

# WIADOMOSCI



## PORTOWE



CZERWIEC  
JUNI - JUNE - JUIN  
1939

ROK IX

NR 6

NACHRICHTEN DER HÄFEN • NEWS OF PORTS • BULLETIN DES PORTS

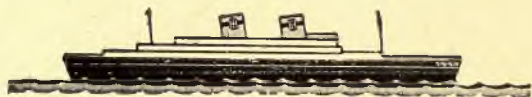
Gdańsk  
Danzig  
Dantzig



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, Grottgera 20

## LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax —  
New York

## LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

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

## LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia — New York — New Orleans —  
Houston — Galveston

## WYCIECZKI MORSKIE

w ciągu całego roku

### FLOTA GAL:

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

# BERGTRANS

## TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

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

### WSCHODNIEJ NORWEGII

Fred. Olsen & Co.  
Oslo oraz inne wschodnio-norweskie porty. — Odjazdy co  
tydzień w obu kierunkach.

### ZACHODNIEJ NORWEGII

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

### ZACHODNIEJ SZWECJI

Baltic Line  
Malmö, Helsingborg, Halmstad, Göteborg. 2-tygodniowe od-  
jazdy w obu kierunkach.

### WSCHODNIEJ I POL. SZWECJI ORAZ LITWY

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

### PÓŁNOCNEJ SZWECJI

Mathies Reederei  
H. M. Gehrkenes  
Sundsvall, Hernösand, Ornsköldsвик, Skelleftea, Lulea. —  
Odjazdy raz na miesiąc z Gdyni/Gdańska.

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

Oldenburg Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei  
Odjazdy co 14 dni w obu kierunkach.

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

Odjazdy z Gdyni/Gdańska dwa razy na miesiąc.

### SPECJALNE LINIE DLA TRANSPORTU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH

Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd  
Rob. M. Sloman, jr.  
Odjazdy z Sycylii do Gdyni co 3 tygodnie

### POŁUDNIOWEJ AMERYKI

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

### ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

#### GULF GDYNIA LINE

Wih. Wilhelmsen i Svenska Amerika Mexiko Linjen  
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  
Wih. Wilhelmsen  
Cape Town, Mossel Bay, Port Elizabeth, 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, Mauritius  
Reunion, Australii, Zatoki Perskiej i Morza Czerwonego,  
Indii Brytyjskich, Nowej Funlandii i Kanady, Ameryki Pół-  
nocnej, Wybrzeże Wschodnie i Zachodnie, Ameryki Środkowej,  
Wenezueli, Środkowo-Amerykańskich Wysp, Jamaiki i t. d.

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

## BERGTRANS TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

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

Bergtrans (London) Ltd.  
24 St. Mary Axe, Londyn EC 5

### Przedstawicielstwa:

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

# WIADOMOSCI PORTOWE

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

Inż. Eugeniusz KWIATKOWSKI  
Wicepremier - Vice-Premier of Poland

## Wolność i morze — to jedno Freedom and the Seas Are One

Gdy blisko 20 lat temu Odrodzona Polska urczyście wracała nad brzegi Bałtyku, a przedstawiciele jej armii, rzucając pierścień w fale morskie dokonali symbolicznego obrzędu zaślubin Polski z morzem, był to wymowny i podniosły akt zbudzonego z wiekowej niewoli Narodu, który zrozumiał swe dawne błędy, polegające na nierwykorzystaniu swoich praw bałtyckich, a teraz ma wolę odrobienia dawnych zaniedbań i powrotu na właściwą drogę.

I gdy na tej nowej drodze stawialiśmy pierwsze kroki, przed nami nad morskim wybrzeżem widniały jedynie nędzne osiedla rybackie i sterczące mydmy piaszczyste, wśród których zawodził wiatr od morza.

Ogrom syzyfowej pracy czekał na polskie ręce — pracy, która dla wielu wydarowała się, jeśli już nie beznadziejna, to w każdym razie obliczona na całe generacje, na długie dziesiątki lat.

W ciągu tych kilkunastu lat, które nas od owego okresu dzielą, dokonały się doniosłe przeobrażenia nie tylko w zakresie imponderabiliów psychicznych przez wytworzenie własnego światopoglądu morskiego, lecz także powstały na tych wydmach piaszczystych dzieła nowe i wielkie, stając się symbolem naszej twórczości i woli pracy.

Wspaniały i szybki rozwój gospodarczy nad Bałtykiem, bijący co roku nowe rekordy cyfrowe — jasny dowód naturalności — związania wybrzeża morskiego z polskim obszarem, dla którego jest on nie doktrynalną — ale rzetelną i prawdziwą podstawą życia i rozwoju.

Najrospanialsze nasze dzieło na wybrzeżu — Gdynia — odegrała w historii naszego Narodu rolę reflektora, który oświecił przed nami drogi naturalnego i dziejowego rozwoju zarówno politycznego, jak i gospodarczego — drogi, z których Naród w swoim marszu już nigdy nie może zbroczyć.

Świadomość tego, iż Polska z roku na rok staje się coraz więcej państwem nierozzerwalnie zwiazanym z morzem, a jej gospodarka z wielkimi szlakami morskimi, zakorzeniła się powszechnie i głęboko w psychice Narodu, we wszystkich Jego warstwach. Jest to równocześnie sprawdźnian, jak szeroką falą zainteresowania gospodarczo-morskie objęły ziemię odrodzonej Rzeczypospolitej, a zarazem drogowskaz historyczny, wskazujący, iż na morzu Polska może i powinna odegrać jeszcze wielką rolę, dla której dzisiejsze pokolenie przygotowało zaledwie mocne fundamenty.

\* \* \*

When, nearly twenty years ago a resurrected Poland solemnly returned to the shores of the Baltic Sea, a group of high army officials cast into the waves a ring — a symbolic act of wedlock was performed. It was an act, eloquent and significant, awakening a Nation from a century-old bondage, who had realized her former errors in neglecting to take advantage of her rights on the Baltic, but now has the will to re-establish herself and seek a new way.

And when the first steps were set on this new way, before us appeared only impoverished fishing settlements and long stretches of sand dunes over which the wind from the sea raged.

Immense and seemingly endless labour through Polish hands-labour which to many appeared if not despairing, at least requiring whole generations for accomplishment.

During these few years which separate us from that time, great changes have taken place not only in the psychological attitude of the nation towards maritime affairs, but on these sand dunes has arisen a great and new achievement, symbolizing our creative ability and will to work.

Our rapid and amazing economic development on the Baltic, establishing every year new statistical records, verifies Poland's natural bounds with the sea, which is not a doctrinal, but a genuine and righteous foundation for life and growth.

The greatest achievement on our shores — Gdynia — has played in the history of our nation the function of a reflector which has illuminated the natural and historic course from which our people shall not stray.

The awareness of the fact that Poland is becoming each year more indissolubly united with the sea has taken root deeply in the minds of all Poles. Further, it is proof of the immense interest Poland has shown in maritime economy and a guiding force that Poland can and ought to play a still greater part in on the seas, for which the generation of today has scarcely prepared a firm foundation.

*E. Kwiatkowski*

# Polska pracuje na morzu

## Poland Labours on the Seas

Dni Morza, tradycją kilkuletnią uświęcone, obchodzimy uroczystie corocznie. — Mają one nam uświadamiać, a zarazem stwierdzać wartość posiadania własnego dostępu do morza. Równocześnie Dni Morza skłaniają do pewnych refleksyj, do zastanowienia się nad tym, co dokonaliśmy i co jeszcze mamy do zrobienia. W „Dniach“ tych też uwaga i zainteresowanie szerokich kół społeczeństwa zwraca się specjalnie ku sprawom morza i naszych portów.

Kreśląc na prośbę „Wiadomości Portowych“ tych kilka uwag, nie będę wymieniał szczegółowych danych, które z pewnością każdemu uświadomionemu obywatelowi są znane z prasy fachowej, czy nawet codziennej. — Pragnę jedynie podkreślić kilka momentów charakterystycznych dla działalności naszej na morzu.

Okres, w którym obecnie żyjemy, odznacza się niezwykłą płynnością i zmiennością sytuacji zarówno w dziedzinie politycznej, jak i gospodarczej. Od dłuższego czasu nad życiem narodów europejskich unosi się widmo wojny. W bezpośredniej bliskości Polski widzimy ciągle zachodzące zmiany. — Mimo tych niesprzyjających normalnej pracy momentów, życie gospodarcze Polski idzie naprzód w myśl ustalonych wytycznych, a nawet na pewnych odcinkach pracuje ze zdwojoną energią. Powaga również sytuacji, w jakiej się dzisiaj znajdujemy narzuca nam ze szczególną wyrazistością potrzebę zachowania zimnego i niewzruszonego spokoju oraz konieczność zintensyfikowania naszych wysiłków twórczych.

Nic też dziwnego, że w takiej chwili oczy nasze ze szczególnym umiłowaniem zwracają się na odcinek morski, który jest przecież jednym z najbardziej widomych dowodów naszych umiejętności organizacyjnych, zdolności twórczych i wytrwałości. Nic też dziwnego, że patrząc na zmodernizowany i rozbudowany przy naszym wydatnym współudziale port gdański, że mając przed oczami nabrzeża, dźwigi, magazyny portu gdyńskiego, który po okresie kilku zaledwie lat swej pracy posiada największe obroty towarowe na Bałtyku, że widząc piękne zarysy naszych transatlantyków i naszych okrętów wojennych, a zarazem zdając sobie sprawę, że przecież 80% naszego handlu korzysta z drogi przez własne porty, że posiadanie własnego handlu morskiego otworzyło przed nami nowe, ważne tereny pracy czy to w handlu, czy rybołówstwie, czy transporcie — bezwiednie myślą i sercem łączymy się z tym, powtarzanym dziś przez wszystkich za **Panem Ministrem Beckiem** zdaniem, że „od Bałtyku odepchnąć się nie damy“, lecz przeciwnie dążyć będziemy do ugruntowania tam naszych praw i do wzmożenia naszego wysiłku.

Every year we in Poland celebrate what we call the “Sea Days”. The purpose of these days is to acquaint, and at the same time, to affirm, the value of possessing an outlet to the sea. Likewise the Sea Days force us to reflect on what we have already done and what there is still to do. During these “Days” the whole nation turns special attention towards marine affairs and our ports.

Having been requested by the “Port News” to write a few remarks on this subject, I shall not mention any particular facts which are undoubtedly well-known to every enlightened citizen. I desire only to emphasize a few points which aptly characterise our activity on the sea.

The period in which we are now living is characterised by unusual fluency and inconstancy in politics as well as in economics. For some time war clouds have been hovering over the nations of Europe. However, in spite of these very unfavourable conditions, the economic life of Poland is progressing in accordance to her plans, and even in some cases work is going on with double energy. The political situation forces us to retain a cool and undisturbing attitude and the need of intensifying our creative efforts.

It is not strange therefore that at such a time we turn with particular affection to our sea coast which is one of the visible proofs of our creative skill, and perseverance. It is no wonder also that, while looking at the port of Danzig, modernized and extended through our efforts in co-operation with Danzig, having before our eyes the wharfs, cranes, warehouses of the port of Gdynia, which in a few years acquired the reputation as the largest port on the Baltic, knowing that 80% of our foreign trade goes through our ports, and being very aware of the fact that the possession of a sea coast has opened new opportunities in our national life, everyone is repeating in unison the now famous remark of minister Beck “that Poland will not allow herself to be pushed back from the Baltic”. On the contrary we shall exert all our strength to secure our position on the Baltic and increase its value to us.

These are not only strong words, but well supported by action. Last year our overseas trade amounted to sixteen million tons. The first half of this year showed a still greater activity in our maritime life.

Simultaneously with the growth of overseas trade, progress is being made in the improvement of the port apparatus. In Danzig the basin for loading and discharging of bulk goods is being perfected and at other points dredging is under way. Further still, a special wharf is under construction for timber shipment. In Gdynia aside from the plans already

Nie są to przecież tylko mocne słowa, lecz przeciwnie rzeczywistość — rzeczywistość poparta czynami. — Rok ubiegły wykazał obroty naszych portów morskich przekraczające 16 milionów ton. Pierwsze półrocze roku bieżącego przyniosło nam dalsze zwiększenie przeładunku. Zwiększenie wyrażające się cyfrą nowego miliona ton.

Równoległe ze wzrostem obrotów postępuje dalsza rozbudowa portów i racjonalizacja ich urządzeń. W Gdańsku rozważamy w chwili obecnej plan dalszej rozbudowy basenu dla towarów masowych oraz plan robót pogłębiarskich w porcie. Równocześnie od kilku tygodni prowadzone są tam intensywne prace nad budową specjalnych nabrzeży dla przeładunku drzewa. W Gdyni ustalone są szczegóły prac IV okresu budowy portu, niezależnie zaś od tego prowadzone są prace przy budowie kanału przemysłowego, rozbudowie urządzeń stoczni itd.; w nowym porcie Władysławowie zostały właśnie oddane do użytku nowy magazyn i wzorowa kolonia rybacka.

Stopniowo realizuje się plan stworzenia racjonalnej organizacji handlu morskiego oraz prowadzi się studia i badania nad zagadnieniami uprzemysłowienia Gdyni i całego wybrzeża morskiego. Kształci się w kraju, jak i za granicą coraz liczniejsze zastępy młodzieży i specjalistów z różnych zakresów. Rozbudowuje się i udoskonala rybołówstwo morskie.

Tempo przyrostu naszej bandery narodowej wykazuje znaczny wzrost. W chwili obecnej nasza handlowa flota dalekomorska wynosi 37 jednostek o tonażu ok. 110 tys. trb; w budowie znajduje się 9 nowych jednostek o tonażu ok. 50 tys. trb. Poza planową rozbudowę tonażu towarzystw żeglugowych o kapitale publicznym, mamy ostatnio do zanotowania podjęcie przez inicjatywę prywatną działalności armatorskiej. Sądzę, że nie będą to sporadyczne wypadki, lecz, że przeciwnie stworzone w ostatnich miesiącach dogodne warunki uzyskania kredytów hipotecznych na statki — zapewnią stały przyływ kapitałów i pracy ludzkiej do tej nowej, a tak ważnej dla naszego dalszego rozwoju gospodarczego dziedziny pracy. Należy przy tym pamiętać, że każdy statek, przybywający polskiej flocie handlowej jest nie tylko ambasadorem naszym za granicą, ale równocześnie — jak to określił Pan Wicepremier Kwiatkowski — powiększa w sposób istotny naszą przestrzeń życiową.

Wola narodu do życia i umiejętność jego skutecznej pracy dla własnego interesu, jak i ku pożytkowi pokojowej współpracy z innymi narodami może, a w naszych warunkach musi znaleźć swój wyraz na zewnątrz.

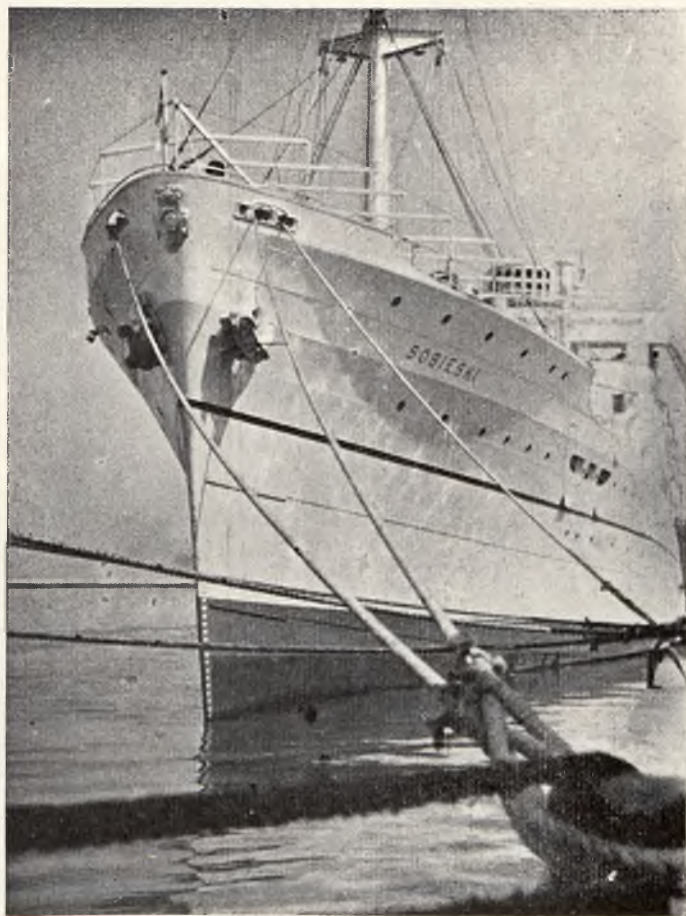
Dziś jesteśmy świadomi warunków, jakie są do tego niezbędne, jak i zdajemy sobie sprawę z niebezpieczeństw, jakie grożą naszym żywotnym interesom. Nie może też nikt od nas wymagać, jak i dziwić się, że uważamy za niedopuszczalną jakąkolwiek dyskusję co do zmniejszenia obecnego i tak już bardzo ograniczonego stanu posiadania w zakresie wolnego i bezpiecznego dostępu do morza.

made for the Fourth Construction Period, the industrial canal is under construction and new ship yards.

Gradually our rationally organized maritime program is being realized, and various studies and research are being carried out for the industrialization of Gdynia and the whole Polish coast line. More and more persons are preparing themselves at home and abroad for Polish maritime commerce. The growth of our merchant fleet in the last few years has been rapid. At present it consists of 37 units, amounting totally to 110,000 gross tons, further, nine more units are under construction, having a total gross tonnage of 50,000.

Aside from government ship building projects, we have lately experienced private initiative in the purchasing of ships and establishing of shipowning firms. I believe this is not a sporadic development, for with very favourable financial aid from the government, more and more persons are contemplating to enter in shipping affairs. It should not be forgotten that every ship flying a Polish flag is not only an "ambassador", but what Vice-Premier Kwiatkowski aptly remarked, a peaceful and legal method for increasing our "Lebensraum".

