadnień gospodarczych i politycznych Polski”.

Zebrań inauguracyjnych zakończył odczyt prof. E. Lipińskiego, dyrektora Instytutu Badania Konjunktur Gosp. i Cen na temat „Porty morskie Gdynia i Gdańsk jako narzędzie polityki państwa”. W odczycie swym prof. Lipiński wskazał na naczelną zadanie polityki gospodarczej, którymi są: zróżniczkowanie produkcji i jej usprawnienie, rozszerzenie procesów urynkowania (zwiększenie sprzedaży i zakupu) spotęgowanie importu i eksportu, wychowanie grup społecznych i jednostek, realizujących nasz postęp gospodarczy, tworzenie samodzielności ekonomicznej.

Uzasadniając następnie olbrzymie znaczenie portów morskich dla rozwoju gospodarczego kraju, prelegent stwierdził, że przegrody dzielące Gdańsk od Polski muszą być usunięte i że na wybrzeżu naszym musi powstać wielki ośrodek przemysłowy, obejmujący kompleks gospodarczy Gdańska, który w żadnym wypadku nie może być okręgiem obcym, wyłączonym z organizmu gospodarczego Polski.

Następnie min. Cz. Klarner wygłosił referat generalny, w którym uwzględnił tezy trzynastu referatów szczegółowych dotyczących „Gdyni jako ośrodka handlu morskiego”. Prelegent stwierdził, że stworzenie w Gdyni wielkiego ośrodka handlu morskiego zależy nie tylko od doinwestowania portu pod względem technicznym, konieczne bowiem jest stworzenie szeregu ułatwień, a zwłaszcza

On the 7th and 8th May, the Fifth Assembly of the Association for the Advancement of Pommerian Studies took place in the beautiful auditorium of the University of Lwow under the auspices of the Vice-premier, Eugene Kwiatkowski. This Assembly, organized by the Baltic Institute, closed its sessions with highly important statements concerning matters relating to the Polish ports of Danzig and Gdynia.

The Assembly was attended by men of science from all over Poland, but the greatest number came from Gdynia and its surrounding territory, led by Dr. Borowik, director of the Baltic Institute and Mr. Bieniasz of the same institution. The government was represented by such men as the Vice-minister of Finance, J. Kożuchowski, the General Commissioner of Danzig, M. Chodacki, the wojewoda of Lwow, Dr. Biłyk, the president of Lwow, S. Ostrowski, president of the Chamber of Industry and Commerce, Minister C. Klarner, director of the Maritime Department at Gdynia, L. Możdżeński and others.

The Assembly, after having been greeted cordially by the rector of the University of Lwow, opened the first day with addresses delivered by Prof. Pawłowski, chairman of the Executive Committee, Wojewoda Biłyk, Mr. Ostrowski, Prof. Heydel, delegate from the University of Cracow, Vice-minister Kożuchowski, Pres. Klarner. In each of these speeches the dominating note was the conviction that the ports of Gdynia and Danzig are indissolubly united with Poland indispensable for the welfare and existence of Poland. These accentuations were expressed, likewise in the telegrams sent to President Mościcki, Marshal Rydz-Śmigły, Minister J. Beck, and Minister A. Roman.

A general report, embracing the preparatory work of the Assembly, was given by the General-Secretary of the Assembly, Dr. Borowik. After a long and exhaustive account of the activity of the various organs which composed the Assembly, he concluded by stating that “though the results of the Assembly, in view of the vast amount of material to be covered, will not be wholly adequate, one achievement has been made — wand that probably the



Widok na basen im. Marsz. Piłsudskiego i nabrz. Indyjskie
View of the Marszałkowskiego basin and the Indian Wharf

eksportowych dla handlu gdynińskiego; zorganizowanie bankowości, pracującej dla handlu zagranicznego i dysponującej przy tym tanim kredytem; stworzenie możliwości dla osiedlania się w Gdyni handlu konsygnacyjnego oraz nawiązanie dogodnych połączeń Gdyni z zapleczem i to w komunikacji lądowej i śródlądowej, osobowej i towarowej, jak i w telegraficznej i telefonicznej.

W drugim dniu Zjazdu referat generalny wygłosił dyrektor handlowy Rady Portu Gdańskiego A. Ruzdzki. Po omówieniu wniosków i materiałów, zawartych w 9-ciu pracach szczegółowych. prelegent poruszył najważniejsze zagadnienia komunikacyjne, portów polskich. Zastanowiwszy się obszernie nad problemem Wisły dyr. Ruzdzki przeszedł do omówienia zagadnień tranzytowych, wyrażając przypuszczenie, że straty w tranzyście, spowodowane ostatnimi zmianami politycznymi, o ile nawet utrzymają się na stałe nowe granice, zostaną częściowo zrekomensowane przez nowe możliwości otwierające się w odniesieniu do tranzytu z Węgier, Rumunii, Litwy i Sowieców.

* * *

Na zakończenie Zjazdu przyjęto jednomyślnie następujące wnioski i decyzje:

W SPRAWIE PORTU GDANSKIEGO

Port gdański będąc drugim obok Gdyni portem polskiego obszaru gospodarczego leży w sferze najżywniejszych interesów gospodarczych polskich i jest niezbędny dla normalnego rozwoju polskiego gospodarstwa narodowego, tak samo jak ujście Wisły jest elementem stałym w konstrukcji gospodarczej i politycznej naszego Państwa. Na ścisły związek ujścia Wisły z resztą ziem polskich wskazuje nadto wielowiekowa tradycja historyczna, wykazująca stałą współzależność Gdańska od Polski i jej kultury oraz słuszne uprawnienia, jakie wynikają dla Polski z faktu, że tylko ona była tu od zarania dziejów legalnym gospodarzem. Toteż V. Naukowy Zjazd stwierdza, że Polska nigdy nie zrezygnuje z najistotniejszych swoich praw na terenie Wolnego Miasta Gdańska i będzie zawsze korzystać z portu gdańskiego w granicach potrzeb gospodarczych i możliwości, traktując go równorzędnie z portem gdynińskim w zakresie swej polityki morskiej. Biorąc powyższe pod uwagę V. Zjazd uważa, że polskie sfery gospodarcze powinny jak najintensywniej korzystać z portu gdańskiego.

O NAJPIŃNIEJSZYCH POTRZEBACH PORTOWYCH

Uwzględniając rolę jaką porty gdyniński i gdański odgrywają w wymianie towarowej Polski V. Zjazd uważa za konieczne nastawienie w dalszych wysiłkach w kierunku technicznego - organizacyjnego usprawnienia tych portów. W szczególności należy: 1) przeprowadzać dalsze inwestycje w samych portach, 2) spotęgować akcję uprzemysłowania portu gdynińskiego, 3) rozbudować szczególnie kolowe i śródlądowe, jak też kolejowe (drugi tor magistrali Śląsk—Gdynia) drogi.

O ROZWÓJ APARATU HANDLOWEGO W GDYNI

V. Naukowy Zjazd stwierdza, że rozbudowie technicznej portu gdynińskiego winny towarzyszyć wysiłki w dziedzinie organizowania aparatu handlowego i stopniowego przesuwania do Gdyni ośrodków dyspozycji handlowej. Poczynaniom w tej dziedzinie zdaniem V. Zjazdu winna przyświecać myśl stworzenia dla pracy firm handlowych w Gdyni warunków szczególnie atrakcyjnych do czego mają się przyczynić: a) skoordynowana akcja dyspozycji rządowej, b) poczynania w zakresie potaniienia kredytów na operacje zagraniczne, c) planowa akcja utworzenia kadr, odpowiednio przygotowanych pracowników handlowych, d) udogodnienia techniczne, służące dla wymiany towarowej Polski ze światem zewnętrznym, zwłaszcza na odcinku handlu konsygnacyjnego.

Następne rezolucje dotyczyły przysposobienia kadr wykwalifikowanych pracowników portowo-morskich, regulacji Wisły, akwizycji i tranzytu, pogłębienia badań nad zagadnieniem żeglugi, stworzenie odrębnej instytucji zjazdów, poświęconych ziemiom zachodnim oraz 6-tego Naukowego Zjazdu organizowanego przez Instytut Bałtycki, który zajmie się zagadnieniem regionu bałtyckiego.

most important — that Gdynia and Danzig as instruments of Poland's economic policy coincide with the economic and political problems of Poland.

The inaugural meeting was closed with a lecture by Prof. E. Lipiński, director of the Institute of Prices and Market Conditions, entitled "Gdynia and Danzig" as tools of governmental policy. Prof. Lipiński pointed out that the government's economic program should include (a) the differentiation of production (b) better market relations (c) the increase of exports and imports (d) the training of individuals and social groups necessary for the improvement of trade and industry. Further, Prof. Lipiński stated that the barriers dividing Danzig and Poland must be removed and that along the Polish coast must rise an industrial center that would embrace and tie up Danzig with the whole of Polish trade and industry.

The next speech was given by Minister C. Klarner. It included the theme of thirteen separate preliminary reports concerning "Gdynia as a Center of Overseas Trade. The speaker emphasized strongly that the building of Gdynia as a center of overseas trade is not simply a technical assignment. Of far greater importance, he said is the establishment of a banking system which would afford cheap credit and the creation of conditions that would bring consignment trade.

On the second day a general report was delivered by A. Ruzdzki, director of the Trade Board of Danzig. His report covered the material of nine different preparatory works. After having spoken in detail on the rail and water communications to the Polish ports, he spoken of the transit problem, concluding, that in spite of the changes in the political map of Europe of late, there were new opportunities to recompensate the losses by transit from Hungary, Rumania, Lithuania, and Russia.

* * *

The Assembly closed the following unanimous resolutions:

1. The port of Danzig, just as the port of Gdynia, lies within the economic orbit of Poland and is most vital for the normal development of Poland's economic life, just as the Vistula is a permanent element in the economic and political life of Poland. The close bounds between the territory at the mouth of the Vistula with Poland has been clearly indicated by centuries of history. The dependence of Danzig on Poland justifies the statement that Poland is the only legal and rightful economic master. The Assembly stated, therefore, that Poland will never resign from her rights in Danzig and will include Danzig, along with Gdynia, in the maritime policy of Poland. The Assembly finds it expedient for trade and industrial spheres to benefit from the port of Danzig as much as possible.

2. The Assembly deemed it necessary to carry out further plans for the technical apparatus of both ports. In particular plans should be made for 1, industrialization of the port of Gdynia 2, enlargement of the free customs zone 3, development of motor, rail, and water communications with the hinterland, 4, building of new loading arrangements.

5. The Assembly further stated that the technical development of Gdynia should be accompanied by the growth and increase of commercial establishments. To make business more attractive in Gdynia the Assembly suggested the following measures 1, favourable and coordinated action of the government 2, cheap credit for foreign trade 3, the creation of commercial schools 4, better technical apparatus, especially for consignment trade.

The final resolutions concerned the preparation of persons for maritime activities, regulations of the Vistula, transit, further research into shipping, creation of a separate institution for assemblies and conferences, problems of western provinces, and plans for the sixth Assembly which will discuss problems of the Baltic region.

O c e n i o n e p r z e z z n a w c ó w i s m a k o s z y

HERBATA „W. WYSOCKI I S^{KA}”

KAKAO ANGLAS

Dostawa dla statków wytwornych mieszanek herbaty nieoclonnej.

W XX-lecie hutnictwa żelaznego w Odrodzonej Polsce

Do czasu przejęcia Zaolzia hutnictwo polskie składało się z hut, położonych w dawnym zaborze rosyjskim i austriackim (w tym ostatnim tylko niewielka huta „Kraków”) i hut na Górnym Śląsku.

Hutnictwo żelazne w b. zaborze rosyjskim rozwijało się słabo na skutek polityki zaborcy, popierającego huty żelazne w Rosji południowej i dążącego do gospodarczego uzależnienia b. Królestwa Polskiego od Rosji. Położenie geograficzne, zależność od daleko położonych źródeł surowcowych — koks i rud rosyjskich, wreszcie polityka taryfowa i celna ułatwiały zaborcy realizację tego zadania.

Według starannie wydanej pracy Antoniego Dzika pt. „Hutnictwo żelazne w Polsce”, straty wojenne niektórych zakładów hutniczych, spowodowane rekwizycją i zdemolowaniem oddziałów hutniczych, wynosiły w Ostrowcu, Starachowicach, Stąporkowie i Sosnowcu łącznie ok. 30 miln. zł, z czego na sam Sosnowiec przypadało 18,5 miln. zł. Mimo tych tak bardzo poważnych strat hutnictwo żelazne Królestwa Polskiego dźwignęło się o własnych siłach do pracy w Odrodzonej Ojczyźnie.

W lepszych warunkach znajdowało się hutnictwo polskiego Górnego Śląska, jakkolwiek i ono musiało prowadzić ciężką walkę konkurencyjną z będącym w pomyślnej sytuacji zarówno pod względem technicznego wyposażenia, jak komunikacji i zaopatrzenia w surowce, hutnictwem niemieckim w Westfalii i Nadrenii. Przytoczone względy tamowały w poważnej mierze rozwój hut na Górnym Śląsku i dopiero wzrastające zapotrzebowanie oraz brak żelaza w Niemczech w okresie powojennym umożliwił Śląskowi umieszczenie całej jego wytwórczości hutniczej na wewnętrznym rynku niemieckim, dokąd jeszcze w 1925 r., tzn. już po przejęciu Górnego Śląska przez Polskę, huty śląskie wysyłały ok. 60% swej wytwórczości. Wojna gospodarcza Polski z Niemcami, zakończona dla Polski wynikiem pozytywnym, uniezależniła także górnośląskie hutnictwo żelazne od Niemiec. W okresie rozkwitu, który przypada w Polsce na lata 1927—1929, zapotrzebowanie na żelazo wzrosło w tym stopniu, że hutnictwo śląskie zatrudnione było prawie wyłącznie dla zaspakajania zamówień rynku wewnętrznego. Okres kryzysu 1931—1933 r. w poważnej mierze wpłynął na pogorszenie sytuacji hutnictwa śląskiego, które w coraz większych ilościach, dochodzących aż do 66% wytwórczości, zmuszone było sprzedawać żelazo na wywóz po niskich nie-

rentownych cenach. Trudności, wynikające z pogorszenia się sytuacji gospodarczej, uległy pogłębieniu na skutek spadku funta angielskiego — głównej waluty, którą płacono za wywóz. W ciągu paru dni hutnictwo polskie poniosło w związku z tym ogromne straty, wynoszące dla samych hut śląskich ok. 20 miln. zł.

Potrzeby, związane z odbudową, unowocześnieniem i rozszerzeniem zakładów hutniczych, które przypadły Polsce, były ogromne, większe niż w innych krajach, dbających od wielu lat o racjonalny rozwój tej podstawowej gałęzi przemysłu.

W Polsce, zrujnowanej przez wojnę, potrzeby te, jak wspomniałem, były olbrzymie, środki zaś, jakimi hutnictwo dysponowało, nader szczupłe. Tym więcej przeto należy podnieść ogromny wysiłek hutnictwa, związany z wykonaniem inwestycji, przeprowadzonych w Polsce Odrodzonej w stosunkowo dużych rozmiarach.

Hutnictwo polskie inwestowało głównie w latach, w których produkcja była rentowna, tj. od 1927—1930 r. Sumy, przeznaczone na inwestycje, uznać należy za stosunkowo bardzo znaczne, we wspomnianym bowiem okresie wyniosły one łącznie ok. 150 miln. zł. Inwestycje te zmierzały zarówno w kierunku rozszerzania wytwórczości, jak też unowocześnienia i wymiany urządzeń hutniczych i potaniała tym samym procesu wytwórczego w szeregu działów hutnictwa.

Poza tym wybudowano za fundusze państwowe stalownie i walcownie w Stalowej Woli.

Najważniejszym dorobkiem, zwiększającym stan posiadania hutnictwa polskiego zarówno pod względem wielkości jak rodzaju nowoczesnych urządzeń, jest odzyskanie przez Polskę zakładów hutniczych w Trzyńcu, które wraz z hutą w Boguminie poważnie pełniły naprzód problem ilościowego wyposażenia Polski w hutnictwie.

Doniosłą rolę w dalszym rozwoju polskiego hutnictwa, odlewnictwa i koksownictwa odgrywać będzie możliwość używania koksu karwińskiego, który może być jeszcze ulepszony przez wprowadzenie urządzeń, znajdujących się już na G. Śląsku, co pozwoli na zupełne wyeliminowanie koksu ostrawskiego.

Nasze zasoby złóż żelaza w porównaniu z innymi państwami są skromne, ale zjawisko to występuje nie tylko w Polsce, żaden bowiem z krajów europejskich, produkuje



Gdańsk — na pierwszym planie Stocznia Gdańska z lotu ptaka.
Air view of the port of Danzig. In the foreground the Danzig Ship-Yards.

jących w większych ilościach stal i żelazo, nie chwyta się bez regularnego dowozu surowców z zagranicy.

W 1957 r. ogólny przywóz rudy żelaznej w państwach Europy wynosił ok. 42 miln. t. z czego Francja dostarczyła 19 miln. t. a Szwecja 14 miln. t.

W ostatnich latach niektóre zakłady hutnicze doceniając ważność dokładnego poznania zasobów rudnych w Polsce, same podjęły poszukiwania geologiczne, zwiększając na ten cel kredyty.

Dużo uwagi i środków materialnych poświęcają huty zagadnieniom społecznym, wśród których na pierwsze miejsce wysuwają się kwestie, związane z pracą i bytem robotnika hutniczego. Akcja hut, prowadzona w tym zakresie, zmierza do zmniejszenia ryzyka pracy i podniesienia stanu higieny, do wychowania fizycznego młodego pokolenia robotników oraz do powiększenia kadr fachowców zawodowo wyszkolonych.

Ramy niniejszego artykułu nie pozwalając na przytoczenie wszystkich inwestycji i zarządzeń, zastosowanych w hutnictwie celem zmniejszenia ryzyka pracy. Pominie my więc długi szereg takich wydatków, których celem było zabezpieczenie maszyn i urządzeń, przebudowa pomieszczeń, gdzie wykonywana jest praca, poszerzenie przejść, wykonanie chodników itp., zatrzymamy się natomiast na wydatkach, będących świadectwem zrozumienia potrzeb dzisiejszego świata pracy.

A więc np.: Jedna z hut zbudowała łaźnię z natryskami, umywalnię, szatnię i jadalnię do wyłącznego użytku robotników oraz przeszkoliła szereg robotników w umiejętności niesienia pierwszej pomocy, tak że każdy wydział ma kilka, a nawet kilkanaście osób (zależnie od liczby zatrudnionych) zdolnych okazać pierwszą pomoc ofiarom wypadku. Inna huta przebudowała szatnię, umywalnię, łaźnię itp. oraz zorganizowała kurs ratownictwa. Przebudowano izbę opatrunkową, zaopatrując ją w najnowsze urządzenia i środki opatrunkowe, zainstalowano dodatkowe umywalki, prysznic i pijalnię higieniczne oraz założono 6.606 m² trawnika. Inna huta urządziła łaźnię itp., założyła klomby i trawniki, przystąpiła do budowy poczekalni krytej i urządziła odpowiednio wyposażoną izbę opatrunkową. Jedna z hut utworzyła instytut badań psychotechnicznych; inna wybudowała stadion sportowy, teatr robotniczy, wzorową pływalnię, strzelnicę, korty tenisowe. Wszystkie huty opiekują się miejscowymi robotniczymi klubami sportowymi oraz popierają szkolnictwo zawodowe i organizacje społeczne o charakterze kulturalno-oświatowym. Niektóre prowadzą własne szkoły rzemieślnicze i kursy dokształcające oraz utrzymują biblioteki dla robotników i pracowników umysłowych.

Inna huta buduje nową kolonię letnią dla dzieci robotników. W pewnej hucie wybudowano trzy ochronki dla najmłodszych i przystępuje się do założenia ogrodnika jordanowskiego; prowadzi ona ponadto wspólnie z TOR i we własnym zakresie akcję budowy domków robotniczych, odprzedawanych robotnikom na ulgowych warunkach oraz wydatnie popiera inicjatywę budowy własnych domków wśród personelu urzędniczego.

Inna znów buduje dom turystyczno - wypoczynkowy w dolinie Jaszowca pomiędzy Ustroniem a Wisłą; dom, przeznaczony na letniska i wypoczynek dla pracowników huty, obliczony jest na 160 łóżek. Kasa Chorych tej huty wybudowała w Jastrzębiu - Zdroju sanatorium dla pracowników; pewne miesiące będą przeznaczone wyłącznie dla ich dzieci. Jedna z hut kupiła w Chłapowie nad morzem teren 26 morgowy, który przeznaczają na obozy letnie dla robotników i urzędników. Obecnie jest na tych terenach 5 domków, w których było w r. ub. na obozach 200 robotników. Wywczasie te będą obliczone na ok. 2.000 osób. Ta sama huta prowadzi własną kolonię dla dzieci, zorganizowała obóz górski, w którym wzięło udział 60 robotników i obóz dla matek, a ponadto umieściła w różnych uzdrowiskach ok. 1.000 dzieci robotników. Na podkreślenie zasługują też imprezy, urządzona przez tę hutę w roku ub. pt. „Poznaj swój kraj”. Specjalny pociąg przewiózł ok. 1.400 osób, pokazując im przez 10 dni całą Polskę. Poza tym Kasa Chorych tej huty buduje blok domów, przeznaczonych dla pracowników.

Wybudowano kościół fabryczny i stworzono parafię na kolonii fabrycznej, złożonej z 52 domów urzędniczych o ogólnej liczbie 546 mieszkań oraz 24 domów robotniczych o ogólnej liczbie 550 mieszkań.

Powyższe przykłady nie wyczerpują jeszcze całokształtu akcji społecznej przedsiębiorstw hutniczych. Huty opiekują się młodzieżą szkół zawodowych niższych, średnich i akademickich, łącząc na ten cel poważne kwoty. Poza partycypowaniem w milionowej dotacji na rzecz Akademii Górniczej w Krakowie, huty niosą pomoc młodzieży studiującej przez udzielanie jej zasiłków doraźnych, stypendiów, opłacanie wpisowego i przyjmowanie na płatne praktyki wakacyjne. Wreszcie nie obca jest hutom akcja o charakterze ogólnonarodowym, jak LOPP, FON, FOM, Liga Morska, Czerwony i Biały Krzyż, Pomoc Żimowa

bezrobotnym itp., oraz o charakterze wybitnie charytatywnym, jak zapomogi i ofiary instytucjom dobroczynnym itp.

Z tego pobieżnego przeglądu spraw społecznych, którymi interesują się huty żelazne, widzimy, że udział hutnictwa żelaznego w dobrowolnej akcji społecznej, najszerzej rozumianej, bo obejmującej swym zakresem zagadnienia natury ogólnopaństwowej, zawodowej, naukowej i filantropijnej, jest bardzo poważny i skuteczny.

Odzyskanie Zaolzia winno wywrzeć zasadniczy i decydujący wpływ na naszą politykę inwestycyjną. Huty Trzyńca są przykładem, co może w kilkunastu latach zdziałać nie krępowana inicjatywa prywatna, nie hamowana w swym rozwoju zbyt wysokimi kosztami robocizny i ciężarami świadczeń społecznych, ale inicjatywa rozwijająca się przy stale istniejącej, a niezawodnej podnieście w inwestowaniu, tj. rentowności.

W ostatnich latach Towarzystwo Górniczo - Hutnicze, do którego należy huta trzyńceńska i które w 1956 r. wypłaciło 8%, a w 1957 r. aż 15% dywidendy, dużo inwestowało. Niestety, konkretne liczby znamy tylko za ostatnie dwa lata, mianowicie w 1957 r. inwestycje osiągnęły wysokość 95 miln. k. cz., z projektowanych zaś na 1958 r. inwestycji wymieniamy najważniejsze: a) budowa w Karwinie nowej baterii koksowej, obliczonej na 250 tys. t koksu rocznie, która ma kosztować 90 miln. k. cz., b) rozszerzenie elektrowni przy szybie „Ignacy” o nowy agregat na 20 tys. kWh kosztem 18 miln. k. cz.

Choćby bardzo pobieżne porównanie cen żelaza w Polsce i w byłej Czecho-Słowacji daje jasny obraz, że możliwości zatrudnienia większej liczby robotników w zakładach metalowo-przetwórczych, i to robotników o wyższych kwalifikacjach i płacach niż w przemyśle surowcowo-hutniczym, były w b. Czecho-Słowacji wyższe niż u nas.

Przyłączenie hut zaolziańskich wyłoniło szereg zagadnień. Wysiłki poczynione w związku z włączeniem potężnych zakładów Trzyńca jak i zakładów hutniczych Bogumina w orbitę gospodarczą Polski, powinny dać po pewnym czasie dodatnie wyniki, zwiększające nasze korzyści gospodarcze. Ważnym czynnikiem jest stworzenie wybitnie zwiększonego zbytu, a więc i zapotrzebowania na żelazo w kraju, jak i wyrobienie sobie większych możliwości sprzedaży za granicą wszelkich wyrobów żelaznych, jak przetworów gotowych, konstrukcyj, maszyn itd.

Z przytoczonych rozważań, które są jedynie szkicowym nakreśleniem ważniejszych poczynań i faktów, pod wpływem których kształtowała się sytuacja i następował rozwój hutnictwa żelaznego na ziemiach polskich w minionych 20 latach, wynika jasno, że osiągnięte rezultaty, zwłaszcza w zestawieniu ze skromnymi środkami, jakimi hutnictwo polskie dysponowało, stanowią jednak bardzo poważny wysiłek i wielki sukces.

Nie należy zapominać, że w chwili rozpoczynania niezależnego bytu politycznego i gospodarczego, kiedy Naród i żołnierz polski pod wodzą Marszałka Józefa Piłsudskiego wyznaczał krwią i wykuwał rozległe granice wolnej Ojczyzny, zwyciężając znacznie silniejszych przeciwników, warsztaty przemysłowe, zniszczone przez zaborców, przedstawiały obraz niemal zupełnej ruiny.

W ciągu zaledwie 20 lat odbudowana została w oparciu o silną armię, potęgę polityczną Państwa, w zakresie zaś gospodarki poszczycić się możemy takimi imponującymi osiągnięciami, jak budowa Gdyni, odbudowa i uruchomienie wielkiej liczby zakładów przemysłowych, a w ostatnich latach realizowanie wielkiego planu stworzenia Centralnego Okręgu Przemysłowego, który niewątpliwie stanowi zdecydowany krok naprzód na drodze do koniecznej strukturalnej i geograficznej przebudowy naszej gospodarki.

Rzut oka wstecz na bardzo poważne wyniki, osiągnięte przez Polskę także i w dziedzinie przemysłowej, a w jej ramach i przez hutnictwo żelazne, stanowiące podstawę siły i gospodarki narodowej, umacniania w przekonaniu, że przy roztropnych zarządzeniach i przychylniej atmosferze, koniecznej dla rozwoju przemysłu, uda się w niedługim czasie podciągnąć wzwyż hutnictwo i przemysł metalowo-przetwórczy do poziomu, potrzebnego dla potęgi wojennej naszej armii i mocarstwowości Polski.