A nation's will to live and its ability to work skillfully in her own interests and for the peaceful co-operation with other nations can, but in our conditions must, find its external expression. Today we are witnesses of such conditions which necessitate our goodwill. No one can demand of us or wonder that we should consider any discussion as permissible that would attempt to diminish our rights to a safe and free access of the sea.



m s Sobieski przy nabrzeżu Francuskim

# Dalszy poważny krok ku realizacji programu morskiego

## Polish Merchant Fleet Rapidly Increasing

W dniu 15 czerwca r.b. odbyło się w porcie gdyńskim uroczyste poświęcenie i podniesienie bandery narodowej na najnowszym motorowcu polskiej floty handlowej ms. „Sobieski”, należącego do Gdynia—Ameryka Linie Żeglutowe S. A.

W uroczystym tym akcie wzięli udział minister Przem. i Handlu A. Roman. Komisarz Generalny R. P. min. M. Chodacki, dyr. dep. morskiego L. Możdżeński, nac. wydz. żegl. T. Ocioszyński, dyr. gen. G. A. L. L. Leszczyński, grupa posłów i senatorów z Warszawy, przedstawiciele państw Ameryki Południowej z min. pełnomocnym Brazylii Joaquimem Eulalio de Nascimento E Silva oraz konsulami generalnymi Argentyny Andersem Wallace i Urugwaju Oscalem S. Fialho na czele.

Obecni byli również przedstawiciele gdyńskiego korpusu konsularnego z konsulem gen. Szwecji inż. N. Korzónem na czele. Władze cywilne i wojskowe gdyńskie reprezentowali: komisarz Rządu mgr F. Sokół, dow. Floty Wojennej kontradmirał J. Unrug, dyr. Urzędu Morskiego inż. S. Łęgowski, prezes Sądu Okr. J. Czarliński, d-ca Obrony Wybrzeża kmd. dypl. Frankowski, d-ca Morskiej Brygady O. N. płk. dypl. F. Sas-Hoszowski i inni.

Po liturgicznej części uroczystości, celebrant ks. prałat Bieszk, dokonał poświęcenia bandery, po czym w kazaniu swym nadmienił, iż o kilka mil od Gdyni w Rzucewie znajduje się dwór wielkiego króla Jana III Sobieskiego, imieniem którego ochrzczony został najnowszy motorowiec polskiej floty handlowej, wskazując przy tym na symbol, jakim się stało imię zwycięzcy spod Wiednia — symbol we własne siły i w opatrzność Bożą.

Następnie prezes Sądu Okręgowego Jarosław Czarliński wręczył p. ministrowi Przemysłu i Handlu A. Romanowi akt rejestracji statku.

Po odebraniu aktu p. minister Roman wygłosił następujące przemówienie:

„Z uczuciem szczerej radości stwierdzam i ogłaszam, że motorowy statek pasażersko-towarowy „Sobieski“ przeznaczony w ramach polskiego programu morskiego do służby regularnej na wielkim szlaku nawigacyjno-handlowym między Bałtykiem a portami Argentyny, Brazylii i Urugwaju — włączony został do składu polskiej floty handlowej. Powiększył on stan naszego posiadania na wolnych morzach świata i w międzynarodowej wymianie morskiej.

Życząc tej nowej jednostce morskiej, jej kapitanowi, oficerom i załodze szczęśliwej pracy pod polską banderą handlową — daję wyraz przekonaniu, że motorowiec „Sobieski“ dobrze zasłuży się Ojczyźnie.

W imię Boże i na pożytek Rzeczypospolitej niech statek pływa.

Banderę podnieść!

Orkiestra zagrała „Jeszcze Polska nie zginęła“ i po chwili na maszcie rufowym ms. „Sobieski“ załopotała białoczerwona bandera polskiej marynarki handlowej.

Po odegraniu hymnów narodowych państw, do których portów zawijać będzie „Sobieski“ — Anglii, Francji, Brazylii, Urugwaju i Argentyny. — na przedni maszt statku wciągnano bandery narodowe tych państw.

On the 15th of June, 1939 a solemn ceremony was held in the port of Gdynia. The consecration and raising of the national flag took place on the m/s Sobieski, the newest addition to the Polish merchant fleet, belonging to the Gdynia—America Line.

Many important personages took part in the ceremony. Among them were Minister A. Roman of the Ministry of Industry and Commerce Polish Commissioner at Danzig, M. Chodacki, director of the Maritime Department, L. Możdżeński, director of the Gdynia—America Line, A. L. Leszczyński, a group of senators from Warsaw, and diplomatic and consular representatives of Brazil, Argentine, and Uruguay. Gdynia was represented by the City Commissioner, F. Sokół, Commander of the Navy, Vice-Admiral J. Unrug, Commander of the Coast Defenses, Commander Frankowski, Commander of the Sea Brigade, Colonel F. Sas-Hoszowski, and many others from commercial and industrial circles.

The mass service was celebrated by the prelate, Father Bieszek, who, after having performed the consecration of the flak, pointed out in his sermon that a few miles from Gdynia in Rzucewo, stands a palace of the great king, John Sobieski, in whose honor the new ship was christened.

After the sermon, the president of the District Court, J. Czarliński handed Minister A. Roman the Certificate of Registry of the m/s Sobieski. The Minister then said: With the greatest of pleasure do I announce that the m/s Sobieski, designed for marine service between the Baltic and South American ports, has become a part of the Polish Merchant Fleet. The m/s Sobieski has increased our position in international overseas trade. Extending my best wishes to the captain and crew, I am firmly convinced that the “Sobieski” will serve her country well. In the name of God and for the welfare of Poland, may the ship sail. Raise the flag”.

With these words the orchestra played the hymns of the nations to whose ports the ships will call, namely, English, French, Brazilian, Uruguayan, and Argentinean. The flags of these nations were raised on the foremast. The celebration ended with a speech by the president of the board of directors of the Gdynia—America Line, Senator Szuyński.

First I wish to fulfil a pleasant duty on behalf of the Gdynia—America Line and thank Father Bieszek for performing the consecration of the flag on our new motorship. Particularly do I wish to thank Minister Roman for attending this important event. The care and interest shown by the minister for our firm far out reaches customary ministerial interests. Minister Roman has undoubtedly deep sentiment for us and his healthy optimism and cheerful approach to the most difficult problem has greatly simplified our tasks. Again may I thank him for his coming today.

Likewise I am deeply thankful for the presence of the diplomatic and consular representatives of the South American Republics.

The motorship which we are dedicating today will run on our regular line to South America. We hope and rely upon this new ship, and the sistership that is soon expected in Gdynia, to contribute considerably towards the growth of our trade with South America and for the success of which



Od lewej strony m/s „Sobieski“ kmdr. G. Kański - kapitan portu, p. Sokółowska - chrzestna matka, p. Możdżeńska, p. min. Sokółowski, dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowski



m/s „Sobieski“

Na zakończenie uroczystości wygłosił prezes rady nadzorczej G. A. L. senator Szuyski nast. przemówienie:

„W pierwszym rządzie pragnę spełnić miły obowiązek i podziękować jak najuprzejmie imieniem władz Towarzystwa ks. Prałatowi za dokonanie aktu poświęcenia bandery naszego nowego motorowca. Szczególne podziękowanie pragnę złożyć Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu Romanowi, za łaskawe przybycie dzisiaj. Opieka i zainteresowanie Pana Ministra dla naszego przedsiębiorstwa wybiega znacznie poza ramy normalnych zainteresowań Ministra, do którego resortu należymy. Pan Minister ma dla nas szczególny sentyment, a jego zdrowy optymizm i pogodny podjęcie do najtrudniejszych zagadnień znakomicie ułatwiają nam pracę. Serdecznie Panu Ministrowi w imieniu władz przedsiębiorstwa dziękuję.

Miło mi podziękować za przybycie i powitać Panów Ministrów, Posłów i Konsulów reprezentantów państw Ameryki Południowej.

Motorowiec, którego banderę święcimy, ma przeznaczenie dla naszej linii regularnej do Połudn. Ameryki. Liczymy na to, że ten nowy motorowiec, wraz z następnym, który niebawem na tę linię będzie wstawiony, przyczyni się do znacznego powiększenia naszych obrotów handlowych z krajami Ameryki Południowej, w czym reprezentanci tych państw akredytowani w Polsce będą nam niewątpliwie pomocni, działając w ten sposób dla dobra naszych wspólnych interesów.

Uroczystość poświęcenia bandery na nowym motorowcu ma dla nas podwójny cel i znaczenie. Przede wszystkim jest to sprawa nasza wewnętrzna. Chcemy pracę naszą rozpoczynać z błogosławieństwem Bożym i chcemy ją po Bożemu kontynuować. Ale prócz tego uroczystość taka jak dzisiejsza ma także dla nas znaczenie propagandowe.

Pragnęliśmy zawsze wzbudzać w społeczeństwie jak najsilniejsze zainteresowanie dla spraw morza, dla konieczności niezmierniej celowości pracy na tej naszej przestrzeni życiowej, jaką jest morze. Dziś już w sprawie propagandy stosunki uległy zmianie.

**Po epokowej mowie Min. Becka, po oświadczeniu Min. Becka imieniem rządu i całego narodu, że Polska od Bałtyku odęchnąć się nie da, wiemy, że praca nasza, że rozwój naszej Marynarki Handlowej jest i będzie po wszystkie czasy chroniony zbrojnym ramieniem Rzeczypospolitej i jednolitą bez wyjątku wolą całego narodu polskiego.**

Nie było jeszcze hasła, któreby tak głęboko zapadło w dusze polskie, któreby wywołało tak spokojną, jednolitą wo-

the accredited representatives of the respective South American nations in Poland will no doubt offer their help and act for the benefit of our mutual interests.

This dedication has a two-fold meaning for us. First and above all, it is an affair of our own. We desire to begin our work with the blessing of God and desire to continue in accordance to God's will. But aside from this, this is a day of propaganda in the better sense of the word. We have always desired to awake in our people the greatest interest in the sea, the necessity of a well-planned program in this only life space such as the sea is. Today in the propagation of this idea, conditions have undergone a radical change.

After the epochal speech of Minister Beck, in which he stated in the name of the whole nation, that Poland will not allow herself to be pushed back from the Baltic, we know well that our merchant fleet is and will be at all times defended by the whole people. Hitherto, no watch-word has been so deeply rooted in the hearts of the people which would call out such a quiet, united will for its realization. As a result today agitation is unnecessary for no one in Poland today has to be convinced of the importance of our labour on the sea. However, all our strength must be applied daily to increase the value and efficiency of our merchant and war fleet.

I think that the acquirement of new merchant ships will become more and more a frequent occurrence, and it is for this reason today's event has a more internal significance.

Propaganda for the popularization of maritime affairs, has I daresay all Poles. Today it is expedient that we realize the watchword by which all Poles are standing: We shall not allow ourselves to be pushed back from the Baltic.

Remember that we must not only stand firmly on the Baltic but we must take advantage of all opportunities the Baltic Sea offers us.

It would be an ungrateful omission, were I not to thank the English ship yards, Swan Hunter, and had any differences arisen between us during the construction, they were disposed of in agreement and satisfaction to both sides.

Captain Knoetgen, we have long estimated your work and knowledge. Today we lay in your hands the command of this ship and depend on you as we have heretofore. We wish you success, and may the winds be favourable to you and your crew.

In his speech the Senator pointed out that the "Sobieski" will sail on her maiden voyage with 1,167 passengers and 4,200 tons of cargo, and at every port of call the ship will be



GDYNIA — M/s „Sobieski” i m/s „Piłsudski” przy nabrzeżu Francuskim — The m/s Sobieski and m/s Piłsudski at the French Pier

le jego realizacji. To też dziś nie momentów agitacyjnych nam potrzeba, nie trzeba już nikogo w Polsce przekonywać o konieczności pracy dla morza, ale trzeba istotnie wyteżyć wszystkie siły realnej i codziennej pracy dla rozwoju i powiększenia sprawności naszej floty wojennej i marynarki handlowej.

Sądę, że teraz wstawianie do pracy nowych jednostek marynarki handlowej będzie zjawiskiem częstym, stąd też charakter naszych uroczystości święcenia bandery na nowych statkach nabierze cech uroczystości raczej wewnętrznych.

Propaganda dla spraw morza, śmiem to twierdzić objęła już wszystkich Polaków. Dziś należy nam w ciężkim może często codziennym trudzie realizować i w czyn wprowadzać hasło, przy którym stanęli wszyscy Polacy: „Od Bałtyku odepchnąć się nie damy“, pamiętając, że musimy nietylko mocną stopą stać nad brzegami Bałtyku, ale także w pełni, z możliwości, jakie przed nami Bałtyk atwiera, korzystać.

Nie spełnił bym mego obowiązku, gdybym nie podziękował imieniem władz Towarzystwa, Stoczni angielskiej Swan Hunter za należyte wywiązanie się z obowiązków przy budowie statków.

Z przyjemnością muszę stwierdzić, że jeśli zaistniały jakiegokolwiek różnice zdań podczas budowy, czy po jej ukończeniu, to były one zlikwidowane w najlepszym porozumieniu ku obopólnej korzyści.

Panie kapitanie Knoetgen, władze Towarzystwa nie od dziś znają i oceniają Pańską pracę i Pańską fachowość. Dziś składamy w ręce Pańskie dowództwo naszej nowej jednostki, motorowca „Sobieskiego“ i liczymy na Pana niezawodnie, jak to miało miejsce dotąd. Życzymy Panu powodzenie w pracy, niech Panu Panie Kapitanie i Pańskiej załodze wiatry pomyślne będą“.

Dnia 17. VI. 1930 roku ms. „Sobieski“ rozpoczął swoją pierwszą podróż do portów Południowej Ameryki z pełnym kompletem pasażerów — 1.167 osób i 4.200 ton ładunku.

Inauguracyjna podróż ms. „Sobieski“ będzie miała przebieg uroczysty, ze względu na powitanie przez przedstawicieli władz we wszystkich portach, do których motorowiec zawinie, a szczególnie uroczyste będzie witany w Rio de Janeiro, gdzie przyjdą na spotkanie poza przedstawicielami rządu brazylijskiego, również liczne delegacje ośrodków polskich, krajów Południowej Ameryki.

W bankiecie, wydanym przez komendanta Knoetgena, z okazji pierwszego przyjazdu ms. „Sobieski“ do Rio de Janeiro, ma wziąć również udział prezydent Brazylii.

15 czerwca rb. przybył również do Gdyni ms. „Stalowa Wola“, nabyty przez Gdynia—Ameryka L. Ż., przeznaczony dla obsługi towarowej linii południowo-amerykańskiej. Kapitanem tego motorowca został dotychczasowy pierwszy oficer ms. „Batory“ kpt. Jan Strzembosz.

W lipcu oczekiwany jest w Gdyni nowy motorowiec Gdynia—Ameryka L. Ż. ms. „Chrobry“, zbudowany w duńskiej stoczni w Naskov, przeznaczony również na linię Gdynia—Ameryka Południowa.

Biorąc pod uwagę, że Linie Żeglugowe „Gdynia—Ameryka“ uruchomi jeszcze przed końcem roku bież. dwa motorowce frachtowe „Łódź“ i „Bielsk“ na linii do Zatoki Meksykańskiej, zwaną Linia Bawełnianą oraz zakupiony w r. 1939 używany motorowiec „Morska Wola“, to flota handlowa G. A. L. powiększy się o sześć jednostek transoceanicznych, przyczyniając się znacznie do podwojenia tonażu polskiej marynarki handlowej, co stanowi część planowej rozbudowy naszej ekspansji morskiej, wykonywanej ściśle wg. programu państwowego naszej aktywizacji gospodarczej.

„Żegluga Polska“ S. A. zamówiła ostatnio dwa nowe motorowce w stoczni belgijskiej John Cockerill w Seraing, przeznaczone na linie śródziemnomorskie do przewozu towarów, gdzie obecnie kursują własne motorowce „Lewant“ i „Lechistan“. Nośność każdego statku, identycznej konstrukcji, wyniesie ok. 4.000 ton, a pojemność pięciu ładowni z międzypokładami ok. 270 tys. stóp sz. w tym chłodnie dla towarów spożywczych pojemn. ok. 30 tys. stóp sz.

Napęd — motory spalinowe o sile 2.800 HP, które mogą pozwolić na szybkość roboczą do 15 mil na godzinę. Statki zaopatrzone będą w windy elektryczne w liczbie 14. Długość motorowców 104,5 m., szerokość 14,7 m. i zanurzenie 6,2 m. Dalsze powiększenie o dwie nowoczesne jednostki, naszej floty handlowej przyczyni się do dalszego rozwoju naszej ekspansji na morzu.

greeted ceremonially, especially at Rio de Janeiro where a banquet will be held, attended by the president of Brazil.

Likewise on the 15th of June, another ship, rechristened „Sobieski“, the m/s „Chrobry“, is expected in Gdynia. Like Gdynia — South America line. In July the sistership of the „Sobieski“ the m/s „Chrobry“, is expected in Gdynia. Like the „Sobieski“ she will serve South American ports. She is being built by the Danish ship-yards at Naskov.

By the end of this year two more transatlantic liners will be added to the Gdynia—Amerika Line, making in all six new units, thereby doubling the present tonnage of the Polish merchant fleet.

—00—

„Żegluga Polska“ Ltd., Gdynia have placed a contract with Messrs. John Cockerill, Shipbuilders - Seraing, Belgium for the construction of two motorships to serve the freight traffic on the Company's Mediterranean line. At the present moment the Company already has two ships operating on the line — the „Levant“ and the „Lechistan“. The capacity of each ship (identical in construction) will be about 4,000 tons, loading capacity between decks about 270,000 cu. ft., including cold storage compartments for foodstuffs of a total capacity of 30,000 ft.

Combustion motors 2,800 H. P. permit the vessels to attain average speed of 15 miles p. h. The ships will be equipped with electric lifts, 14 in number. The ships measure 104,5 metres in length, 14,7 metres, in width, 6,2 metres.

These two new ships added to the Polish merchant marine will undoubtedly contribute to further Polish sea expansion.



Nabożeństwo podczas poświęcenia m/s „Sobieski“  
Mass on the deck of the new m/s Sobieski

## ZAMÓWIENIA NA »INFORMATOR GDYNIA—PORT«

przyjmuje:

administracja: Gdynia, Świętojańska 73 — tel. 16-96



# Dorobek i rozwój polskiego rybołówstwa morskiego

## The Development of the Polish fishing fleet and fisheries

Dostęp Polski do morza nie byłby w pełni wykorzystany, gdybyśmy obok rosnącej w siłę marynarki wojennej i rozbudowanej floty handlowej nie posiadali nowoczesnie zorganizowanego oraz wyposażonego w odpowiednie środki techniczne rybołówstwa morskiego.

Rozwój rybołówstwa morskiego ma dla nas aspekt nie tylko gospodarczy i społeczny, ale także i polityczny. Im lepiej bowiem zagospodarujemy nasze wybrzeże, tym więcej zdobędziemy rzeczywistych atutów w walce o utrzymanie a nawet rozszerzenie naszego stanu posiadania nad Bałtykiem. Poza tym statki rybackie są świetną szkołą ludzi morza, która dostarcza doskonałego materiału żołnierskiego dla obrony granic morskich.

Oceniając w ten sposób znaczenie rybołówstwa morskiego dla kraju z dużym **zadocięciem** stwierdzić możemy, że lata polskiego władania na wybrzeżu nie poszły pod tym względem na marne, lecz przeciwnie, poczyniliśmy wielki krok naprzód, uprawniający nas do zdrowego optymizmu na przyszłość. Po zabiorach odziedziczyliśmy ubogie wioski rybackie i prymitywną flotyllę starych, nadających się jedynie do rybołówstwa przybrzeżnego, stateczków, w większości swej bez napędu motorowego. Jeszcze w r. 1926 kutrów z silnikami było zaledwie 82 o łącznej mocy niespełna 1.000 koni mech. Połowy uprawiano w granicach wód terytorialnych, a złowiony towar z braku własnego rynku sprzedażnego, zbywano do Gdańska, skąd dopiero, po opłaceniu kosztownego pośrednictwa, przedostawał się częściowo do Polski. Całość połowów waha się w granicach od 900 do 1800 ton ryby rocznie i nie odgrywała prawie żadnej roli w naszym życiu gospodarczym.

Rzecz jasna, że prymitywizm środków produkcji i niski stan wydobycia ryby oraz brak własnego przemysłu przetwórczego i handlu rybnego na wybrzeżu, nie stwarzały predyspozycji dla zatrudnienia w rybołówstwie szerszych rzesz ludności, osiadłej nad morzem, mimo, że warunki naturalne wyraźnie temu sprzyjały. Do roku 1928 rybołówstwem na wybrzeżu zajmowało się niespełna 1.300 osób, osiągając z tego procederu więcej niż skromną egzystencję. Z drugiej zaś strony na rynku krajowym, mimo posiadania własnego dostępu do morza, ryba morska była rzadkością i znana była poza importowanym śledziem solonym, przeważnie w postaci przywożonych również z zagranicy, drogich i niedostępnych dla szerszego ogółu konserw i innych przetworów rybnych.

We właściwym czasie znaleźli się jednak w Polsce ludzie, którzy rozumiejąc doniosłość rozbudowy własnego rybołówstwa morskiego, z całą energią i poświęceniem zabrali się do pracy nad podźwignięciem i zorganizowaniem tej dziedziny naszej gospodarki społecznej. Dzięki wiedzy i doświadczeniu tego grona osób oraz dzięki poparciu czynników rządowych, w dziedzinie rybołówczej zdołaliśmy osiągnąć w ciągu 10 zaledwie lat takie wyniki, jakich w najsmielszych nawet planach nie można było przewidywać.

W chwili obecnej polska flota rybacka składa się z 172 kutrów o napędzie motorowym, z czego 40 jednostek, wybudowanych na własnej stoczni, posiada wymiary od 15—19 metrów długości i silniki o mocy 60—120 KM. Statki własnej budowy, wyposażone w nowoczesne urządzenia i sprzęt rybołówe, nadają się doskonale do połowów na otwartym morzu i technicznie przywyższają niejednokrotnie podobne statki, budowane za granicą. Łączna moc silników kutrowych wynosi ponad 5 tysięcy KM, czyli pięć razy więcej, niż w r. 1926. Poza tym pod polską banderą łowi śledzie i inne ryby na morzu Północnym i Atlantyku 20 lugrów i 7 trawlerów. Flotylla bezsilnikowa składa się z 768 łodzi, połowiących na wodach przybrzeżnych.

Ogółem produkcja ryb z własnych połowów wynosiła w r. 1938 około 12.500 ton, a stan zatrudnienia w rybołówstwie i związanych z nim gałęziach przemysłu i handlu wynosił blisko 6.000 ludzi. Liczby te najlepiej ilustrują rozwój naszej gospodarki rybnej na morzu w ciągu ostatniego 10-lecia.

Równolegle do rozbudowy i modernizacji tonażu rybołówego rozbudowano na szeroką skalę urządzenia portowe, niezbędne do magazynowania, konserwacji i przeróbki dostarczonego surowca. W głównym ośrodku obrotu rybnego, w porcie rybackim w Gdyni wybudowano magazyny zwykłe i chłodzone o łącznej powierzchni użytkowej blisko 10 tysięcy m<sup>2</sup>, wytwórnice lodu sztucznego o wydajności 15.000 kg lodu dziennie, nowoczesną zamrażalnię, posiadającą dzienną zdolność zamrażania do 24 tys. kg ryb świeżych, fabrykę

Poland could not derive full profit from her access to the sea if — steadily increasing her navy and merchant marine — she failed to develop a modernly equipped fishing fleet and if she neglected the technical organisation of her deep-sea fisheries.

The development of sea fishery has not only an economical and social but also a political aspect. The more the Polish people exploit their sea coast — the surer they can be of maintaining and even expanding their stronghold on the Baltic. Fishing vessels afford splendid opportunities for schooling sealoving and seafaring men; the in turn supply excellently trained military material for the navy and coastal defense service.

In this respect Poland has made great progress which entitles her to look forward to an even more prosperous future. As a result of the Great War Poland inherited a few poverty stricken fishermen's villages and a flotilla of old and very primitive fishing boats, in the greater part not equipped with motors and fitted only for off-coast fishing. As late as 1926 the fleet numbered 82 fishing cutters with a total capacity of about 1000 H. P. Fishing activities were carried on only in the territorial water limits and the fishers — for want of a Polish fish market — were compelled to sell their catch at Gdańsk (Danzig), whence the fish were partly re-exported to Poland by Danzig fishmongers. The total amount of fish caught varied between 900 to 1800 tons and the fisheries, of course, did not play any prominent part in Poland's economic structure.

The primitive equipment, small output, lack of a properly developed fish trade and industry — all these factors did not encourage the sea-coast villagers to seek employment in the fishing trade, in spite of favourable natural conditions. Until 1928 the 1300 persons actively engaged in the fishing business were barely making a living. On the other hand sea fish — with the exception of salted herrings — were very scarce on the home market and appeared only in the form of expensive imported canned goods and preserves.

Fortunately there were people who saw these deficiencies and undertook to reorganise this neglected domain of the nation's economic life. Thanks to the experience and foresight of these pioneers in the fishing trade as well as owing to some support from the Government the Polish fishing fleet and industry have — in scarcely 10 years — achieved results which even the greatest optimists did not anticipate.

At the present moment the Polish fishing fleet consists of 172 fishing cutters, entirely motorised; of this number 40 cutters were built at the fishing fleet shipyard at Gdynia. These home built vessels measure from 15 to 19 metres and possess motors of 60—120 H. P. The joint motor power of the cutters is 5000 H. P. or 5 times as large as in 1926. In addition to the cutters 20 fishing luggers and 7 trawlers fly the Polish flag on the North Sea and North Atlantic in search of herring. The motorless flotilla amounts to 768 vessels, engaged in fishing off the coast.

Zjednoczone Fabryki  
Portland Cementu

„FIRLEY” S. A.

dostarczają cement portlandzki normalny i wysokowartościowy marki „Firley”, „Górka” i „Wejherowo”

ADRES ZARZĄDU:  
WARSZAWA, Czackiego 14  
TELEFON 211-04 i 295-95

mączki i olejów rybnych, przetwarzającą odpadki, która w r. 1938 wyprodukowała ok. 180 tys. kg mączki, 50 tys. kg olejów i przeszło 10 tys. kg tranu rybiego, wreszcie urządzo- no warsztaty naprawy sieci, wytwórnice filetów rybnych itd. Łączna wartość tych wszystkich obiektów, służących potrze- bom polskiego rybołówstwa morskiego, wynosi około 3 i pół miliona złotych.

Inwestycje te wraz z wymienioną już poprzednio Stocz- nią Rybacką, budującą kutry i większe statki rybackie, mają charakter publiczny. Umożliwiły one skoncentrowanie obro- tu rybnego w Gdyni, co z kolei dało impuls inicjatywie pry- watywnej, która ze swej strony poczyniła w gdyńskim porcie rybackim pewne wkłady w postaci budowy magazynów, ubi- kacji biurowych, wytwórni beczek itp. Poza tym w Gdyni i na całym wybrzeżu rozwinął się poważnie przemysł wę- dzarniczy i konserwowy, który zdolny już jest dziś pokryć większą część zapotrzebowania krajowego na te produkty.

Do najkapitałniejszych inwestycji ostatnich lat, doko- nanych w dziedzinie rybołówstwa przez Państwo należy wy- budowanie nowego portu rybackiego nad otwartym morzem w Władysławowie. Port ten w bliskiej przyszłości stanie się niewątpliwie drugim po Gdyni wielkim ośrodkiem obrotu rybnego na naszym wybrzeżu.

Mimo tak świetnego rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego, które z ciasnych przestrzeni zatoki gdańskiej i wód przybrzeżnych wprowadzone zostało na otwarte morze, a nawet na Ocean Atlantycki i Lodowaty, z własnej pro- dukcji pokrywamy do dziś dnia zaledwie od 20—30 procent zapotrzebowania krajowego na ryby morskie. Import, prze- ważnie śledziowy, wynosi ciągle jeszcze przeszło 60 tys. ton rocznie i pochłania z górą 25 milionów złotych, płaconych zagranicą. Pole dla dalszych wysiłków stoi więc przed nami otworem, gdyż znaczną część importu możemy zastąpić po- łowami własnymi.

Z drugiej strony struktura spożycia ryb morskich w kraju powinna ulec przebudowie. Dotychczas na rynku krajowym dominuje śledź solony, podczas gdy inne ryby, świeże lub mrożone, napotykają na trudności zbytu. Tym- czasem właśnie te inne gatunki ryb stanowią główny produkt połowów naszych rybaków morskich. Przyzwyczajenie kon- sumentów do spożycia dorszy i innych znakomitych w sma- ku, pożywnych i zdrowych ryb morskich, oraz zorganizowa- nie odpowiedniego aparatu handlowego w branży rybnej, stanowi dziś najpoważniejsze zadania w dziedzinie polskiej gospodarki rybnej, których pozytywne rozwiązanie zależne jest w dużej mierze od współdziałania całego naszego społec- zeństwa.

The total output in 1938 amounted to 12,500 tons, the number of persons employed in fishing, fish trade and in- dustry was about 6000. These figures illustrate the astonish- ing progress of Polish sea fisheries during the last ten years.

Along with the construction and modernisation of the fishing fleet there was an ever growing demand for new installations, fitted for storing and preserving the catch.

In the fishing port of Gdynia, the centre of the fish trade, the various firms have erected fish sheds (also cold storage sheds) with a joint exploitable area of nearly 10,000 square metres, an ice-factory (daily output amounting to 15,000 kilograms) a modern freezing-plant (freezing capacity 24,000 kg) of fish daily) and a fish flour and oil factory (1938 output 180,000 kilograms of flour 50,000 kilograms of oil, over 10,000 kilograms of train-oil) and fish-net repair shops. The total value of all these establishments which serve the needs of the Polish fish industry is about three and a half million zlotys. The above mentioned investments as well as the Gdynia Fishing Shipyard are more or less the result of Government support and enterprise. However, private capital has also been profitably invested in the construction of warehouses, sheds, herring-barrel factories etc. The last few years mark the constant growth of fish-smoking plants, factories of fish preserves and other side-line industries of the fish trade. These plants can cover the greater part of the home consumption of smoked and preser- ved fish.

One of the most important public capital investments in recent years was the construction of the new fishing port at Władysławowo, on the open sea. This port will be- come a second important centre of the fish trade on the Polish coast.

In spite of this excellent progress the Polish fishing vessels can cover only 20—30% of the needs of the home market. Fish imports (mostly herring) still amount to about 60,000 tons valued at 25,000,000 zlotys. A great part of this import can be supplied by the home fleet.

Another important problem is the reconstruction of sea-food consumption. Difficulties are experienced in selling sea fish other than the herring, whereas the dif- ferent kinds of sea fish constitute the bulk of the catch. Teaching the public how to prepare sea food in order to enhance consumption, organising a suitable commercial ap- paratus in the fish line are the most important problems which confront the Polish sea fishers and fishing trade. Their solution to a great extent depends also on the coope- ration of the public.



Fragment portu rybackiego w Gdyni

Part of the fishing port at Gdynia

# Port Gdański jako ośrodek handlu zbożowego

## Danzig As a Grain Trading Center

Handel wytworami rolniczymi, a zwłaszcza zbożem, stanowi obok handlu drzewem i śledziami najstarszą dziedzinę handlu gdańskiego. Było to naturalnym wynikiem geograficznego położenia Gdańska u ujścia Wisły, arterii komunikacyjnej, przecinającej rozległe i bogate obszary rolnicze. W czasach, w których drogi wodne stanowiły jedyną drogę przewozową dla transportów masowych, Gdańsk musiał stać się tym ośrodkiem, do którego spływała cała nadwyżka eksportowa artykułów rolniczych z obszarów, obsługiwanych przez system wodny Wisły. Największe znaczenie przypadało śródlądowym połączeniom wodnym portu gdańskiego oczywiście w okresie najwcześniejszym, kiedy transporty masowe, a w pierwszym rzędzie drzewa i zboża skazane były prawie wyłącznie na przewóz rzeczny. Wykorzystanie tej dogodnej drogi transportowej, które początkowo ograniczyło się na obszary najbliższe, postępowało coraz bardziej w miarę rozbudowy dróg wodnych oraz penetracji handlowej portu gdańskiego, rozszerzając się na całe dorzecze Wisły. Okres największego wykorzystania dróg wodnych przypadał, siłą rzeczy, na okres największego rozkwitu handlu zbożowego portu gdańskiego — wiek XVI i XVII. Budowa kanałów, łączących główne szlaki wodne polskiego systemu rzeczno-uzupełniającego dowoży z najbliższych części zaplecza polskiego. Dopiero upadek handlu zbożowego oraz rozbudowa dróg żelaznych pozbawiły drogi rzeczne decydującego znaczenia.

Podstawę dla handlowego wykorzystania tych naturalnych możliwości Gdańska jako portu i ośrodka handlowego stanowiło w pierwszym rzędzie prawo składu nadane Gdańskowi przez królów polskich. Oznaczało ono, że wszystkie towary, dowożone do Gdańska musiały być sprzedane w Gdańsku. Prawo gościny nakazywało, że nabywcą tych towarów przymusowo wystawianych w Gdańsku do sprzedaży mógł być tylko kupiec — obywatel gdański. W ten sposób kupcy gdańscy uzyskali wobec braku innych dróg transportowych faktyczny monopol, jako jedyni odbiorcy polskich surowców i artykułów rolniczych, monopol, który stał się źródłem ogromnego bogactwa kupiectwa gdańskiego, płacącego rolnikowi polskiemu najniższe ceny niezależnie od fluktuacji koniunkturalnych na ówczesnym rynku światowym. Niekiedy postępowano się nawet sztucznymi środkami np. zakazem wywozu dla wywołania zniżki cen. Władze gdańskie znalazły również doskonałe źródło dochodu w cła wywozowym, pobieranym od zboża podobnie jak od innych artykułów, na podstawie t. zw. opłaty pałowej (Pfahlgeld).

Zaczątki gdańskiego handlu zbożowego sięgają według najstarszych wiadomości niewątpliwie do drugiej połowy XIII w. Zasięg handlu gdańskiego w tym okresie na ogół nie przekraczał przypuszczalnie granic Pomorza, Kujaw i Mazowsza, jakkolwiek niewątpliwie zdarzały się sporadyczne wypadki spławu zboża Dunajcem i Wisłą z bardziej odległych ziem polskich. W XIII do XV wieku handel zbożowy Gdańska nie osiągnął zbyt wielkich rozmiarów, gdyż zbyt zboża polskiego w tym okresie nie znalazł jeszcze wyraźnego kierunku z południa na północ — na Gdańsk. Handel polski był wówczas jeszcze kierunkowo rozdrobniony, korzystając z różnych dróg, a w pierwszym rzędzie przez Lwów w kierunku południe—wschód, Kraków południe—zachód oraz Poznań zachód—północ. Poważną przeszkodą dla rozwoju handlu gdańskiego stanowiła poza tym przynależność polityczna do zakonu krzyżackiego, dążenie zakonu do przejścia handlu zbożowego przez własne organizacje oraz okresy wojen polsko-krzyżackich.

Przyłączenie Pomorza i Gdańska do Polski utworzyło drogę bezpośredniemu handlowi gdańskiemu ze wszystkimi obszarami w całym systemie wodnym Wisły. Nastąpiło to w okresie, w którym Europa Zachodnia wskutek upadku rolnictwa, uprzemysłowienia, silnego wzrostu ludności oraz licznych wojen skazana była na przywóz wytworów rolniczych ze Wschodu. Gdańsk znalazł związek polityczny i połączony gospodarczo z Polską właśnie w najkorzystniejszej chwili, kiedy Państwo Polskie sięgające od Bałtyku do Morza Czarnego stało się magazynem zbożowym całej Europy. Zasięg gdańskiego handlu zbożowego w jego zapleczu doznał kolosalnego rozszerzenia i objął obszary nad całą Wisłą, Bugiem i Narwią a nawet przypuszczalnie nad Niemnem i Dniestrem.