FABRYKA KABLI

SPÓŁKA AKCYJNA

KRAKÓW

Nr. telefonu 152-70 centrala



Port Helsinki

E. Tsug-Stedtger, Helsinki

Helsinki a Olimpiada

Zbliżająca się Olimpiada — wielki ten zjazd międzynarodowy, który odbędzie się w Helsinki, białej stolicy Finlandii w roku 1940-ym, coraz to większe wzbudza zainteresowanie, nie tylko wśród licznej rzeszy świata sportowego, lecz również i w szerokich kręgach armatorów, maklerów, a przede wszystkim wśród przedstawicieli i agencji, pasażerskich linii okrętowych, którym sprawa rozbudowy portu i zarezerwowanie w nim miejsca, dogodnego dla swego okrętu, nie jest obojętne, a przeciwnie wymagająca dużych zabiegów, ponieważ ze względu na przewidziany brak mieszkań, wielkie statki pasażerskie, zawijające do portu z całej kuli ziemskiej, służyć będą jako hotele.

We wszystkich sferach zainteresowanych, powstaje obecnie pytanie, jak się przygotowuje do tych wielkich uroczystości olimpijskich, port i miasto Helsinki, aby godnie reprezentować w roku 1940.

Biorąc pod uwagę wysoką dynamikę w przemyśle Finlandii i sprawność sił fachowych, powołanych do rozbudowy potrzebnych inwestycji, nie wątpimy, iż reprezentacja ta, jak zwykle, stanie na wysokości zadania.

Praca w porcie Helsinki, aczkolwiek postępuje w tempie powolnym to jednak systematycznie, ostrożnie, ściśle wg projektów, opracowanych przez Zarząd Portu, który stale ma na widoku dwie zasady przy budowie:

1. Upiększenie miasta.
2. Rozwinięcie działalności technicznej portu wg wymagań czasu.

Dynamika portu Helsinki nie jest zależna od jakiegokolwiek konkurencji, między poszczególnymi portami Finlandii. Rozwój i dobrobyt portu stoi w ścisłej zależności od naturalnego zaplecza miasta, od uprzemysłowienia Helsinki.

Niestety polityka „parcelacji” miasta była dotychczas bardzo krótkowzroczna. Tereny przemysłowe były zbyt drogie, co spowodowało ulokowanie się przedsiębiorstw przemysłowych, na tańszych terenach w innych portach. To też uprzemysłowienie Helsinki, absolutnie biorąc, jest bardzo słabe, hamujące przy tym rozwój portu, który daleko odbiega od silnego rozwoju portów — Turku, Kotka, Viipuri i Raumo.

„Systematyczność estetyki” robi wrażenie, iż port Helsinki konserwuje się przy status quo, chociaż jego techniczne wyposażenie pochłonęło kolosalne, dla tutejszych stosunków, sumy.

Powyższa systematyczność wpłynęła również na szczupłość prac „olimpijskich” na terenie samego portu, ponieważ kapitał przyznany na ten cel, wynosi zaledwie 16,7 mil. Fmk (ok. 1.800.000 zł) z czego główna pozycja — 12,5 mil. fmk. przypada na budowę nowego dworca pasażerskiego i urzędu celnego w porcie południowym.

Na budowę nowych debarkaderów w Porcie Zachodnim, porcie południowym przy półwyspie Katajonakka-Skatudden i przystani w Kaivopuisto-Brunnsparcken przyznano 4,4 mil. fmk. Port Zachodni będzie rozbudowany dla umożliwienia cumowania większych transatlantyków. Przystań w Kaivopuisto-Brunnsparcken zostanie zmodernizowana i służyć ma jako „port” dla motorówek transatlantyków, stojących na redzie przed twierdzą Soumenlinna-Sveaborg przy wejściu do portu.

Przy półwyspie Katajonakka - Skatudden, gdzie wg wszelkiego prawdopodobieństwa staną polskie transatlantyki m/s „Piłsudski” i m/s „Batory” będą wykonane prace nad rozszerzeniem debarkaderów.



Helsinki — Parlament

Sam dworzec pasażerski — ostatnie słowo techniki i architektury fińskiej co do wielkości swej skromny, to jednak bardzo wygodny, zbudowany zostanie na wzór dworców morskich w Gdyni i Le Havre. Kontrola paszportowa i celna, poczekalnia etc. etc. będą umieszczone w tym budynku, który jednak prawdopodobnie przedstawić będzie prowizorium.

Jak widać z powyższego, sumy przeznaczone na inwestycje portowe, w związku z Olimpiadą, są aczkolwiek skromne, to jednak roboty pod względem techniczno-morskim będą z dużym rozmachem. Obsługa wielkiego napływu turystów, opracowana w najmniejszych szczegółach. Komunikacja Helsinki—Tallinn odbywać się będzie przez całą dobę, co godzinę statkami estońskimi i fińskimi, poza tym wzmożona zostanie częstotliwość, kursujących między tymi miastami, samolotów.

Oczekiwane są w czasie igrzysk kilkadziesiąt transatlantyków, którym zapewniono prawo quasi eksterytorialne tj. prawo „restauracyjne“ i „hotelowe“ aby wszechstronnie ułatwić cudzoziemcom pobyt w stolicy Finlandii.

W porównaniu do portu, o wiele poważniejsze są kwoty przeznaczone na różne inwestycje w mieście, wynoszące ok ¼ miliarda marek fińsk. (ok. 27 milj. zł). Przystąpiono obecnie do ostatnich prac nad wykańczeniem stadionu lekkoatletycznego w ogrodzie Eläintarha - Djurgården. Piękny Pałac Sportu posiada wieżę o wysokości 80 mtr. skąd otwiera się wspaniały widok na białą stolicę Finlandii, na morze i na ciemne sosnowe lasy. Pałac ten łącznie ze stadionem lekkoatletycznym został wybudowany z ofiar całego narodu i jest po parlamencie, tym największym w Finlandii gmachem, zbudowanego w całości z masywnego granitu, najdroższym zabudowaniem młodej Fin-

landii. W tymże ogrodzie przystąpiono również do budowy stadionu pływackiego i jeździeckiego. Na północ, nie daleko od przedmieścia Käpylä-Kottby buduje się velodrom oraz w Tali pod Munkkiniemi-Manknäs, w pobliżu stolicy „Longchamps“ Helsinki, z wielką stacją i prześlicznym hippodromem. Najciekawszym obiektem prac olimpijskich jest jednak budowa wsi olimpijskiej w wymienionej wyżej miejscowości Käpylä-Kottby. Cały szereg nowoczesnych, trzypiętrowych domów mieszkalnych buduje miasto tam dla ulokowania zagranicznych ekip. W centrum miasta obok dworca i urzędu pocztowego buduje prywatne przedsiębiorstwo wielki hotel dla dziennikarzy i funkcjonariuszy, zatrudnionych przy igrzyskach. Policja, kelnerzy, kelnerki, konduktorki tramwajów, personel olimpijski — przechodzą kursy obcych języków. Państwo i miasto buduje poza tym w tempie przyśpieszonym szereg wielkich gmachów m. in. szkołę dla pielęgniarek, które również będą służyć jako pomieszczenia dla turystów w okresie igrzysk.

Obcy obserwatorzy są zdania, że Finlandia, ojczyzna Nurmiego i jej piękna stolica, godnie wystąpi jako gospodarz wielkich, międzynarodowych zawodów. Olimpiada w Helsinkach nie będzie olimpiadą polityczną, jak ostatnia berlińska, lecz prawdziwą olimpiadą sportową opartą na zdrowych i klasycznych tradycjach z czasów ante 1914. Tak m. in. olimpiada z roku 1912 w Stockholmie fizycznie zwróciła uwagę świata na kulturę i wychowanie fizyczne Szwedów. Przyszła teraz kolej dla młodej ekspansywnej republiki fińskiej, kraj ojczysty najlepszych biegaczy świata, kraj o wysokiej, swoistej kulturze i o wychowaniu fizycznym, opartym na zasadzie „mens sana i corporae sana“.



Helsinki z lotu ptaka
1) Port północny
2) Port południowy
3) Port zachodni

ZAKŁADY PRZEMYSŁU TŁUSZCZOWEGO I OLEJARSKIEGO



„UNION“ S. A. GDYNIA

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

palmowego — kokosowego — konopnego — rzepakowego — lnianego —



**POKOST — EKSPORT MAKUCHÓW
UTWARDZALNIA OLEJÓW CIEKŁYCH**

Adres dla listów: Gdynia, skrz. poczt. 125

Adres dla depech: Olejarnia Gdynia

Telefon: 29-41 Centrala

Adres dla przesyłek wagonowych: GDYNIA - PORT CENTRALNY bocznicą własną

Telefon: 29-41 Centrala

Walny Zjazd Dziennikarzy R. P.

zamanifestował silną i zwartą postawę opinii społecznej całego kraju
w obronie interesów Polski nad Bałtykiem

15-th annual Conference of the Polish journalists held in Gdynia

Dnia 18 — 19 maja r.b. w Domu Zdrojowym w Gdyni odbyło się uroczyste otwarcie XV-go walnego zjazdu Związku Dziennikarzy R. P. przy udziale 82 delegatów wszystkich syndykatów w Polsce, który zaszczytli swoją obecnością: wojewoda pomorski min. Władysław Raczkiewicz, dyr. Lepecki z Prezydium Rady Ministrów, dyr. dep. Min. Op. Sp. Okulicz, Komisarz Rządu mgr F. Sokół, kmd. dypl. S. Frankowski, płk. dypl. F. Hoszowski, dyr. Urzędu Morskiego inż. S. Łęgowski, nacz. Piotrowicz z Min. S. Wewn., radca Bodeński z MSZ, i in.

Zjazd dziennikarzy z całej Polski, jako wyraziciel opinii publicznej, przeistoczył się podczas swego otwarcia, w wielką manifestację przywiązania do wybrzeża morskiego i gorących, szczerych uczuć dla naszej dzielnej armii i floty wojennej.

Obrady zagal przes Zarządu Głównego Zw. Dz. RP, płk. Ścierzyński, który na wstępie swego przemówienia m. in. zaznaczył, iż zbiegiem okoliczności zjazd ten odbywa się na starej polskiej ziemi pomorskiej i obradować będzie w największym porcie polskim, otoczonym miłością całego narodu, który daje tym samym największe świadectwo prawdziwe, że przyszłość Polski leży na morzu i że Polska od niego odepchnąć się nie da.

Wojewoda Pomorski min. Władysław Raczkiewicz, w swoim dłuższym przemówieniu m. in. silnie podkreślił, iż ziemia pomorska była odwieczną strażnicą polskiego morza i że polskości tej ziemi nie i nikt nigdy przewyżżyć nie może, że tu na tej ziemi z olbrzymim wysiłkiem współczesnego pokolenia tworzą się nowe walory polskie i że tu, gdzie niedawno jeszcze piaski roznoszone były przez fale morskie i wiatry, wyrastają nowe współczesne osiedla ludzkie, że wre tu praca, że wreszcie na tym wybrzeżu wyrosła chluba Narodu Polskiego — wysiłkiem całego narodu zbudowana Gdynia, że tu nie tylko ogniem miłości ku Ojczyźnie goreją polskie serca, ale że tu lud polski jest zdolny na każdą ofiarę i każdą ofiarę, do której naród wzywać będzie, niewątpliwie ponieść.

Kończąc swoje przemówienie min. Raczkiewicz wyraził życzenie, aby zebrani dziennikarze, niosąc pozdrowienia tej ziemi wszystkim ziemiom polskim wpoili to głębokie przekonanie, że tu na Pomorzu lud pomorski z całą odpowiedzialnością pełni straż nad polskim Bałtykiem wiernie i nieustannie, tak jak nieustannie z całym wysiłkiem rozbudowuje się fortyfikacje gospodarcze i kulturalne tej ziemi. „Zanieście najserdeczniejsze pozdrowienia wszystkim ziemiom polskim w imieniu Pomorza — semper fidelis“. Przemówienie min. W. Raczkiewicza nagradzane było kilkakrotnie entuzjastycznymi oklaskami.

Następnie powitał zjazd w imieniu min. Kościalkowskiego dyr. dep. Min. Op. Sp. Okulicz. Imieniem sił zbrojnych nad Bałtykiem witał zjazd kmd. dypl. S. Frankowski, którego przemówienie, dziennikarze i goście przyjęli również oklaskami.

Na zakończenie części oficjalnej zjazdu uchwalono przy rzesistych oklaskach następującą rezolucję:

„Walny zjazd Związku Dziennikarzy Rzeczypospolitej Polskiej, jednoczącego dziennikarstwo wszystkich obozów politycznych i reprezentującego przez to całą opinię polską, przystępując do obrad w Gdyni nad polskim morzem, stwierdza, że naród polski ma niezłomną wolę utrzymania i rozbudowy swego stanu posiadania na Bałtyku“.

Dalsze obrady, poświęcone sprawom zawodowym odbyły się w gronie delegatów. Po części oficjalnej zjazdu, udano się na pokład m/s „Batory“ gdzie dyrekcja G.A.L. podejmowała uczestników zjazdu śniadaniem, których w salonie reprezentacyjnym motorowca powitał dyr. G. A. L. kmd. Jaćwicz, a w imieniu zebranych dziennikarzy odpowiedział red. Piotrowski.

Poza tym, Komisarz Rządu mgr F. Sokół, podejmował uczestników zjazdu, obiadem w sali restauracji „Ermitage“.

* * *

On the 18th and 19th of May, the Association of Polish Journalists held its 15th Annual Conference at the Pump Rooms in Gdynia. The conference was attended by 82 delegates representing all the newspaper syndicates in Poland, besides many notables from the government and army circles. The journalists, to express their deep attachment to the Polish coast and Baltic sea on behalf of Polish public opinion, held a manifestation for this purpose at the opening of the conference.

The conference was inaugurated by the president of the association, Col. Ścierzyński, who remarked at the beginning of his speech that the fact that the conference was held in Gdynia, to which all of Poland is greatly attached, was the best testimony that Poland's future lay on the sea and the Poland would not allowed herself to be severed from it.

The wojewoda of Pommerania, Władysław Raczkiewicz, as usual, delivered an effective speech. He said that the coastal lands were from the dawn of history, Polish, and guarded the interests of Poland on the sea. Further, he said, that modern Poland has built the great port of Gdynia, which not so many years ago was a small fishing station. Nothing, he added, will stop the Polish pioneering spirit which is determined to build here along the Baltic a great Poland. He closed his speech requesting all of the delegates to carry back home the message that here on the Baltic, the Poles will never give up their rights.

The conference closed with the following resolution: the Association of Polish Journalists resolves that the Polish national shall continue with an undiminishing will to increase and develop their power on the Baltic Sea.

ZAMÓWIENIA NA »INFORMATOR GDYNIA—PORT«

który w miesiącu czerwcu wyjdzie z druku przyjmuje
administracja: Gdynia, Świętojańska 73 — Tel. 16-96

cena egzemplarza w sprzedaży zł. 4,—
przy zamówieniu do 15. VI. rb. zł. 3,—

Treść informatora w języku polskim i angielskim, uzgodniona z Urzędem Morskim składa się:

- 1) warunki nautyczne,
- 2) odprawa celna,
- 3) opis basenów i nabrzeży portowych z licznymi ilustracjami,
- 4) najnowsze przepisy portowe, policyjne, drogowe i t. p.,
- 5) opłaty za użycie dźwigów, taryfy składowe,
- 6) opłaty za holowanie, cumowanie i postój statków,
- 7) stawki maklerskie,
- 8) taryfa szlauerska
- 9) linie regularne,
- 10) urzędy, konsulaty, instytucje i t. p.,
- 11) dział adresowy,
- 12) połączenia kolejowe, telefoniczne i t. p.
plan portu.

KRONIKA ZAGRANICZNA

AUSLANDSCHRONIK – FOREIGN CHRONICLE

KRONIKA KRAJÓW BAŁKAŃSKICH – DALSZEGO ZAPLECZA PORTÓW W GDYNI I GDAŃSKU

GRECJA

Między Grecją a Polską zawarty został w Warszawie nowy traktat handlowy, który ma na celu przede wszystkim wzmocnienie obecnej wymiany towarowej polsko - greckiej. Najważniejszymi artykułami wymiany są: z Grecji do Polski: tytoń, owoce świeże i suszone, jak winogrona, rodzynki, figi, pomarańcze, cytryny, dalej orzechy, oliwki, wino, niektóre gatunki rud; natomiast z Polski do Grecji: węgiel, asfalt, ropa, metale i wyroby metalowe, maszyny, wyroby ceramiczne, wyroby bawełniane i wełniane, cukier, zwierzęta, groch, jęczmień. Najdogodniejsze połączenie kolejowe Polski z Grecją prowadzi przez Rumunię i Bułgarię.

JUGOSŁAWIA.

Pod koniec kwietnia br. utworzono w Beogradzie Polsko-Jugosłowiańską Izbę Handlową. Będzie ona spełniać zadania dotychczasowego polsko - jugosłowiańskiego komitetu gospodarczego dla popierania wzajemnej wymiany towarowej między Polską i Jugosławią. Podobna izba będzie również wkrótce powołana do życia w Warszawie. Utworzenie tych izb jest skutkiem zbyt ciasnego zakresu działania komitetu gospodarczego.

Przywóz maszyn rolniczych do Jugosławii w r. 1938 przedstawiał wartość 51,8 miln. dinarów, z czego za 30,5 miln. dinarów, tj. trzy piąte, przywieziono z Niemiec i za 10 miln. dinarów, tj. jedną piątą, z Czecho - Słowacji. W ten sposób po ostatnich przeobrażeniach politycznych 80% całego przywozu maszyn rolniczych pochodzi z niemieckiego obszaru gospodarczego. Niemieckie sfery handlowe kładą duży nacisk na ten wywóz i starają się w miarę możliwości jeszcze podwyższyć dotychczasową ilość, aby wzamian na drodze kompensacji zapewnić sobie dostawę żelaza i surowców dla przemysłu metalowego.

Jugosłowiański eksport suszonych śliwek wyniósł w minionym półroczu 1938/39 razem 1045 wagonów. Z tego wywieziono 523 wagony do Niemiec, 520 wagonów do Polski, 150 wagonów do Czecho - Słowacji, 40 wagonów do Węgier i 12 wagonów do Włoch. Ponadto 150 wagonów pozostało jeszcze do wywozu.

Jak już podawaliśmy, koncern Baty zakupił w poszczególnych miejscowościach jugosłowiańskich kompleksy zabudowań dla zainstalowania różnych zakładów przemysłowych. Pomimo zaprzeczeń ze strony koncernu Baty, informacje te okazały się prawdziwe. Potwierdzeniem tego jest fakt, że jugosłowiańskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu udzieliło w ciągu ostatnich tygodni kilka koncesji koncernowi Baty na założenie nowych spółek akcyjnych. Założono towarzystwo akcyjne „Nebojša a. d.” z siedzibą w Beogradzie, z kapitałem zakładowym 5 miln. dinarów. Towarzystwo to wybudowało swoje zakłady fabryczne w Valjero (północno-zachodnia Serbia) i produkować będzie opony gumowe wszelkiego rodzaju, maski gazowe, obuwie gumowe. Następnie założono towarzystwo akcyjne „Majstor a. d.” z siedzibą w Beogradzie, z kapitałem zakładowym 5 miln. dinarów. Celem tego przedsiębiorstwa jest eksploatacja rud, fabrykacja maszyn i ich części oraz narzędzi, jak również przeróbka żelaza i innych metali. Trzecim niedawno założonym przedsiębiorstwem koncernu Baty jest „Celofan a. d.” z siedzibą w Beogradzie, z kapitałem akcyjnym 2 miln. dinarów. W zakresie działalności tego przedsiębiorstwa jest eksploatacja lasów, a mianowicie produkcja garbników, celofanu, sztucznego jedwabiu, wełny sztucznej itp. Ponad to odnośnie ministerstwo wydało koncesję koncernowi Baty na wybudowanie fabryki przeróbki skór pod firmą „Stofin a. d.”

Ta lokata kapitałów koncernu Baty budzi pewne obawy władz niemieckich. To też według informacji z Protektoratu Czech i Moraw, władze niemieckie odmówiły fabrykantowi Bata, przebywającemu obecnie w Zlinie (Morawy), zezwolenia na wyjazd za granicę. Równocześnie poddano jego osobę ścisłemu dozorowi.

Jugosławia otrzymała w ostatnim czasie ze strony zagranicznego kapitału liczne propozycje na kredyty towarowe. Po angielskich i francuskich propozycjach Niemcy przedłożyły propozycje na kredyt 200 miln. RM, płatne w surowcach i płodach rolnych. Obecnie Włochy zaproponowały Jugosławii kredyt towarowy w wysokości pół mi-

liarda lirów, płatne w pięciu rocznych ratach z dogodnymi odsetkami. Oprócz spłaty w surowcach i produktach rolnych Włosi żądają spłaty 20% kredytu w dewizach z tym zastrzeżeniem, że dewizy te przeznaczone będą na zakup surowców, których Jugosławia nie może dostarczyć a które służyć będą do fabrykacji produktów dostarczanych na rynek jugosłowiański.

NOWY DOK PŁYWAJĄCY W KONSTANCY.

W porcie w Konstancy uruchomiono w kwietniu br. dok pływający nośności 7 874 ton; może on pomieścić statki 475 stóp długości i 69 stóp szerokości.

NOWA FLOTA TANKOWCÓW RUMUŃSKICH.

Jak donosi norweski dziennik żeglowski „Norges Handelsog - Sjøfartstidende” rząd rumuński zawarł z firmami norweskimi umowę, które mają zorganizować rumuńską flotę tankowców obejmującą ok. 500.000 ton, dla transportu olejów mineralnych. Rumunia eksportuje rocznie około 5.000.000 ton ropy, z czego detąd niewielki tylko procent przewożono własnymi statkami.

OŻYWIONY RUCH W KANAŁE SUEZKIM.

W kwietniu br. opłaty za przebycie Kanału Suezkiego wyniosły ogółem 807.600 funtów wobec 799.400 funtów w kwietniu r. ub., co uważać należy za oznakę ożywienia w światowym ruchu morskim. Zaznaczyć należy, że wzrost wpływów wystąpił po raz pierwszy od dwóch lat.

LITEWSKI HANDEL ZAGRANICZNY KIERUJE SIĘ PRZEZ LIBAWĘ.

Według danych statystycznych w kwietniu rb. 55% eksportu i 58% importu litewskiego skierowane było przez lotewski port Libawę.

Import i eksport litewski przez Kłajpedę wynosił w tym miesiącu zaledwie 20-50%.

PORT W LIBAWIE PO ZAJĘCIU KŁAJPEDY PRZEZ NIEMCÓW.

Zajęcie Kłajpedy przez Niemców odzwierciedliło się w obrotach towarowych portów lotewskich, szczególnie w Libawie. Obrót towarów we wszystkich portach lotewskich (bez kabotażu) w ciągu pierwszego kwartału lat 1958 i 1959 wyniósł (w tys. ton) na wejściu 188 i 211, na wyjściu 148 i 210, czyli ogólne obroty wzrosły o 25%. W Rydze wyładowano 157 i 165, załadowano 122 i 148, zatem obroty ryskie wzrosły o 12%; w Libawie wyładowano 51 i 46, 10 i 51. Tu więc nastąpił wzrost o 90%, jeżeli chodzi o ogólne obroty, a nawet przeszło 200% w samym wywozie. Charakterystyczne, że w poszczególnych miesiącach br. obroty towarowe portu w Rydze wykazują stopniowy spadek, natomiast w Libawie silny wzrost. Tak, wyładowano tam w styczniu 10 tys. ton, w lutym 16 tys. i w marcu 20 tys., załadowano 5, 15 i 12 tys. ton.

WYMIANA TOWAROWA PAŃSTW BAŁTYCKICH Z SOWIETAMI.

Według statystyki krajów bałtyckich handel ich z Sowietami w r. 1958 i 1957 przedstawiał się następująco (w mil. rubli):

Estonia	7,4	6,1	8,9	6,2
Łotwa	8,6	7,8	8,9	6,8
Litwa	15,5	11,9	15,7	9,7

Jak z powyższej tabeli wynika, przywóz w 1958 r. zmniejszył się znacznie. Kraje bałtyckie sprowadzają z Rosji głównie ropę naftową, nawozy sztuczne, drzewo, węgiel kamienny, maszyny rolnicze itd., a wywożą nierogaciznę, skóry surowe i wyprawione, produkty mleczarskie, papier itd. Udział Sowietów w handlu zagranicznym państw bałtyckich wynosi 4-5%.

Tranzyt rosyjski przez kraje bałtyckie w 1958 r. obejmował 87.000 ton wobec 198.000 ton w 1957 r.

OBNIŻENIE STAWEK ASEKURACYJNYCH OD RYZYKA WOJNY.

Donoszą z Londynu, że stawki ubezpieczeniowe od ryzyka wojny obniżone zostały z 20 do 12,6% dla rejsów na morzu Śródziemnym i Bałtyckim, z 10 do 7,6% w odniesieniu do komunikacji transatlantyckiej, a z 40 do 25% dla żeglugi na morzu Czarnym.

KONGRES ŻEGLUGOWY W SZTOKHOLMIE.

W związku z kongresem żeglugowym, zamkniętym 6-go maja br., odbyło się tegoż dnia roczne zebranie Towarzystwa Technologów okrętowych. Z odczytu dra Jamesa Montgomerie o tendencjach w budownictwie okrętowym i z dyskusji na ten temat wynikało, że od 20 lat panuje dążność do zwiększenia szerokości statków i ich szybkości. W 1914 r. szybkość statków wynosiła przeciętnie 12,5 węzła, obecnie buduje się przeważnie towarowce rozwijające 16 węzłów; wzrost ten tłumaczy się zwiększeniem mocy nowoczesnych motorów. Mówiąc o rozwoju budowania statków systemem spawania, skonstatowano znaczne zmniejszenie kosztów spawania w ostatnich latach.

ODSZKODOWANIE ZA M/S „STOCKHOLM”.

Włoskie towarzystwa ubezpieczeniowe zgodziły się obecnie na wypłacenie odszkodowania w wysokości 875 tys. funtów szterlingów za spalony na stoczni włoskiej motorowiec transatlantyczny „Stockholm”.

SPRAWOZDANIE SZWEDZKO - AMERYKAŃSKIEJ LINII ŻEGLUGOWEJ

Według sprawozdania przygotowanego na roczne zebranie (24. IV.) przez Zarząd S. A. „Svenska Amerika Linien” niepokój polityczny w ostatnim roku odbił się niekorzystnie na transatlantycznym ruchu pasażerskim, zwłaszcza powstrzymał Amerykanów od podróży do Europy; jednocześnie zaznaczył się poważny spadek obrotów towarowych. Statki towarzystwa kursujące między Szwecją a Am. Półn. wykonały 27 podróży w kierunku zachodnim i 25 podróży w kierunku wschodnim. Wśród tych ostatnich przedłużono 4 podróże do Kopenhagi a 2 do zatoki fińskiej.

Ruch pasażerów i towarów wykazuje poniższe zestawienie:

Pasażerów:	1936	1937	1938
na zachód:	9.195	10.245	9.416
na wschód:	10.856	10.968	10.665
Razem	20.049	21.215	20.081
Przeciętnie na jedną podróż	427	442	388
Towarów: (w tonach)	1936	1937	1938
na zachód	40.999	35.992	19.117
na wschód	16.989	17.301	14.551
Razem	57.988	51.295	33.668

Poza tym na statku „Gripsholm” odbywały się podróże turystyczne naokoło Ameryki Połd. i inne. Ściągnięty one 4427 osób na wycieczki dłuższe i 5128 osób na krótsze, tak że razem wzięto w nich udział 9555 osób, wobec 10.873 w 1937 r. Dla utrzymania ruchu na Bałtyku donajmowano obcy tonaż. Pomimo zmniejszonej frekwencji wpływy z żeglugi zwiększyły się, tym nie mniej jednak czysty zysk zmniejszył się, jak to wynika z nast. zestawienia:

Wpływy	1935	1936	1937	1938
zarobki brutto	16 64	19 71	22 92	22 98
koszty ruchu	15 65	15 17	17 22	18 06
zarobki netto:	5 01	4 54	5 70	4 92
różne	0 05	0 07	0 05	0 05
Razem:	5 04	4 61	5 75	4 97
Wydatki:	1935	1936	1937	1938
Koszty	1 40	1 56	1 74	1 85
Modernizacja	—	0 22	0 17	0 45
Odsetki	0 05	—	0 15	0 28
Podatki	—	—	0 35	—
Odpisy	1 50	1 75	1 71	1 70
Czysty zysk	0 09	1 10	1 67	0 75 %
Dywidenda	—	5 %	4 %	2 %

Wpływy z ruchu pasażerskiego zwiększyły się z 18,80 do 19,02 mil. kr. natomiast frachty wykazują nieznaczne zmniejszenie z 598 do 286 milj. kr. Wartość książkowa statków po obecnym odpisie wynosi 18,22 milj. kr.

Bilans S. A. przedstawia się następująco w milionach koron:

Aktywa:	1935	1936	1937	1938
Flota	48 95	48 95	48 95	48 95
Flota netto	24 12	22 42	20 52	18 22
Nowe statki	—	2 20	8 65	17 12
Akcje	1 05	1 05	1 05	0 95
Bank & Kasa	2 98	4 55	9 47	2 17
Skład etc	1 18	1 16	1 24	1 37
Dłużnic	3 20	3 08	3 16	3 53
Pasywa:	1935	1936	1937	1938
Kapitał akc.	24 00	24 00	24 00	24 00
Fundusz na odpis	24 85	26 55	28 45	30 73
Inne fundusze	3 50	3 50	3 94	3 98
Pożyczka państw.	2 40	—	—	—
Hipoteka kasj. okręt.	—	5 00	11 00	11 00
Inni wierzyciele	2 24	2 47	5 17	3 13
Zysk i saldo	0 39	1 49	1 98	1 05
	57 36	60 99	72 52	75 89

Statki towarzystwa są ubezpieczone na ogólną sumę 44.425.000 Kr., z tego: statek Kungsholm na 20.625.000 kr., Gripsholm na 16.250.000 kr., Drottningholm 5.500.000 kr., Kastellholm — 1.000.000 i Marieholm 1.050.000 kr.

WZMOŻENIE RUCHU W WOLNYM PORCIE W SZTOKHOLMIE.

Ruch statków w wolnym porcie w Sztokholmie wyniósł w 1938 r. 5 399 statków, pojemności 2,7 mil. trn w 1937 roku, t. j. zwiększył się o 8,5%. Jednocześnie zwiększyły się dochody Towarzystwa Wolnego Portu o 6% do 905 tys. kor., dochody z opłat portowych o 2,5% do 110 tys. kor. i z opłat celnych o 2 mil. kor. do 22,4 mil. kor.

POŁĄCZENIE MORSKIE U. S. A. — SZWECJA — FINLANDIA.

Amerykańskie Towarzystwo Moore -Mc Cormick Lines Inc., utrzymujące stałą komunikację morską na linii USA — Szwecja—Finlandia, p. n. „American Scantic-Line”, buduje obecnie 6 statków motorowych o łącznej nośności 9 tys. d. w. t. i szybkości 16,5 węzłów na godzinę. W miarę uruchomienia nowych jednostek stary tonaż będzie wycofany z obiegu. Nowe statki posiadają m. in. chłodnie dla transportu owoców i nabiału.

PORTY ŁOTEWSKIE.

Obroty portów łotewskich w 1937 i 1938 r. przedstawiają się następująco:


Port	1938		1937	
	Liczba statków	Pojemność trn.	Liczba statków	Pojemność trn.
Ryga	1 778	1 042 502	2 056	1 242 639
Libawa	712	576 821	602	298 557
Venstpils	565	275 245	546	525 232

BAŁTYK — AMERYKA.

Według liverpoolskiego „Journal of Commerce” trzy towarzystwa żeglugowe: American Scantic Line, Swedish — America — Mexico Line i Transatlantic Steamship Co., które zamierzały wystąpić z konferencji „United—States—Baltic”, postanowiły pozostać nadal członkami tej konferencji, pozostawiając jednak sobie wolną rękę w zwalczaniu stawek frachtowych oferowanych załadowcom przez armatorów nie zrzeszonych.

PROBLEM FLOTY HANDLOWEJ W CZASIE WOJNY

Sprawa strat tonażu handlowego w czasie wojny światowej była dotąd mało znana i nie doceniana z powodu braku szczegółowych danych. W ostatnim czasie ze względu na aktualność tematu problem ten poddano głębszej analizie. Wyrazem zainteresowania się tą kwestią jest artykuł prof. E. Wagemana, dyrektora Niemieckiego Instytutu Badania Konjunktur, omawiający w ostatnim Biuletynie Instytutu straty tonażu oraz jego sytuację w czasie wojny światowej. Porównanie światowego tonażu 1919 r. z rokiem 1914 wykazuje, że już w osiem miesięcy po zawieszeniu broni wyniósł on 47,9 mil. trn. wzrósł zatem w



Towary **kolonialne**

GDAŃSK, Dominikswall 9

Telefon 248 19

GIESCHE

BUNKERCOAL

GDAŃSK — GDYNIA

ciągu tych 5 lat o 5,5%. Wzrost ten tłumaczy się tym, że Anglia i Stany Zjedn. rozpoczęły realizację swojego programu odbudowy floty w tym czasie, gdy jeszcze prowadzono wojnę podwodną.

W czasie pokoju przyczyną normalnych strat tonażu jest oddawanie statków na złom lub wypadki na morzu; w czasie wojny dołączyły się jeszcze przyczyny działań wojennych. W latach 1914—1918 zaprzestano całkowicie cięcia złomu, natomiast straty na morzu się podwoiły, dochodząc do 5,2 mil. trb w 1918 r. Bilans strat i zysków tonażu wykazuje (w tys. trb) w r. 1914 — 709 strat, a 1.015 nowego tonażu, w 1915 r. — 1.725 i 1.202, w 1916 r. — 2.797 i 1.688, w 1917 r. 6.625 i 2.958, w 1918 r. do października — 5.199 i 4.008. W całości straty wyrażają się liczbą 15.051 tys. trb, a tonaż nowozbudowany — 10.849, przy czym nie budowały w tym czasie Niemcy i Austro-Węgry.

Niezależnie od zniszczenia wskutek bezpośredniej walki na morzu, straty powodowało używanie nieodpowiednich jednostek, łatwo ulegających awariom, na co wpływał brak należytej kontroli władz portowych. 4% ogólnych strat wynikało z walk na powierzchni morza, 9% strat powodowały miny i 87% — bezpośrednio ataki łodzi podwodnych.

Zastosowany z czasem system konwojowania statków przyczynił się do wzrostu zatrudnienia załóg i oficerów. Dużą ilość wykwalifikowanych pracowników stoczni wezwano pod broń, stocznie oddano do dyspozycji władz wojskowych, to też w budowie tonażu handlowego nastąpił zastój. W latach 1915—1916 spuszczone na wodę zaledwie 1/3 liczby jednostek wodowanych w 1915 r.

W 1916 r. Anglia, wobec krytycznej sytuacji zmuszona do uruchomienia stoczni handlowych, napotkała na olbrzymie trudności przy zdobywaniu materiału stalowego oraz fachowych sił roboczych, choćby tylko dla naprawy statków uszkodzonych. Mimo wielkich wysiłków produkcja angielska w tej dziedzinie nie przekroczyła 2/3 poziomu z 1915 r. W podobnych warunkach znalazły się i inne państwa: Stany Zjednoczone, Japonia i Holandia. Dopiero w końcu 1918 r., gdy Stany Zjednoczone zrealizowały swój połączony program żeglowny, produkcja ogólna przekroczyła cyfry z 1915 r. Dzięki konstrukcji jednostek standardowych budownictwo okrętowe Anglii i Ameryki Półn. postępowało w szybszym tempie.

Największy sukces ilościowo osiągnęły Stany Zjednoczone, jakkolwiek statki pod względem jakości pozostawiały dużo do życzenia.

Niżej podana tabela wykazuje produkcję tonażu w latach 1915—1919 w tys. trb:

	Anglia	U. S. A.	Japonia	inne państwa	prod. świat.
1915	1 952	228	65	1 108	3 553
1914	1 684	165	86	920	2 855
1915	651	157	49	545x)	1 202
1916	608	585	146	549x)	1 688
1917	1 165	821	550	604x)	2 958
1918	1 548	2 602	490	1 007x)	5 447
1919	1 620	3 580	612	1 534y)	7 146

x) bez Niemiec, Belgii i Austro-Węgier; y) bez Niemiec.

Pośrednie przyczyny zmniejszenia się tonażu użytkowego — to uwiązanie statków i ograniczenie ich wydajności. Uneruchomienie to przewyższa znacznie straty, spowodowane zniszczeniem statków, trudno jednak ująć w cyfry zmniejszenie użytkowania istniejącego tonażu, spowodowane zmianą dróg handlowych i przedłużonym czasem rejsów. Przyjmując rok 1914 za 100, tonaż biorący udział w przewozach handlowych wynosił: w r. 1914 — 76, 1915 — 69, 1916 — 68, 1917 — 61, 1918 do końca października — 62.

Wielkim utrudnieniem dla transportu towarowego były pola minowe w pobliżu portów, które trzeba było omijać; przez zmianę zaś trasy opóźniały się statki, powodując przepełnienie w magazynach portowych, wskutek czego i wyładowanie odbywało się ze znacznym opóźnieniem.

Anglia, która od czasu wojny pokrywała większą część swojego zapotrzebowania importem z Europy, zmuszona była do zmiany statków o mniejszej pojemności na większe, przystosowane do podróży oceanicznych. Import z Europy spadł między 1915 a 1918 r. z 45% do 19%, z Ameryki natomiast wzrósł w tym czasie z 55% do 60%. W ten sposób obroty towarowe skoncentrowały się na północnym Atlantyku ze szkodą dla innych szlaków. Stany Zjednoczone przez zastosowanie systemu konwojowania umożliwiły ciągłość dostaw produktów rolniczych i przemysłowych dla Europy, nie wymagając natychmiastowej zapłaty.

Jak widać z powyższego, analityczne te uwagi nie są pozbawione wartości szczególnie w dobie obecnej, mimo zmienionych warunków tak politycznych, jak i ekonomicznych.

TONAŻ NIECZYNNY

Bałtycka i Międzynarodowa Konferencja Morska podała statystyczne dane dotyczące bezrobocia statków morskich, spowodowanego brakiem ładunku lub zbyt niskimi stawkami frachtowymi. Statki zostały uwiązane aż do czasu kiedy rozpoczynający się obecnie sezon transportu drzewa da możliwość armatorom uzyskania wyższych stawek frachtowych. Grupa armatorów fińskich wystąpiła swego czasu z projektem aby BIMCO skłoniła wszystkich swych członków do uwiązania statków w celu spowodowania podwyżki stawek na przewóz drzewa. Rezultatu tego jednak nie osiągnięto, bo statki wprawdzie zostały uwiązane, ale nie z woli armatorów, lecz z powodu złej koniunktury.

Cyfry ogólne tonażu nieczynnego w ostatnich 4 latach wynosiły w I kw.:

	1939	1938	1937	1936	1935
	3,174,000	1,755,000	3,704,000	4,785,000	6,507,000

Podaż statków stale przewyższa zapotrzebowanie, to też obecnie bardziej potrzebne jest ożywienie handlu niż powiększanie tonażu. Bezrobotny tonaż w roku 1939 w poszczególnych krajach przedstawiał się następująco w liczbach bezwzględnych i procentowo w stosunku do ogólnego tonażu:

Kraj	na	ilość stat.	trb.	%
Dania	1/3 39	35	44,858	4
Estonia	1/3 39	39	19,998	11,8
Finlandia	1/3 39	51x)	49,261x)	9,1
Francja	1/3 39	147	249,627	8
Niemcy	1/1 39	25	46,736	1,1
Anglia i Irlandia	1/1 39	174+)	589,000+)	3,5
Grecja	30/6 38	—	459,000	24,3
Włochy	1/1 39	—	163,000	5
Japonia	1/1 39	—	6,000	0,1
Łotwa	1/3 39	17	56,825	19
Holandia	1/2 39	6	35,467	1,8
Indie Hol.	1/2 39	9	18,537	—
Norwegia	1/3 39	135y)	546,227	7,5
Polska	1/2 39	1	6,852	6,8
Szwecja	1/3 39	167	204,160	15
U.S.A.	1/1 38	—	1,348,000	11,8
Inne	—	—	50,000	0,5

x) łącznie z Aland; 15 statków o 14,575 trb.

+) łącznie z 15 tankowcami o 58,225 trn.

y) łącznie z 25 tankowcami o 265,205 tów.

**Własne magazyny
i urządzenia przeładunkowe f-my Józef
Fetter S. A. w Gdyni**

**Private Cranes
and Warehouses
of Józef Fetter Ltd.
Gdynia**



RYNEK FRACHTOWY

FRACHTENMARKT - FREIGHT MARKED

SPRAWOZDANIE POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ ZA MIESIĄC KWIECIEŃ 1939 R.

W ogólnej sytuacji rynku frachtowego można było zauważyć duże wahania, wynikłe ze zmiennej i naprężonej sytuacji politycznej.

Węgiel

Obecna sytuacja polityczna wywarła szczególnie głęboki wpływ na eksport węgla i związane z tym stawki frachtowe osiągnęły rekordowy poziom roku 1937. W miesiącu sprawozdawczym kształtowały się one w następujący sposób:

za statek wielkości 2.500 ton na początku kwietnia płacono do Rouen sh 5/9, podczas gdy za statek tej samej wielkości pod koniec miesiąca do tego samego portu płacono sh 6/10¹/₂ do sh 7/—, do Bordeaux za statek wielkości 5.200 ton płacono sh 6/4¹/₂ pod koniec mies. sh 7/9, do Lorient za statek wielkości 1.900 ton płacono w połowie mies. 7/4¹/₂ pod koniec mies. sh 7/6, do Antwerpii za statek wielkości 3000 — 3.500 ton płacono na początku mies. sh 4/—, w połowie mies. za statek tej samej wielkości płacono już sh 4/6 pod koniec mies. sh 4/9, do Rotterdamu za statek wielkości 3.500 ton na początku mies. płacono sh 4/9, pod koniec mies. za statek tej samej wielkości sh 1/— więcej.

W powyższych trzech kierunkach stawki od początku miesiąca poszły w górę przeciętnie o sh 1/—, przy czym armatorzy podwyższali często swoje stawki z dnia na dzień.

Na początku miesiąca zanotowano też kilka ładunków na Morze Śródziemne a mianowicie: do Aleksandrii za statek wielkości 6 500 do 7 000 ton płacono sh 9/—, za statek wielkości 6 000 do 6 500 ton do Splitu albo Dubrowniku płacono sh 8/9.

Pod koniec mies. zafrachtowano kilka ładunków a mianowicie, statek wielkości 2.200 ton do 2.500 ton do Bony, przy czym stawka wynosiła sh 12/— oraz statek tej samej wielkości do Oranu za który zapłacono sh 11/6. Do Buenos Aires było tylko kilka ładunków, przy czym za statek wielkości 3.500 ton płacono sh 14/6.

Z a g l o w e e

Stawki na zboże utrzymały się naogół na tym samym poziomie, co w marcu, wzgl. uległy nawet obniżeniu i tak za port niedalej położony na północ, niż port North Aarhus płacono Rmk. 4.—. Eksport zboża do Danii był naogół słaby wskutek ograniczeń duńskich.

Do holenderskich portów prowincjonalnych eksport nieco się zmniejszył i to głównie z powodu sytuacji politycznej. Stawki utrzymały się również na poziomie marcowym, wynosząc od Hfl. 3.75 do Hfl. 4.—. Jedynie pod koniec miesiąca dało się zauważyć pewne ożywienie.

Z b o ż e

Naogół stawki frachtowe na Antwerpie wykazywały tendencję zwykłą, osiągając poziom sh 5/3 za 1 tonę. W kierunku tym zanotowano na początku miesiąca znaczne transporty. W ostatnim czasie daje się jednak zauważyć pewien zastój.

Ostatnio poszukiwany jest stale tonaż do wschodnich wybrzeży Anglii pod make, za który płacono sh 11/— do sh 12/— za tonę. Jednak z powodu dużej przestarzałości towaru wchodzi w rachubę dla powyższych ładunków tylko tonaż holenderski. Stalki bowiem hol. obecnie budowane mają kubaturowo zbudowane ładownie od 70 do 80 stóp na tonę dwi, i z tego powodu są obecnie prawie bezkonkurencyjne.

D r z e w o

Eksport drzewa szedł głównie do Londynu i Hull. W kwietniu zanotowano pewne ożywienie mające również jak w poprzednich ładunkach masowych swoje źródło w obecnej sytuacji politycznej. Dążeniem bowiem załadowców była jak najszybsza wysyłka wszelkich zakontraktowanych partii drzewa. W związku z tym poszły również nieco w górę stawki frachtowe. I tak za 1 std. DBB płacono do Londynu sh 50/—, za drzewo twarde obrzynane sh 45/— za std. oraz za drzewo twarde nieobryzane sh 50/— za std.

Natomiast do Danii było naogół mniej ładunków niż w marcu, przy czym za 1 std. DBB płacono sh 24/6.

Według relacji z połowy maja — rynek frachtowy wykazuje nadal mocną tendencję. Po przejściowym osłabieniu popytu, załadowcy argentyńskiego zboża charterują tonaż nie tylko na bliskie, lecz i na dalsze terminy po stawkach powyżej minimalnych. Tonaż, znajdujący się do niedawna beczynnie na wodach La Platy, został całkowicie wykorzystany, a nadto wynajęto kilkadziesiąt statków z dalszych pozycji, głównie z Europy, które udały się w kierunku do Ameryki Południowej z balastem. Ogółem zacharterowano pod załadunek różnych gatunków zbóż, głównie pszenicy do Hiszpanii i Anglii w miesiącach: maju

i czerwcu po przeszło 600 tys. t DW, oraz przeszło 100 tys. ton DW na lipiec. Tak znaczne zaangażowanie tonażu tylko w tym jednym ośrodku przyczyniło się do uruchomienia statków uwiązanych oraz do zmniejszenia się ofert w innych kierunkach.

W związku z powyższym w innych ośrodkach załadowczych istnieje również tendencja mocna. Znajduje to swój wyraz w decyzji Trampowego Komitetu Administracyjnego, który z dniem 5 bm. podwyższył minimalnie stawki frachtowe z portów na rzece św. Wawrzyńca oraz ze wschodnich portów Ameryki Północnej o 1¹/₂—4¹/₂ d za q w relacji do portów zachodnio europejskich.

Zapotrzebowanie na tonaż w Ameryce Północnej pod ładunki zboża było tak duże, że armatorzy przez pewien czas nie interesowali się wcale złomem — tak, iż przejściowo istniała duża trudność zapewnienia tonażu dla tych transportów. Duże zapotrzebowanie wykazują również załadowcy cukru na Kubie i San Domingo. Z drugiej strony istnieje nadal zapotrzebowanie na tonaż pod węgiel z Europy do Ameryki, i okoliczność ta przyczyniła się niewątpliwie do wyrównania narastających różnic.

W ośrodkach Dalekiego Wschodu sytuacja nie wykazuje większych zmian, chociaż tendencja była naogół mocniejsza. W obrotach kontrolowanych na tym szlaku ustala się premię do 2 sh na tonie, powyżej stawki minimalnej.

Na morzu Śródziemnym nie zaszły żadne zmiany. Istnieje tam nadal zapotrzebowanie na tonaż pod ładunki rud, do transakcyj jednak nie dochodzi z uwagi na nieustępliwe stanowisko armatorów, którzy podwyższyli swoje żądania.

Na morzu Czarnym notowano zaledwie pojedyncze transakcje na przewóz zboża do zachodnich portów Europy.

W ocenie sytuacji rynku frachtowego na Bałtyku, opinie są podzielone. Według jednych trwa tu nadal tendencja mocna z możliwością utrzymania się przez czas dłuższy, według innych ujawnia się już spadek zapotrzebowania tonażu i można oczekiwać obniżki frachtów. Wydaje się, że te ostatnie opinie oparte są na wrażeniach z lokalnego ruchu statków, które się posuwają w kierunku północno - wschodnim i w związku z tym frachty w tym kierunku zniżkują. I tak węgiel polski do państw bałtyckich, Finlandii i Szwecji płać fracht o 5—6 d mniej w porównaniu z poprzednim tygodniem. Natomiast w kierunku na zachód utrzymuje się nadal tendencja mocna, pomijając również podróże transoceaniczne, a więc do Ameryki Północnej i Południowej, dokąd można bez trudu uzyskać bardzo dogodne warunki dla załadowców.

KOSZTY STATKU PRACUJĄCEGO A FRACHTY.

Kwestia czy mniejsze statki mają możliwość egzystencji jest żywo omawiana w Norwegii i ostatnio dziennik żeglowny „Norges Handelsog Sjøfartstidende” podaje zestawienie obrazujące wzrost wydatków dziennych (w koronach) pracujących statków 5 wielkości:

Statek	1935	1936	1937	1938	1939
850 t. d. w.	150	150	185	214	225
1 000 ..	—	168	195	225	242
1 850 ..	210	220	252	292	315

Koszty te nie obejmują odsetek od kapitału, podatków i wydatków administracyjnych. Mimo wzrostu kosztów o 50% w porównaniu z 1935 r. statki te pracowały w zeszłym roku, kiedy były równie niskie, a nawet niekiedy niższe niż obecnie.

TOWARZYSTWO EKSPEDYCYJNE I AGENTURA MORSKA

FERDYNAND PROWE

Sp. z ogr. odp. w Gdyni, ul. Starowiejska 7

Maklerstwo
Frachtowanie
Clenie
Ekspedycja
Magazynowanie
Sztauerka

Ekspedycja i odprawa regularnych linii okrętowych w kierunku:
Rotterdam, Antwerpia, Hamburg, Szczecin.
Przyjmowanie wszelkich przesyłek do wszystkich zamorskich portów.

KONCESJONOWANA AGENCJA CELNA

Rok założenia 1927.

Adres telegr.: Prowe - Gdynia

Telefony: 26-78, 18-78, 20-78, 23-78

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

POSIEDZENIE KOMISJI KOLEJOWEJ.

Dnia 9. V. br. odbyło się w Gdyni posiedzenie Komisji Kolejowej wyłonionej przez Radę Portową pod przewodnictwem dyrektora Dyrekcji w Toruniu, p. inż. J. Lorfinga. Na zebraniu tym omówiono całokształt inwestycji kolejowych za okres ostatnich 3-eh lat i rozpatrzono projekty inwestycyjne na rok bieżący.

Bezpośrednio po posiedzeniu uczestnicy Komisji zwiedzili roboty inwestycyjne kolejowe, dokonane w ubiegłym roku.

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA W TARYFIE TOWAROWEJ P. K. P. INTERESUJĄCE PORTY P. O. C.

Do taryfy towarowej P. K. P. wprowadza się zmiany i uzupełnienia odnoszące się do przewozu następujących towarów: **miazga drzewna oraz celuloza**, od stacyj Rabstzyn, Kalety i Żywiec do wszystkich stacyj portowych w Gdyni/Gdańsku. Zniżone opłaty za przewóz tych towarów stosuje się w drodze zwrotu po udowodnieniu wywozu w ciągu roku przez jednego nadawcę najmniej 3000 ton miazgi drzewnej lub 1000 ton celulozy. Ulga ta objęta jest taryfą specjalną PN-2, z ważnością od 20 kwietnia 1959 r. (Tar. Tow. Cz. II, zeszyt 5). **Szpat polny (skaleń) surowy**, od wszystkich stacyj portowych w Gdyni/Gdańsku do stacyj Chodzież, Boguchwała, Katowice, Bogumin, Łaziska, Stradom; towar ten objęty jest taryfą wyjątkową ph-15, z ważnością od 20 kwietnia 1959 r. (Tar. Tow. Cz. II, zeszyt 6).

SKRÓCENIE TERMINU WOLNEGO OD POSTOJOWEGO NA P. K. P.

Z ważnością od dnia 4 maja 1959 r. aż do odwołania skracą się termin wolny od postojowego dla przesyłek węgla, paku i koksu ładowanych na kopalniach i koksowniach z przeznaczeniem na wywóz przez porty w Gdyni i Gdańsku z 72 godzin bieżących do 48 godz. bież. Równocześnie skracają się terminy wolne od postojowego dla wszelkich towarów, wyladowanych z wagonów węglarek z 24 godz. bież. do 12 godz. bież.

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA W TARYFIE TOWAROWEJ POLSKO-RUMUŃSKIEJ ZWIĄZKOWEJ.

Z ważnością od 1 maja 1959 wprowadzono do taryfy polsko - rumuńskiej związkowej (taryfa artykułowa nr 211) stawki na przewóz tytoniu w tranzycie przez Rumunię i Polskę od Giurgiu Port i granicy pod Boteni do granicy Państwa pod Drawskim Młynem do dalszego przewozu do Szwecji, Norwegii i Danii. Zniżone stawki wagonowe stosuje się w drodze zwrotu pod warunkiem przewiezienia w ciągu jednego roku 500 ton towarów objętych taryfą artykułową nr 211.

NOWA TARYFA TOWAROWA W RUMUNII.

Z początkiem drugiej połowy br. wydana zostanie nowa rumuńska taryfa kolejowa na przewóz towarów. Taryfa ta będzie różniła się pod wieloma względami od taryfy obecnie obowiązującej. Między innymi zmieniona ma być klasyfikacja towarowa i dostosowana do międzynarodowej nomenklatury. Dalej przewidziane są w tej taryfie znaczne ulgi dla towarów eksportowych, aby ożywić rumuńską wymianę towarową z zagranicą. Podobne ulgi dotyczyć będą również towarów tranzytowych przez koleje rumuńskie. Zagadnienie obniżenia kosztów przewozu w tranzycie przez Rumunię stało się jeszcze bardziej aktualne z chwilą uzyskania wspólnej granicy polsko - węgierskiej, co przyczyniło się do stworzenia konkurencyjnej ronty tranzytowej przez Węgry. Na tle tych rozważań pozycja portów polskich w Gdyni/Gdańsku, oraz kolei polskich, jako czyn-

ników w tranzycie Bałtyk — kraje Europy południowo-wschodniej, umocniła się jeszcze bardziej. Znaczący jest przy tym fakt, że dotychczasowy wysoki poziom stawek na kolejach węgierskich, będą musiały te ostatnie obniżyć i dostosować do konkurencyjnej ronty przez Rumunię. Z tą możliwością będą się liczyły z pewnością koleje słowackie, co niewątpliwie wpłynie na pomyślny przebieg rokowań nad taryfą kombinowaną z przeładunkiem w Komarnie. Jak z tego wynika, to ostatnie przeobrażenia w Europie Środkowej z każdego punktu widzenia stwarzają coraz pomyślniejszą platformę komunikacyjną dla polskich portów w Gdyni/Gdańsku.