Nic dziwnego, że eksport zboża przez port gdański doznał w drugiej połowie XV w. ogromnego rozmachu. Największy rozkwit jednak osiągnął handel zbożowy Gdańska dopiero w XVI w. i w pierwszych dziesiątkach wieku XVII, kiedy to w Polsce nastąpił dłuższy okres pokoju i rozwoju ziemianstwa, podczas gdy liczne wojny zachodnio-europejskie wznagły zapotrzebowanie na zboże; w pojedynczych latach tego okresu eksportowano przez port gdański do 130 tys. łasztów czyli ok. 250.000 ton.

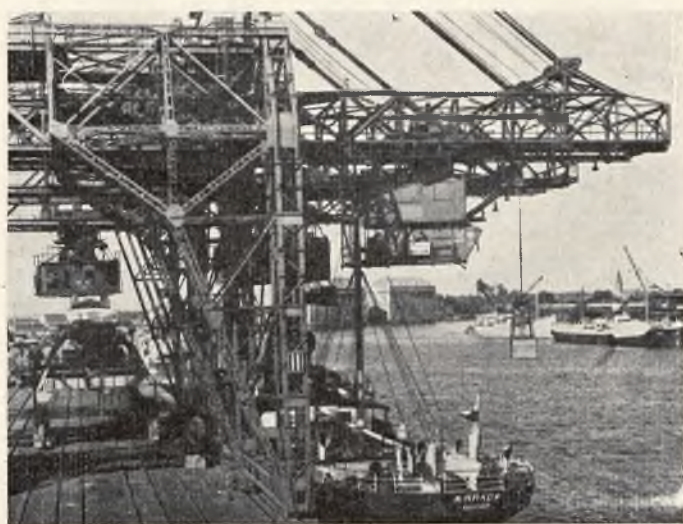
For centuries Danzig, due to its fine geographical position at the mouth of the Vistula, down which flowed the products of Poland, has been a shipping center of grain, along with timber and herrings. In the time when river routes were the only means of communications for bulk goods, Danzig perforce developed as a maritime exporter of the surplus products of Poland. Naturally river transportation was most significant in the rise of Danzig as a grain center, and the geographical position of Danzig, therefore, closely connected it with the welfare of Poland. Along with a canal system that permitted grain to be carried to Danzig from the most distance parts of Poland, Danzig by the 17th century became famous as a center of grain trade. Not until the introduction of the railway, did river transportation lose its primary significance.

However, in spite of Danzig's favourable location the real basis of its prosperity lay in the privileges granted to it by the kings of Poland. Of all the privileges the most important was the so-called right of storage, which meant that all the goods carried to Danzig from Poland had to be sold in Danzig. As a result, due to the lack of other means of communication other than by way of river, Danzig had a virtual monopoly of the Polish grain export. The merchant of Danzig automatically became wealthy since he paid Polish grain producers very low prices notwithstanding the prices quoted on the world market. Sometimes artificial means were used to lower prices, such for example, as prohibiting the export of grain. Likewise Danzig obtained excellent income from customs duties placed on grain (so-called wharf fee).

The grain export trade of Danzig reaches undoubtedly back to the 13th century. However at this early period most of the products came from Pomerania, and the grain trade was not voluminous since it was not wholly directed to the north towards Danzig. As a matter of fact much of it went through Lwów, Poznań and Cracow. The most serious handicap at that time was the possession of Danzig by the Teutonic Order and the wars between it and Poland.

The annexation of Danzig and Pomerania by Poland began a new era in the grain trade of Danzig. This political revision happened at the time when western Europe was forced to buy grain from the east, due to the decline of agriculture, rise of industry and population there. Furthermore, it was at a time when Poland reached from the Baltic to the Black Sea, and as a result Poland became the granary of Europe. This grain trade flowing through Danzig reached unprecedented heights, and grain was being sent to Danzig not only by way of the Vistula, Warta and Bug, but came along the Niemnen, and Dniester. In the end of the 16th and the beginning of the 17th century, when Poland experienced long periods of peace and developed a strong gentry class, over 130,000 lasts of grain were exported yearly in some years from Poland. The first set-back in this trade was caused by the wars between Poland and Sweden in the middle of the 17th century.

Although Danzig as a go-between for Polish grain served at first its nearest Scandinavian neighbors, of far greater



Port gdański — na dalszym planie spichlerze zbożowe  
The Port of Danzig

Pierwszy cios spotkał handel zbożowy Gdańska i Polski w postaci wojen z Gustawem Adolfem, a druga wojna polsko-szwedzka w latach 1655—1665 wstrząsnęła nim tak poważnie, że przez kilka stuleci nie zdołał rozwinąć się do dawniejszych rozmiarów. Od połowy XVII wieku eksport zboża przez port gdański wskutek długotrwałych wojen i związanego z nimi upadku gospodarczego zaplecza polskiego na ogół nie przekroczył 50.000 łasztów rocznie.

Pośrednicząc w eksporcie zboża polskiego gdański handel zbożowy znalazł pierwsze rynki zbytu w krajach najbliższych, tj. krajach skandynawskich. Handel ze Szwecją obejmował w pierwszym rzędzie porty wschodnie od Sztokholmu do Kalmaru, handel z Finlandią prawie tylko porty Abo i Wiborg. Do Danii wywożono zbożę i mąkę tylko w okresach wojennych, w których zapotrzebowanie było większe wzgl. przywóz z innych portów morskich nie był możliwy ze względu na działania wojenne. Nawet do daleko na północ wysuniętego portu norweskiego Bergen trafiały sporadycznie statki gdańskie z ładunkiem zboża, mimo, że była to zazdrośnie strzeżona domena handlu Lubeki.

Zasadnicze jednak znaczenie dla zbytu zboża eksportowego z Gdańska miały Niderlandy, zwłaszcza, kiedy stały się głównym ośrodkiem handlu światowego. Niderlandy stały już bardzo wcześnie państwem handlowo-przemysłowe, które skazane było na coraz większy przywóz zboża w miarę rozwoju w tym kierunku i wzrostu ludności przy jednoczesnym ograniczeniu produkcji rolniczej. Pierwsze zaczątki handlu zbożowego gdańsko-holenderskiego sięgały do końca XIII w. i początku wieku XIV. Pierwsze wiadomości o najważniejszych transportach zboża do Niderlandów mamy jednak dopiero z 1397 r. Właściwy rozwój eksportu zboża w tym kierunku nastąpił natomiast, gdy penetracja Gdańska objęła całe zaplecze polskie, Niderlandy opanowały światowy handel zbożowy, a Amsterdam stał się spichlerzem handlu zbożowego. Równocześnie dokonuje się jednak zmiana na niekorzyść kupca gdańskiego, gdyż kupcy amsterdamscy ujmują w swe ręce gestię handlową, pozostawiając gdańszczyźnie tylko pośrednictwo. Krajami dalszego zbytu zboża gdańskiego, sprzedawanego przeważnie z Amsterdamu były Francja, Hiszpania, Portugalia, a nawet państewka włoskie, jakkolwiek obok tego istniały również sporadyczne, bezpośrednio stosunki handlowe, najbardziej przedsiębiorczych i finansowo dość silnych kupców gdańskich. O rozmiarach gdańskiego eksportu zboża do Niderlandów świadczy wiadomość z 1557 r., w którym z portu gdańskiego wyszło 350 statków z ładunkiem zboża dla Niderlandów. Eksport zboża w tym kierunku pozostał, jakkolwiek w mniejszych rozmiarach, zawsze najważniejszym działem gdańskiego handlu zbożowego.

Obok Holandii znacznie większą rolę jako rynek zbytu artykułów rolniczych odgrywała jeszcze Anglia, która wobec wczesnego i szybkiego uprzemysłowienia kraju skazana była na przywóz zboża i mąki. Okres największego rozkwitu wywozu do Anglii przypadł na lata 1550—1560, kiedy to rada państwowa Anglii „The Prive Council“ wysłała do Gdańska specjalnego delegata w osobie William'a Watson'a celem przyspieszenia transakcji zbożowych. W pierwszym rządzie zakupywano żyto i pszenicę, kierując transporty natychmiast bezpośrednio do poszczególnych portów konsumpcji. Upadek handlu zbożowego z Gdańska do Anglii spowodowała angielska Eastland Company, która rozbudowała stosunki z Elblągiem.

W latach powojennych eksport zboża stanowi na ogół trzecią, najważniejszą pozycję wywozową portu gdańskiego i kształtował się następująco:

Rok	ilość t	Rok	ilość t
1923	— 33.026	1931	— 180.666
24	— 171.783	32	— 286.487
25	— 187.304	33	— 397.029
26	— 264.912	34	— 747.737
27	— 52.355	35	— 759.521
28	— 76.311	36	— 757.052
29	— 410.494	37	— 278.949
1930	— 491.300	1938	— 301.345

Eksport zboża przez port gdański wahał się do 1933 r. przeważnie poniżej ilości przedwojennych zależnie od zbiorów, sytuacji na rynku światowym, odpływu przez inne porty wzgl. zakupów niemieckich kierowanych dawniej drogą lądową. W latach nieurodzaju Polska nawet skazana była na przywóz zboża zagranicznego. Dopiero lata 1934—1936, w których Polsce przypadła poważna rola na rynku światowym, przyniosły poważny rozwój eksportu zboża przez port gdański, przez który przeładowano rocznie ok. 750.000 t. Był to nowy wynik rekordowy nienotowany dotychczas w historii portu gdańskiego. Osiągnięcie tak doskonałych wyników przeładunkowych było nie w najmniejszej mierze wynikiem celowej polskiej polityki kolejowej i eksportowej, które faworyzowały eksport morski. Nieurodzaj w ostatnich latach spowodował ponownie spadek wywozu przez port gdański, który jednakże nadal jest najważniejszym pośrednikiem polskiego eksportu zboża, obsługując ok. 90% całego wywo-

importance was the export to the Netherlands, especially when Amsterdam became the center of the world grain trade. In 1557 — 350 ships sailed from Danzig to Amsterdam with grain. Although the trade is not as large as it was in the 16th and 17th centuries, the grain trade of Danzig still remains one of the most active trades of Danzig.

Aside from Holland, England played an important role in the grain trade of Danzig. Between 1550 and 1560, when grain exports to England reached the highest level, England sent William Watson to Danzig to facilitate exportation to England.

The post war years show grain exportation as the third most important item in Danzig shipping trade.

1923	— 33,026	1931	— 180,666
1924	— 171,783	1932	— 286,487
1925	— 187,304	1933	— 397,029
1926	— 264,912	1934	— 747,737
1927	— 52,355	1935	— 759,521
1928	— 76,311	1936	— 757,052
1929	— 410,494	1938	— 278,949
1930	— 491,300	1938	— 301,345

The exportation of grain before 1933 in this period vacillated below prewar figures, depending on the size of the crops, world market, etc. In years of bad crops Poland was even forced to purchase grain from abroad. Not until 1934 did the Polish grain export become a prime factor in the world grain market, when about 750,000 tons were exported yearly. This was in fact a record in the history of Danzig's grain trade and its success was due to no small degree to Poland's efficient railway and overseas policy. Though the last few years show a decline, still 90% of Poland's grain goes through Danzig. The most important grains exported are barley, and rye to Denmark, England, Holland, Belgium and Germany. In these years Poland was the world's largest exporter of rye, and second largest of barley.

The shipping of grains, due to the nature of grain, demands large areas for storage. This demand was naturally evident from earliest times in the history of this trade, especially when Danzig had the storage privileges mentioned above, and when speedy mechanical apparatus was not known in the loading of grain. Direct loading therefore on ships was rare. In general the grain was stored in a warehouse and then sold whenever market conditions proved very profitable. Besides low water in the Vistula and uncertain sea voyages made storage absolutely necessary.

Today over half of the grain brought to Danzig from Poland is loaded directly on the ship. Only smaller amounts awaiting completion, are placed in warehouses. However, inspite of this, there are still demands for more silos and elevators. The largest amounts are naturally stored during winter to be later sold in the spring. Often when there is lack of storing space, grain is kept on the river barges.

Danzig possesses silos several centuries old that are still in use today. The two branches of the Motlau form an island known as the "silo island". From here western Europe supplied herself with grain to carry on wars. Of the twenty-one silos in Danzig, fifteen are located in the inner harbour.

## KOSCHES & COMPANY LIMITED

MANUFATURERS  
AND EXPORTERS OF SILK  
& RAYON FABRICS

ŁÓDŹ - 1,  
96 PIOTRKOWSKA

Code: A. B. C. 7-th Edition  
Telephone centr. 198-33  
Telegr.: „Koschesco“ Łódź

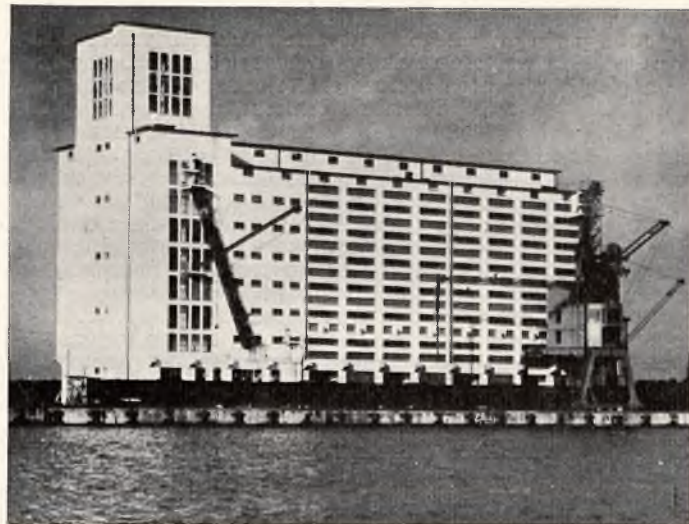
zu zboża z Polski. Na tle ostatnich doskonałych zbiorów zapowiada rok bieżący znowu doskonały wynik przeładunkowy, który niechybnie przekroczy 500.000 t. Najważniejszymi gatunkami zboża eksportowego są jęczmień i żyto, które wywozi się w pierwszym rzędzie do Holandii, Belgii, Anglii, Danii i Niemiec. Taki rozwój w ostatnich latach wynikał z tego, że w latach największego rozwoju eksportu zboża przez port gdański Polska była największym eksporterem żyta, a w zakresie eksportu jęczmienia zajmowała drugie miejsce wśród eksporterów światowych.

Eksport zboża przez port gdański mógł się oczywiście rozwijać tylko w granicach posiadanego wyposażenia technicznego, które były stale rozbudowywane w ciągu stuleci. Handel zbożowy jest jednym z tych dziedzin handlowych, który ze względu na swą strukturę skazany jest na wielkie ilości pomieszczeń składowych. Potrzeba ta była największa w najwcześniejszej epoce gdańskiego handlu zbożowego, kiedy rolnik polski zmuszony był sprzedawać zboże kupiectwu gdańskiemu ze względu na przysługujące Gdańskowi prawo składu, kiedy przeładunek nie mógł korzystać z szybko pracujących urządzeń mechanicznych. Bezpośrednie załadowanie zboża na statek morski było na ogół rzadkie, normalnym było złożenie zboża w śpichrzu kupca gdańskiego, który sprzedawał zboże w miarę znalezienia kupca wzgl. korzystnych warunków koniunkturalnych.

Polityka gdańska dążąca do obniżenia cen zakupu a wyśrubowania cen sprzedażnych stosowała niejednokrotnie jako skuteczną środek wstrzymanie wszelkich transakcji. Również warunki żeglugowo-transportowe wymagały posiadania licznych i obszernych składów, gdyż burze lub wydarzenia wojenne często opóźnione przybycie statków morskich lub nawet ich zupełną stratę, podczas gdy transporty z zaplecza opóźniały się wskutek niskich stanów wód. W czasach dzisiejszych mniej więcej połowa transakcji obejmuje przeładunek bezpośredni, gdyż większe partie w pierwszym rzędzie całostatkowe przeważnie ładowane są bezpośrednio z lądowych środków transportowych na statki morskie. Tylko mniejsze partie, które w Gdańsku mają doznać uszlachetnienia wzgl. muszą być kompletowane do większej wysokości morskiej, idą na ogół na skład.

Wobec kolosalnego wzrostu obrotów zbożem zapotrzebowanie pomieszczeń składowych jest obecnie nadal bardzo wysokie mimo poważnego wzrostu udziału transportów bezpośrednich. Największy sezon składowy stanowi okres zimowy, kiedy w Gdańsku na wysyłkę czeka wielka ilość zboża, które dowieziona zostało z obszarów położonych nad śródlądowymi drogami wodnymi wzgl. wysyłane stopniowo w okresie zimowym wzgl. wiosennym. W razie jednoczesnego napływu bardzo wielkich ilości zboża jak było np. w latach 1934/36 dla składowania wykorzystane są również berlinki zimujące w Gdańsku dobrowolnie lub przymusowo z uwagi na warunki żeglugowe na drogach rzecznych.

Zgodnie z wczesnym zapoczątkowaniem i rozwojem gdańskiego handlu zbożowego, port gdański posiada bardzo liczne stare śpichrze zbożowe, których wiek przekracza nawet kilkaset lat. Powyższe śpichrze znajdują się wszystkie w najstarszej części portu gdańskiego w t. zw. dzisiejszym porcie wewnętrznym, który stanowił dawniejszy właściwy port morski. Dwa ramiona Motławy tworzą tutaj wyspę, której liczne śpichrze zbożowe nadały nazwę „wyspy śpichlerzy“. Stąd Europa zachodnia czerpała w wiekach minionych jedną z najważniejszych podstaw surowcowych dla prowadzenia licznych wojen. Z ogólnej ilości 21 śpichlerzy, którymi port gdański rozporządza, 15 położonych jest w porcie wewnętrznym. Ogólna pojemność tych śpichrzy zbożowych wynosi 55.500 t tak, że udział ich pod względem pojemności jest znacznie mniejszy aniżeli pod względem ilości, gdyż wynosi niespełna 50% ogólnej pojemności wszystkich śpichrzy gdańskich, które mogą pomieścić ogółem 115.000 t. Wśród śpichlerzy w porcie wewnętrznym na pierwsze miejsce wybijają się dwa śpichlerze przedsiębiorstwa Danziger Speditionsgesellschaft, z których jeden ma 12.000 t a drugi 7.000 t pojemności. Pojemność pozostałych śpichlerzy waha się między 1.500 a 6.000 t, wśród których wymienić należy śpichlerz Centrali Rolników. Jakkolwiek są to przeważnie śpichlerze bardzo stare, to jednak są one przystosowane do najnowocześniejszych wymogów przeładunkowych przez zaopatrzenie w nowoczesne urządzenia mechaniczne. Przeważna część tych śpichlerzy posiada automatyczne urządzenia ładunkowe — na ogół pneumatyczne — dla przyjmowania zboża z wagonów kolejowych i barek rzecznych, dla załadowywania zboża ze śpichlerzy na statki morskie oraz dla przeładunku zboża ze statków rzecznych na statki morskie. Jedyną niedogodność tych starych śpichlerzy wynika z niewystarczających na dzisiejsze czasy warunków żeglugowych w tej części portu, gdyż jej głębokość nie przekracza 4,5 m. W uwzględnieniu, że wielka część eksportu zboża odbywa się statkami mniejszymi i średnimi, niedogodność ta nie może obniżyć wartości użytkowej historycznych śpichrzy portu gdańskiego.