POLSKO-WĘGIERSKA KOMUNIKACJA KOMBINOWANA Z PRZEŁADUNKIEM W KOMARNIE.

Z końcem 1958 r. dunajowy port przeładunkowy w Komarnie wraz z wszystkimi stawkami przewozowymi został skreślony z polsko - czechosłowackich taryf dunajowych. Z tą chwilą transporty na podstawie wspomnianych taryf przeładunkowych wyłącznie w dunajowym porcie w Bratisławie. Obecnie, po przyłączeniu portu w Komarnie do Węgier przeładunek w tymże porcie zaczyna być znów aktualny. Rezultatem tego są pertraktacje między kolejami węgierskimi a polskimi, zmierzające do utworzenia w Komarnie portu przeładunkowego w komunikacji polsko-węgierskiej. W związku z tym miały się odbyć również pertraktacje między kolejami polskimi a zainteresowanymi kolejami słowackimi. Jednakże ten problem napotyka na poważne trudności z uwagi na zaciętą walkę konkurencyjną między portem w Komarnie a portem w Bratisławie. Walka ta jednak wydaje się być przesądzona na korzyść portu w Komarnie, przynajmniej w odniesieniu do towarów idących z Polski i tranzytem przez Polskę, a to w ramach zależnej polityki komunikacyjnej Protektoratu, podczas gdy port w Komarnie należący obecnie do Węgier tworzy bardziej niezależną platformę wymiany towarowej na Dunaju zarówno dla Polski jak dla Węgier oraz dalszych państw leżących nad Dunajem. Zainteresowane koleje nie mogą narazie dojść do porozumienia i w rezultacie tego odkładają termin pertraktacji z miesiąca na miesiąc. Niezdecydowane stanowisko zajmują w tej sprawie przede wszystkim koleje słowackie: jest to do pewnego stopnia uzasadnione zwłaszcza kiedy się uwzględni ich zależność od polityki komunikacyjnej Niemiec, posługującej się podatnym narzędziem Protektoratu Czech i Moraw. Ostateczny termin wspólnej konferencji kolei polskich, słowackich a także poszczególnych towarzystw dunajowych, ustalony na 4 maja br. również nie doszedł do skutku. Najmniej zainteresowane sfery przypuszczają, że wspomniane pertraktacje dojdą do skutku jeszcze w maju br. i rozwiążą ten zawily problem komunikacyjny.

PRZEDŁUŻENIE TERMINU DOSTAWY NA KOLEJACH WĘGIERSKICH.

Centralny Urząd międzynarodowego ruchu kolejowego w Bernie zawiadomił rządy państw biorących udział w międzynarodowej konwencji kolejowej ruchu towarowego z dnia 25 listopada 1955 r., że Dyrekcja Kolei Węgierskich w Budapeszcie wprowadziła z ważnością od dnia 16 marca 1959 r. aż do odwołania 5-dniowy dodatkowy termin dostawy dla wszystkich przesyłek nadawanych na stacjach węgierskich lub przeznaczonych do tych stacji, jak również dla przesyłek przechodzących tranzytem przez Węgry. Dodatkowe terminy dostawy dotyczą więc również przesyłek idących drogą morską przez Gdańsk i Gdynię, które nadane zostały na stacjach węgierskich lub przeznaczone są do tych stacji. Poza tym zarządzenie to odnosi się również do przesyłek tranzytowych, więc przede wszystkim do Rumunii i z Rumunii zachodniej, Jugosławii i Bułgarii.

DANZIG-POLNISCHE UEBERSEE AKTIENGESELLSCHAFT GDAŃSKO - POLSKA KOMPANJA ZAMORSKA

SPÓŁKA AKCYJNA

GDAŃSK-DANZIG MÜNCHENGASSE 4-6

TELEGRAMM-ADRESSE: PODASE-DANZIG

TELEFON: 28341-28342

Durchführung von Export und Kompensations-Geschäften.
Vertretungen in alien Übersee-Ländern

Przeprowadzanie wszelkich eksportów i interesów Kompensacyjnych.
Przedstawicielstwa we wszystkich krajach zamorskich

KRONIKA PORTOWA GDYŃSKA

GDYNIAER HAFENCHRONIK — CHRONICLE OF THE PORT OF GDYNIA

NOWE JEDNOSTKI „GDYNIA—AMERYKA“ L. Ż.

30. V. 39 r. przybył poraz pierwszy do Gdyni m/s „Sobieski“, kt. powitali: Wiceminister M. P. i H. — M. Sokołowski wraz z małżonką, chrzestną matką nowego polskiego motorowca, dyr. dep. morskiego L. Możdżeński, dyr. Urz. Morskiego inż. St. Łęgowski, Kapitan Portu kmd. G. Kański, przedstawiciele dyrekcji G. A. L., prasy i liczna publiczność.

M/s „Sobieski“ — 11.500 trb., zbudowany na stoczni „Swan Hunter Wigham Richardson Ltd.“ w Newcastle on Tyne, jest 1-ym polskim statkiem przeznaczonym specjalnie dla ruchu pasażerskiego i emigracyjnego między Gdynią a portami Am. Pol. gdzie dotychczas kursują s/s „Pułaski“ i s/s „Kościuszko“. Długość tego statku wynosi 156,5 m., szerokość — 20,5 m., moc łączną silników głównych — 8.700 KM. Miejsce I klasy — 44, III kl. kabinowej — 250, emigranckiej — 870. Podróż z Gdyni do Ameryki Południowej, w stosunku do obecnie kursujących, statków polskich, skrócona będzie w czasie, dzięki większej szybkości i większemu zasięgowi m/s „Sobieski“, ok. 1/3-ej.

Statek wyposażony w najnowsze zdobycze techniki okrętowej, dotyczące zarówno komfortu jak i bezpieczeństwa. Specjalną uwagę zwrócono na chłodzenie i wentylację, rzecz konieczną na wodach podzwrotnikowych. Statek posiada specjalną instalację elektro-chłodniczą, obsługującą izolowane prowiantury, izolowane chłodniki ładunkowe, poszczególnie aparaty termo-wentylacyjne i refrzyzeratory w kuchniach. Kabinę, szpital, sale itd. wyposażone są w urządzenia termo-wentylacyjne, przy czym w niektórych częściach statku powietrze może być nasycone ozonem.

Statek ma charakterystyczne i estetyczne linie opływowe oraz rufę krążowniczą. Przez całą długość biegną trzy pokłady, nadto dolny pokład w przednich i tylnich ładowniach, wreszcie górne pokłady — spacerowy i łodziowy — razem sześć pokładów. Trzy jadalnie (w tym dwie na dwieście osób każda) trzy pływalnie, poza tym, salony, bar, czytelnia, duża ilość łazienek i prysznic, dwa szpitale. Obie duże jadalnie mogą również służyć za kaplice.

Część sprzętu, potrzebnego do wyposażenia, dostarczona została przez polski przemysł okrętowy, jak instalacje radiowe, urządzenia kuchni elektrycznych i szaf grzejnych, strona artystyczna itp.

Wszystkie maszyny pomocnicze stanowią same w sobie całość i poruszane są elektrycznością, dostarczaną przez trzy niezależne generatory dieslowe, po 450 kw. przy 220 V. Wszystkie pomocnicze mechanizmy są dublowane, aby w wypadku uszkodzenia jednego, drugi mógł go zastąpić.

Grodzie wodoszczelne, podwójne dno i burty, grodzie przeciwpożarowe, sygnalizacja ogniowa, echo-sonda, radio-namiernik, 16 łodzi ratunkowych (w tym dwie motorowe) — stanowią o bezpieczeństwie. Konstrukcyjnie motorowiec jest więc pewny i wysoce nowoczesny.

Drugi motorowiec „Stalowa Wola“, statek tego samego typu i tej samej prawie pojemności, jak nabyty w lutym r.b. przez G. A. L. m/s „Morska Wola“ również pływać będzie jako frachtowiec na linii południowo-amerykańskiej.

PRACA STATKÓW POLSKICH LINII ŻEGLUGOWYCH W KWIETNIU 1939 R.

Na statkach Polsko - Brytyjskiego Twa Okrętowego S. A. przewieziono ładunków w eksporcie 7.321 ton drobnicy i w imporcie 2.887 ton drobnicy, razem 10.208 t. Statki linii regularnych „Żegluga Polska“ przewiozły razem 43.664 ton drobnicy, a trampy tej linii — 19.874 t. towarów, w tym w wywozie z Polski 12.430 t. a w przywozie — 7.444 t.

Statki „Polskarob“ przewiozły w kwietniu 45.231 ton ładunku, z tego przewieziono przez Gdynię 35.356,5 t., pomiędzy obcymi portami — 9.894,5 t. Statki przewiozły do: Szwecji 21.553,5 t., do Belgii 8.110 t., Danii 7.129 t., Holandii 5.828 t. i Norwegii 2.610,5 t. ładunków.

RUCH W PORCIE WŁADYSŁAWOWO.

W ciągu kwietnia r.b. do portu Władysławowo weszło i wyszło 211 polskich kutrów rybackich, z czego zamiejskowych 136, oraz statków pod obcą banderą 5. Kutry przywoziły z połowów 88.500 kg. ryb.

W drugiej połowie kwietnia uruchomiony został magazyn rybacki w którym przystąpiono do czyszczenia, zasalania i pakowania wątluszków.

NEW SHIPS FOR THE GDYNIA—AMERYKA LINE

Of the two new motor ships expected in Gdynia at the end of May, one already has arrived, namely the m/s Sobieski, while the other m/s Stalowa Wola, will probably be delayed. The m/s Sobieski, a stream-lined 11.500 tonner, built at the Swan Hunter Wigham Richardson Ltd. shipyards in Newcastle — on — Tyne, is the first Polish ship designed specially to carry passengers and immigrants between Gdynia and South American ports. Heretofore these voyages were made by the s/s Pułaski and s/s Kościuszko. Thanks to the speed of the m/s Sobieski, the distance will be covered in one third of the time less than now required by Polish ships. The new liner has a length of 156.5 m., breadth 20.5 m., and a combined motor power of 8,700 HP. The first class has room for 44 passengers, third class for 250, and the immigrant class, for 870 passengers.

The liner is the latest example of modern comfort and safety that the engineers can offer. Special attention was given in the construction of ventilators and cooling rooms. The ship has special electro-cooling installations, serving provision quarters, cargo rooms, and kitchens.

Likewise the cabins, hospitals, halls, etc., are equipped with thermo-ventilators, and so constructed that some parts of the ship can be supplied with ozone.

The ship has seven decks, three running the full length of the ship, a lower deck in the fore and aft holds, and two upper decks. Other comfort features are three dining-rooms, three pools, numerous bars, bath, two hospitals, and libraries.

Such equipment as the radio apparatus, kitchen installations, interior decorations have been supplied by Polish industry.

All the auxiliary machines are independent of each other and run by three separate generators of the Diesel type. There are two sets of auxiliary machinery.

Water tight compartments, double bottoms and broadsides, anti-fire compartments, fire signals, echo-sounders, 16 lifeboats (two of which are run by motor), speak of the safety equipment.

The m/s Stalowa Wola, similar to the m/s Morska Wola which was bought in February by the Gdynia-America line, will travel to South American ports as a freighter.

GOODS TURNOVER OF THE POLISH REGULAR LINES IN APRIL

Ships of the Polish-British Shipping Co. imported 2,887 tons of piece goods and exported 7,321 tons, together 10,205 tons. „Żegluga Polska“ imported 43,664 tons of piece goods. Their tramp steamers imported to Poland 7,444 tons, and exported 12,430 tons. „Polskarob“ carried 45,231 tons of cargo, of which amount, 35,356.5 tons from Gdynia and 9,894.5 tons from foreign ports. „Polskarob“ ships carried to Sweden, 21,553.5 tons, Belgium, 8,110 tons, Denmark, 7,129 tons, Holland 5,828 tons, and to Norway 2,610.5 tons.

TRAFFIC IN THE PORT OF WŁADYSŁAWOWO

During April 211 Polish fishing trawlers called at Władysławowo. Five of this number flew foreign flags. 136 had Polish home ports other than Władysławowo.



Ładowanie kopalniaków na statek
Loading pitprops

WIELKI EKSPORT DREWNA Z GDYNI W KWIETNIU RB.

Wywieziono przez port gdyński w m-cu kwietniu około 50.000 m. sz. drewna, w tym około 29 tys. m. sz. tarcicy i ok. 20 tys. m. sz. kopalniaków. Globalna ilość przeladowanego w ciągu kwietnia w porcie Pagedu drewna przewyższa nawet liczby z m. października r. ub., kiedy eksport w tym okresie jest szczególnie intensywny. Przeladunek kwietniowy stanowi swego rodzaju rekord w bieżącym sezonie.

W związku z zawarciem nowego polsko-francuskiego układu handlowego, który przewiduje m. in. wywóz drewna z Polski do Francji, w obrocie kompensacyjnym, należy oczekiwać dalszego, znacznego wzrostu eksportu polskiego drewna. Również eksport polskiego drewna do Turcji ma wszelkie widoki powodzenia, jakkolwiek transport do okola Europy, aż do portów Czarnego Morza kosztuje dosyć drogo. Ostatnio Lasy Państwowe zawarły transakcje na dostawę do Turcji 15.000 metrów sz. kopalniaków, które przeznaczone są do tureckiego przemysłu górniczego. Pierwsza partia kopalniaków, około 7.000 m. sz. odeszła ostatnio z portu gdyńskiego.

Również dla eksportu dykty do Anglii otwierają się duże możliwości ze względu na cofnięcie się w roku bieżącym niemal całkowicie Z. S. R. R., jednego z najpoważniejszych konkurentów polskiego przemysłu dyktowego, z rynku angielskiego, spowodowane dużym wzrostem zapotrzebowania na własnym rynku. Warto przypomnieć, że w 1955/56 r. sowiecki eksport dykty do Anglii doszedł do 100 tys. m³.

To też już w ostatnich tygodniach eksporterzy polscy zdołali znacznie powiększyć wysyłki dykty do Anglii, a niektórzy z nich zakontraktować całą swą produkcję, przeznaczoną na eksport, na rynek angielski do końca bieżącego sezonu.

DWA WIADUKTY NA NOWEJ DRODZE DO OKSYWIA.

Urząd Morski ogłosił przetarg na budowę dwu wiaduktów żelbetowych o rozpiętości 15 i 22 m między przyczółkami mostowymi. Obydwa wiadukty będą stanowiły fragment nowej szosy oksywiej i zostaną wzniesione mniej więcej na wysokości elektrowni „Gródek”, bezpośrednio przed projektowanym mostem zwodzonym, który w ciągu najdalej dwu lat ma być skonstruowany nad Kanałem Przemysłowym. Budowa nowych wiaduktów będzie rozpoczęta już z końcem czerwca, a zakończona jeszcze w ciągu bież. roku.

OTWARCIE KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ Z GDYNI DO KOPENHAGI.

15 V. rb. podjęta została codzienna komunikacja Gdynia—Kopenhaga przez Polskie Linie Lotnicze „LOT” jako przedłużenie trasy Warszawa—Gdynia. Komunikacja ta odbywa się na 16-osobowym samolocie „Douglas D. C. 2” i trwa z Warszawy do Kopenhagi 5 godziny, a z Gdyni do Kopenhagi tylko 2 godziny. Nowe to połączenie powietrzne Polski ze Skandynawią znacznie ułatwia komunikację lotniczą ze Sztokholmem, Amsterdamem, Rotterdamem, Brukselą, Oslo, Londynem i Paryzem. Przelot z Gdyni do Kopenhagi wynosi zł 150.—, a w obie strony zł 270.—

ZEBRANIE RADY PORTOWEJ.

Dnia 25 maja br. odbyło się w Urzędzie Morskim zebranie Rady Portowej pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego. Na zebraniu tym złożono sprawozdania Komisji Kolejowej o dokonanych inwestycjach, Komisji Hotelowej o możliwościach budowy dużego i nowoczesnego hotelu w Gdyni, wygłoszono referat o warunkach uprzemysłowienia Gdyni oraz omówiono sprawy bieżące eksploatacyjne i techniczne.

ZARZĄDZENIA DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO.

W Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim Nr 15, ukazały się zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego:

1) z dnia 25 kwietnia 1959 r. o przepisach technicznych dla urządzeń przeladunkowych i dźwigów osobowych na morskich statkach handlowych,

2) z dnia 28 kwietnia 1959 r. w sprawie przepisów technicznych dotyczących wykresów ramion stateczności statków handlowych morskich.

Obydwa powyższe zarządzenia weszły w życie z dniem ogłoszenia.

GDYŃIA NA ZJEŹDZIE HANZEATYCKIM.

Z okazji 750-lecia istnienia Hamburga odbył się tam dwudniowy zjazd hanzeatycki, na którym Gdynia reprezentowana była przez Komisarza Rządu mgr. Sokoła i dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego.

WZNOWIENIE KOMUNIKACJI MORSKO-RZECZNEJ MIĘDZY GDYNIĄ A TCZEWEŁ.

17. V. uruchomiona została normalna komunikacja rzeczna między Warszawa a Gdynią. Do połowy maja statki rzeczne dopływają z Warszawy tylko do Tczewa. Obecnie między Tczewem a Gdynią kursuje już normalnie, statek morsko-rzeczny „Carmen”.

LARGE TIMBER EXPORT IN APRIL

29,000 cu metres of boards and 20,000 cu. metres of pitprops were exported from Gdynia in April. This was a record-breaking month, surpassing even the amount exported last October which was then regarded as an unusually fine season. In connections with the Franco-Polish trade agreement still larger amounts of timber will be exported. The timber export to Turkey is proving quite successful. In spite of the high freight rates to Turkey, the Polish State Forests closed a contract with Turkey for 15,000 cu. metres of pitprops, of which 7,000 cu. metres have already been transported.

The exportation of plywood to England has great possibilities now that this export is coming to an end from Russia, Poland's most serious competitor. It is worth noting that in 1955/56 Russia exported over 100,000 cu. metres of plywood to England, as a result of this radical change, many Polish manufacturers have already contracted their seasonal output of plywood for export to England.

PLANS FOR BUILDING TWO VIADUCTS

The Maritime Office has advertised for lowest bidders to build two new steel-concrete viaducts each with a span of 15 to 22 metres between the piers. They are to be part of the highway to Oksywie and built near the electrical plant „Gródek”. When completed, the projected draw-bridge over the Industrial Canal will go under construction. The viaducts are expected ready the end of this year.

AIRWAY COMMUNICATION OPENED FROM GDYŃIA TO COPENHAGEN

On the 15th of May the Polish Air Lines „Lot” opened daily service between Warsaw, Gdynia, and Copenhagen. The run, made by a 16 passenger Douglas of the „D. C. 2” type, is covered in 5 hours from Warsaw to Copenhagen and in 2 hours from Gdynia to Copenhagen. This line greatly facilitates communications with Amsterdam, Stockholm, Oslo, London, Brussels, and Paris. The trip from Gdynia to Copenhagen costs only 150 zlotys (round trip 270 zlotys).

Gdyńskie firmy portowe

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

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

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

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

M. Z. Cedro i Ska maklerzy okrętowi
Portowa 11
Telefon 24-90, 24-70

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

„Shipsupply” Ltd. Sp. z o. o. — Zopatrywanie statków, yachtów i placówek dyplomat.
Gdynia, Św. Piotra 15 Shipchangers - Own bonded stores.
telefon 11-54, 37 11

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

Aug. Wolff i S-ka Sp. z ogr. odp. w GDYŃI
Maklerstwo, Spedycje, Bunkrowanie - Tel. 22-83 i 15-47 Telegr. „Wolffs”

Banki Dewizowe

Powszechny Bank Związkowy w Polsce
Gdynia, Plac Kaszubski 8 - tel. centr. 28 90

Komunalna Kasa Oszczędności m. Gdyni - Świętojańska
Kantor wymiany — Dworzec, Kantor wymiany — Portowa 4

PODWYŻSZENIE KAPITAŁU ZAKŁADOWEGO STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Uchwałą walnego zgromadzenia akcjonariuszów Stoczni Gdyńskiej, kapitał zakładowy Stoczni został podwyższony o 750 tys. zł, do kwoty 1.750 tys. zł.

GDĄSK I GDYNIA W IMPORCIE ŚLEDZI SOLONYCH.

Rola Gdańska jako centrum importu śledzi solonych dla obszarów Państwa Polskiego sięga okresu przed wojną światową. Od tych czasów, kiedy to Gdańsk obsługiwał ziemie polskie pod obcymi zaborami, a w pierwszym rzędzie ziemie b. zaboru niemieckiego, datuje się dążność do utrzymania monopolistycznego stanowiska na rynku polskim.

Po wojnie kupcy gdańscy przerzucili się prawie wyłącznie na rynek polski, nie zaniedbując poza tym i innych rynków, jak np. rumuński, gdzie występował jednak raczej w charakterze pośredników. Należy zaznaczyć, iż mimo wszystko głównym terenem zainteresowania Gdańska pozostał rynek polski. Według danych statystycznych, zamieszczonych poniżej wynika, iż w r. 1929 ilościowo tylko 0.4% ładunków śledzi solonych szło przez Gdynię, a reszta, tj. właściwie cały import, skierowany był przez Gdańsk.

Okres ten trwał do r. 1932 tj. do chwili oddania do użytku wybudowanej Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni. Należy podkreślić, że był to okres nadzwyczaj dobrej koniunktury dla Gdańska, gdyż sprowadzaliśmy wówczas do 700.000 beczek rocznie, gdańscy importerzy zaś, nie mając konkurencji na terenie Gdyni, dyktowali ceny na naszym rynku hurtowym.

Import przez porty	Gdańsk		Gdynię		%	Ogółem	
	q	tys. zł	q	tys. zł		Gdyni	q
1929	800.759	42.108	3.781	172	0.4%	854.455	49.117
1932	563.004	16.583	11.285	666	2,9%	580.717	17.541
1935	273.734	10.070	150.052	4.459	52,0%	405.788	14.529
1936	270.064	10.574	184.074	6.967	40,5%	454.138	17.541
1937	304.542	12.181	226.814	8.425	42,7%	531.356	20.604
1938	285.940	10.158	264.529	9.507	48,3%	558.269	19.445

Od roku 1932 równocześnie z rozwojem portu gdyńskiego i jego urządzeń technicznych, zaczęły powstawać nowe firmy importowe, rozwijać się już istniejące, a nawet przenosić się z Gdańska na teren Gdyni.

Charakterystycznym jest, iż mimo ciągłego zmniejszania się obrotów Gdańska, sytuacja finansowa gdańskich importerów pozostała nadal mocna. Tłumaczy się to bądź posiadaniem przez te firmy rezerw z okresu prosperity, albo też tym, że są one finansowane przez banki gdańskie oraz inne tamtejsze czynniki, czy też firmy śledziowe w Anglii, związane z firmami gdańskimi w wielu wypadkach węzłami rodzinnymi.

Będąc silnymi finansowo, są one w możności sprzedawać śledzie odbiorcom polskim na warunkach długiego i dogodnego kredytu. Droga ta stara się Gdańsk utrzymać swą przewagę na rynku polskim przeciwstawiając się jakimkolwiek próbom porozumienia, wysuwany przez stronę polską, idącym w kierunku ułożenia wzajemnej współpracy.

Ostatnio stanowisko to uległo pewnym zmianom na lepsze, jednak zasadnicze nastawienie pozostało niezmiennione. Już od paru lat strona gdańska zaczęła sobie zdawać sprawę, że polityka bezwzględnej negacji w stosunku do rozwoju firm gdyńskich nie może być stosowana, ze względu na naturalny rozwój tej gałęzi handlu w Gdyni i w wyniku tego poszła na pewne ustępstwa.

Wyrazem tego stanowiska było przyjęcie paru firm importowych śledzi z Gdyni do tzw. porozumienia importerów śledzi solonych, które zawarte zostało w 1936 r. pomiędzy gdańskimi i gdyńskimi importerami śledzi, a eksporterami angielskimi.

Porozumienie to miało na celu z jednej strony ochronę interesów angielskich eksporterów, z drugiej zaś przyjętych do tego porozumienia importerów śledziowych Gdyni i Gdańska. Zasadą jego jest centralizacja eksportu w Anglii i importu w Gdyni i Gdańsku, a to ze względu na doświadczenie, jakie Anglia nabyła w okresie, kiedy import w Polsce był rozdrobniony. Umowa ta ustala, iż śledzie solone w Anglii sprzedawane będą na terenie polskiego obszaru celnego jedynie firmom do tego porozumienia należącym.

Stroną dodatnią tej umowy jest koncentracja importu z Anglii w rękach poważnych firm.

Ujemną stroną porozumienia jest zastrzeżenie dla eksporterów angielskich prawa dysponowania kwestią transportu, co daje im monopol na ładunki.

Stworzenie ostatnio własnej organizacji w tej branży, o której podajemy poniżej przyczyni się bezwątpienia do uniezależnienia polskiego importu śledzi od Gdańska, w drodze nawiązania bezpośrednich kontaktów z rynkami zagranicznymi.

POWSTANIE ORGANIZACJI IMPORTERÓW ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH W GDYNI.

W dniu 15 maja 1939 r., odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, pod przewodnictwem Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. T. Marchlewskiego, organizacyjne zebranie Sekcji importerów śledzi i innych ryb morskich.

Po zagajeniu posiedzenia przez p. Radcę Br. Kentzera, genecę wysilków Związku Towarzystw Kupieckich w kierunku organizacyjnego ujęcia handlu w dziedzinie importu i eksportu przedstawił p. Dyrektor J. Grzywacz. Z kolei p. Prezes T. Marchlewski zobrazował zadania i cele tworzącej się organizacji, podając w obszernym referacie do wiadomości zebranych wyniki konferencji Związku Izb Przemysłowo - Handlowych w Warszawie, zgodnie z którymi punkt ciężkości w zakresie handlu importowego śledziami zostanie przeniesiony do Gdyni. Nawiązując do przemówienia p. Marchlewskiego, Dyrektor Izby Przemysłowo - Handlowej p. Mgr. J. Kawczyński dał wyraz przychylnemu ustosunkowaniu się samorządu gospodarczego do każdej tego rodzaju inicjatywy, stanowiącej pomyślny przejaw w organizacji importu, zgodnie z postulatami odbytej niedawno konferencji importowej.

Na szerokie możliwości współpracy nowotworzącej się organizacji z Radą Interestantów Portu w Gdyni wskazał następnie Dyrektor Rady p. Dr Kasprowicz, podkreślając przychylnie ustosunkowanie się gdyńskich sfer portowych do pierwszego tego rodzaju kupieckiego związku branżowego. Bardzo życzliwe stanowisko władz rybackich do wymienionej organizacji importerów śledzi podkreślił obecny na posiedzeniu Naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego p. Hryniewicki.

Referaty o handlu śledziowym oraz wypływające z nich wnioski przedstawił Dyrektor Häusler i Dyrektor Żebrowski.

Po przedyskutowaniu i przyjęciu regulaminu Sekcji Importerów Śledzi, przystąpiono do wyboru zarządu, w skład którego weszli pp.: Dyrektor Häusler, Dyrektor Żebrowski i Dyrektor Tomulewicz, Komisję Rewizyjną stanowią pp.: Dyrektor Henryk Tetzlaff, Dyrektor F. Marchlewski i Dyrektor Zdrojewski.

Do organizacji importerów śledziowych wstąpiło kilkanaście poważnych przedsiębiorstw, zainteresowanych w imporcie śledzi i innych ryb morskich.

Związek Importerów Śledziowych i innych ryb morskich poza momentem organizacji branżowej handlu importowego ma także na celu unarodowienie handlu w tej branży w porcie gdyńskim.

„Export Bacon”

Oskar Robinson S. A.

P o z n a ń

F a b r y k i

w Nakle n/Not. i Złoczowie.

Produkcja i Export

bekonów, szynki, smalcu, konserw i przetworów mięsnych

Exporters of Bacon, Lard, Tinned Hams and various Tinned, Smoked and Pickles meats

Factories: Nakło n/Not. - Złoczów



Port drzewny firmy »Paged« w Gdyni
Timber port of the »Paged« Concern in Gdynia

POWAŻNY WZROST WYWOZU WĘGLA W KWIETNIU

Wywóz węgla kamiennego w kwietniu br. wyniósł wg. danych tymczasowych 1.286 tys. t wobec 1.088 tys. ton w marcu br., wzrósł więc o 198 tys. t, czyli o przeszło 18 procent. W porównaniu z kwietniem r. ub., kiedy eksport wyniósł 947 tys. t, wzrost w kwietniu br. jest jeszcze bardziej wyraźny. Przeciętna dzienna wysyłka węgla kamiennego za granicę wyniosła w kwietniu 535 tys. t wobec 40 tys. t. w marcu br. Najpoważniejszy wzrost wywozu nastąpił z rejonu śląskiego; z rejonu karwińskiego eksport zmalał.

Na poszczególne grupy rynków wywieziono (w tys. ton — w nawiasie różnica w porównaniu z marcem br.): rynki środkowo - europejskie 229 (-56), skandynawskie 524 (plus 66), bałtyckie 2 (-5), zachodnio - europejskie 270 (plus 93), południowo - europejskie 258 (plus 76), pozaeuropejskie 81 (plus 28), węgiel okrętowy 126 (plus 1), W. M. Gdańsk 16 (-5). — Najpoważniej — o 68 tys. t — wzrósł wywóz do Włoch, a dalej — do Francji (plus 47 tys. t), Szwecji (plus 40), Holandii (plus 31), Słowacji (plus 23), Argentyny (plus 20). Najwięcej spadł wywóz do b. Czech, bo o 75 tys. t.

Przeładunek węgla w portach polskich wyniósł 988 tys. t wobec 788 tys. t w marcu br. Z liczby tej przypada na Gdynię 583 (plus 59) tys. t, na Gdańsk zaś 405 (plus 141) tys. ton.

Globalne wydobycie węgla kamiennego w marcu br. wyniosło 3.652 tys. t wobec 3.623 tys. t w lutym br. oraz 3.003 tys. t w marcu r. ub. (przy czym przed rokiem statystyka nie uwzględniała oczywiście produkcji Zagłębia Karwińskiego, wynoszącej w marcu br. 668 tys. t).

Zbyt węgla w kraju w marcu br. wyniósł 2.272 tys. t wobec 2.043 tys. t w lutym br. i 1.730 tys. t w marcu ub. roku (ta ostatnia liczba — bez uwzględnienia zbytu węgla karwińskiego). Eksport węgla kamiennego, w marcu br. wyniósł 1.088 tys. t wobec 1.220 tys. t w lutym br. i 903 tys. ton w marcu r. ub. Zapasy węgla na zwalach kopalnianych wynosiły w końcu marca 1.703 tys. t wobec 1.735 tys. t w końcu lutego br. i 1.138 tys. t w końcu marca r. ub.

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

	Nazwa firmy	Ilość statków		N. R. T.	
		na wej-ściu	na wyj-ściu	na wej-ściu	na wyj-ściu
1	Polskarob	110	109	159,410	153,599
2	Polska Agencja Morska	80	87	84,098	91,705
3	Bergtrans	91	90	83,693	79,708
4	F. G. Reinhold	41	41	31,222	31,222
5	Rothert i Kifaczycki	41	37	33,860	25,688
6	American Scantice Line	8	7	30,099	21,997
7	Behnke i Sieg	34	36	20,198	21,276
8	Gdynia-Ameryka Linie Żegl.	3	3	20,156	20,090
9	Oceaniczna Agencja Okręt.	5	4	16,688	13,275
10	Polbryt S. A.	16	16	14,056	14,056
11	Polska Zjedn. Korp. Bałtycka	5	5	14,050	14,050
12	egługa Polska S. A.	23	23	14,122	14,122
13	Progress	17	20	11,803	14,864
14	M. Z. Cedro i Ska	10	13	9,251	11,475
15	Rummel i Burton	13	6	12,563	6,909
16	Ferdynand Prowe	11	10	3,972	3,636
17	Pantarei S. A.	2	2	2,648	2,648
18	Aug. Wolff & Co	6	4	1,731	1,420
19	Pomorze	3	2	393	260
20	Mewa	—	4	—	312
	Razem	518	519	564,013	542,316

VIII Rocznik Rady Interesantów Portu Gdyńskiego

Dotychczas 25 kwietnia br. wyszedł z druku VIII Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni za rok 1938. Ostatni tom Rocznika (za rok 1937), opuścił prasę w końcu grudnia ub. r. Ukazanie się nowego tomu już w cztery miesiące później, należy uznać za fakt, świadczący o coraz to sprawniejszym funkcjonowaniu tego pożytecznego wydawnictwa zawierającego wyczerpujący materiał informacyjny o pracy portu w Gdyni i naszej marynarki handlowej, jak również o aktualnych zagadnieniach portowo-morskich.

Wczesne ukończenie prac nad Rocznikiem nie wpłynęło bynajmniej ujemnie na jego wartość. Przeciwnie, z roku na rok obserwować można coraz przejrzystszy układ treści i opracowań materiałów statystycznych.

W treści swej odpowiada Rocznik za rok 1938 układowi dwóch ostatnich tomów. Jest jednak uzupełniony niektórymi nowymi i ciekawymi materiałami jak: zestawieniem udziału poszczególnych firm maklerskich w kłarowaniu statków w porcie Gdańskim, i to tak odnośnie wszelkich statków, jak i statków linii regularnych, spisem koncesjonowanych agentów celnych w Gdyni itd.

Dobrze świadczy o Roczniku m. in. fakt, podania w dziale traktującym o opłatach portowych najnowszych zmian taryfy wprowadzonych obwieszczeniem M. P. H. z dnia 15 kwietnia br. Rocznik podaje również jednolity, obowiązujący obecnie tekst taryfy opłat portowych portu gdyńskiego.

W treści Rocznika Rady Interesantów Portu w Gdyni znajdujemy szczegółowe przedstawienie, na tle porównawczym, wyposażenia technicznego portu, dokładnej statystyki ruchu statków, omówienie i przedstawienie obrotów towarowych i pasażerskich z uwzględnieniem tak obrotów zamorskich, jak i obrotów drogi wodną z wnętrzem kraju, oraz obrotów w żegludze przybrzeżnej; dalej udziału portu gdyńskiego w polskim handlu zagranicznym tak pod względem ilościowym i wartościowym, jak również pod względem dróg, po których towary w obrotach zagranicznych płyną z i do Gdyni.

Poważną część Rocznika poświęcona jest stanowi i warunkom pracy polskiej floty handlowej morskiej. Poza wykazem statków i armatorów, Rocznik przynosi dane odnoszące się do obrotów naszej floty i to z podziałem na poszczególne towarzystwa okrętowe i linie regularne, oraz dane dotyczące udziału polskiej marynarki handlowej w obrotach Gdyni i Gdańska.

Obszernie i wyczerpująco jest dalej potraktowany w Roczniku dział, omawiający ważniejsze zagadnienia portu w r. 1938. W rozdziale tym pominięto sprawy inwestycji portowych i zagadnienia związane z reformą administracji portu, ponieważ zostały one szczegółowo omówione w roczniku poprzednim, a w ciągu ostatnich czterech miesięcy nie nastąpiły zmiany w tych kwestiach. Z pośród problemów omówionych w Roczniku na specjalną uwagę zasługują sprawy związane z zagadnieniami pracy w porcie i na morzu, wnikliwe i bardzo ciekawe potraktowanie sytuacji na rynku frachtów morskich, oraz zagadnienia celne, podatkowe, dewizowe, kolejowe itd.

Rocznik zamyka przedstawienie stanu organizacyjnego Rady Interesantów Portu w Gdyni oraz spis organizacji i przedsiębiorstw należących do Rady. Do Rocznika dołączona jest barwna mapka portu, oraz dziesięć załączników, zawierających konieczne i źródłowe uzupełnienie tekstów. Rocznik przynosi na 261 stronach tekstu przeszło 200 tabel, które w sposób przejrzysty grupują dane statystyczne.

Przemysł Gumowy »ARDAL« Sp. Akc.

własna fabryka w Lidzie
dzierzawa Zakładów „PEPEGE” w Grudziądzu

Opony i dętki rowerowe marek „Ardalli”, „Superior” i „Rex”. Wszelkiego rodzaju utensylia gumowe do rowerów.

Letnie obuwie gumowe, obuwie kąpielowe i plażowe. Buty gumowe, specjalne buty gumowe do robót kanalizacyjnych, polowania i t. d., buty rybackie. Obuwie skórzane i płócienne na skórzanej podeszwie. Kalosze, śniegowce.

Czepki kąpielowe, poduszki gumowe do kajaków. Techniczne artykuły gumowe ze specjalnym uwzględnieniem potrzeb kolejnictwa, wojska i przemysłu. Wszelkiego rodzaju węże gumowe. Pasy gumowe, płyty gumowe, taśmy izolacyjne, chodniki. Wszelkiego rodzaju gumowe wyroby formowe, obłożenie kół i wałów gumą, gumowanie tkanin.

Artykuły chirurgiczne: termofory, kręgi do siedzenia, worki do lodu, szpryce, pieluszki i t. d.

Gumowe płyty podeszwy t. zw. skórguma.

„ARDAL” Ltd.

Rubber Manufacturers, Lidz
Leaseholders of the „PEPEGE” Plant in Grudziądz

Producers of all types of rubber goods for bicycles. Bicycle tyres, „Ardalli”, „Superior”, „Rex” trade marks. Bath slippers — Beach sandals. Hunting boots — Fishing boots. Rubber boots for industrial use. Rubbers. Goloshes. Bathing caps. Rubber pillows. All types of rubber goods for railway, industry, military requirements. Rubber hoses of all types. Straps plates. Rubber isolators mats, surgical rubber goods, ice-bags, syringes etc.

KRONIKA PORTOWA GDAŃSKA

DANZIGER HAFEN CHRONIK — CHRONICLE OF THE PORT OF DANZIG

SS. „WIGRY“ ROZPOCZĄŁ SŁUŻBĘ POD POLSKĄ BANDERĄ.

25. V. odbyło się w Stoczni Gdańskiej poświęcenie i podniesienie polskiej bandery na ss. „Wigry” — najnowszym statku polskiej marynarki handlowej, zakupionym przez Bałtycką Spółkę Okrętową. W uroczystości podniesienia bandery polskiej na dotychczasowym ss. „Riwer Dart” wzięli udział przedstawiciele Komisarjatu Gen. R. P. kmdr. Poznański, prezes Polskiej Rady Interesantów Portu Gdańskiego p. Blifek, dyrektor Urzędu Pilotów kmdr. Ziółkowski i in. Statek poświęcił ks. Komorowski.

Ss. „Wigry” pierwszą swą podróż pod banderą polską odbydzie do Szwecji, zabierając ładunek węgla.

OBROT Y REKORDOWE W PORCIE GDAŃSKIM W MIESIĄCU KWIETNIU 1959 R.

W miesiącu kwietniu br. osiągnięto w porcie gdańskim rekordowy wynik zamorskich obrotów towarowych, jakiego nie notowano dotychczas od roku 1951, t. j. od czasu dobrej koniunktury przeladunkowej. Obrót towarowy wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 751 525,5 t wobec 572 855,5 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 158 468,0 t, czyli o 27,7%. Z ogólnej cyfry osiągniętej przypada na przywóz 118 975,5 t wobec 158 554,2 t w miesiącu analogicznym roku ubiegłego, wykazując za tym jeszcze spadek o 19 558,9 t, czyli o 14,1%. W wywozie, który osiągnął 612 548,0 t wobec 454 521,1 t zaznaczył się poważny wzrost o 178 026,9 t, czyli o 41,0%, który spowodowany został wzmocnionym wywozem węgla, zboża i drewna. W okresie styczeń—kwiecień 1959 osiągnął zamorski obrót towarowy 2 608 781,7 t wobec 2 250 512,5 t w tym samym okresie roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 578 469,2 t, czyli o 17,0%.

OBRÓT NAJWAŻNIEJSZYCH TOWARÓW W KWIETNIU 1959 R.

Obrót najważniejszych towarów w porcie gdańskim przedstawia się w miesiącu kwietniu 1959 w porównaniu z mies. marcem następująco:

	1 9 3 9	
	kwiecień	marzec
Przywóz		
Rudy i piryty	95 056,4	60 159,9
Metale i wyroby metalowe	1 197,8	6 582,9
Ryż	1 100,9	5,6
Kawa	256,5	131,5
Herbata	55,0	72,0
Kakao	265,1	43,9
Wywóz		
Węgiel + węgiel bunkrowy	574 455,0	267 621,1
Koks	16 478,0	9 552,5
Drzewo i wyroby	79 659,1	62 964,8
Zyto	62 425,8	47 414,5
Jęczmień	20 802,8	50 619,0
Owies	5 405,9	9 866,0
Rośliny strączkowe	4 016,5	4 859,2
Mąka	12 755,4	4 922,5
Melasa	7 619,4	4 552,4
Metale i wyroby metalowe	6 864,4	7 455,4

ROZKŁAD JAZDY STATKÓW PRZEWOZĄCYCH TOWARY POMIĘDZY GDAŃSKIM A TALLINEM W/G POLSKO-ESTOŃSKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI.

Dla towarów przewożonych według polsko-estońskiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi obowiązuje w okresie od maja do sierpnia 1959 r. na trasie Gdańsk—Tallinn następujący rozkład jazdy:

Nazwa statku	dzień odjazdu statku z portu	
	Gdańsk	Tallinn
S/S „Capella“	3. 6.	6. 6.
S/S „Słask“	10. 6.	15. 6.
S/S „Capella“	17. 6.	20. 6.
S/S „Słask“	24. 6.	27. 6.
S/S „Capella“	1. 7.	4. 7.
S/S „Słask“	8. 7.	11. 7.
S/S „Capella“	15. 7.	18. 7.
S/S „Słask“	22. 7.	25. 7.
S/S „Capella“	29. 7.	1. 8.
S/S „Słask“	5. 8.	8. 8.
S/S „Capella“	12. 8.	15. 8.
S/S „Słask“	19. 8.	22. 8.
S/S „Capella“	26. 8.	29. 8.

S/S „WIGRY“ UNTER POLNISCHER FLAGGE.

Am 25 Mai fand auf der Danziger Werft die feierliche Hissung der polnischen Flagge auf dem von der „Bałtycka Spółka Okrętowa“ erworbenen Frachtdampfer „Wigry“ (früher „Riwer Dart“) statt, an welcher als Vertreter des Generalkommissars Kommandor Poznański, der Vorsitzende des Rates der polnischen Hafeninteressenten, Direktor Blitek, Direktor Lotsenamtes Kommandor Ziółkowski u. a. teilnahmen.

Die Einweihung des Frachtschiffes vollzog Pfarrer Komorowski.

S/s „Wigry“ tritt seine erste Reise unter polnischer Flagge mit einer Ladung Kohlen nach Schweden an.

REKORDUMSCHLAG IM DANZIGER HAFEN IM MONAT APRIL 1959.

Im Monat April 1959 wurde im Danziger Hafen ein Rekordumschlag verzeichnet, der seit dem guten Konjunkturjahre 1951 nicht notiert wurde. Der seewärtige Warenumschatlag betrug im Berichtsmonat 751 525,5 t gegenüber 572 855,5 t im Parallelmonat des Vorjahres, was eine bedeutende Verkehrssteigerung um 158 468,0 t = 27,7% darstellt. Vom gesamten Warenumschatlag im Berichtsmonat entfielen auf die Ausfuhr 612 548,0 t gegenüber 454 521,1 t in demselben Monat des Vorjahres, was eine Steigerung um 178 026,9 t = 41,0% ergibt. Die bedeutende Verkehrssteigerung ist auf die erhöhte Ausfuhr von Kohlen, Getreide und Holz zurückzuführen. In der Einfuhr, welche 118 975,5 t gegenüber 158 554,2 t im Vergleichsmonat des Vorjahres erreichte, wurde noch ein Rückgang von 19 558,9 t verzeichnet. Der gesamte Warenverkehr in der Zeit von Januar—April 1959 erreichte 2 608 781,7 t gegenüber 2 250 512,5 t in derselben Zeit des Vorjahres, was eine Verkehrssteigerung um 578 469,2 t = 17,0% ergibt.

UMSCHLAG DER WICHTIGSTEN WAREN IM DANZIGER HAFEN IM APRIL 1959.

Der Umschlag der wichtigsten Waren stellte sich im Monat April 1959 im Vergleich zum Monat März d. J. wie folgt:

	April 1959	März 1959
E i n f u h r		
Erze u. Pyrite	95.056,4	60.159,9
Metalle u. Erzeugnisse	1.197,8	6.582,9
Reis	1.100,9	5,6
Kaffee	256,5	131,5
Tee	55,0	72,0
Kakao	265,1	43,9
A u s f u h r		
Kohle u. Bunkerkohle	574.455,0	267.621,1
Koks	16.478,0	9.552,5
Holz u. Holzwaren	79.659,1	62.964,8
Roggen	62.425,8	47.414,5
Gerste	20.802,8	50.619,0
Hafer	5.405,9	9.866,0
Hülsenfrüchte	4.016,5	4.859,2
Mehl	12.755,4	4.922,5
Melasse	7.619,4	4.552,4
Metalle u. Erzeugn.	6.864,4	7.455,4

SCHIFFFAHRTSPLAN FÜR DEN POLNISCH-ESTNISCHEN SEEGÜTERVERKEHR.

Für diejenigen Güter, die abgefertigt werden nach dem direkten internationalen Verbandstarif zwischen Polen und Danzig einerseits und den Bahnhöfen der estnischen Staatsbahnen sowie dem Seehafen Tallinn andererseits, und zwar, über Danzig oder Gdynia, ist für die Zeit vom Mai bis August 1959 folgender Fahrplan vorgesehen:

Schiffe	Tag der Abfahrt aus dem Hafen	
	Danzig	Tallinn
S/S „Capella“	3. 6.	6. 6.
S/S „Słask“	10. 6.	15. 6.
S/S „Capella“	17. 6.	20. 6.
S/S „Słask“	24. 6.	27. 6.
S/S „Capella“	1. 7.	4. 7.
S/S „Słask“	8. 7.	11. 7.
S/S „Capella“	15. 7.	18. 7.
S/S „Słask“	22. 7.	25. 7.
S/S „Capella“	29. 7.	1. 8.
S/S „Słask“	5. 8.	8. 8.
S/S „Capella“	12. 8.	15. 8.
S/S „Słask“	19. 8.	22. 8.
S/S „Capella“	26. 8.	29. 8.

UDZIAŁ PORTÓW P. O. C. W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI W MIESIĄCU MARCU 1939.

Udział portów p. o. c. w handlu zagranicznym Polski wyniósł w miesiącu marcu 1939 według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

Przywóz	marzec			
	1939		1938	
	t	%	t	%
Ogółem	501 072,7	100,0	281 507,8	100,0
Udział portów p. o. c.	168 600,6	56,0	173 801,9	61,7
Gdańsk	65 251,8	21,7	65 021,6	25,1
Gdynia	103 348,8	54,5	108 780,5	38,6
Wywóz				
Ogółem	1 530 867,6	100,0	1 271 492,6	100,0
Udział portów p. o. c.	1 062 053,7	68,5	1 045 336,3	82,2
Gdańsk	477 955,2	50,8	459 925,7	36,2
Gdynia	584 098,5	57,7	585 410,6	46,0

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIESIĄCU KWIETNIU 1939.

W mies. kwietniu 1939 opuściło port gdański 118 statków z ogólnym ładunkiem 312 794 t węgla wobec 107 statków z ładunkiem 251 971 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 11 statków i 60 823 t węgla, czyli 24,14%. Na pierwszym miejscu w tym wywozie znajdowała się w miesiącu sprawozdawczym Francja, dokąd wyszło 36 statków z ładunkiem 89 045 t, na drugim Szwecja — 45 statków z 64 832 t, na trzecim Italia — 7 statków z 55 565 t, na czwartym Holandia — 15 statków z 47 558 t, następnie Grecja — 2 statki z 12 068 t, Argentyna — 2 statki z 11 754 t, Belgia — 4 statki z 7 885 t, Egipt — 1 statek z 7 410 t, Syria — 1 statek — 7 107 t, Dania — 5 statków z 4 564 t, Finlandia — 3 statki z 3 090 t oraz Niemcy — 1 statek z 2 100 t.

Praca maklerów gdańskich w m-cu kwietniu 1939 r.
Die Tätigkeit der Danziger Makler im Monat April 1939

Nazwa firmy Firma	Na wejściu Eingang				Na wyjściu Ausgang			
	Marzec März		Kwiecień April		Marzec März		Kwiecień April	
	Statki Schiffe	nrt	Statki Schiffe	nrt	Statki Schiffe	nrt	Statki Schiffe	nrt
Als	11	10 488	18	18 571	13	13 688	15	17 870
Akotra	13	15 157	22	24 046	13	16 039	22	24 106
Artus	7	5 404	11	11 152	7	5 708	7	5 384
Atlantic	15	10 785	17	8 711	16	10 843	16	8 806
Bachmann	14	1 448	8	695	15	1 560	6	532
Baltycki Lloyd	7	10 884	2	5 382	3	1 163	3	9 495
Behne i Sieg	41	28 721	46	36 763	33	24 542	34	22 808
Bergtrans	103	67 826	101	74 513	106	68 917	108	77 700
Bugsier	2	64	1	64	2	64	1	64
Danz Bunk-Kontor	—	—	1	174	—	—	1	174
Konsulat niemiecki.	1	176	—	—	1	176	—	—
Ehlig	2	1 317	1	97	—	—	1	97
Ganswindt	3	1 371	3	270	1	478	1	641
Johannes Ick	1	461	—	—	1	461	—	—
Jacobsen	1	1 050	1	607	1	1 050	—	—
Lothar Kreft	27	2 615	28	5 783	29	3 479	28	2 655
Mory i S-ka	1	1 167	—	—	1	1 167	—	—
Norddeusch. Lloyd	7	3 828	7	5 764	8	4 146	7	3 762
Olszewski	14	6 289	10	2 695	11	4 235	10	2 786
Pachur i Frahl	5	1 566	12	3 099	4	1 206	12	3 310
Pam	67	44 880	81	66 487	73	57 194	89	68 306
Polkarbon	2	1 646	1	430	3	2 536	1	430
Polko	26	18 392	38	28 951	24	16 159	32	25 262
Pol. Melasse Comp.	3	1 704	1	3 149	3	1 704	1	3 149
Polnisch Skandin.	8	13 201	14	23 542	11	17 977	15	29 339
Prowe	6	2 169	4	1 691	6	2 475	4	1 733
Reinhold	44	28 800	44	29 689	43	28 847	48	31 800
Rother i Kilaczycki	34	20 454	37	32 769	35	18 832	42	36 811
Rummel i Burton	8	8 842	2	2 923	7	5 725	6	9 007
Schichau	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieg i S-ka	—	—	—	—	—	—	1	—
Sodtmann	8	5 962	8	6 808	5	4 042	9	6 610
Stillert	—	—	—	—	—	—	—	—
Szymankiewicz	12	9 179	13	10 505	15	10 100	11	9 121
UBC	2	6 028	2	6 028	1	9 042	2	6 028
Weichsel A.-G.	—	—	—	—	—	—	—	—
August Wolff i S-ka	15	8 202	14	5 877	16	9 721	13	5 234
wł. dekl. - Selbstdekl	7	792	4	410	7	792	4	454
Razem: - Zusamm.:	517	341 050	552	417 735	517	341 110	551	419 485

UŁATWIENIA DLA WYWOZU MORSKIEGO SOLI GLAUBERSKIEJ PRZEZ GDYNIE/GDAŃSK.

Dla przewozu soli glauberskiej (obojętny siarczan sodu, sulfat) została ustalona tańsza stawka przewozowa według klasy 51 a, b przy stosowaniu taryfy specjalnej PJ 68 dla transportów z następujących stacji: Katowice, Ligota, Sochaczew, Tomaszów Maz., Rudniki koło Częstochowy. Powyższe towary korzystają również z obniżonych stawek taryfy specjalnej PJ 58, o ile nadane zostaną ze stacji Piotrowice leżących na ślasku Zaolziańskim. Taryfa może być jednak tylko stosowana przy wywozie drogą morską, tj. przez porty Gdynia/Gdańsk.

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

Der Anteil der Häfen des polnischen Zollgebiets am gesamten Aussenhandel Polens betrug im Monat März 1939 im Vergleich mit demselben Monat des Vorjahres nach Angaben des „Główny Urząd Statystyczny“:

Einfuhr	März			
	1939		1938	
	t	%	t	%
Gesamteinfuhr	501 072,7	100,0	281 507,8	100,0
Anteil der Häfen	168 600,6	56,0	173 801,9	61,7
Danzig	65 251,8	21,7	65 021,6	25,1
Gdynia	103 348,8	54,5	108 780,5	38,6
Ausfuhr				
Gesamtausfuhr	1 530 867,6	100,0	1 271 492,6	100,0
Anteil der Häfen	1 062 053,7	68,5	1 045 336,3	82,2
Danzig	477 955,2	50,8	459 925,7	36,2
Gdynia	584 098,5	57,7	585 410,6	46,0

KOHLenausfuHR ÜBER DEN DANZIGER HAFEN IM MONAT APRIL 1939.

Im Monat April verliessen den Danziger Hafen 118 Schiffe mit insgesamt 312 794 t Kohlen gegenüber 107 Schiffen mit 251 971 t im Parallelmonat des Vorjahres, was eine Verkehrssteigerung um 11 Schiffe und 60 823 t Kohlen = 24,14% darstellt. An erster Stelle befand sich in dieser Ausfuhr Frankreich, wohin 36 Schiffe mit 89 045 t Kohlen gingen, an zweiter Stelle Schweden mit 43 Schiffe und 64 832 t, an dritter Italien mit 7 Schiffen und 55 565 t, an vierter Holland mit 15 Schiffen und 47 558 t. Weiterhin folgte: Griechenland mit 2 Schiffen und 12 068 t, Argentinien mit 2 Schiffen und 11 754 t, Belgien mit 4 Schiffen und 7 885 t, Aegypten mit 1 Schiff und 7 410 t, Syrien mit 1 Schiff und 7 107 t, Dänemark mit 5 Schiffen und 4 564 t, Finland mit 3 Schiffen und 3 090 t, Deutschland mit 1 Schiff und 2 100 t.