Nowoczesny elewator zbożowy w Gdańsku  
The Port of Danzig Grain Elevator

These fifteen silos can store 55,500 tons of grain. The two largest in this area, belonging to the Danzig Forwarding Company, can hold 12,000 tons and 7,000 tons respectively. In spite of their age, they have been equipped with the most modern loading arrangements. Most of the silos have pneumatic loading arrangements. The only fault of this inner harbour is that the depth of the water does not exceed 4—5 metres.

The six remaining silos are located in the various parts of the port. All are excellently equipped and so located as to afford the highest efficiency. At the entrance, of the port are two silos having a combined storage capacity of 10,000 tons. Right across from the bulk goods wharf is a large double elevator belonging to the Danzig Forwarding Company.

It is the largest in Danzig, being capable of storing 20,000 tons of grain, and is so constructed that a few ships can be loaded simultaneously.

Not far from the Vistula Station an elevator with a capacity of 9,500 tons has been built by the Harbour and Riverways Board of Danzig. In times of emergency it can hold 20,000 tons of grain. The recent silo built by the Danzig



Fragment portu gdańskiego  
The Port of the Danzig

Sześć pozostałych śpichlerzy portu gdańskiego, których ogólna pojemność wynosi 60.300 t znajduje się w różnych częściach portu morskiego. Powyższe śpichlerze przedstawiają największą wartość użytkową w uwzględnieniu ich nowoczesnego i korzystnego położenia. Najbliższe wejścia do portu położone są dwa mniejsze śpichlerze, mianowicie śpichlerz firmy Prowe o pojemności 4.000 t oraz śpichlerz firmy Anker o pojemności 6.000 t. Śpichlerze te położone są w kanale portowym. Tuż na przeciw basenu dla towarów masowych w Wisiołujściu wznosi się imponujący swym masywem podwójny śpichlerz f-y Danziger Speditionsgesellschaft. Jest to pod względem pojemności największy śpichlerz portu gdańskiego, który pomieścić może 20.000 t zboża; umożliwia on równocześnie ładowanie kilku statków. W niewielkiej odległości przy Dworcu Wiślanym wykończony został w ub.r. przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku najbardziej nowoczesny elewator zbożowy portu gdańskiego o pojemności 9.500 t celem usunięcia pewnych niedomagań, które powstały w latach 1934/36. Konsurukcja elewatora została tak pomyślana, że w razie potrzeby może być rozbudowany do pojemności 20.000 t. Elewator zbożowy Rady Portu również wykonywać może cały szereg czynności równocześnie. Ostatni z większych śpichlerzy portu gdańskiego firmy Danziger Speditionsgesellschaft, która posiada największą ilość śpichlerzy portu gdańskiego, mianowicie 7 o łącznej pojemności przeszło 50.000 t, ma 12.000 t pojemności i znajduje się w specjalnym basenie, który tworzy odnoga ramiona Martwej Wisły na około wyspy Holm. Ostatni ze śpichlerzy o pojemności 4.000 t znajduje się w Kanale Cesarskim i stanowi własność firmy Prowe.

Powyższe śpichlerze oraz elewator Rady Portu wyposażone w najnowocześniejsze urządzenia, umożliwiają wykonywanie wszelkich czynności, potrzebnych dla obsługi handlu zbożowego zarówno w odniesieniu do techniki przeładunkowej jak i do pielęgnowania zboża. W uzupełnieniu czynności przeładunkowych wymienionych dla śpichlerzy w porcie wewnętrznym możliwy jest również bezpośredni przeładunek z wagonu na statek przez kombinację wszystkich czynności przeładunkowych, istnieją odpowiednie urządzenia dla odpylania, suszenia, odkażania w komorach gazowych, automatycznego ważenia i sortowania zboża. Największą wydajność przeładunkową ma elewator Rady Portu, który może przeładować 400 t na godzinę. Wszystkie śpichlerze mogą być wykorzystane dla obsługi nawet największych jednostek transportowych, gdy głębokości przy nabrzeżach są dostateczne, wynosząc minimalnie 7 m. Wreszcie uzupełnienie urządzeń przeładunkowych, nieodzowne dla portu, do którego część zboża dowożona jest statkami rzeczynymi, stanowią pływające elewatory, które w każdym miejscu portu skutecznie mogą przeładunek zboża z statku rzeczynnego na statek morski. Wyżej wymienione składy nie wyczerpują ostatecznie możliwości składowo - przeładunkowych portu gdańskiego, gdyż w okresach silnego natężenia ruchu mogą być również wykorzystane różne magazyny Rady Portu, która np. oddawała powierzchnię składowe magazynów drobnicowych w Wolnej Strefie dla składowania tranzytowych transportów kukurydzy. Ogólną zdolność przeładunkową portu gdańskiego dla obsługi handlu zbożowego można przyjąć na mniej więcej 1.200.000 - 1.500.000 t zależnie od udziału przeładunku bezpośredniego i czasu składowania towaru.

Jeśli chodzi o udział elementu polskiego i gdańskiego w obsłudze handlu zbożowego to wytworzył się taki podział pracy, że firmy gdańskie mają przewagę w zakresie funkcji raczej technicznych, a przedsiębiorstwa polskie w zakresie handlowego obrotu z zagranicą. Naczelną organizacją jest Polskie Biuro Eksportu Zboża, które jest najwyższym czynnikiem opiekuńczym nad polskim eksportem zbóż i mąki, regulując przez właściwą ingerencję zmienne warunki podaży i popytu. Wszystkie przedsiębiorstwa prowadzą swą akcję eksportową w ramach polityki ogólnej, wyznaczonej przez powyższą instytucję. Jako eksporterzy największe znaczenie mają firmy Związek Gospodarczy Spółdzielni Roln.-Handl. i Centrala Rolników. Nielicznymi składkami i urządzeniami przeładunkowymi rozporządzają tylko Centrala Rolników i f-a Atlantic, podczas gdy element gdański w zasadzie reprezentowany jest przez firmy Danziger Speditionsgesellschaft, Anker i Prowe.

Reasumując powyższe należy stwierdzić, że port gdański w oparciu o wszechstronny aparat techniczny i handlowy oraz o bogate zaplecze rolnicze ma wszelkie warunki, aby stać się poważnym portem zbożowym nie tylko bałtyckim, ale nawet europejskim. Jeśli w końcu jeszcze się uwzględni, że obok zboża przez port gdański wywożone są również poważne ilości mąki, roślin strączkowych, nasion i artykułów spożywczych, co jest wyraźnym dowodem jak ważne znaczenie dla portu gdańskiego posiada zjednoczenie jego zaplecza oraz jak ważnym instrumentem handlowym dla Polski jest port gdański.

L. J.

Forwarding Company, which owns the greatest number of silos, namely seven in Danzig, has a capacity of 12,000 tons and it located near the island of Holm.

As mentioned above, all of these silos and elevators are equipped with modern loading appliances, capable of handling all processes connected with shipping of grains, such as drying, weighing, sorting, etc. The elevator of the Harbour Board can load 400 tons per hour. Besides, the depth of water at any one of these modern silos or elevators is sufficient to accommodate any size of grain vessel.

Regarding the part played in the grain trade by Poles and Danzigers, it must be stated that in the handling of technical matters, the Danzigers predominate, but on the commercial side, the Poles have the upper hand. The chief Polish organization of this trade is the Polish Bureau of Grain Export, whose general policies must be carried out by all other grain exporters. The most important Polish exporters are the Central Grain Producers and the Cooperative Association for Agriculture and Trade.

In conclusion, it may be stated that, Danzig, with its excellent port facilities for grain, should in time, become not only a leading grain port in the Baltic Sea, but likewise prominent in European trade. It may also be added, in the light of the present situation, that these bright prospects are due very much, indeed to the hinterland of Danzig namely Poland.

L. J.

**„DAL”**

**Towarzystwo Handlu Międzynarodowego**

Spółka Akcyjna

**International Trading Company**

**Warszawa, Aleja na Skarpie 77 - Poland**

Telefon central: 572-80

Cable address: DALOS Warszawa

Code: ABC 7th Ed.

**BANKERS:**

BANK POLSKI, Warszawa, R-k żyrowy  
PAŃSTWOWY BANK ROLNY, Warszawa,  
R-k czekowy 733  
BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO,  
Warszawa R-k czekowy 3536

**Delegation at Gdynia, GDYNIA-Port, ul. Celna 8**

**Tel. 29-69 — Cable: Dalos Gdynia**

The company is engaged in trade and industrial transactions with respect to all articles of import and export. Special considerations is given to agricultural products

Towarzystwo przeprowadza interesy handlowe i przemysłowe w najważniejszych artykułach importowych i eksportowych, ze szczególnym uwzględnieniem produktów pochodzenia rolnego

Affiliated Firms:  
in Poland:

Zaprzyjaźnione firmy  
w Polsce:

**„DALBA” DOM HANDLOWY, Sp. z o. o.**

Trading Company Limited  
Gdynia-Port, ul. Celna 8. — Telefon: 2969  
Cable: DALBA Gdynia  
Code: Buenting's 2nd Ed.  
Bankers: PAŃSTWOWY BANK ROLNY,  
Branch Gdynia, R-k czekowy 124  
BANK ZWIĄZKU SPÓŁEK ZAROBKOWYCH  
Sp. Akc., Oddział Łódź

**In Great Britain:**

**w Anglii:**

“ANGLO - DAL” Limited  
Plantation House, Fenchurch Street  
London E. C. 3.  
Telefon: Mansion House 1338  
Cable: ANGLODALIM London

**In U. S. A. w Stanach Zjedn. Ameryki Północnej:**

“DAL” Inc., 17 State Street,  
New York, N. Y.  
Telefon: Whitehall 3 — 1270-1274  
Cable Address: POLUNION, NEW YORK

## Porty morskie Rzeczypospolitej a polskie hutnictwo żelazne

Doniosłe znaczenie portów morskich dla całokształtu gospodarki polskiej i jej poszczególnych dziedzin znajduje coraz częściej wyraz zarówno za granicą, jak i w kraju w pracach naukowych oraz na łamach prasy fachowej i codziennej. Rola portów przejawia się najdobitniej w ich znaczeniu, jako punktów wyjściowych, wiążących gospodarkę polską szlakami bezpośredniej, od nikogo niezależnej komunikacji z odległymi rynkami zakupu i zbytu. Węgiel i żelazo, inne surowce i wytwory przemysłowe, artykuły rolne i hodowlane, przeładowywane w portach morskich Rzeczypospolitej rok rocznie w milionach ton, pomnażają potęgę gospodarczą Państwa i wzmagają dobrobyt jego obywateli. Przytoczone względy decydują o znaczeniu ogólnym bezpośredniego dostępu do morza, bez którego żadne państwo nie może stać się prawdziwym mocarstwem.

Jeśli skierować szczególną uwagę na hutnictwo żelazne, to jest ono połączone z portami morskimi spletem rozlicznych powiązań, wybiegających daleko poza zwykłą współpracę przemysłu z punktami przeładunku transportów lądowych na morskie i odwrotnie.

Pragnąc w ogólnym bodajże zarysie nakreślić ramy współpracy hutnictwa żelaznego z portami polskiego wybrzeża wypada przede wszystkim podkreślić, że pod względem przeładunku towarów hutnictwo widnieje na jednym z czołowych miejsc w ogólnych obrotach handlu zamorskiego Rzeczypospolitej. Mimo wzmaganania eksploatacji rud krajowych i poszukiwań geologicznych za nowymi złożami, hutnictwo polskie przywozi z zagranicy wysokoprocentowe rudy żelazne, rudy manganowe i inne tworzywa hutnicze.

Wysokość przywozu tych tworzyw ulega pewnym wahaniom, zależnie od stanu zatrudnienia zakładów hutniczych, odgrywających jednakże z reguły wśród ładunków masowych rolę bardzo poważną, o czym świadczą następujące liczby (w tys. ton):

Równoległe z rozwojem obrotów w zakresie tworzyw zwiększa się ilość transportów żelaza, wysłanego za pośrednictwem portów polskich na rynki zagraniczne. Kształtowanie się kierunkowości polskiego eksportu żelaza w ostatnich latach wskazuje wyraźnie, że bardzo poważną część ładunków wysyłana jest na rynki, z którymi bądź jedyne, bądź też najdogodniejsze połączenia stanowią szlaki morskie. Do rynków tych szczególnie zaliczyć należy: kraje Ameryki Łacińskiej, jak Brazylia, Argentyna, Urugwaj; kraje azjatyckie jak Chiny, Mandżuria, Iran; kraje skandynawskie i wiele innych. Dla ilustracji warto wspomnieć, iż w r. 1938 hutnictwo polskie wyeksportowało za pośrednictwem portów morskich 124.569 t wytworów walcowniczych, co stanowi 42,6% całkowitego wywozu żelaza z Polski. Jakkolwiek statystyka obrotów dokonywanych przez hutnictwo za pośrednictwem portów ostatnio dopiero ujęta została w osobne zestawienia, to jednak pośrednio obraz ciągłego wzrostu przeładunków wynika z kształtowania się obrotów metalami nieszlachetnymi (łącznie z żelazem) których bilans przewozowy w okresie od 1934 — 1938 ilustrują następujące liczby (w tys. ton):

	Przywóz		Wywóz	
	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk
1934 r.	297	12	114	25
1935 r.	307	10	156	16
1936 r.	419	15	171	12
1937 r.	645	54	214	21
1938 r.	449	11	187	15

Liczby powyższe wskazują, że zarówno pod względem przywozu tworzyw, jak i wywozu wytworów gotowych, bezpośrednio obroty hutnictwa stanowią w bilansie przeładunkowym portów polskich pozycję bardzo znaczną, bowiem np. w r. 1938 odpowiadają one 11,9% ogółu przeładunku. Nie należy pomijać milczeniem poważnej roli, jaką przedstawiają porty dla ściśle związanego z hutnictwem przemysłu żelazo - przerobczego. Rozwój tego przemysłu uzależniony jest w ogromnej mierze od rynków zagranicznych, a co za tym idzie, od kosztów transportu kalkulujących się najtaniej w przewozach morskich. Wywóz wytworów przemysłu żelazo - przerobczego, dokonywany za pośrednictwem obydwu portów polskiego obszaru celnego, trudny jest do statystycznego ujęcia ze względu na różnorodność produkcji tego przemysłu, jednakże ogólny po-

	Rudy i piryty		Żelastwo	
	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk
1932 r.	54,8	96	123,9	8
1933 r.	75,3	112	320,8	14
1934 r.	93,9	237	314,1	4
1935 r.	134,9	411	338,9	3
1936 r.	152,0	612	447,0	7
1937 r.	198,0	1062	678,0	22
1938 r.	206,6	1078	447,0	0,8



Basen Marsz. Piłsudskiego

The Marschal Piłsudski Basin

gląd na wysokość obrotów w tej dziedzinie dać może zestawienie liczb, ilustrujących przewóz przez porty wszelkiego rodzaju maszyn i aparatów oraz sprzętu elektrotechnicznego. Liczby te przedstawiają się jak następuje:

	Przywóz		Wywóz	
	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk
1954 r.	1.602 t	1.535 t	292 t	1.219 t
1935 r.	2.540 t	654 t	654 t	584 t
1936 r.	5.671 t	291 t	157 t	652 t
1937 r.	5.406 t	444 t	1.435 t	592 t
1938 r.	9.260 t	712 t	1.345 t	435 t

Na zasadzie przytoczonych danych, obrazujących obroty hutnictwa i przemysłu żelazo - przerobczego z portami morskimi Rzeczypospolitej w zakresie przeladunku towarów, stwierdzić należy, iż już obecnie się one **bardzo poważnie**, a niewątpliwie zwiększać się będą równolegle z przebudową gospodarczej struktury Państwa, w której rozwój hutnictwa i związanych z nim gałęzi przemysłu niepoślednią odegra rolę. Równocześnie zwiększać się będą bezpośrednio i pośrednio korzyści, wpływające z tej współpracy.