**Gdańskie firmy portowe
Danziger Hafenfirmen**

„Bergtrans“ Tow. Żeglugowe S. A.
Gdańsk, Langermarkt 3 tel. 225-41

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

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

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

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

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

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

Norddeutscher Lloyd Niederlassung Danzig — A.-G.
Danzig - Reitbahn 7. Tel. 215-66
Schiffsmaklerei — Befrachtung — Tourenlinienagenten.

Oegner i Illgner G. m. b. H. Gdańsk „Dagoma“
Telefon 264-89, / 264-90 Schiffsprowiant

WPROWADZENIE NOWEJ TARYFY SPECJALNEJ DLA WYTŁOKÓW BURACZANYCH PRZY WYWOZIE MORSKIM.

Dla wytlóków (wysłodki) buraczanych suszonych lub melasowanych z poz. tar. 487 klasyfikacji towarowej wprowadzono od dnia 25 maja 1939 r. w części II zeszyt 3 polskiej taryfy towarowej nową taryfę specjalną PC — 59, która obowiązuje do wszystkich stacji P. K. P. i niektórych stacji kolei prywatnych do wszystkich stacji portowych w Gdańsku i Gdyni. Stawkę frachtową oblicza się według kolumny GC—50 tabeli do taryf specjalnych GC.



WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA KWIECIEŃ TRAFFIC STATISTICS OF THE PORT FOR APRIL

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego za kwiecień 1959 r. wyniósł 858.674,7 ton, wobec 750.257,7 t. w marcu rb; 779.146 t. w IV. 58 i 819.445,5 t. w IV. 57 r. Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 14,8%-wy wzrost obrotów w porównaniu z marcem rb., 7,6%-wy wzrost, wobec IV. 58 r. i 2,5% wzrost w stosunku do IV. 57 r.

Ruch statków w kwietniu rb. wykazuje na wejściu i wyjściu wzrost ilości i pojemności statków. Przyszło bowiem 525 (482) statków o pojemności 562.155 trn (486.861) wyszło zaś 526 (481) statków poj. 547.227 trn (482.945). Średni tonaż statków, zawijających do Gdyni w kwietniu rb. wyniósł 1.074,8 trn (1.010,1). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie wyniosła 65 (50). Średni postój statków w porcie w kwietniu wyniósł 52,1 godz. (52,2). Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Finlandia, Włochy, Dania, Anglia, Norwegia, Niemcy, Estonia, Grecja, Stany Zjedn. Am. P., Łotwa, Holandia, Z. S. R. R., Panama, W. M. Gdańsk.

Obroty zamorskie w kwietniu rb. — 850.926,4 t. — wykazują 14,8%-wy wzrost w porównaniu z marcem rb. (725.759) — 9,2%-wy wzrost w stosunku do IV. 58 (760.644,5) oraz 4,5%-wy wzrost wobec kwietnia 1957 r. (795.078,5).

Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym — 118.876,5 ton — wykazuje 0,6%-wy spadek, w stosunku do przywozu w III. 59 (119.580,6) — 2,5%-wy spadek wobec IV. 58 r. (121.970,7) — 26,5% spadek w stosunku do IV. 57 r. (161.782). Wzrost na przywozie, w porównaniu do ub. miesiąca wykazywały nast. pozycje: nasiona oleiste różne 1.554,4 t. (790,5) rudy różne i wypalki pirytowe 29.521,8 t. (18.064,8) garbniki 5.579,4 t. (725,2), żuźle Thomasa 9.500 t. (5.800), wełna i odpadki 4.510,1 t. (5.584,5), papier i obcinki papierowe 2.555,5 t. (1.577,6). Spadek natomiast spowodowały nast. pozycje: śledzie 297,5 t. (5.698,5), łuszczone zwierzęce surowe 720,9 t. (1.658,7), fosforyty 5.540 t. (6.707,6), bawełna i odpadki 6.566,5 t. (12.642,5), złom 18.121,7 t. (27.881,7).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym — 712.050,1 ton wykazuje 17,9%-wy wzrost w porównaniu z mies. marcem rb. (604.178,9), 11,5% wzrost w stosunku do IV. 58 r. (658.675,6), oraz 12,4% wzrost w porównaniu do IV. 57 r. (655.296). Wzrost wywozu w kwietniu, w porównaniu do mies. ub. spowodowały przede wszystkim pozycje: cement 1.940,7 t. (871,1), węgiel kamienny 502.420,5 t. (428.556,5), węgiel bunkrowy 82.565,1 t. (75.127,5), cukier 5.412,4 t. (995,2), makuchy 2.552,8 t. (549), drzewo tarte 17.907,4 t. (6.605,7), dykty i fornier 2.809,7 t. (1.515), celuloza 1.744,8 t. (625,5), metale różne 17.605,2 t. (15.291), rury żeliwne i żelazne 4.152 t. (2.962,4).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem w dalszym ciągu wykazuje słaby ruch. Na przywozie w kwietniu było 455 t. ryby z połowów własnych, wobec 922 t. w marcu rb. oraz 366,6 t. drobnicy na wywozie, wobec marca rb. — 405,2 t. drobnicy.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną, na przywozie nie wykazuje wcale ruchu w miesiącu ubiegłym jak i w miesiącu sprawozdawczym z wyjątkiem 12,5 t. drobnicy w miesiącu sprawozd. natomiast na wywozie wykazuje pewien wzrost, w kwietniu rb. bowiem było 6.954,2 t. drobnicy wobec 5.155 t. drobnicy w marcu rb.

Ruch pasażerów w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost w porównaniu z marcem rb. — przyjechało bowiem 765 (275) pasażerów, wyjechało zaś 2.798 (2.117) pasażerów.

The total goods turnover in Gdynia for April 1959 amounted to 858,674.7 tons against 750,257.7 t. in March 1959; 779,146 t. in April 1958 and 819,445.9 t. in April 1957. Monthly returns shows an increase of 14,8% in turnover in March 1959, a 7,6% increase in comparison with April 1958, a 2,5% increase in comparison with April 1957.

Ships traffic in April shows an increase in number and capacity of ships entering and leaving the port. Over 525 (482) ships with a total capacity of 562,155 nrt (486,861) entered, while 526 (481) ships with a total capacity of 547,227 nrt (482,945) left the port. Average tonnage of ships entering in April was 1,074.8 nrt (1,010.1). Average number of ships in the port at the same time amounted to 65 (50). Average length of time of ships amounted to 52.1 hours (52.2). The nation having the most ships in the port for April was Sweden followed in order by Poland, Finland, Italy, Denmark, England, Norway, Germany, Estonia, Greece, United States of America, Latvia, Holland, U. S. R. R., Lithuania, Panama, Danzig.

Overseas turnover in the monthly returns amounted to 850,926.4 t. showing an increase of 14,8% as compared with March 1959 (725,759), 9,2% increase compared with April 1958 (760,644.5), and 4,5% increase compared with April 1957 (795,078.5).

Overseas imports in April 1959 amounted to 118,876.5 t. showing a 0,6% decrease in comparison with March 1959 (119,580.6), 2,5% decrease compared with April 1958 (121,970.7), and 26,5% decrease compared with April 1957 (161,782.5). In comparison to March 1959 there was an increase of imports of the following goods: various oil seeds 1,554.4 t. (790.5), various ores and pyrites 29,521.8 t. (18,064.8), tanning extracts 5,579.4 t. (725.2), Thomas slag 9,500 t. (5,800), wool 4,510.1 t. (5,584.5), paper and paper waste 2,555.5 t. (1,577.6). A decline of imports was shown however in the following goods: herrings 297.5 t. (5,698.5), raw fats of animal origin 720.9 t. (1,658.7), phosphates 5,540 t. (6,707.6), cotton 6,566.5 t. (12,642.5), scrap iron 18,121.7 t. (27,881.7).

Overseas exports in the monthly returns amounted to 712,050.1 t. showing an increase of 17,9% as compared with March 1959 (604,178.9), 11,5% increase compared with April 1958 (658,675.6) and a 12,4% increase compared with April 1957 (655,296). In comparison to March 1959 there was an increase of exports of the following goods: cement 1,940.7 t. (871.1), coal 502,420.5 t. (428,556.5), bunker coal 82,565.1 t. (75,127.5), sugar 5,412.4 t. (995.2), oil cake 2,552.8 t. (549), sawed timber 17,907.4 t. (6,605.7), veneers and plywoods 2,809.7 t. (1,515), cellulose 1,744.8 t. (625.5), various metals 17,605.2 t. (15,291), iron pipes 4,152 t. (2,962.4).

Coast trade including that of Danzig was very slight in April, 455 t. of fish from Polish waters were imported against 922 in March, and 366.6 t. of piece goods exports against 405.2 t. of piece goods in March 1959.

Trade with the interior waterways was very slight — 12.5 t. of piece goods were imported. But a large increase in exports was noted in April 6,954.2 t. of piece goods were exported against 5,155 t. of piece goods in March 1959.

Passenger traffic showed a large increase over March last 765 (275) passengers arrived, while 2,798 (2,117) passengers embarked.

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	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku January — April (Janvier — Avril)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku January — April (Janvier — Avril)
Cały przywóz <i>Total des importations</i>	118 876·3	119 580·6	468 085·	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutic products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques et couleurs</i>	20 349·3	12 248·4	67 010·9
I. Wytwory pochodzenia roślinnego <i>agricultural products — Produits agricoles</i>	15 959·7	14 300·5	56 567·9	424-428. Garbniki — <i>tanning extracts — extraits de tanin</i>	3 379·4	725·2	6 162·1
w tym m. in.:				473/3. Fosforyty — <i>phosphates</i>	5 340·—	6 707·6	36 208·—
24-26. Nasiona oleiste różne — <i>various oil seeds — graines oléagineuses</i>	1 534·4	790·3	5 724·9	477. Żużle Thomasa — <i>Thomas slag — scories de déphosphoration</i>	9 500·—	3 800·—	19 300·—
30/12. Ryż surowy — <i>rice — riz brut</i>	11·7	21·6	148·—	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>	10 932·5	10 766·5	38 761·—	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	3 129·3	3 611·1	11 230·7
69/72. Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et amandes</i>	142·4	264·6	855·8	492-513. Skóry — <i>hides and skins — cuirs</i>	3 110·8	3 549·9	11 059·4
76. Kawa — <i>coffee — café</i>	631·3	304·5	1 767·—	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i>	13 010·8	19 502·—	59 396·5
78. Herbata — <i>tea — thé</i>	118·9	161·5	521·3	589-590-592. Wełna i odpadki — <i>wool and wool odds — laines et déchets</i>	4 310·1	3 384·3	12 151·2
80. Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	927·9	428·7	2 531·—	606-609. Bawełna i odpadki — <i>cotton & cotton odds — cotton et déchets</i>	6 566·5	12 642·5	35 258·8
81-82. Korzenie — <i>spices — épices</i>	103·2	140·5	476·4	624. Juta — <i>jute</i>	948·6	1 203·7	4 648·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego <i>live animals & animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	542·—	8 157·—	24 126·—	IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów <i>rubber & rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	915·8	1 091·7	3 980·5
116-117. Śledzie — <i>herrings — harengs (bez połowów własn.)</i>	297·5	5 698·5	16 699·5	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood products & baskets wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i>	433·2	515·4	1 556·6
116-117. Śledzie z połowów własn.	—	151·9	1 837·3	XI. Papier i wyroby z niego <i>paper & paper wares — Papier et ses produits</i>	3 892·—	2 776·8	12 825·3
III. Wytwory pochodzenia mineralnego <i>mineral products — Produits minéraux</i>	32 486·9	20 440·9	88 892·7	803, 809-816. Papier i odcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i>	2 333·5	1 377·6	7 115·5
177. Rudy różne i wypalki pirytowe — <i>various ores and burn, pyrites — minerais divers et résidus de pyrites</i>	29 521·8	18 064·8	79 738·1	791, 795. Celuloza — <i>cellulose</i>	1 436·—	1 224·—	5 280·—
177/c. Pyryty — <i>pyrites</i>	—	—	—	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane <i>stone, ceramic & glass wares</i>	59·7	166·—	412·7
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych <i>wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified — Cires, graisses, huiles, d'origine animale et végétale (sauf celles qui sont spécialement mentionnées)</i>	1 305·1	2 221·3	7 076·—				
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats and oils of vegetable origin — graisses et huiles végétales</i>	370·5	328·8	1 467·8				
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe — <i>raw fats of animal origin — Graisses animales brutes</i>	720·9	1 638·7	4 471·1				
V. Przetwory spożywcze, tytoń <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires, tabac</i>	1 253·9	659·6	2 873·5				
287. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	300·5	—	300·5				
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	73·4	1·8	84·6				

Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku (January — April) (Janvier — Avril)	Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku (January — April) (Janvier — Avril)
XIII. Metale i wyroby z nich <i>metals & metal goods — Métaux et produits métalliques</i>	23 690·5	31 933·1	124 646·4	XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja			
927. Żelastwo (złom) <i>scrap iron — ferraille et débris de fer</i>	18 121·7	27 881·7	107 479·1	<i>balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments, — balances instruments, appareils de précision, ap. scientifiques, optiques, machines à écrire, instruments de musique, armes et munitions</i>	51·4	104·5	249·5
977. Miedź — <i>copper — cuivre</i>	3 163·7	2 809·—	10 766·—				
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny <i>machinery, apparatus, electric products — machines, appareils, outillage électrotechnique</i>	709·3	679·7	2 781·9				
XV. Środki transportowe <i>means of transport — Moyens de transport</i>	1 001·1	1 072·3	4 040·—	XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione <i>Sundry goods non specified — Marchandises diverses, non spécifiées</i>	86·3	100·3	423·9

B. Wywóz — Exports — Exportations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku (January — April) (Janvier — Avril)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku (January — April) (Janvier — Avril)
Cały wywóz <i>Total des exportations</i>	712 050·1	604 178·9	2 635 879·9	IV. Woski tłuszczowe, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych <i>wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified — Cires, graisses, huiles d'origine animale et végétale (sauf celles qui sont spécialement mentionnées)</i>			
I. Wytwory pochodzenia roślinnego <i>(agricultural products) (Produits agricoles)</i>	10 127·2	15 271·5	54 955·6		25·8	74·3	259·9
1. Pszenica — <i>wheat — blé</i>	—	0·1	76·—				
2. Żyto — <i>rye — seigle</i>	6 582·—	9 625·—	29 942·2				
9-16. Strączkowe — <i>siligieuse — légumineuses</i>	201·4	62·6	1 073·3				
27/1-2. Mąka — <i>flour — farine</i>	14·5	8·3	152·4				
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa — <i>feeding meal and rice flour — farine pour le bétail et farine de riz</i>	—	—	—	V. Przetwory spożywcze, tytoń <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires Tabac</i>	15 666·2	4 577·9	34 753·4
35. Słód — <i>malt</i>	890·5	748·5	2 823·8	259-260. Cukier — <i>sugar — sucre</i>	3 412·4	993·2	9 775·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego <i>live animal & animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	6 477·7	6 334·7	21 580·1	287. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	2 332·8	549·—	5 824·4
121/3a. Bekony — <i>bacon</i>	2 518·6	2 982·1	9 024·—	288. Wytłoki buraczane — <i>residuum of beet — pulpes</i>	1 038·7	514·3	5 474·5
125. Jaja — <i>eggs — oeufs</i>	2 423·6	933·2	4 126·3	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutical products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques, couleurs</i>	2 572·—	1 703·3	9 180·8
127. Masło — <i>butter — beurre</i>	991·8	1 082·1	3 454·5	299/18. Soda — <i>soda — soude</i>	—	1·2	12·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego <i>(mineral products — Produits minéraux)</i>	605 234·8	521 766·5	2 276 909·8	300/4. Siarczan amonu — <i>sulphate of ammonia — sulfate d'ammoniaque</i>	—	—	5·—
154. Cement — <i>cement — ciment</i>	1 940·7	871·1	13 510·1	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse</i>	—	—	215·—
174. Sól kuchenna i przemysłowa <i>(edible & industrial salt — sel de cuisine et d'industrie)</i>	650·—	7·7	1 041·9	480-482. Saletra — <i>Salpêtre — salpêtre</i>	—	3·3	6·7
180. Węgiel kamienny — <i>coal — houille</i>	502 420·3	428 536·5	1 862 813·3	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	775·8	1 012·2	3 343·5
180. Węgiel bunkrowy — <i>bunker coal — charbon de soufre</i>	82 363·1	73 127·5	307 584·8				
182. Koks — <i>coke — coke</i>	15 379·5	18 633·5	74 593·3				
197-200. Oleje i parafiny — <i>oils & paraffines — huiles et paraffines</i>	91·7	—	112·4				

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku January — April (Janvier — Avril)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku January — April (Janvier — Avril)
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i> 563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	1 294'	1 414'1	4 979'1	792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i> 794, 795. Celuloza — <i>cellulose — cellulose</i>	279'7 1 744'8	341'9 623'3	1 596'1 3 409'8
IX. Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materiałów — <i>rubber, its substitute and rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	29'9	35'7	145'6	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — <i>stone-ware, ceramic goods and glass-ware — Pierres céramique et verrerie</i>	94'	276'1	478'3
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i> 747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce — <i>telegraph poles & mining — poteaux télégr. bois de mines</i> 749-751, 753. Drzewo tarte, łącznie z papierówką — <i>Sawed timber — bois sciés et bois pour pâte à papier</i> 752. Podkłady kolejowe (progi) — <i>sleepers — traverses de ch. de fer</i> 757/3 Klepki — <i>staves — douves</i> 772-773. Forniery i dykty — <i>veneers & plywoods — plaqués et contre-plaqués</i>	37 019'6 — 15 024'6 17 907'4 — —	25 977'1 — 16 335'1 6 605'7 — —	117 257'5 — 53 854'— 48 566'8 — 112'2	XIII. Metale i wyroby z nich — <i>metals & metals products — Métaux et produits métalliques</i> 925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i> 932/1. Szyny kolejowe — <i>rails</i> 937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe — <i>iron pipes — tuyaux et tubes en fer</i> 968. Cynk i blacha cynkowa — <i>zinc and zinc sheets — Zinc et fer blanc</i>	29 617'1 17 605'2 4 152'— 2 361'6	23 170'6 — 2 962'4 1 691'9	101 775'4 — 58 382'5 3 588'8 12 633'3 7 816'9
XI. Papier i wyroby z niego <i>paper & paper wares — Papier et ses produits</i>	2 248'2	1 323'6	5 906'	XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne — <i>machinery, apparatus, electrical material, motor-cars, musical instruments — Machines, appareils, outillage électrotechnique, moyens de transport, instruments de musique et autres</i> XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione — <i>sundry non specified goods — Marchandises diverses, non spécifiées</i>	605'2 262'6	1 098'6 142'7	3 650'6 704'3

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

Kwiecień — April — April	1939 —	830.926'4
Marzec — March — Mars	1939 —	723.759'5
Kwiecień — April — April	1938 —	760.644'3
Od początku roku — January—April — <i>pour toute l'année</i> Janvier— April	1939 —	3.103.964'9
" " " " " " " " " " " "	1938 —	2.969.322'3

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

Poz. tar. cel. position au tarif douanir	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku Jaunary — April (Janvier — Avril)	Poz. tar. cel. position au tarif douanir	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku January April (Janvier — Avril)
Przywóz <i>imports — importation</i>	435'	922'	2.246'	Wywóz <i>exports — exportation</i>	366'6	403'2	862'3
1, 2, 3, 4 — Zboże — grain — <i>céréales</i>	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych <i>fruits stones — noyaux de fruits</i>	—	—	—
9—16 — Strączkowe — légumi- <i>neuses</i>	—	—	—	17, 23, 25 — Nasiona — seeds <i>various — semences</i>	—	1'1	1'1
24—26 — Nasiona oleiste — oil <i>seeds — graines oléagineuses</i>	—	—	—	24—26 — Nasiona oleiste różne <i>— various oil seeds — grai- nes oléag. diverses</i>	—	—	—
27/1—2 — Mąka — flour — fa- <i>rine</i>	—	—	—	1, 1, 32 — Krochmale — starch <i>— amidon</i>	—	—	—
30/1, 2 — Ryż — rice — riz . . .	—	—	—	27/1—2 — Mąka — flour — fa- <i>rine</i>	—	—	—
31, 32 — Krochmale — starch — <i>amidon</i>	—	—	—	30/1—2 — Ryż wyluszczoney — <i>— husked rice — riz décor- tiqué</i>	—	3'—	4'—
27/3—32 — Mąka pastewna — <i>farine — pour le bétail</i>	—	—	—	35 — Słód — malt	—	—	—
40—50 — Warzywa — greens — <i>légumes</i>	—	—	—	40—50 — Warzywa — greens — <i>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>	0'6	2'9	3'8
76 — Kawa — coffee — café . . .	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	3'9	24'1	28'—
81—82 — Korzenie — spices — <i>épices</i>	—	—	—	67, 68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves — conserves de fruits</i>	—	—	—
116 — Ryby, połowy własne — <i>fish — poissons (propres pê- ches</i>	435'—	922'—	2.246'—	69, 72 — Orzechy i migdały — <i>nuts & almonds — noix et amandes</i>	—	0'2	0'2
117 — Śledzie — herrings — ha- <i>rengs</i>	—	—	—	76 — Kawa — coffee — café . . .	—	—	1'2
198, 199 — Asfalt — asphalt — <i>asphalte</i>	—	—	—	87 — Herbata — tea — thé	—	0'4	0'4
215—218 — Tłuszcze zwierz. sur. <i>— animal origin — graisses animales brutes</i>	—	—	—	Kakao — cocoa — cacao	—	36'4	36'4
226—229 — Przetwory mięsne <i>meat products — produits de viande</i>	—	—	—	81, 82 — Korzenie — spices — <i>épices</i>	—	1'4	1'4
205—214 — Tłuszcze i oleje roś- <i>linne — fats & oils of veget. orig. — graisses et huiles vé- gétales</i>	—	—	—	83 — Rośliny lecznicze — far- <i>maceutic plants — plantes médicinales</i>	—	—	—
259—260 — Cukier — sugar — <i>sucre</i>	—	—	—	95—97 — Żywica — resin — <i>résine</i>	14'9	—	20'1
272, 273, 276, 278 — Napoje al- <i>koholowe — spirits — alcools</i>	—	—	—	117 — śledzie — herrings — <i>harengs</i>	—	2'1	2'1
295—491 — Przetwory chemicz- <i>ne — chemicals — produits chimiques</i>	—	—	—	127-200 — Oleje — oils — huiles	—	—	—
296/1—300/1 — Amoniak — am- <i>monia — ammoniacque</i>	—	—	—	137/2—3 — Jelita — casings — <i>boyaux</i>	—	—	—
300/4 — Siarczan amonu — sulph. <i>of ammonia — sulfate d'am- moniacque</i>	—	—	—	142—143 — Gąbki i muszle — <i>sponges and shells — épon- ges et coquillages</i>	—	—	—
492—515 — Skóry — skins and <i>hides — cuirs</i>	—	—	—	148 — Kamienie — stones — <i>pierres</i>	—	—	—
589/1, 2, 592 — Wełna — wool — <i>laine</i>	—	—	—	150 — Glinki — clay — kaolin	—	—	—
567—622 — Tkaniny — textiles <i>— tissus</i>	—	—	—	161 — Mineraley zaw. bore —	—	—	—
624 — Juta — jute	—	—	—	170/1, 2, 171/1. 2 — Materiały <i>szlifiarskie — grindings ma- terials — matériaux d'aiguiserie</i>	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — articles en bois</i>	—	—	—	177 — Rudy różne — various <i>ores — minerais divers</i>	—	—	—
742—803 — Papier — paper — <i>papier</i>	—	—	—	198, 199 — Asfalt — asphalt — <i>asphalte</i>	—	—	—
862—887 — Wyroby ceramiczne <i>ceramic products — produits céramiques</i>	—	—	—	200/8, a, b, c — Wazelina — va- <i>seline</i>	—	—	—
896—927 — Szkło — glass — <i>verre</i>	—	—	—	203—204 — Wosk — wax — <i>cire</i>	—	2'1	2'5
930—966 — Wyr. żel. i metal. — <i>iron and steel goods — pro- duits en fer et métalliques</i> Różne — various — divers	—	—	—	205—214 — Tłuszcze i oleje roś- <i>linne — fats & oils vegetable origin — graisses et huiles végétales</i>	—	17'7	17'7
				215—218 — Tłuszcze zwierzęce <i>surowe — raw fats of animal origin — graisses animales brutes</i>	44'8	62'1	156'—
				216 — Tran — cod-liver-oil — <i>huile de poisson</i>	5'—	—	5'—
				219 — Stearyna — stearine	—	—	—
				246 — Mleko skondensowane — <i>condensed milk — lait con- densé</i>	—	—	—

Errata: W zeszycie za m-c kwiecień str. 27 — poz. 116 — Ryby i połowy własne — W rubryce „Od początku roku jest: 1.642'—; powinno być: 1.811'—.

Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Kwiecień <i>April</i> <i>Avril</i>	Marzec <i>March</i> <i>Mars</i>	Od początku roku <i>January</i> — <i>April</i> <i>(Janvier</i> <i>Avril)</i>	Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Kwiecień <i>April</i> <i>Avril</i>	Marzec <i>March</i> <i>Mars</i>	Od początku roku <i>January</i> — <i>April</i> <i>(Janvier</i> <i>Avril)</i>
254—256 — Ryby — <i>fish</i> — <i>poissons</i>	—	—	—	757—778 Wyroby z drzewa — 757—778 z wyj. 772, 771 — <i>woodgoods</i> — <i>produits en</i> <i>bois excepté 771. 772 . . .</i>	—	0 1	0 1
276—278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits</i> — <i>alcools</i>	—	—	—	772, 773 — Dykty i formiery — <i>plywoods</i> — <i>plaqués et con-</i> <i>treplaqués</i>	—	—	—
295/6 — Siarka — <i>sulphur</i> — <i>soufre</i>	—	—	—	779, Korek, wyr. z korka — <i>liège et produits</i>	—	—	—
295—491 — Przetwory chemicz- ne — <i>chemicals</i> — <i>produits</i> <i>chimiques</i>	2 8	1 —	4 —	794. 795 — Celuloza — <i>cellulo-</i> <i>se</i>	—	—	—
299/18 — Soda — <i>soda</i> — soude	—	—	—	797—806 Papa dachowa i tektura 807—808 — Fibra — <i>fibre</i>	—	1 4	1 4
405—425 — Farby — <i>paints</i> — <i>couleurs</i>	4 —	—	4 —	809—819, 826 — Papier i obcin- ki papierowe — <i>paper and</i> <i>paper waste</i> — <i>papier et dé-</i> <i>chets</i>	—	—	—
404 — Sadze — <i>soot</i> — <i>suie, noir de fumée</i>	—	—	—	925—981 — Metale różne — <i>va-</i> <i>rious metals</i> — <i>métaux variés</i>	—	58 —	59 —
424—428 — Artykuły kosme- tyczne — <i>cosmetics</i> — <i>pr.</i> <i>cosmétiques</i>	—	0 1	0 1	930—965 — Wyroby żel. i metal. <i>iron ware & steel ware</i> — <i>produits en fer et métalliques</i>	—	—	—
429—454 — Garbniki — <i>tanins</i>	228 —	22 1	269 9	966 — Cyna — <i>tin</i> — <i>étain . . .</i>	—	—	—
476 — Mączka kostna — <i>bone</i> <i>flour</i> — <i>farine d'os</i>	—	—	—	968 — Cynk — <i>zinc</i>	26 5	76 5	103 —
492—513 — Skóry — <i>skins</i> — <i>cuir</i>	10 5	8 2	18 7	977 — Miedź — <i>cuivre</i>	25 2	9 —	34 2
589/1, 2, 592 — Wełna — <i>wool</i> <i>laine</i>	—	—	—	Różne <i>various</i> — <i>divers</i>	—	—	—
597—622 — Tkaniny — <i>textiles</i> — <i>tissus</i>	—	—	—	Przywóz i wywóz razem <i>(total export and imports — To-</i> <i>tal des Imp. et des Exp.)</i>	801 6	1.325 2	3.108 3
606 — Bawełna — <i>cotton</i> — <i>coton</i>	—	—	—				
624 — Juta — <i>jute</i>	—	—	—				
625, 626 — Szał — <i>sisal</i>	0 4	5 8	6 2				
679 — Worki — <i>bags</i> — <i>sacs</i>	—	—	—				
720—724 — Kauczuk — <i>rubber</i> <i>caoutchouc</i>	—	53 8	63 9				

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

Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanier</i>	Kwiecień <i>April</i> <i>Avril</i>	Marzec <i>March</i> <i>Mars</i>	Od początku roku <i>January</i> — <i>April</i> <i>(Janvier</i> <i>Avril)</i>	Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanier</i>	Kwiecień <i>April</i> <i>Avril</i>	Marzec <i>March</i> <i>Mars</i>	Od początku roku <i>January</i> — <i>April</i> <i>(Janvier</i> <i>Avril)</i>
Przywóz <i>imports — importation</i>	12 5	—	2.265 1	77 — Cykoria — <i>succory</i> — <i>chicorée</i>	—	—	—
1—4 — Zboże — <i>grain</i> — <i>cé-</i> <i>réales</i>	—	—	—	78 — Herbata — <i>tea</i> — <i>thé . . .</i>	—	—	—
11, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds</i> <i>various</i> — <i>semences</i>	0 7	—	0 7	80 — Kakao — <i>cocoa</i> — <i>cacao</i>	—	—	—
24—26 — Nasiona oleiste różne — <i>various oils seeds</i> — <i>grai-</i> <i>nes oléagineuses</i>	—	—	—	81, 82 — Korzenie — <i>spices</i> — <i>épices</i>	—	—	—
31, 32 — Krochmal — <i>starch</i> — <i>amidon</i>	—	—	—	95, 97 — Żywica — <i>resin</i> — <i>ré-</i> <i>sine</i>	—	—	—
27/1—3 — Mąka — <i>flour</i> — <i>fa-</i> <i>rine</i>	—	—	—	104/3 — Trawa morska — <i>sea</i> <i>grass</i> — <i>varechs</i>	—	—	—
27/3—32 — Mąka pastewna — <i>recoupes</i> — <i>farine pour bé-</i> <i>tail</i>	—	—	—	125 — Jaja — <i>eggs</i> — <i>oeufs</i>	—	—	—
28/1—5 — Kasza — <i>grits</i> — <i>gruau</i>	—	—	—	127—200 — Oleje — <i>oils</i> — <i>huiles</i>	—	—	—
35 — Słód — <i>malt</i>	—	—	—	128/1—4 — Ser — <i>cheese</i> — <i>fro-</i> <i>mage</i>	—	—	—
40—50 — Warzywa — <i>greens</i> — <i>légumes</i>	—	—	—	131 — Pierze — <i>feather</i> — <i>plu-</i> <i>mes</i>	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit</i> — <i>fruits frais</i>	—	—	—	136 — Kości — <i>bones</i> — <i>os . . .</i>	—	—	—
59, 61—63, 66 — Owoce suszone — <i>dried fruit</i> — <i>fruits des-</i> <i>séchés</i>	—	—	—	137/2a, b — Jelita — <i>casings</i> — <i>boyaux</i>	—	—	0 3
67, 68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves</i> — <i>fruits en</i> <i>consève</i>	—	—	—	205 — Tłuszcze i olej roślinne — <i>fats & oils vegetable ori-</i> <i>gin</i> — <i>graisnes et huiles vé-</i> <i>gétales</i>	—	—	—
76 — Kawa — <i>coffee</i> — <i>café .</i>	—	—	—	215, 217, 218 — Tłuszcze zwie- rzęce sur. — <i>raw fats of</i> <i>animal origin</i> — <i>graisnes ani-</i> <i>males brutes</i>	—	—	—
				225 J Gliceryna — <i>glycérine</i>	—	—	—
				228 — Makaron — <i>macaroni . . .</i>	—	—	—
				243/1, 2 — Konserwy mięsne — <i>meat preserves</i> — <i>viandes en</i> <i>consève</i>	—	—	1 6

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku (January— April (Janvier— Avril)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Kwiecień April Avril	Marzec March Mars	Od początku roku (January— April (Janvier— Avril)
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — <i>fishes — poissons et conserves de poissons</i>	—	—	—	925—981 — Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i>	—	—	—
259, 260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	—	—	2 237·8	930—965 — Wyr.stal. i metal. — <i>iron & steel goods — produits en fer et métalliques</i>	6·6	—	11—
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	—	—	0·1	968 — Cynk zinc	—	—	—
291 — Mączka zwierzęca — <i>animal flour — farine d'os</i>	—	—	—	Różne — <i>various — divers</i>	4·2	—	11·9
295—491 — Przetwory chemiczne — <i>chemicals — produits chimiques</i>	1—	—	1—	Wywóz <i>exports — Exportation</i>			13 876·7
300/4 — Siarczan amonu — <i>sulphobesof ammona — sulfate d'ammoniaque</i>	—	—	—	7 — Kukurydza — <i>maize — mais</i>	—	—	—
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych <i>fruit stones — noyaux de fruits</i>	—	3—	6·8
296/1—300/2 — Amoniak — <i>ammonia — ammoniacque</i>	—	—	—	24—26 Nasiona oleiste — <i>oil seeds — graines oléagineuses</i>	97·7	170·1	445·4
405—425 — Farby — <i>paints — couleurs</i>	—	—	—	17, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds various — semences</i>	25·9	21—	47·3
411/2 — Biel cynkowa — <i>zinc white — blanc de zinc</i>	—	—	—	24/1—3 — Mąka — <i>flour — farine</i>	—	5·6	5·6
429—454 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics — articles cosmétiques</i>	—	—	—	28 — Kasza — <i>grits — gruau</i>	3·2	8·1	14·6
466—470 — Klej i żelatyna — <i>glue and gelatine — colle et gélatine</i>	—	—	—	30 — Ryż wyluszczoney — <i>husked rice — riz décortiqué</i>	86·8	481·6	647·4
492—513 — Skóry — <i>skins — cuirs</i>	—	—	—	31 — Krochmal — <i>starch — amidon</i>	14·8	16·8	31·6
534—559 — Wyrby skórzane — <i>leather goods — produits en cuir</i>	—	—	—	53, 58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i>	20·1	31·4	56·4
573—622 — Tkaniny — <i>textile fabrics — tissus</i>	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	132·5	106·1	275·3
589/1, 2, 592 — Wełna — <i>wool laine</i>	—	—	—	62, 72 — Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et ammandés</i>	15·9	51·8	72·5
606/1, 2a, b — Odpadki bawełny — <i>cotton waste — déchets de coton</i>	—	—	—	67—68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves — conserves de fruits</i>	2·8	—	2·8
646—648 — Sznury — <i>ropes — cordes</i>	—	—	—	75 — Kawa — <i>coffee — café</i>	59·3	16·8	87·3
720, 724 — Kauczyk — <i>rubber — caoutchouc</i>	—	—	—	78 — Herbata — <i>tea — thé</i>	7·9	5·7	19·7
725—746 — Wyroby gumowe — <i>rubber goods — produits en caoutchouc</i>	—	—	—	80 — Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	370·4	99·7	521·7
749, 750, 751 — Deski i łąty — <i>boards & laths — planches et lattes</i>	—	—	—	81—82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	11·7	27·9	56·5
757—778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — produits en bois</i>	—	—	0·7	89 — Rośliny lecznicze — <i>medicinal plants — plants médicinales</i>	1·2	11·9	15·7
776 — Meble — <i>bentwood furniture — meubles</i>	—	—	—	95, 97 — Żywica — <i>resin — résine</i>	357·2	55·9	425·2
779—787 — Korek. wyr. z korka — <i>cork wood and cork goods — liège et produits en liège</i>	—	—	—	104 — Trawy morskie, trzcina — <i>sea, grass, reed — varechs, roseaux</i>	140·9	257·4	403·6
792, 803, 809, 826 — papier — <i>paper — papier</i>	—	—	—	117 — Śledzie — <i>herrings — harengs</i>	11·8	88·5	152·8
836—847 — Książki i broszury — <i>books — livres</i>	—	—	—	127—200 - Oleje - <i>oils — huiles</i>	7·4	11·6	20—
862—887 — Wyroby ceram. — <i>ceramic products — produits céramiques</i>	—	—	—	128/1—4 — Sery — <i>cheese — fromages</i>	1·1	2·2	3·3
896—927 — Szkła i wyroby — <i>glass and glass ware — verrerie</i>	—	—	—	129/1—5 — Kazeina — <i>caseine</i>	2·5	5·3	7·8
				137/2—a, b — Jelita — <i>casings boyaux</i>	7·8	11·1	18·9
				143/1—3 — Muszle — <i>shells — coquillages</i>	8·3	8·8	17·1
				148 — Kamienie — <i>stones — pierres</i>	7·1	1—	8·1
				150 — Glinki ceramiczne — <i>ceramic clay — kaolin</i>	—	3—	3·2
				154 — Cement — <i>cement — ciment</i>	—	—	—
				156/1—2 — Talk — <i>talc</i>	—	—	—
				161 — Mineraley zawier. bor — <i>minerals bor — minéraux avec bore</i>	—	126·9	126·9

Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanier</i>	Kwiecień <i>April</i>	Marzec <i>March</i> <i>Mars</i>	Od początku roku <i>January —</i> <i>April</i> <i>(Janvier —</i> <i>April)</i>	Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Kwiecień <i>April</i>	Marzec <i>March</i> <i>Mars</i>	Od początku roku <i>(January —</i> <i>April</i> <i>Janvier —</i> <i>April)</i>
17 — Art. szlifiarskie — <i>grinding materials — matériaux d'aguiserie</i>	27·3	0·7	28—	492, 513 — Skóry — <i>skins — cuirs</i>	477·4	435·4	912·8
177 — Rudy różne — <i>various ores — minerais divers</i>	3·1	13—	22·3	589/1, 2, 592, 597—605. 613 — Wełna — <i>wool — laine</i>	374·9	—	374·9
186—188 — Smoła — <i>pitch — goudron</i>	—	—	—	606 — Bawełna — <i>cotton — coton</i>	5·3	3—	8·3
198—199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	55·2	24·7	79·9	622 — Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	—	1·9	4·4
200—8, a, b, c — Wazelina — <i>vaseline</i>	1·2	46—	54—	624 — Juta — <i>jute</i>	—	—	—
203—204 — Wosk — <i>wax — cire</i>	22·4	8·4	34·9	625—626 — Sizal — <i>sisal</i>	15·5	7·5	32·7
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne — <i>vegetable oils and fats — graisses et huiles végétales</i>	374·9	392·9	927·9	646—648 — Sznury — <i>ropes — cordes</i>	10·2	49·9	60·1
213/1—3 — Pokost — <i>varnish — vernis</i>	—	4·6	4·6	679 — Worki — <i>bags — sacs</i>	17·4	6·1	24·9
215, 217—218 — Tłuszcze zwierzęce sur. — <i>raw fats — graisses animales brutes</i>	339·6	469·2	1.044—	720, 724 — Kauczuk — <i>rubber caoutchouc</i>	128·5	152·6	297·4
216 — Tran — <i>whale oil — huile de poisson</i>	88·1	20·3	115·3	715, 746 — Wyroby gumowe — <i>rubber goods — produits en caoutchouc</i>	11·2	—	11·2
219 — Stearyna — <i>stearine</i>	19·2	24·9	62·7	750 — Drzewo egzotyczne — <i>exotic wood — bois exotiques</i>	88—	30·5	210·9
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — <i>fish — poissons et conserves de p.</i>	12·8	6·1	19·7	757, 778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — articles en bois</i>	0·6	—	6·9
259—260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	—	—	—	779 — Korek, wyroby z korka — <i>cork goods — liège et produits en l.</i>	172·4	11·5	183·9
272—273, 276. 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcohols</i>	1—	1·1	2·1	792, 803, 809. 797, 800 — Tektura — <i>pastboard — carton</i>	5·4	9·5	14·9
286, 287 — Otręby i makuchy — <i>bran & oil cakes — son et tourteaux</i>	—	27—	27—	807, 808 — Fibra — <i>fibre</i>	13·2	7·1	20·3
293—294/1, 2, 3, 6 — Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	—	—	—	826 — Papier — <i>paper — papier</i>	922·1	461—	1.714·9
295/6 — Siarka — <i>sulphur — soufre</i>	50·2	35·9	86·1	794/1, 2, 795 — Celuloza — <i>celulose</i>	66·7	223·7	315·4
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	—	862—887 — Wyroby ceramiczne — <i>ceramic goods — produits céramiques</i>	42·9	2·9	45·8
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. — <i>chemicals — produits chimiques sauf ceux qui sont spécifiés</i>	170—	133·2	325·2	896—927 — Szkło i wyroby — <i>glass and glass ware — verrerie</i>	10·4	1·9	12·4
408 — Sadze — <i>soot — suie et noir animal</i>	42·7	20·3	63—	969/975 — Ołów — <i>lead—plomb</i>	—	—	—
405, 407, 409, 412, 418, 420, 423 — Farby — <i>paints — couleurs</i>	28·3	49·6	99·3	925—981 — Metale różne — <i>various metals—métaux variés</i>	324·4	83·7	420·4
424—427 — Garbniki — <i>tanning extracts — tanins</i>	776·3	253·9	1.073·1	927 — Żelastwo (żłom) — <i>scrap iron — ferraille, cassures de fer</i>	7·8	20·7	28·9
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics—produits cosmétiques</i>	3·3	—	3·3	930—965 — Wyroby stal. i żelazne — <i>hardware—produits en fer et acier</i>	17·9	26·3	51·2
466, 470 — Klej i żelatyna — <i>glue and gelatine — colle et gélatine</i>	10—	1·6	14·4	955 — Rury żelazne — <i>iron pipes — tubes et tuyaux en fer</i>	—	5·1	5·1
487 — Celuloid — <i>celuloid celluloid</i>	—	2·7	2·7	966/1—4 — Cyna — <i>tin—étain</i>	86·7	41·1	157·9
				977 — Miedź — <i>copper — cuivre</i>	682·7	286·5	1.222·8
				1037, 1098 — Maszyny, aparaty i części — <i>machinery apparatus parts — machines, appareils et pièces</i>	5·8	87·9	93·7
				Różne — <i>various — divers</i>	26·7	31·9	61·6
				Przywóz i wywóz razem <i>(total export and imports — Total des Imp. et des Exp.)</i>	6 946·7	5.153—	16.141·8

Errata: W zeszytcie za m-c kwiecień str. 30 — poz. 966/1—4 Cyna — W rubryce „Od początku roku“ jest: 30·1; powinno być: 71·2; — poz. 826. — Papier — W rubryce „Od początku roku“ jest 331·8; powinno być 792·8.

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

Kwiecień — <i>April April</i>	1939	— 838.674·7
Marzec — <i>March — Mars</i>	1939	— 730.237·7
Kwiecień — <i>April — April</i>	1938	— 779.146·0
Od początku roku (<i>January — April</i>) — <i>pour toute l'année Janvier—April</i>	1939	— 3.123.215.—
" "	1938	— 2.998.905·5

RUCH STATKÓW W KWIETNIU 1939 r. — MOVEMENT OF SHIPS — MOUVEMENT DES NAVIRES EN AVRIL 1939

	Przyszło statków—ships incoming entrèrent			Wyszło statków (ships outgoing) sortirent			Suma rubr. 3 i 6 (total column 3 & 6) colonnes 3 et 6	Kolejne miejsce (place occupied) place occupée
	Ogółem (total)	w tym zład. (loaded) charges	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage	Ogółem (total)	w tym zład. (loaded) charges	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage		
	1	2	3	4	5	6		
Polska — Poland — Pologne	68	35	81.999	70	65	74.717	156.716	2
W. M. Gdańsk — F. C. of Danzig — Danzig	2	1	581	2	2	581	1.162	17
Anglia — Great Britain — Grande Bre- tagne	22	3	44.773	23	16	45.712	90.485	6
Belgia — Belgen — Belgique	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Denmark — Danemark	66	24	47.123	72	53	51.465	98.583	5
Estonia — Estonia — Esthonie	35	1	27.166	35	31	26.904	54.070	9
Finlandia — Finland — Finlande	47	8	58.443	47	22	59.267	117.710	3
Francja — France — Le France	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja — Greece — Grèce	11	—	27.928	10	10	24.954	52.882	10
Holandia — Holland — Hollande	13	7	6.214	13	8	6.214	12.428	13
Islandia — Iceland — Islande	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia — Jugoslavia — Yougoslavie	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa — Lithuania — Lituanie	5	—	3.170	5	—	3.170	6.340	15
Łotwa — Latvia — Lettonie	13	3	18.955	12	5	16.242	35.197	12
Niemcy — Germany — Allemagne	47	20	29.086	44	25	27.170	56.256	8
Norwegia — Norway — Norvège	28	18	33.048	39	29	35.509	68.557	7
Panama — Panama	3	—	4.429	2	1	1.393	5.822	16
Portugalia — Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia — Romania	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P. — U. S. A. — Etats Unis	8	7	25.718	8	5	25.718	51.436	11
Szwecja — Sweden — Suède	124	37	92.697	124	93	89.940	182.634	1
Włochy — Italy — Italie	17	1	55.474	16	16	52.942	108.416	4
Z. S. R. R. — U. R. S. S.	4	2	5.329	4	2	5.329	10.658	14
Razem (total)	523	167	562.133	526	383	547.227	1.109.360	—
Miesiąc poprzedni — previous month— mois précédent	482	205	486.861	481	309	482.943	969.804	—
Ten sam mies. 1938. (April 1938)	497	184	511.253	514	354	519.654	1.030.907	—
Od pocz. 1939 r. January - April Janvier - Avril	2.046	810	2.039.042	2.044	1.387	2.042.492	4.081.444	—
Od pocz. 1938 r. January - April Janvier - Avril	1.926	810	1.892.629	1.932	1.295	1.896.391	3.789.020	—

U w a g i : a) średni tonaż statków zawijających do Gdyni w m. kwietniu 1939 r.: 1.074,8 nrt. — tonnage moyen des bateaux qui ont séjourné dans le port en avril 1939.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 65; — nombre moyen des bateaux qui stationnent en même temps.
c) średni postój statków w porcie 52,1 godzin — durée moyenne de d'arrêt des bateaux dans le port 52,1 h.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU KWIETNIU 1939 R. — PÊCHES MARITIMES EN AVRIL 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	1.580	60	2.870	—	310	—	—	4.820
Mielnica	—	70	375	195	290	—	—	930
Troć	—	—	—	—	250	—	—	250
Stornia	390	5.360	140	960	3.880	13.410	—	24.140
Zimnica	—	60	—	—	—	—	—	650
Sledzie morskie świeże	160	107.500	60.790	320	300	—	—	169.070
Szprotki	—	—	—	—	—	—	—	—
Węgorze	—	—	50	—	280	—	—	330
Wątlusz	10	3.590	790	560	3.130	636.410	19.040	693.530
Węgorzyce	—	30	—	—	30	—	—	60
Sieje	—	—	—	—	90	—	—	90
Certy	—	2.560	—	—	3.500	—	—	6.060
Leszcze	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	30	3.800	—	880	—	—	4.710
Okonie	1.740	—	350	—	150	—	—	2.240
Płotki	—	—	2.550	—	1.010	—	—	3.560
Sledzie morskie solone	—	—	—	—	—	—	—	—
Łupacze	—	—	—	—	—	—	—	—
Czarniak	—	—	—	—	—	—	21.320	21.320
Karmazyn	—	—	—	—	—	—	990	990
Sola	—	—	—	—	—	—	—	—
Kulbak	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne	—	—	—	—	—	—	20	20
Razem w kg. — Total en kgs	3.880	119.850	71.715	2.035	14.100	679.820	41.70	932.770
Wartość w zł. — Valeur en zł.	9.881	8.901	26.678	1.040	12.050	113.330	21.850	193.730
Miesiąc ub. w kg. — Mois pré- cédent en kgs	29.130	356.590	382.490	1.370	37.130	340.120	61.850	1.208.680
Od początku roku — Janvier — Avril en kgs.	75.750	838.970	660.045	3.985	85.400	1.363.790	1.125.340	4.153.280

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

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

	Przyjechało passengers incoming — débarquèrent					Wyjechało passengers outgoing — embarquèrent				
	Kwiecień - April - Avril				Marzec March Mars	Kwiecień - April - Avril				Marzec March Mars
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia — Angleterre	—	13	22	35	37	—	148	739	887	1.090
Hull	—	3	—	3	2	—	16	—	16	23
Londyn	—	10	22	32	34	—	137	739	871	1.067
Parkeston	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Argentyna — Argentine	3	2	166	171	—	5	2	465	472	—
Buenos Aires	3	2	166	171	—	5	2	465	472	—
Belgia — Belgique	11	—	6	17	18	11	—	—	11	8
Antwerpia — Anvers	11	—	6	17	18	11	—	—	11	2
Gandawa — Ghent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Brazylia — Brésil	—	—	—	—	—	35	7	105	147	—
Rio de Janeiro	—	—	—	—	—	7	5	39	51	—
Santos	—	—	—	—	—	28	2	66	96	—
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Danemark	12	12	28	52	50	2	15	9	26	68
Kopenhaga	12	12	28	52	50	2	15	9	26	68
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt — Egypte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alexandria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia — Esthonie	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Tallinn	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Finlandia — Finlande	4	—	—	4	2	—	—	—	—	—
Helsinki	4	—	—	4	2	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja — France	—	1	1	2	5	—	27	68	95	96
Boulogne sur Mer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Le Havre	—	1	1	2	5	—	27	68	95	96
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandia — Hollande	11	—	—	11	3	3	—	2	5	—
Amsterdam	2	—	—	2	3	3	—	—	3	—
Rotterdam	9	—	—	9	—	—	—	2	2	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kanada — Canada	—	—	12	12	15	—	2	155	157	149
Halifax	—	—	12	12	15	—	2	155	157	149
Litwa — Lithuanie	—	3	—	3	—	—	—	—	—	1
Kłajpeda (Memel)	—	3	—	3	5	—	—	—	—	1
Lotwa — Lettonie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy — Allemagne	5	—	—	5	—	—	—	—	—	1
Hamburg	5	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Królewiec (Königsberg)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegia — Norvège	1	—	—	1	1	13	6	—	19	—
Oslo	1	—	—	1	1	6	6	—	12	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	7	—	—	7	—
Palestyna — Palestine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia — Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lizbona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal fr.	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Dakar	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Stany Zjedn. Am. Półn. — Etats Unis	—	19	47	66	138	—	243	124	367	297
New York	—	19	47	66	138	—	243	124	367	297
Syria	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—
Beyrouth	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—
Szwecja — Suède	12	14	—	26	3	10	6	231	247	407
Göteborg	—	—	—	—	2	1	—	—	1	—
Kalmar	5	1	—	6	—	3	6	231	240	379
Malmö	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Sztokholm	6	13	—	19	—	2	—	—	2	27
Inne porty — autres ports	1	—	—	1	—	4	—	—	4	1
Urugwaj — Uruguay	—	—	—	—	—	5	2	—	7	—
Montevideo	—	—	—	—	—	5	2	—	7	—
Włochy — Italie	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Via W. M. Gdańsk — par Dantzig	—	1	—	1	—	—	3	—	3	—
Wycieczki morskie S.A.L. exersion en mer	—	357	—	357	—	—	350	—	350	—
Razem — Total	59	422	282	763	273	88	811	1.899	2.798	2.117

WIADOMOŚCI PORTU GDAŃSKIEGO



DZIAŁ URZĘDOWY

RUCH W PORCIE GDAŃSKIM W KWIETNIU 1939 R.

VERKEHR DES DANZIGER HAFENS IM APRIL 1939

TRAFFIC OF THE PORT OF DANZIG IN APRIL 1939

Ogólny ruch towarowy w kwietniu 1939 roku wynosił 731 323,3 t wobec 572 855,3 ton w kwietniu 1938 r. oraz 614 102,1 t w marcu 1939 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem wzrost o 117 221,2 t czyli 19,1%, w stosunku do miesiąca porównawczego o 158 468,0 t czyli 27,7%.

Przywóz osiągnął 118 975,3 t w porównaniu z 119 980,1 t w miesiącu poprzednim oraz 138 534,2 t w kwietniu 1938 r. Spadek w stosunku do miesiąca poprzedniego wyniósł więc 1 004,8 t czyli 0,8%, a w stosunku do kwietnia 1938 r. 19 588,9 ton czyli 14,0%.

Spadek przywozu w porównaniu z kwiecieniem 1938 r. spowodowały przede wszystkim następujące pozycje: piryty 1 400 t (13 812 t), metale 1 198 t (7 274 t), węgiel 2 670 t (4 875 t), oleje 2 023 t (3 609 ton), żuźle Thomasa — (1 375 t).

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 612 348,0 t wobec 494 122,0 t w miesiącu poprzednim oraz 434 321,1 t w miesiącu kwietniu 1938 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem wzrost o 118 226,0 t czyli 25,9%, a wobec kwietnia 1938 r. o 178 026,9 t czyli 41,0%.

Wzrost wywozu wykazały następujące pozycje: węgiel 307 990 t (243 374 t), zboże 90 122 t (17 776 t), koks 16 478 t (8 832 ton), mąka 12 755 t. (2 165 t), melas 7 619 ton (2 213 t), strączkowe 4 016 t (1 765 t).

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazał na wejściu 552 statki o pojemności 417 735 nrt. wobec 504 statków o pojemności 349 491 nrt. w miesiącu porównawczym 1938 r. Zaznaczył się zatem wzrost tonażu o 68 334 nrt. czyli 19,5 procent. Pierwsze miejsce zajęła bandera niemiecka, za którą następowały duńska, włoska, fińska, szwedzka, angielska, norweska, lotewska, grecka, estońska, polska i t. d.

Ruch pasażerów obejmował w miesiącu sprawozdawczym 13 pasażerów w ruchu wejściowym oraz 109 pasażerów w ruchu wyjściowym.