Odrębną dziedzinę powiązań, łączących hutnictwo z wybrzeżem stanowi **zbyt żelaza na terenie portów**, którego kształtowanie zależne jest od sytuacji ekonomicznej kraju, od rozbudowy urządzeń portowych i pomocniczych, a wreszcie od rozwoju przemysłu żelazo - przerobczego na terenie wybrzeża. Według danych Syndykatu Polskich Hut Żelaznych **zbyt wytworów walcowniczych** w okresie od 1932 — 1938 wynosił:

	Gdańsk	Gdynia
1932 r.	5.359 t	238 t
1933 r.	5.059 t	540 t
1934 r.	8.927 t	1.186 t
1935 r.	8.325 t	2.805 t
1936 r.	9.501 t	2.711 t
1937 r.	14.280 t	2.755 t
1938 r.	24.669 t	2.464 t

Zamówienia Gdyni stanowią przeciętnie biorąc zaledwie około 17% zamówień, napływających z terenu Wolnego Miasta Gdańska. Jakkolwiek liczby te nie są ściśle porównywalne, bowiem w pozycji Gdynia zawarte są wyłącznie zlecenia miasta i portu, podczas gdy pozycja Gdańsk, obejmuje teren całego Wolnego Miasta, to jednak w ogólnych zarysach odzwierciedlają one przemysłową strukturę portu gdańskiego, podczas gdy port gdyński, znajdujący się dopiero w początkach swego rozwoju, dotychczas nie mieścił prawie na swym terenie poważniejszych zakładów przemysłu żelazo - przerobczego. Świadczą o tym dobitnie liczby, wskazujące na kształtowanie się zleceń przemysłu metalowego, przeznaczonych dla Gdańska:

1932 r. — 1.077 t	1936 r. — 3.847 t
1933 r. — 1.285 t	1937 r. — 6.645 t
1934 r. — 1.989 t	1938 r. — 14.450 t
1935 r. — 3.481 t	

W zakresie przemysłu metalowego, istniejącego na terenie portów, na szczególną uwagę zasługują zwłaszcza stocznie, które obok działań związanych bezpośrednio z budową i naprawą statków, uruchamiają zazwyczaj szereg innych działań produkcji, jak budowy wagonów itp., dzięki czemu uzyskują szerszą płaszczyznę zatrudnienia, umożliwiającą stałe utrzymywanie licznej załogi wykwalifikowanych sił roboczych. Na terenie Gdańska

istnieją trzy stocznie, z których dwie są własnością prywatną, trzecia zaś największa zarządzana jest przez reprezentantów Rzeczypospolitej i Wolnego Miasta, znajduje się bowiem w posiadaniu kapitału mieszanego. Stocznie te stanowią poważnego odbiorcę wytworów hutniczych, zleceń ich bowiem wynosiły:

1932 r. — 1.067 t	1936 r. — 3.748 t
1933 r. — 1.235 t	1937 r. — 6.210 t
1934 r. — 1.786 t	1938 r. — 13.805 t
1935 r. — 3.192 t	

Liczby powyższe, zaczerpnięte ze statystyki Syndykatu Polskich Hut Żelaznych odpowiadają ilości żelaza, odebranego bezpośrednio z hut, nie obejmują natomiast żelaza, nabywanego u hurtowników. Istniejąca na terenie Gdyni Stocznia Gdyńska, związana z koncernem Wspólnoty Interesów Górniczo - Hutniczych, ma możliwość zaopatrywania się w żelazo w hutach tego koncernu w ramach zapotrzebowania własnego

Wzrastający z roku na rok handel morski Rzeczypospolitej pociąga za sobą konieczność rozbudowy floty handlowej. Równocześnie rozwija się marynarka wojenna, strzegąca suwerennych praw Polski w zakresie bezpośredniego dostępu do morza. Do niedawna wyłącznym dostawcą większych jednostek morskich były stocznie zagraniczne. Polska bowiem nie posiadała odpowiednich urządzeń. Obecnie **problem budowy okrętów** na własnych stocznicach wszedł w **stadium realizacji**, czego wyrazem jest podjęcie przez Stocznia Gdyńską budowy transportowca handlowego „Olza” o pojemności 1250 BRT, który jeszcze w roku bieżącym ma być spuszczonej na wodę. Stocznia Gdańska wykonywuje zamówienia dla Linii Okrętowych Gdynia—Ameryka na dwa frachtowce „Bielsko” i „Łódź” o pojemności 4660 BRT. Ponadto przeprowadzane są ostatnio studia nad zainstalowaniem przy Stoczni urządzeń służących do **rozbioru statków na żelasto**. Wzmagające się tętno życia gospodarczego w Polsce daje rękojmię należytego zatrudnienia stoczni w miarę ich rozbudowy. W związku z tym wyłania się konieczność dalszego zacieśnienia współpracy pomiędzy portami a hutnictwem żelaznym. Ujawnia się to przede wszystkim w konieczności przystosowania programu wytwórczego **hut polskich** do potrzeb przemysłu okrętowego przez wprowadzenie **specjalnych profili żelaza**, używanych do budowy kadłubów okrętowych, jak kątowniki bulwiaste i korytka. Prace w tej dziedzinie zostały już zainicjowane przez **Syndykat Polskich Hut Żelaznych**, który nawiązał kontakt ze **Stowarzyszeniem Techników Okrętowych**. Równocześnie Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni utworzyła specjalny referat **budownictwa okrętowego**, którego zadaniem jest ułatwienie współpracy przemysłu polskiego ze stoczniami krajowymi i zagranicznymi. Dążąc do uruchomienia placówki informacyjnej, wspomniana Izba podjęła badania nad ustaleniem: 1) które z krajowych zakładów są zdolne przyjmować i należyście wykonywać zamówienia stoczni okrętowych, 2) jakie części mogą być wytwarzane w kraju, 3) na jakie trudności napotyka przemysł przy wykonywaniu zamówień, 4) jakie możliwości istnieją w zakresie lokowania wytworów polskich na rynku krajowym i zagranicą.

Szeroka płaszczyzna, na której prowadzone są już obecnie prace nad zagadnieniem rozwinięcia krajowego przemysłu budowy okrętów świadczy, iż problem ten traktowany jest z należyтым zrozumieniem jego doniosłości. Rozbudowa stoczni przyczyni się niewątpliwie do ściślejszego zespolenia portów morskich Rzeczypospolitej z polskim hutnictwem żelaznym.

### Zakłady Przemysłowe

## „Emil Eisert i Bracia Szweikert”

Sp. Akc.

w Łodzi, Gdańska 47

Telefon: 198-60, 198-61.

Adres telegr.: EMILEISERT - ŁÓDŹ

W y t w a r z a j ą :

Pończochy i skarpetki pod marką „Turilla” jedwabne, fildekosowe, wełniane, sportowe i tenisowe - **Koronki i wstawki**: lniane, sztuczno-jedwabne kolorowe. — **Tasiemki**: jedwabne, bawełniane, wełniane, gumowe. **Gumy**: do szelek, podwiązek, gorsetów, do masek przeciwigazowych. — **Taśmy**: izolacyjne, do obszycia bielizny, do maszyn rotacyjnych, wrzecionowe, do zamknięć błyskawicznych.

Snurowadła, ramiączka, sutaz i t. p.

## Polsko-Holenderskie Towarzystwo

**IMPORTU I EKSPORTU**

**SKÓR SUROWYCH**

# „POLHOLSKÓR”

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

w Gdyni, ulica Starowiejska Nr 54

Telefon 30-59



# Eksport hodowlany w obrotach portu gdyńskiego

Aż do roku 1928-ego transport morski nie odgrywał prawie żadnej roli w eksporcie polskich zwierząt żywych, mięsa oraz innych produktów hodowlanych. Całość tego eksportu lokowana była na sąsiednich rynkach: niemieckim, czeskim i austriackim. Rozmiary popytu na nich czyniły w pełni zadość naszym możliwościom produkcyjnym, stąd też rozszerzenie geograficznego zasięgu eksportu i wykorzystanie w tym celu drogi morskiej nie wysuwały się w charakterze poważnych postulatów chwili.

Dopiero wyraźne tendencje samowystarczalności w Czechach i Austrii przy przedłużającej się wojnie celnej z Niemcami siłą rzeczy zmusiły nawiązać szersze stosunki handlowe z Anglią, największym światowym odbiorcą artykułów hodowlanych. To też sprawa transportu morskiego oraz przeładunku w portach stała się przedmiotem niezmiernie żywego zainteresowania również ze strony eksporterów hodowlanych i rolników hodowców.

Pierwsze transporty mięsa, jaj i nabiału musiały pójść naturalnie przez Gdańsk, gdyż gdyński port znajdował się jeszcze w trakcie budowy. Później jednak, gdy port gdyński już podjął intensywną pracę, transporty hodowlane szły w dalszym ciągu przez Gdańsk, gdyż warunki przeładunkowe w Gdyni nie odpowiadały niezbędnym wymogom dla tych łatwo psujących się towarów. Jeszcze w roku 1929-ym przez Gdynię przeszło zaledwie 424 qu art. hodowlanych.

Właściwe wykorzystanie portu gdyńskiego przez eksport hodowlany datuje się dopiero od r. 1930-go. Od tego czasu poczynając, przeładunek na eksport art. hodowlanych w porcie gdyńskim gwałtownie wzrasta aż po rok 1933-ci, kiedy to skontyngentowanie przez Anglię przywozu bekonu przerwało bujny rozwój tej produkcji w Polsce.

W latach 1933—34-ym eksport hodowlany przez port gdyński dość poważnie spada. Poprawa ogólnej koniunktury w roku 1935 oraz susza w Stanach Zjednoczonych powodują ponowny wzrost przeładunków hodowlanych w Gdyni. Przez port zaczyna teraz płynąć obok zwięzającej się „rzeki” bekonowej, coraz bardziej wzbierająca „rzeka” szynki w puszkach i innych konserw. Przeładunek artykułów hodowli zwiększa się znów i już w roku 1936-ym przewyższa poziom z roku 1932-go.

W cyfrach zobrazowany niżej rozwój eksportu hodowlanego, dokonanego przez port gdyński przedstawia się tak:

1929 r. — 424 qu.	1934 r. — 416,490 qu.
1930 r. — 128,017 qu.	1935 r. — 493,292 qu.
1931 r. — 539,995 qu.	1936 r. — 643,938 qu.
1932 r. — 620,833 qu.	1937 r. — 686,303 qu.
1933 r. — 513,160 qu.	1938 r. — 752,150 qu.

W stosunku do całego przeładunku portowego Gdyni przytoczone wyżej liczby nie są pozornie niczym poważnym, ogólny tonaż przeładowanych w porcie artykułów hodowlanych nie stanowił bowiem nigdy więcej jak zaledwie 1,4% całego przeładunku eksportowego.

Inne jest jednak nawet w pracy przeładunkowej znaczenie jednej tony bekonu, czy szynki w puszkach, a inne

— tony węgla czy drzewa. Dla gospodarki krajowej mniej ważny jest tonaż towarów przeładowanych w porcie a o wiele ważniejszą wielkość obrotów gotówkowych dokonanych za pośrednictwem portu z zagranicą. Jeśli od tej strony spojrzymy na „niewielki” tonaż artykułów hodowlanych, stwierdzimy, że stanowi on jedną z najważniejszych pozycji eksportu przez port. Wartość jego stanowi bowiem trzecią część wartości wszystkich towarów opuszczających port.

Jak kształtował się w poszczególnych latach stosunek eksportu hodowlanego dokonanego przez port gdyński, do całości eksportu przez ten port, o tym pouczy następujące zestawienie:

	Wartość ogólnego eksportu dokon. przez Gdynię w tys. zł	Wart. eksportu hodowlan. dokon. przez Gdynię w tys. zł	Stos. eksportu ilości eksportu hodowlanego do do ca. przez post
1930	146.919	55,503	24,0%
1931	283.445	111,561	39,4%
1932	216.866	87,266	40,2%
1933	239,030	85,379	35,7%
1934	269,538	73,961	27,4%
1935	310,919	80,905	26,0%
1936	369,928	118,180	31,9%
1937	475,796	144,119	30,2%
1938	484,804	155,811	32,1%

Jak wykazują podane wyżej cyfry, eksport hodowlany nie tylko stanowi jedną z najważniejszych pozycji w obrocie portu, lecz ponadto względne znaczenie tej pozycji w ostatnich latach się wzmacnia. Oba zjawiska ilustrują wyraźnie jak wielkie znaczenie ma wylot na morze dla krajów produkcji hodowlanej.



Przeładunek drobnicy w porcie Gdańskim  
Transshipment of General Cargo in Danzig Harbour

## ZAKŁADY PRZEMYSŁU TŁUSZCZOWEGO I OLEJARSKIEGO „UNION” S. A. GDYNIA

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

POKOST — EKSPORT MAKUCHÓW  
UTWARDZALNIA OLEJÓW CIEKŁYCH

Adres dla listów: Gdynia, skrz. poczt. 125

Adres dla depezy: Olejarnia Gdynia

Telefon: 29-41 Centrala

Adres dla przesyłek wagonowych: GDYNIA - PORT CENTRALNY bocznicą własną

Telefon: 29-41 Centrala

# KRONIKA ZAGRANICZNA

## AUSLANDSCHRONIK — FOREIGN CHRONICLE

### KRONIKA KRAJÓW BAŁKAŃSKICH — DALSZEGO ZAPLECZA PORTÓW W GDYNI I GDAŃSKU

#### B u l g a r i a.

Bułgaria zakupiła w Polsce 200 koni dla swego wojska. W najbliższym czasie odbędzie się transport tych koni. Jednocześnie Polska ma dostarczyć 1000 koni dla tureckiej artylerii.

#### J u g o s ł a w i a.

Rząd polski przedłożył Jugosławii propozycję, aby pertraktacje handlowe polsko - jugosłowiańskie rozpocząć 20 czerwca b. r. w Warszawie. W związku z tymi pertraktacjami, istniejący między obydwojoma krajami układ, ma być poddany rewizji, aby przede wszystkim zwiększyć przywóz do Polski. Zdaniem jugosłowiańskich kół gospodarczych, tym łatwiej można to osiągnąć, ponieważ Polska w rozliczeniu clearingowym z Jugosławią posiada 15 miln. dinarów na dobro.

Wartość jugosłowiańskiego wywozu w pierwszych 4 miesiącach 1959 r. wynosiła 1.514,8 miln. dinarów w stosunku do 1.569,5 miln. dinarów w takim samym okresie 1958 r., a za tym zmniejszył się o 54,7 miln. dinarów czyli o 3,49%. Wartość przywozu w pierwszych 4 miesiącach br. wynosiła 1.675,4 miln. dinarów w stosunku do 1.745,8 miln. dinarów w tym samym okresie 1958 r., co wyraża się spadkiem o 68,4 miln. dinarów wzgl. 3,92%. Wobec tego saldo ujemne bilansu handlowego Jugosławii w pierwszych czterech miesiącach 1959 r. wynosiło 160,6 w stosunku do 174,5 miln. dinarów w analogicznym okresie ubiegłego roku; zmniejszyło się zatem o 13,7 miln. dinarów.

Na życzenie rządu protektoratu Czech i Moraw ma być przedłużony na następny rok dawniejszy układ handlowy jugosłowiańsko - czecho-słowacki. Życzenie to wyrażone było w czasie konferencji jugosłowiańsko - niemieckiej w Kolonii i jak można przypuszczać zostanie zrealizowane.

#### R u m u n i a.

W dążeniu do wzmożenia eksportu zbóż, Rumunia postanowiła wybudować do końca bieżącego roku 54 elewatory o łącznej pojemności 20 tys. wagonów. Elewatory te buduje się w Gałacu, Konstancy i Braiły. W następnym roku przewiduje się budowę dalszych 45 elewatorów o łącznej pojemności 50 tys. wagonów.

Rumuński handel zagraniczny w kwietniu 1959 r. wyniósł 2.160 miln. lei po stronie wywozu oraz 1.400 miln. lei po stronie przywozu. W porównaniu z IV. 1958 r., kiedy to wywóz był mniejszy o 616 miln. lei a przywóz był większy o 58 miln. lei, zaznaczyła się wyraźna poprawa rumuńskiego handlu zagranicznego. W ten sposób zamyka się bilans handlowy za kwiecień br. aktywnym saldem 760 miln. lei w porównaniu z aktywnym saldem 202 miln. lei w IV. 1958 r. Łączne saldo aktywne za okres czterech pierwszych miesięcy br. wynosi 1.787 miln. lei w porównaniu z 146 miln. lei za ten sam okres ub. roku. Tę poważną podwyżkę aktywów rumuńskiego bilansu handlowego należy uzasadnić wielkimi dostawami ropy i zboża do Anglii oraz wzrastającymi obrotami towarowymi z innymi krajami.

Do Londynu przyjechała rumuńska delegacja handlowa, aby na miejscu z miarodajnymi czynnikami zarówno urzędowymi jak prywatnymi omówić sposoby podwyższenia wymiany towarowej między Anglią a Rumunią. Według wiadomości ze źródeł rumuńskich delegacja pertraktować będzie o przydział uzupełniającego kredytu na zakup produktów tekstylnych i przędzy bawełnianej jak również o sprzedaży 100 do 150 tys. ton rumuńskiej pszenicy.

#### S ł o w a c j a.

Między Polską a Słowacją zawarty został układ handlowy, według którego obroty towarowe oparte są na klauzuli największego uprzywilejowania. W myśl tego układu ustalone zostały wzajemne kontyngenty wywozowe a wymiana towarowa oparta została również na zasadach rozrachunku. Ponadto zawarty został układ turystyczny.

—o—

#### U. S. A. PROJEKTUJE BUDOWĘ NAJSZYBSZYCH TRANSPACYFIKÓW.

Według nowojorskiego „Journal of Commerce”, komisja morska Stanów Zjednoczonych projektuje budowę trzech luksusowych statków pasażerskich rozwijających szybkość 25 węzłów, przeznaczonych na linię transpacyficzną. Koszt budowy każdego statku oblicza się na 20 milionów dolarów.

#### PROJEKT SKRÓCENIA DROGI MIĘDZY HAMBURGIEM A KOPENHAGĄ.

Wobec zbudowania mostu łączącego wyspę Falster z Zeelandią powstaje projekt stworzenia najkrótszej drogi między Hamburgiem a Kopenhagą, przez wyspę Fehmarn, oddzieloną od wyspy Laaland cieśniną szerokości 18 kni. Podróż trajektem przez nią trwałaby około 45 minut. W stosunku do obecnej drogi przez Gjedser Warnemünde, nowe połączenie przez Rödby-Fehmarn skróciłoby podróż o 5 i pół godziny a drogę jutlandzką Flensburg - Fredericia o 5 godzin.

#### WOLNA STREFA W PORCIE W NOWYM YORKU.

Przez niedawno otwartą wolną strefę portową Nowego Yorku przeszło w pierwszym roku jej istnienia 73 625 ton towarów. Dochód brutto z eksploatacji wynosi 150 000 dol. nie pokrywa jednakże jej kosztów.

#### OBRÓT PORTU SZCZECIŃSKIEGO ZA M-C MAJ.

Ogólny obrót towarowy za mc. maj wyniósł 687 000 t., wykazując wzrost o 82 000 t. w stosunku do mies. poprzedniego. Kł. wynika z powiększonego przywozu z 280 000 t. na 422.000 t. natomiast wywóz spadł z 325.000 t. w kwietniu na 265 000 t.

Ruch statków wykazał 1.142 jednostek, pojemności 1.676 102 cdm.

## »PANTAREI« Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe Spółka Akcyjna w Gdyni

Telefon: Centrala 29-77 — — Kapitał Zakładowy zł 1.000.000 — — Kapitał rezerwowy i amortyzacyjny zł 850.000

**G D Y N I A - P O R T** — Nabrzeże Polskie  
Oddział w WARSZAWIE, ul. Bolesława Prusa 8, tel. 7-12-70

Maklerstwo okrętowe  
Frachtowanie  
Przeladunek

wszelkiego rodzaju towarów  
Międzynarodowa ekspedycja  
morska, lądowa i ładunki  
zbiorowe

KONTA BANKOWE: Bank Polski Oddział w Gdyni — Bank Gospodarstwa Krajowego Oddział w Gdyni — Powszechny Bank Związkowy S.A. Oddział w Gdyni — Bank Cukrownictwa S.A. Oddział w Gdyni — P. K. O. Gdynia 80 656

Clenie, ubezpieczenie, inkaso

Własne magazyny w porcie o  
powierzchni 15.000 m kw.

Oddział z ogrzewaniem cen-  
tralnym dla owoców i t. p.

Koncesje:

Publiczny Dom Składowy,  
Warranty

Składy wyladunkowe, tranzy-  
towe i wloacłowe

# WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

## ZOLL- U. TRANSPORTNACHRICHTEN

### OBECNIE OBOWIĄZUJĄCE TARYFY W KOMUNIKACJI GDYNI I GDAŃSKA Z DAJSZYM ZAPLECZEM.

Zmiany polityczne na przestrzeni ostatnich miesięcy wpłynęły częściowo na politykę taryfową krajów wciągniętych w orbitę tych zmian. Jasną jest rzeczą, że przebudowanie całego systemu taryf nie może dokonywać się tak szybko, jak zmiana granic politycznych, nieomal że w jednej godzinie. Gruntowna reforma układu taryfowego musi być oparta na specjalnych badaniach i studiach gospodarczych. To też system taryfowy portów w Gdyni i Gdańsku w komunikacji z dalszym zapleczem nie uległ poważniejszej reformie, a zmiany, które dokonano, uważać można jako przejściowe i niezupełne.

Z uwzględnieniem tych zmian w komunikacji z portami w Gdyni i Gdańsku obecnie mają zastosowanie następujące taryfy:

#### z Czechami i Morawami:

1) taryfa polsko - czechosłowacka portowa, z wyjątkiem stacyj zaolziańskich i sudecko - niemieckich, skreślonych z tej taryfy z ważnością od dn. 1 listopada 1938 r.

2) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II, taryfy P. K. P., w zeszytcie 4-ym, obejmującym taryfy tranzytowe.

#### ze Słowacją:

1) taryfa polsko - czechosłowacka portowa; taryfę tę można również stosować do stacyj słowackich i Rusi podkarpackiej przyłączonych do Węgier.

2) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II, taryfy P. K. P., w zeszytcie 4-ym, obejmującym taryfy tranzytowe.

#### z Rumunią:

1) taryfa polsko - rumuńska związkowa a w szczególności specjalny zeszyt tej taryfy dla komunikacji z portami.

2) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II, taryfy P. K. P., w zeszytcie 4-ym, obejmującym taryfy tranzytowe.

#### z Węgrami:

1) taryfa polsko - czechosłowacka portowa od i do stacyj czechosłowackich przyłączonych do Węgier oraz od i do dawniejszych punktów granicznych czechosłowacko-węgierskich.

2) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II, taryfy P. K. P., w zeszytcie 4-ym, obejmującym taryfy tranzytowe.

3) kombinowana taryfa polsko - czechosłowacka duna-jowa z przeladunkiem w Bratisławie.

#### z Jugosławią:

1) taryfa polsko - jugosłowiańska związkowa.

2) taryfa polsko - czechosłowacka portowa do dawniejszych punktów granicznych czechosłowacko - węgierskich, dalej taryfa węgierska wewnętrzna a następnie wewnętrzna taryfa jugosłowiańska.

3) taryfa polsko - rumuńska portowa przez Rumunię a następnie wewnętrzna taryfa jugosłowiańska.

4) kombinowana taryfa polsko - czechosłowacka duna-jowa z przeladunkiem w Bratisławie.

#### z Bułgarią:

1) przez Rumunię taryfa polsko - rumuńska związkowa, aneks nr 211 i nr 213.

2) kombinowana taryfa polsko - czechosłowacka duna-jowa z przeladunkiem w Bratisławie.

#### z b. Austrią:

1) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II, taryfy P. K. P., w zeszytcie 4-ym, obejmującym taryfy tranzytowe, z przekartowaniem na wewnętrzną taryfę niemiecką, stosowaną również w tranzycie przez protektorat czesko - morawski.

2) kombinowana taryfa polsko - czechosłowacka duna-jowa z przeladunkiem w Bratisławie. Taryfa ta po aneksji Austrii nie ma większego znaczenia.

#### z Niemcami:

1) taryfy specjalne PT-1 i PT-2, zawarte w Cz. II, taryfy P. K. P. w zeszytcie 4-ym, obejmującym taryfy tranzytowe.

Ponadto przy tranzycie przez koleje polskie przesyłek wysyłanych z państw uprzywilejowanych w drodze wzajemności tj. z b. Czechosłowacji, Jugosławii, Węgier, Bułgarii, Włoch, Danii, Estonii, Finlandii, Holandii, Portugalii i Szwecji stosuje się na drodze przewozu taryfy specjalne ustanowione na wywóz z Polski lub na przywóz do Polski. W tym wypadku stosuje się postanowienie zawarte w § 30, Cz. II/1 taryfy P. K. P.

### WELCHE TARIFE SIND Z. ZT. IM VERKEHR ZWISCHEN GDYNIA/DANZIG UND DEM WEITEREN HINTERLAND GÜLTIG.

Die politischen Umgestaltungen im Laufe der letzten Monate sind nicht ohne Einfluss auf die Tarifpolitik der Länder, die darin einbezogen sind, geblieben. Es ist selbstverständlich, dass der Umbau des ganzen Tarifsystems nicht so schnell erfolgen kann, sondern ein gründliches wirtschaftliches Studium erfordert. Deshalb hat das Tarifsystern der Häfen Gdynia und Danzig keine bedeutenden Änderungen erfahren; diejenigen, die bis jetzt eingetreten sind, kann man als vorübergehend bezeichnen. Unter Berücksichtigung dieser Änderungen geben wir einen Ueberblick über die z. Zt. gültigen Tarife:

#### mit Czech und Moraw

1) polnisch-tschecho-slovakischer Seehafentarif, mit Ausnahme der Stationen im Oizagebiet und Sudeten-deutschland, gestrichen in diesem Tarif mit Gültigkeit vom 1. XI. 38.

2) Spezialtarif PT 1 und PT 2, Teil II Tarife P. K. P. Heft IV, betr. Transittarife.

#### mit der Slowakei

1) polnisch-tschecho-slovakischer Seehafentarif; diese Tarife finden ebenfalls Anwendung für die slowakischen und russ-karpatischen Stationen, die zuletzt an Ungarn angeschlossen sind.

2) Spezialtarif PT 1 und PT 2, Teil II Tarife P. K. P. Heft IV, betr. Transittarife.

#### mit Rumänien

1) polnisch-rumänischer Verbandstarif — Verkehr mit den polnischen Häfen.

2) Spezialtarif PT 1 und PT 2, Teil II Tarife P. K. P. Heft IV, betr. Transittarife.

#### mit Ungarn

1) polnisch-tschecho-slovakischer Seehafentarif von und zu den tschechischen Stationen, die an Ungarn angeschlossen sind, sowie zu und von den früheren tschechisch-ungarischen Grenzstationen.

2) Spezialtarif PT 1 und PT 2, Teil II Tarife P. K. P. Heft IV, betr. Transittarife.

3) kombinierte polnisch-tschechische Donautarif mit Umladung in Bratislava.

#### mit Jugoslavien

1) polnisch-jugoslavischer Verbandstarif.

2) polnisch-tschechischer Hafentarif zu den früheren tschechisch-ungarischen Grenzpunkten, weiter ungarischer Innentarif und jugoslavischer Innentarif.

3) polnisch-rumänischer Hafentarif durch Rumänien sowie jugoslavischer Innentarif.

4) kombinierter polnisch-tschechischer Donautarif mit Umladung in Bratislava.

#### mit Bulgarien

1) durch Rumänien polnisch-rumänischer Verbandstarif Anhang Nr. 211 u. 213.

2) kombinierter polnisch-tschechischer Donautarif mit Umladung in Bratislava.

#### mit dem früheren Oesterreich

1) Spezialtarif PT 1 u. PT 2, Teil II, Tarif P. K. P. Heft IV, betr. Transittarife—unter Umkartierung auf die deutschen Innentarife, angewendet ebenfalls beim Transit durch das Protektorat Czech und Moraw.

2) kombinierter polnisch-tschecho-slovakischer Donautarif mit Umladung in Bratislava. Dieser Tarif hat nach dem erfolgten Anschluss Oesterreichs keine grössere Bedeutung.

#### mit Deutschland

1) Spezialtarif PT 1 u. PT 2, Teil II, Tarif P. K. P. Heft IV, betr. Transittarife.

Ausserdem werden beim Transit auf den polnischen Eisenbahnen für Sendungen aus der früheren Tschecho-Slowakei, Jugoslawien, Ungarn, Bulgarien, Italien, Dänemark, Estland, Finnland, Holland, Portugal u. Schweden auf dem Ausfuhrwege diejenigen Spezialtarife angewendet, die für die Einfuhr nach, bez. Ausfuhr aus Polen festgesetzt sind. In diesem Fall wird die Entschliessung § 30 Teil II/1 Tarif PKP. angewendet.

Składajcie ofiary na F. O. M.

## 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 następujących towarów:

**wystodki (wytloki) buraczane, suszone — także melasowane:** od wszystkich stacji P. K. P. i kolei prywatnych wymienionych w § 117 b) c) T. Cz. I-B, do wszystkich stacji portowych w Gdyni i Gdańsku. Zniżone opłaty za przewóz tego towaru stosuje się już przy nadaniu. Ulga ta objęta jest taryfą specjalną PC-59, z ważnością od 25 maja 1959 r. (Taryfa Tow. Cz. II. zeszyt 3).

**Iosforyty niemiłone oraz mielone:** dotychczasową taryfę specjalną PE-5 na import tego artykułu do Polski przez porty p. o. c. zastąpiono nową taryfą z ważnością od 25 maja 1959 r. Opłaty według nowej taryfy są przeważnie podwyższone w stosunku do dawnej taryfy, co uzasadnione jest dążeniem kolei w pierwszym rzędzie do zabezpieczenia kosztów ruchowych. (Taryfa Tow. Cz. II. zeszyt 3).

**klej z kości i ze skór:** od stacji Brzezie n./O., Częstochowa, Karolew, Luboń, Łódź, Strzemieszyce do wszystkich stacji portowych w Gdyni i Gdańsku. Opłaty przewozowe stosuje się według klasy 7-ej. Ulga ta objęta jest taryfą specjalną PJ-110, z ważnością od 25 maja 1959 r. (Taryfa Tow. Cz. II. zeszyt 3).

## UDOGODNIENIA PRZY WYWOZIE KOKSU ITP. Z ZAOLZIA PRZEZ GDAŃSK/GDYNIE.

Stosowanie taryfy wyjątkowej pk-7 dla koksu węglowego, także mielonego, brykietów z koksu oraz miazu kokсового (koksik), według której stawka przewozowa od Dąbrowej Śl., Karwiny, Orłowej, Suchej Średniej i Trzyńca do wszystkich stacji portowych w Gdańsku i Gdyni wynosi 6,20 zł za tonę uwarunkowane było nadaniem 500 t przez najwyżej 2 koksownie (brykietownie) na jeden numer eksportowy przez jednego nadawcę w przeciągu jednego dnia itd. w myśl „szczególnych warunków stosowania taryf pk-1 i pk-5”. Z ważnością od 9 czerwca 1959 r. wprowadzono dla przesyłek wysokowartościowego koksu itd. pewne udogodnienia, a mianowicie obniżono dzienny kontyngent minimalny z 500 t na 150 t na jeden numer eksportowy. Numer eksportowy jest to numer zezwolenia, wydanego przez P. K. P. na przewóz pewnej ilości węgla, koksu i brykietów (ew. łącznie) do portów w Gdańsku i Gdyni z przeznaczeniem na wywóz morzem poza granicę celną przy zastosowaniu taryfy eksportowej.

## DO NORMALIZACJI OKRESU WOLNEGO OD POSTOJOWEGO DLA PRZESYŁEK DRZEWA NA HOLMIE.

Ministerstwo Komunikacji w Warszawie zniósł ograniczenia dot. skrócenia terminu wolnego od postojowego dla wyładowania drewna na stacji Gdańsk—Holm następującym zarządzeniem:

„Niniejszym podaje się do wiadomości, że Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu odwołała z dniem 31 maja 1959 r. zarządzenie z dnia 4 maja br. w sprawie skrócenia terminu wolnego od postojowego dla wyładowania przesyłek drewna przybywającego z kraju do załadowania na okręty, na stacji Gdańsk—Holm, zatwierdzone zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji, ogłoszonym w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych nr 22 z 1959 r. poz. 297”.

## WPROWADZENIE TARYFY ARTYKUŁOWEJ DLA RUDY ANTYMONOWEJ I CYNKOWEJ ZE SŁOWACJI DO WYWOZU MORSKIEGO PRZEZ GDAŃSK LUB GDYNIE.

W ramach polsko-czechosłowackiej taryfy związkowej dla komunikacji z portamiorskimi, część II, zeszyt 6, taryfa art. 214 (surowce do wyrobu żelaza), wprowadzono z ważnością wstecz od dnia 26 maja 1959 r. bezpośrednią taryfę dla przewozu rudy antymonowej i cynkowej. Według tej taryfy, stawka przewozowa dla rudy antymonowej od słowackiej stacji Počbřezowa nad rzeką Hron, do Gdańska/Gdyni wynosi 1650 h za 100 kg. Stawka przewozowa dla rudy cynkowej od stacji Banská Stavnica położonej na południe od rzeki Hron, wynosi natomiast 1800 h za 100 kg. (Rozumie się, że taryfa ta ma zastosowanie zarówno od wyżej wym. stacji do Gdańska i Gdyni jak i w kierunku odwrotnym).

## OBNIŻENIE STAWKI PRZEWOZOWEJ DLA ŻŁOMU IMPORTOWANEGO PRZEZ GDAŃSK LUB GDYNIE DO BOGUMINA

Z ważnością od 5 czerwca 1959 wprowadzono nową stawkę przewozową w wysokości 107 gr za 100 kg dla przesyłek odpadków i złomu żelaza i stali z poz. tar. 1226 oraz młotowiny żelaznej i stalowej, walcownicy (zendry) z poz. tar. 1228, importowanych przez Gdańsk lub Gdynie, do stacji Bogumin. To obniżenie stawki przewozowej od stacji Gdańsk lub Gdynia do stacji Bogumin ma tylko wtedy zastosowanie, jeżeli wykonano wszystkie warunki zawarte w „szczególnych warunkach stosowania” taryfy specjalnej PM-70.

## AENDERUNGEN UND ERGÄNZUNGEN IN DEN WAREN-TARIFEN DER P. K. P. WELCHE FÜR DIE HÄFEN DES POLNISCHEN ZOLLGEBIETS VON INTERESSE SIND.

Sie betreffen folgende Waren:

**Rübenabfälle — getrocknet und Melasse** von sämtlichen Stationen der P. K. P. und Privatbahnen, aufgezählt im § 117 b) c) T. Cz. I-B, zu allen Hafenstationen in Gdynia und Danzig. Die herabgesetzten Abgaben werden bereits bei der Aufgabe angewendet; die Ermässigung umfasst den Spezialtarif PC-59, gültig ab 25 Mai 1959 (Tarif Cz. II Teil 3).

**Phosphorite gemahlen und umgemahlen;** Der bisherige Spezialtarif PE-5 für die Einfuhr dieses Artikels über die Häfen des polnischen Zollgebiets wird durch einen neuen Tarif mit Gültigkeit vom 25 Mai ersetzt, welcher eine Erhöhung der Abgaben vorsieht. (Tarif Teil II Heft 3).

**Knochenleim und Lederleim;** von den Stationen Brzezie n./O., Częstochowa, Karolew, Luboń, Łódź, Strzemieszyce nach allen Hafenstationen in Gdynia und Danzig. Die Transportabgaben werden nach Klasse 7 angewendet. Die Ermässigung umfasst den Spezialtarif PJ-110, mit Gültigkeit vom 25 Mai d. J. (Tarif Teil II Heft 3).

## ERLEICHTERUNGEN FÜR DIE AUSFUHR VON KOHLEN KOKS USW. AUS OLSAGEBIET ÜBER DANZIG ODER GDYNIA.

Die Anwendung des Ausnahmetarifs pk-7 Kohlen, Koks (auch gemahlen), Briketts aus Koks sowie Staubkoks (Tarifstelle 252), nach dem sich die Fracht von 5 im Olsagebiet liegenden Bahnhöfen nach allen Hafenbahnhöfen in Danzig und Gdynia auf 6,20 Zł. je Tonne berechnet, war gebunden an die gleichzeitige Aufgabe von 500 t von einer, höchstens von zwei Gruben auf eine Exportnummer an einem Tage durch einen Absender usw., und zwar nach der Massgabe der Anwendungsbedingungen der Tarife pk-1 und pk-5. Mit Gültigkeit vom 9. Juni 1959 sind für diese Sendung von besonders hochwertigen Koks usw. bestimmte Erleichterungen eingeführt, nach denen die Mindestmenge nicht mehr 500 t, sondern nur noch 150 t je Exportnummer zu betragen braucht. Die Exportnummer ist die Nummer der Genehmigung, welche durch die P. K. P. für die Beförderung einer bestimmte Menge Kohlen, Koks und Briketts, evtl. zusammen, nach dem Hafen Danzig und Gdynia mit Bestimmung zur Seeausfuhr über die Zollgrenze bei Anwendung des Exporttarifs, ausgegeben wird.