Ruch rzeczny. Ogólny obrót towarowy na śródlądowych drogach wodnych wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 35 719 ton (37 417 t w kwietniu 1938), z czego 19 565 t (18 559 t) przypadły na ruch w górę rzeki, a 16 154 t (18 858 t) na ruch w dół rzeki. W górę rzeki przewieziono: 6 935 t węgla, 1 779 t kamieni, 1 624 t metali, 780 t strączkowych, 787 t skór, 926 t drzewa, 1 190 t artykułów spożywczych; w dół rzeki: 8 068 t żyta, 2 890 t jęczmienia, 1 468 t pszenicy, 1 311 t mąki, 555 t krochmalu, 374 t sody.

Der gesamte Warenumschlag erreichte im Monat April 1939 731 323,3 t gegenüber 572 855,3 t im Monat April 1938 sowie 614 102,1 t im März 1939. Im Vergleich zum Vormonat ergab sich also eine Steigerung um 117 221,2 t = 19,1% und gegenüber dem Vergleichsmonat um 158 468,0 t = 27,7%.

Die Wareneinfuhr betrug 118 975,3 t gegenüber 119 980,1 t im Vormonat und 138 534,2 t im April 1938. Im Vergleich zum Vormonat ergab sich ein Rückgang um 1 004,8 t = 0,8% und gegenüber dem Vergleichsmonat um 19 588,9 t = 14,0%.

Der Einfuhrückgang im Verhältnis zum April 1938 ergab sich vor allem bei folgenden Warengattungen: Pirite 1 400 t (13 802 t), Metalle 1 198 t (7 274 t), Kohle 2 670 t (4 875 t), Oele 2 023 t (3 609 t), Thomaschlacke — (1 375 t).

Die Warenausfuhr erreichte im Berichtsmonat 612 348,0 t gegenüber 494 122,0 t im Vormonat und 434 321,1 t im April 1938. Im Verhältnis zum Vormonat betrug die Steigerung demnach 118 226,0 t = 25,9%, gegenüber dem Monat April 1938 dagegen 178 026,9 t = 41,0%. Eine Ausfuhrsteigerung war hauptsächlich bei folgenden Warengattungen zu verzeichnen: Kohle 307 990 t (243 374 t), Getreide 90 122 t (17 776 t), Koks 16 478 t (8 832 t), Mehl 12 755 t (2 165 t), Melasse 7 619 t (2 213 t), Hülsenfrüchte 4 016 t (1 765 t).

Der Schiffsverkehr im Eingang erreichte im Berichtsmonat 552 Schiffe mit einem Raumgehalt von 417 735 NRT gegenüber 504 Schiffen mit 349 491 NRT im Vergleichsmonat 1938. Es ergab sich also eine Steigerung der Tonnage um 68 334 NRT = 19,5%. Die erste Stelle nahm die deutsche Flagge ein, auf welche die dänische, italienische, finnische, schwedische, englische, norwegische, lettische, griechische, estnische, polnische usw. Flagge folgte.

Der Passagierverkehr umfasste im Berichtsmonat 13 Passagiere im Eingang und 109 Passagiere im Ausgang.

Binnenverkehr. Der gesamte Warenverkehr auf den Binnenwasserstrassen erreichte im Berichtsmonat 35 719 t (37 417 t) im April 1938). Hiervon entfielen 19 565 t (18 559 t) auf den Bergverkehr sowie 16 154 t (18 858 t) auf den Talverkehr. Im Verkehr zu Berg wurden befördert: 6 935 t Kohle, 1 779 t Steine, 1 624 t Metalle, 780 t Hülsenfrüchte, 787 t Häute, 926 t Holz, 1 190 t Lebensmittel.

Im Talverkehr 8 068 t Roggen, 2 890 t Gerste, 1 468 t Weizen, 1 311 t Mehl, 555 t Stärke, 374 t Soda.

The total goods turnover amounted to 731,323.3 tons in April 1939 as against 572,855.3 tons in April 1938 and 614,102.1 tons in the preceeding month. This was an increase of 117,221.2 tons or 19,1% as compared with March 1939 and one of 158,468.0 tons or 27,7% as compared with the corresponding month.

Imports came to 118,975.3 tons as against 119,980.1 tons in March 1939 and 138,534.2 tons during the corresponding month of the preceeding year. This was a decrease of 1,004.8 tons or 0,8% as compared with March 1939 and one of 19,588.9 tons or 14,0% as compared with April 1939.

The decrease in imports as against April 1938 was chiefly caused by the stagnation of following transports: pyrites 1,400 tons (13,802 tons), metals 1,198 tons (7,274 tons), coal 2,670 tons (4,875 tons), oiles 2,023 tons (3,609 tons), Thomas slag 0 tons (1,375 tons).

Exports in the month under review amounted to 612,348.0 tons. The figures for the previous month were 494,122.0 tons and for April 1938 — 434,321.1 tons. This was an increase of 118,226.0 tons or 25,9% as against March 1939 and one of 178,026.9 tons or 41,0% compared with April 1938.

Following goods chiefly showed an increase of shipments: coal 307,990 tons (243,374 tons), grain 90,122 tons (17,776 tons), coke 16,478 tons (8,832 tons), flour 12,755 tons (2,165 tons), molasses 7,619 tons (2,213 tons), legumes 4,016 tons (1,675 tons).

Ship traffic: During the month under review, the port of Danzig was entered by 552 ships of 417,735 net. reg. tons as compared with 504 ships of 349,491 net. reg. tons in April 1938. There was therefore an increase of 68,334 net. reg. tons or 19,5%. Germany held the first place in tonnage, followed by Denmark, Italy, Finland, Sweden, Great Britain, Norway, Latvia, Greece, Estonia, Poland and so on.

Passenger traffic: In April 1939 — 13 passenger were disembarked and 109 passengers embarked.

River traffic: The total goods turnover on the Vistula amounted in April to 35,719 tons (37,417 tons in April 1938); of this amount upstream traffic comprised 19,565 tons (18,559 tons) and traffic downstream 16,154 tons (18,858 tons). Following goods were chiefly transported: upstream — 6,935 tons coal, 1,779 tons stones, 1,624 tons metals, 780 tons legumes, 787 tons skins, 936 tons timber, 1,190 tons foodstuffs; downstream — 8,068 tons rye, 2,890 tons barley, 1,468 tons wheat, 1,311 tons flour, 555 tons starch, 374 tons soda.

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	Kwiecień April Avril	1. I. — 30. IV.		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Kwiecień April Avril	1. I. — 30. IV.	
		1	9			1	9
		3	9			3	9
		1939	1938			1939	1938
Cały przywóz <i>Gesamteinfuhr</i> <i>Total imports</i>	118 975·3	398 471·3	511 984·9	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u. pharmaceutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products, paints	259·2	21 933·1	28 998·8
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — agricultural products . . .	13 438·3	39 890·9	20 316·8	424-428 Garbniki — Gerbstoffe — Tanning extracts	79·0	442·9	421·9
24-26 Nasiona oleiste — Ölsamen — Oil seeds . . .	307·7	802·1	4 916·9	773 Fosforyty — Phosphorite — Phosphates . . .	0·5	17 670·1	19 885·8
30 Ryż — Reis — Rice . . .	1 100·9	1 110·7	659·9	477 Żuźle Thomasa — Thomasschlacke — Thomas slag	—	2 000·0	1 625·0
53-68 Owoce — Früchte — Fruits	45·9	153·3	234·6	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Haute, Pelze, Lederwaren — Hides, furs, leather goods	17·8	133·5	70·2
69-74 Orzechy, migdały — Nüsse, Mandeln — Nuts, almonds	6·4	479·9	72·9	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilrohstoffe u Erzeugnisse Raw textile materials, fabrics	91·5	1 380·1	673·3
76 Kawa — Kaffee — Coffee	236·5	613·0	441·2	IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods	23·0	157·2	1 346·4
78 Herbata — Tee — Tea	53·0	255·9	192·6	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie Holz, Kork u. Erzeugnisse, Korbwaren — wood corkwood, wood products, basket wares	299·0	1 170·2	1 988·0
80 Kakao — Kakao — Cocoa	263·1	634·3	847·1	XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — paper, wares	173·2	978·5	3 418·0
81-82 Korzenie — Gewürze — spices	252·4	421·2	201·1	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares	51·2	194·0	146·1
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products	137·0	7 381·2	9 931·5	XIII. Metale, wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metals and metal products	1 197·8	15 051·5	14 625·3
116-117 Śledzie — Heringe — Herrings	49·6	6 589·3	9 570·3	925/26, 28-31, 78-81 Metale — Metalle — Metals	762·8	13 042·3	8 037·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products	102 439·6	301 546·2	423 921·0	927 Żelaztwo — Alteisen — scrap iron	—	—	773·2
177 Rudy — Erze — Ore	91 636·0	218 682·0	307 581·6	977 Miedź — Kupfer — Copper	—	5·5	107·5
177 Piryty — Schwefelkies — Pyrites	1 400·4	23 434·5	54 334·8	XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate, elektrische Geräte — Machinery apparatus, electrical goods	19·6	316·8	617·8
180 Węgiel — Kohle — Coal	2 670·0	36 470·0	21 690·0	XV - XXI Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified	12·2	54·0	144·8
182 Koks — Koks — coke	—	5 227·0	4 407·3				
197-200 Oleje i parafina — Ole u. Paraffin — Oils and paraffin	2 023·0	4 091·0	3 609·3				
IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier. Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin	220·8	1 910·6	2 333·0				
295-214 Tłuszcze i oleje roślinne — Pflanzl. Fette, Öle — fats, oils of vegetable origin	101·7	386·2	471·2				
V Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — foodstuffs, tobacco	595·4	6 433·5	4 353·8				
287 Makuchy — Ölkuchen — Oil cake	324·1	1 423·5	3 123·1				
289 Melas — Melasse — Molasses	—	3 874·0	—				
293-294 Tytoń — Tabak — Tobacco	5·8	228·2	301·2				

2. Wywóz — Ausfuhr — Exports

Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Kwiecień 1 April 9 April 9	1. I. — 30. IV.		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Kwiecień 1 April 9 April 9	1. I. — 30. IV.	
		1939	1938			1939	1938
Cały wywóz Gesamtausfuhr Total exports	612 348 0	2 210 310 4	1 718 327 6				
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — Agricultural products	109 245 6	398 491 1	118 898 2				
1 Pszenica — Weizen — Wheat	1 487 9	15 680 8	1 510 0	479 Sole potasowe — Kalisalze — Potassium salts	2 365 0	8 722 5	3 051 4
2 Żyto — Roggen — Rye	62 425 8	155 015 4	250 1	481-83, 85 Nitraty — Nitrate — Nitrate	2 111 2	2 112 3	42 0
3 Jęczmień — Gerste — Barley	20 802 8	123 077 2	79 884 8	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Häute, Pelz-, Lederwaren — Hides, furs, leather goods	31 8	285 4	189 0
4 Owies — Hafer — Oat	5 405 9	21 443 6	4 055 5	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilsrohstoffe u. Erzeugnisse — Raw textile materials, fabrics	35 8	316 8	213 2
1-5 Zboże — Getreide — Grain	90 122 4	315 217 0	85 700 4	IX. Kauczuk, jego surowce i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods	—	3 7	20 1
9-16 Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	4 016 3	24 553 8	9 835 6	X. Drewno, Kerek, wyroby z nich. wyroby koszykarskie — Holz, Kork, u. Erzeugnisse, Korbwaren — wood, corkwood, wood products, basket wares	79 639 1	255 998 1	286 875 2
27 Mąka — Mehl — Flour	12 755 4	32 562 1	6 519 8	747 Dłuzycy — Langholz — Poles and props	5 425 1	13 866 6	18 706 1
36 Ziemniaki — Kartoffeln Potatoes	351 7	1 772 1	3 721 6	747 Kopalniaki — Grubenholtz — Pit props	1 675 4	10 741 6	25 215 9
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products	244 0	982 6	863 2	748/49 Tarcica — Schnittholz — Sawn timber	54 832 6	175 395 5	165 829 9
121 Bekony — Bacon — Bacon	156 1	697 1	530 5	752 Podkłady, ślepy — Schwel len — Sleepers	10 071 5	25 724 7	37 955 6
125 Jaja — Eier — Eggs	5 7	12 0	15 8	757 Klepki — Dauben — Staves	1 495 7	5 775 3	4 399 5
127 Masło — Butter — Butter	4 8	4 8	—	772/43 Forniery, dykty — Furniere. Sperrplatten — veneers, plywood	2 913 0	12 298 8	11 893 0
III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products	393 427 3	1 436 148 1	1 235 784 3	XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — Paper, paper wares	490 4	2 105 0	522 8
154 Cement — Zement — Cement	—	264 2	243 9	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, Keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares	60 7	179 8	251 0
174 Sól — Salz — Salt	30 6	80 6	411 9	XIII. Metale i wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metal products	6 864 4	31 511 1	18 584 6
180 Węgiel — Kohle — Coal	307 990 5	1 102 747 7	953 203 5	925/29/31/78-81 Metale — Metalle — Metals	5 024 9	25 068 8	13 017 8
180 Węgiel bunkrowy — Bunker-kohle — Bunker coal	66 462 5	251 216 3	192 542 0	937. 55. 85 Rury — Röhren iron pipes	868 9	2 888 4	953 1
182 Koks — Koks — Coke	16 478 0	63 538 5	81 229 8	968 Cynk — Zink — Zinc	249 7	1 462 0	1 614 1
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin	1 034 1	2 346 9	2 560 8	XIV Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate elektrische Geräte — Machinery, apparatus, electrical goods	102 7	377 3	624 1
IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin	10 4	29 6	45 1	XV - XX. Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified	3 7	139 2	184 2
V. Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — Foodstuffs, tobacco	10 505 5	23 780 2	37 229 4				
259 Cukier — Zucker — Sugar	—	1 670 0	0 1				
287 Makuchy — Ölkuchen — oil cake	2 826 8	8 316 8	7 228 5				
289 Melas — Melasse — Molasses	7 619 4	13 522 9	26 232 6				
VI Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem u spharmazeutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products, paints	11 686 4	59 962 4	18 043 2				
299 Soda — Soda — Soda	1 502 0	3 321 3	2 158 9				
300 Siarczan amonu — Schwefelsaures Ammoniak — Sulphate of Ammonium	2 398 4	38 215 5	8 144 5				

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

Kwiecień — April — April	1939	731.323 3
Marzec — März — March	1939	614.102 1
Kwiecień — April — April	1938	572 855 3
1 I. — 30 IV. }	1939	2.608.781 7
	1938	2.230.312 5

II. RUCH STATKÓW — SCHIFFSVERKEHR — SHIP TRAFFIC

Przyjazd — Eingang — Ships incoming

Narodowość — Nationalität — Nationality	Kwiecień - April - April		Kwiecień - April - April		1 I. — 30 IV. 1939	
	1 9 3 9		1 9 3 8			
	Ilość Anzahl Number	N. R. T.	Ilość Anzahl Number	N. R. T.	Ilość Anzahl Number	N. R. T.
W. M. Gdańsk — Fr. St. Danzig — F. C. of Danzig	12	2.319	2	360	29	8.833
Polska — Polen — Poland	29	20.947	33	23.459	106	78.363
Anglia — Gr. Britannien — Great Britain	26	35.045	20	22.765	104	139.050
Belgia — Belgien — Belgium	—	—	—	—	—	—
Bułgaria — Bulgarien — Bulgaria	2	204	—	—	7	714
Dania — Dänemark — Denmark	63	45.790	65	43.822	271	187.944
Egipt — Aegypten — Egypt	—	—	—	—	—	—
Estonia — Estland — Estonia	32	20.988	24	17.082	136	94.725
Finlandia — Finnland — Finland	37	40.038	27	32.119	134	141.216
Francja — Frankreich — France	2	2.783	2	3.320	10	14.800
Grecja — Griechenland — Greece	10	23.174	3	8.037	28	61.159
Holandia — Holland — Holland	50	11.952	35	8.475	170	42.898
Islandia — Island — Iceland	—	—	—	—	1	676
Italia — Italien — Italy	13	41.115	5	15.790	24	77.554
Japonia — Japan — Japan	—	—	—	—	—	—
Jugosławia — Jugoslawien — Jugoslavia	1	687	1	1.582	3	2.061
Litwa — Litauen — Lithuania	3	1.487	11	4.885	36	21.412
Łotwa — Lettland — Latvia	21	23.432	11	15.600	68	75.369
Niemcy — Deutschland — Germany	145	70.360	134	68.586	493	263.823
Norwegia — Norwegen — Norway	32	31.651	32	22.716	124	109.976
Panama — Panama — Panama	4	2.210	3	1.504	7	3.231
Portugalia — Portugal — Portugal	—	—	—	—	—	—
Rumunia — Rumänien — Roumania	1	2.221	—	—	1	2.221
Sowiety — U. S. S. R. — U. S. S. R.	—	—	1	2.162	—	—
St. Zj. A. P. — U. S. A. — U. S. A.	—	—	—	—	—	—
Szwecja — Schweden — Sweden	68	38.595	94	57.125	294	184.570
Węgry — Ungarn — Hungary	1	2.737	—	—	1	2.737
Ogółem — Ingesamt — Total	532	417.735	504	349.491	2.047	1513.332

B. RUCH RZECZNY — BINNENVERKEHR — RIVER TRAFFIC

Towary — Waren — Goods	W górę rzeki — Bergverkehr — upstream traffic		W dół rzeki — Talverkehr — downstream traffic	
	Kwiecień — April — April		Kwiecień — April — April	
	1 9 3 9	1 9 3 8	1 9 3 9	1 9 3 8
	Artykuły spożywcze — Lebensmittel — Foodstuffs	1.190	880	406
Chemikalia — Chemikalien — (hemicals)	175	1.931	—	—
Chmiel — Hopfen — Hop	—	—	—	—
Cukier — Zucker — Sugar	—	—	—	9.817
Drzewo — Holz — Timber	926	578	15	99
Jęczmień — Gerste — Barley	—	—	2.890	4.151
Kamienie — Steine — Stones	1.779	2.111	—	—
Kawa — Kaffe — Coffee	578	304	17	—
Krochmal — Stärke — Starch	2	16	555	153
Mąka — Mehl — Flour	10	—	1.311	246
Melasa — Melasse — Molasses	—	—	—	—
Metale — Metalle — Metals	1.624	1.293	342	680
Owies — Hafer — Oat	—	—	287	15
Pszenica — Weizen — Wheat	—	—	1.463	—
Ryby — Fische — Fishes	188	126	32	29
Ryż — Reis — Rice	90	1.415	—	—
Rudy — Erze — Ore	—	—	—	—
Skóry — Häute — Skins	787	511	4	14
Soda — Soda — Soda	—	—	374	1.192
Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	780	671	181	490
Węgiel — Kohle — Coal	6.935	4.105	—	—
Żyto — Roggen — Rye	—	—	8.068	804
Inne — Andere — Others	4.511	4.618	209	747
Ogółem — Ingesamt — Total	19.565	18.559	16.154	18.858
Tratwy — Traften — Rafts	—	—	—	—

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ — GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 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., TABELA W TEKŚCIE 50% DROŻEJ

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

POMORSKA FABRYKA MASZYN

Sp. z ogr. odp. w Bydgoszczy, ul. Generała Bema 19
Telef. 34-61 i 34-85 — Adr. telegr. „Pofama” Bydgoszcz
Własna bocznica kolejowa

Program fabrykacji:

ODDZIAŁ I.

Maszyny i urządzenia do kruszenia i pomiału materiałów twardych i aparaty pomocnicze: łamacze do kruszenia kamieni, rudy, węgla, koksu i innych minerałów i to szczegółowe, ślimakowe, walcowe, obrotowe. Młyny wszelkiego rodzaju do pomiału na grys lub mączkę, a więc młyny kulowe sitowe i bezsitowe, młyny rurowe o jednej i więcej komorach, bębnowe, młyny pierścieniowe — walcowe t.z. Kenta, młyny szybkoobrotowe t.z. uniwersalne jak nadawcze, sortowniki bębnowe i płaskie, odsiewacze, sita i przenośniki drgawkowe, separatory obrotowe.

ODDZIAŁ II.

Maszyny i urządzenia cukrownicze.

ODDZIAŁ III.

Wszelkie maszyny i urządzenia dla cementowni.

ODDZIAŁ IV.

Urządzenia i maszyny do wyrobu cegieł.

ODDZIAŁ V.

Wszelkie maszyny i urządzenia dla gazowni.

ODDZIAŁ VI.

Urządzenia transportowe wszelkiego rodzaju.

ODDZIAŁ VII.

Motowozy z silnikami na ropę i benzynę oraz tabor kolejkowy.

ODDZIAŁ VIII.

Kotły parowe stojące, leżące, kotły do parowozów. Zbiorniki wszelkiego rodzaju i wyroby z blachy. Konstrukcje żelazne wszelkiego rodzaju. Naprawa maszyn, kotłów parowych etc.

ODDZIAŁ IX.

Odlewnia. Odlewy żeliwne normalne i wysokowartościowe kwaso i ognio-odporne do wagi 10 ton jednej sztuki oraz odlewy kuto-lane z modeli własnych i obcych.

Zjednoczone

Polskie Fabryki Śrub

Sp. z ogr. odp.

BIELSKO/ŚL.

INWALIDÓW 2, — TEL. 27-40, 27-41, 27-42

ODDZIAŁ:

WARSZAWA

WIDOK 19 — Tel. 273 23 i 234-84

WYKONUJĄ:

Śruby, nity, nakrętki, podkładki, wkrętki do drzewa, wkrętki do metali, haki do szyn, haki do izolatorów, materiały nawierzchni kolejowych, śruby, pierścienie Graever'a i drobne części samochodowe, rowerowe itp.

»PAGED«

POLSKA AGENCJA DRZEWNA

sp. z o. o.

FORWARDING AND
SHIPPING OF TIMBER



PRODUCED BY THE

POLISH STATE FORESTS

Storage accommodation
in Gdynia and Danzig
for 15,000 stds.

Chartering to Continental
and U. K. Ports

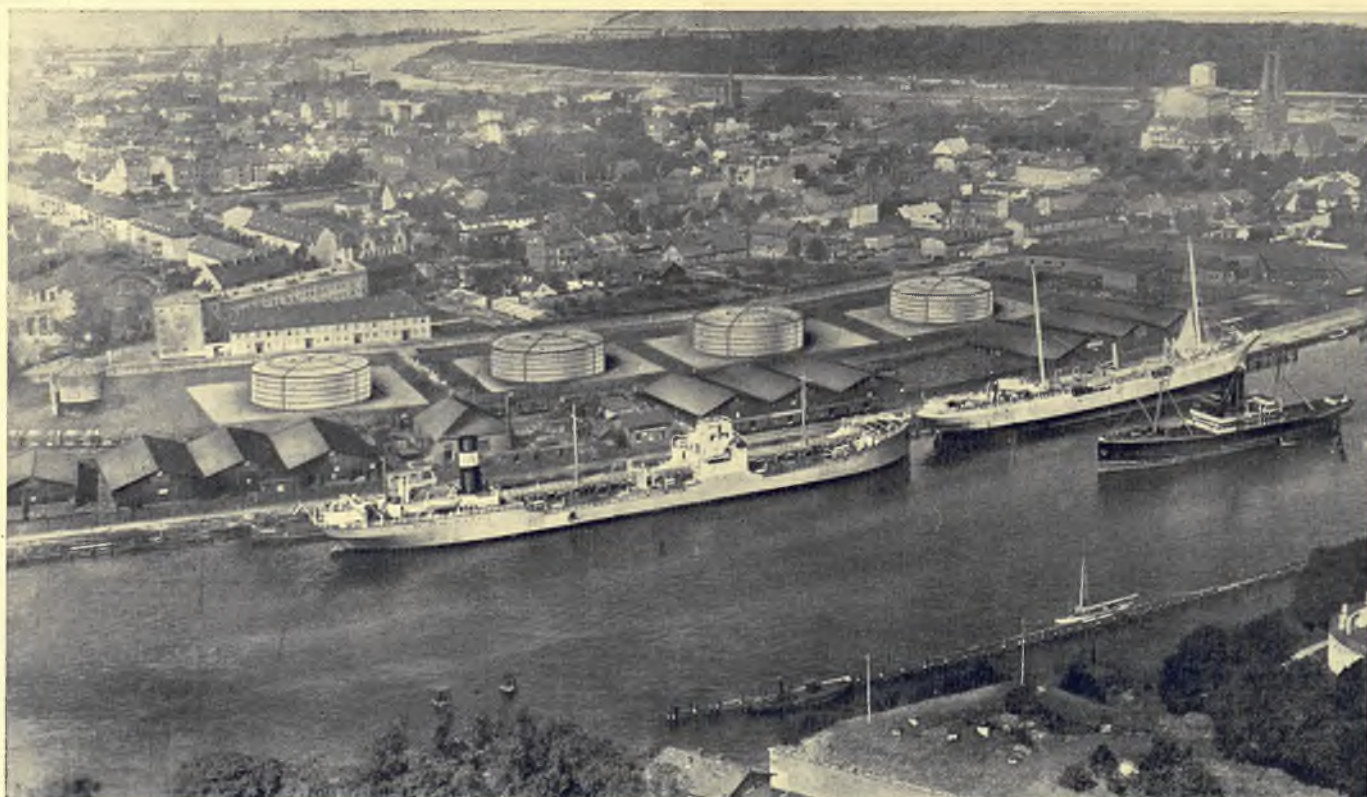
Head Office:

GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 44

10 Branches in all parts of Poland

Telegrams: „PAGED”

Telephone: GDYNIA 1919



Polish Petroleum Company — Polskie Towarzystwo Naftowe m. b. H.
Gdańsk - Danzig

General Tank Instalation and Main Oil Bunker Station

T-wo Mijaczowskich Odlewni Stali
i Zakładów Mechanicznych

„BRACIA BAUERERTZ“

SPÓŁKA AKCYJNA

MIJACZÓW p. i st. kol. MYSZKÓW

Adres telegr.: BAUERERTZ Myszków
TELEFON 6

Biuro Warszawskie: Mazowiecka 16 Tel. 688 22

Wykonywa:

Odlewy stalowe surowe i obrobione

dla wszystkich celów

od 1 do 10 000 kg. w jednej sztuce

specjalnie na potrzeby kolejnictwa i wojskowości.

Akcesoria dla kolejek wąskotorowych

Drezyny wahadłowe i korbowe oraz t. zw. „Szwedki”

Wózki robocze wszelkich typów

Rozjazdy, krzyżownice, zwrotnice, maszynki do
gięcia, cięcia i podnoszenia szyn

Koła zębate heblowane i frezowane

Wszelkie remonty walcy drogowych mechanicz-
nych i konnych

Prasy hydrauliczne, frykcyjne i mechaniczne
oraz części tychże jak cylindry, stoły, trawersy,
matryce, patryce, ściski, płyty ogrzewalne
z wierconymi kanałami i t. p.

FABRYKA PRZĘDZY
I TKANIN SZTUCZNYCH

„CHODAKÓW”

Spółka Akcyjna

Adres pocztowy, telegraficzny i telefon:

Urząd pocztowy CHODAKÓW

Produkcja obejmuje

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

Generalne Przedstawicielstwo
dla sztucznej przędzy

„UNION TEXTILE”

Sp. Akc.

Łódź, Piotrkowska nr 171/173