## Gdańskie firmy portowe Danziger Hafenfirmen

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

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

Mory & Co, Schiffsmakler, Befrachter - Kohlen  
Gdańsk, Langermarkt 17 tel. 276-33

„Polko” Tow. Transportowe z o. o.  
Gdańsk, Elisabethwall 9 tel. 275-41

„Atlantic” Tow. Transportowe z o. o.  
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.

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

## MIĘDZYNARODOWA KOMUNIKACJA OSOBOWA, BAGAŻOWA I EKSPRESOWA TRANZYTEM PRZEZ POLSKĘ.

Z mocą obowiązującą od dnia 1 czerwca 1939 r. weszło w życie nowe wydanie zeszytu II taryfy międzynarodowej na przewóz osób i bagażu w komunikacji pomiędzy Niemcami (Prusami Wsch.) z jednej strony a Anglią i Irlandią z drugiej strony przez Belgię i Francję. Równocześnie przestały obowiązywać zeszyt IIA i zeszyt IIB taryfy międzynarodowej dla tejże komunikacji, wydane z ważnością od dnia 15 maja 1937 r.

## USZLACHTNIANIE DREWNA PRZEWOŻONEGO WEDŁUG TARYFY SPECJALNEJ PF-30 DO GDAŃSKA I GDYNI CELEM DALSZEGO WYWOZU MORSKIEGO

Taryfa specjalna PF-30 polskiej taryfy towarowej dla komunikacji z portami morskimi przewiduje pewne obniżenie stawki frachtowej dla drewna tartego, ciosanego i lupanego z drzew rosnących w umiarkowanej strefie klimatycznej (n.p. dłużyce, kłody, pale itd.). Taryfa ta w myśl dodatku do szczególnych warunków stosowania ma i wtedy zastosowanie, jeżeli drewno ulegnie w porcie przed wysyłką morską pewnemu uszlachetnieniu, np. struganiu lub heblowaniu.

## PRZEWÓZ AMERYKAŃSKICH SKÓR SUROWYCH Z PORTU GDAŃSKIEGO LUB GDYŃSKIEGO PRZEZ POLSKĘ DO RUMUNII

Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych zarządza tymczasowo, aby transporty skór surowych z państw Ameryki Północnej oraz z wielkich rzeżni Ameryki Środkowej i Południowej, przeznaczone do przewozu z portu gdyńskiego lub gdańskiego przez Polskę do Rumunii — przyjmowane były bez świadectwa miejsca pochodzenia, przewidzianego w § 2 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Ref. Roln. z dnia 8 sierpnia 1934 r. (Dz. U.R.P. nr 75, poz. 705). Wzajemian wymienionego wyżej świadectwa winna firma zainteresowana w przewozie przedłożyć odnośnej władzy celnej w Gdyni względnie w Gdańsku oświadczenie władz rumuńskich, że przesyłka będzie przyjęta w każdym wypadku. W razie braku takiego oświadczenia firma winna złożyć odnośnej władzy celnej i kolejowej w Gdyni wzgl. Gdańsku piśmienne zobowiązanie, że w wypadku nie przyjęcia przesyłki przez władze rumuńskie, cofnie towar z portem do portu gdyńskiego wzgl. gdańskiego lub wywiezie go do jakiegokolwiek innego państwa poza obszar Polski.

## INTERNATIONALER PERSONEN — BAGAGE- UND EXPRESS- TRANSITVERKEHR DURCH POLEN.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1939 tritt die neue Ausgabe des Teil II der internationalen Tarife für den Personen-Bagage und Expressverkehr zwischen Deutschland (Ostpreussen) einerseits und England und Irland durch Belgien und Frankreich andererseits in Kraft. Gleichzeitig erlischt die Gültigkeit der Tarife Teil II A und II B, die in diesem Verkehr seit 15. Mai 1937 verpflichteten.

## BESTIMMTE VEREDLUNG DER NACH DEM SPEZIAL-TARIF PF 30 BEFÖRDERTEN HOLZSENDUNGEN VOR DEREN SEEWÄRTIGEN AUSFUHR IN DANZIG ODER GDYNIA ZUGELASSEN.

Der Spezialtarif PF-30 des polnischen Seehafentarifs bietet bestimmte Ermässigungen der Frachtsätze für gesägtes, gehauenes sowie gespaltenes Holz von Bäumen, die in der gemässigten Zone wachsen (z. B. Langholz, Holzblöcke, Pfähle, usw.). Dieser Tarif findet nach einem Zusatz in den „Besonderen Anwendungsbedingungen“ in Zukunft auch dann Anwendung, wenn das im Hafen angekommene Holz vor der Seerausfuhr geschält (gehobelt) wird.

## DURCHFUHR AMERIKANISCHER HÄUTE DURCH DANZIG ODER GDYNIA NACH RUMÄNIEN.

Das Ministerium für Landwirtschaft und Agrarreform hat bis auf Widerruf angeordnet, dass Transporte von rohen Häuten, die von nordamerikanischen Staaten und den grossen Schlächtereien Mittel- und Südamerikas stammen und zur Durchfuhr von den Häfen Gdynia und Danzig über Polen nach Rumänien bestimmt sind, auch ohne das im § 2 der Verordnung des Ministerst für Landwirtschaft und Agrarreform vom 8. August 1934 (Dz. U. R. P. Nr 75 Pos. 705) vorgesehene Ursprungszeugnis anzunehmen sind. Anstatt dieses Zeugnisses hat die interessierte Firma den Zollbehörden in Gdynia bezw. Danzig eine Erklärung der rumänischen Behörden vorzulegen, dass die Sendung auf jeden Fall angenommen wird. Mangels einer derartigen Erklärung muss sich die Firma der Zoll- und Eisenbahnverwaltung in Gdynia bezw. Danzig gegenüber schriftlich verpflichten, im Falle der Nichtannahme der Sendung durch die rumänischen Behörden diese nach dem Hafen Gdynia bezw. Danzig zurückzuführen oder nach irgendeinem anderen Staate ausserhalb Polens auszuführen.

## ZUR NORMALISIERUNG DER STANDGELDFREIEN FRIST FÜR HOLZSENDUNGEN AUF DEM HOLM.

Das Verkehrsministerium in Warschau hob die Einschränkung der standgeldfreien Frist für Holzsendungen auf dem Holm durch nachfolgende Verordnung wieder auf: „Hierdurch wird bekanntgegeben, dass die Bezirksdirektion der Staatsbahnen in Toruń die Verordnung vom 4. Mai 1939, betreffend die Kürzung der standgeldfreien Frist für die Entladung der vom Inland zur Verladung auf Schiffe ankommenden Holzsendungen, auf dem Bahnhof Danzig (Gdańsk)-Holm, welche durch die im Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 22 Pos. 297 vom Jahre 1939 veröffentlichte Verordnung bestätigt wurde, ab 31. Mai 1939 gehoben hat“.

## EINFÜHRUNG EINES ARTIKELTARIFS FÜR ANTIMONERZ UND ZINKERZ AUS DER SLOVAKEI ZUR SEEWÄRTIGEN AUSFUHR ÜBER DANZIG UND GDYNIA.

Im Rahmen des polnisch - tchecho-slovakischen Seehafentarifs, Teil II, Heft 6, Artikelarif Nr. 214 (Rohstoffe für die Eisenerzeugung) ist mit rückwirkender Gültigkeit vom 26. Mai 1939 ein direkter Tarif für die Beförderung von Antimonerz und Zinkerz eingeführt worden. Nach diesem Tarif wird für den Versand von Antimonerz von der am Flusse Gran (Hron) gelegenen Station Podbrezova nach Danzig oder Gdynia ein bereits im Kartierungswege gewählter Frachtsatz von 1650 Heller je 100 Kg berechnet. Dagegen wird unter den gleichen Begünstigungen ein Frachtsatz von 1800 Heller je 100 Kg in Rechnung gesetzt, für die Beförderung von Zinkerz ab und von südlich des Hron gelegenen Station Banska Stavnica. (Der Frachtsatz gilt also in beiden Richtungen mithin sowohl für die über Danzig oder Gdynia ausgeführten als auch für die über die beiden Häfen eingeführten Waren).

## FRACHTERMÄSSIGUNG FÜR SCHROTT EINGEFÜHRT ÜBER DANZIG ODER GDYNIA NACH BOGUMIN.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1939 ist ein ermässiger Frachtsatz von 107 Groschen je 100 Kg zuerkannt worden für Sendungen von Eisen- und Stahlabfällen und Eisen- und Stahlschrott der Tarifstelle 1226 sowie von Eisen- und Stahlhammerschlag, Walzsinter (Walzschlacken) der Stelle 1228 eingeführt über Danzig oder Gdynia nach Bahnhof Bogumin. Diese Ermässigung gilt unter der Voraussetzung der Einhaltung der besonderen Anwendungsbedingungen des Spezialtarifs PM-70.



# PAM

PAM  
POLSKA AGENCJA  
MORSKA SP. Z O.O.

## POLSKA AGENCJA MORSKA

Sp. z o. o.

**Gdynia, ul. Świętojańska 10. Tel. 2957**  
**Gdańsk, Hopfengasse 27. Tel. 239-50**

---

**Telegr.: P A M**

Maklerstwo okrętowe  
Agencji linjowi  
Dostawa bunekru  
Transporty morskie towarów masowych  
Frachtowanie statków

**Regularne linie z Gdyni/Gdańska do:**

Kłajpedy, Libawy, Rygi, Tallina, Helsingforsu, Kotki, Turku, Viipuri, Portów Szwecji Rotterdamu, Antwerpii, Hamburga, Gandawy. Portów włoskich i hiszpańskich Kanady New Yorku i wschodnich stanów USA	Portów Golfu Ameryki Centralnej, Meksyku, Wenezueli, Kolumbii, Kuby, Małych i Dużych Antylli, portów Połudn. Brazylii Chin, Japonii, Mandzurii, Pwp. Malakka, Wschodnich Indii Holenderskich, Siamu, Filipin, Indochin, Australii, ect.
--	--

## OBNIŻENIE STAWKI PRZEWOZOWEJ DLA OKRĄGLAKÓW ZE SŁOWACJI PRZY WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDANSK I GDYNIE

Stawka przewozowa dla okrągłaków długości ponad 2,5 m, dłużyc, kłoców (wyżynki), szczap i wałków (bloków) z drzew liściastych z taryfy artykułowej 102 B 2 nadanych na stacji Boşany położonej w Słowacji i odprawianych według polsko - czecho - słowackiej taryfy związkowej dla komunikacji z portami morskimi część II zeszyt 4 obniżona została na 1 470 h za 100 kg.

## NOWE MOŻLIWOŚCI PRZEWOZOWE POMIĘDZY PORTAMI GDANSK/GDYNIA A ZAOLZIEM.

Od czasu wcielenia Zaolzia do Polski cały szereg związkowych taryf kolejowych, zawartych przez Czecho-Słowację przestało dzięki zarządzeniom Ministerstwa Komunikacji obowiązywać dla Zaolzia. Do tych nieobowiązujących taryf międzynarodowych dla Zaolzia należą teraz również:

- 1) taryfa francusko-czecho-słowacka na przewóz cedrów, cytryn, mandarynek i pomarańcz,
- 2) taryfa francusko-luksembursko-czecho-słowacka na przewóz towarów w przesyłkach zwyczajnych.

To nowe zarządzenie może mieć znaczenie dla Gdańska i Gdyni, ponieważ wyżej wspomniane przesyłki do Zaolzia niewątpliwie zostaną skierowane przez Gdańsk i Gdynię.

## FRACHTERMÄSSIGUNG FÜR RUNDHOLZ USW. AUS DER SLOWAKEI BEI AUSFUHR ÜBER DANZIG UND GDYNIA.

Der Frachtsatz für die von der in der Slowakei gelegenen Station Bosany nach Danzig oder Gdynia zur seewärtigen Ausfuhr bestimmten Sendungen von über 25 m langem Rundholz (Holz in Blöcken), sowie von Langholz, Holzblöcken, Klobenholz und Knüppel — (Rollen) Holz aus Laubhölzern ist bei Abfertigung nach dem polnisch-tschecho-slovakischen Seehafentarif Teil 1/II Heft 4 Artikel 102 B auf 1 470 Heller je 100 Kg ermässigt worden.

## NEUE VERKEHRSMÖGLICHKEITEN ZWISCHEN DANZIG/GDYNIA UND DEM OLSAGEBIET.

Seit Einbeziehung des Olsagebietes in die Grenzen der Republik Polen ist seitens des Verkehrsministeriums eine Reihe von mit der Tschecho-Slowakei abgeschlossenen Verbandstarifen für das Olsagebiet ausser Kraft gesetzt worden. Zu diesen im Olsagebiet nicht mehr gültigen internationalen Gütertarifen treten nunmehr auch:

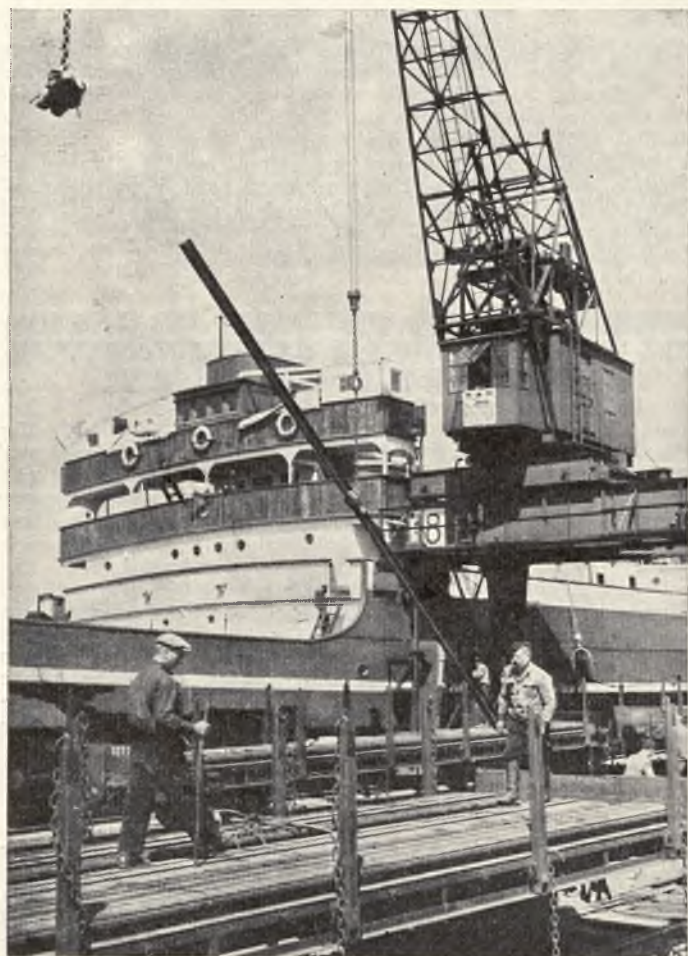
- 1) der französisch-tschecho-slovakische Tarif für die Beförderung von Zedraten, Zitronen, Mandarinen und Apfelsinen sowie
- 2) der französisch-luxemburgisch-tschecho-slovakische Tarif für die Beförderung von Gütern als Frachtgut.

Auch diese neue Massnahme ist für die Häfen Danzig und Gdynia von Bedeutung, da die genannten Sendungen sich neue Wege nach dem Olsagebiet suchen werden müssen, wobei der Seeweg über Danzig oder Gdynia bevorzugt erscheinen dürfte.

# Przewozy eksportowe żelaza polskiego

Polski Eksport Żelaza, Sp. z o. o. Katowice, dokonuje na eksport sprzedaży produktów walcowniczych wszystkich eksportujących hut.

Od czasu przejścia całokształtu sprzedaży eksportowej wyrobów walcowniczych wszystkich eksportujących hut, tj. od roku 1955 ekspansja polskich produktów walcowniczych obejmuje przeszło 40 rynków zbytu, które są w zasięgu rozgałęzionej sieci przedstawicielskiej.



Ładowanie szyn dla kolei tureckich w Porcie Gdynińskim s s „Nicolao G. Culucundis”  
Loading of Rails on the s s Nicolao G. Culucundis of Turkey

Polski Eksport Żelaza posiada własne firmy koncernowe w Argentynie, Holandii, filię w Hamburgu oraz przedstawicielstwa i agentury.

Eksport wyrobów walcowniczych osiągnął w ciągu ostatnich lat następujące ilości:

1955 r.	=	190.090 ton
1956 r.	=	201.487 ton
1957 r.	=	204.971 ton
1958 r.	=	164.561 ton
1959 r. do 31. IV.	=	100.365 ton

Wzrost eksportu wyrobów walcowniczych w roku 1959, który uwidacznia się w cyfrze 100.365 ton, za pierwsze 5 miesięcy, w porównaniu z latami poprzednimi, powstał na skutek przyłączenia do Polski Śląska Zaolziańskiego z zakładami hutniczymi, jak: Spółka Górniczo-Hutnicza Karwina-Trzyniec S. A. Cieszyn i Albert Hahn, Rurownia, Bogumia.

Ekspansja polskich produktów walcowniczych na poszczególne rynki rozwija się w dalszym ciągu, obejmując coraz to nowe kraje.

Eksport na rynki zamorskie obejmował w % ogólnego tonażu: w roku 1958 75,57% ; w okresie od 1. I. do 30. IV. 1959 r. 83,39% ; reszta zaś stanowiła eksport na rynki, do których były dostarczane drogą lądową. Rynkami tymi były częściowo: Rosja, Jugosławia, Rumunia, Włochy, Bułgaria, Holandia.

Eksport do krajów zamorskich dokonywany jest przeważnie przez Gdynię przy całkowitym wykorzystaniu tonażu polskiej floty handlowej.

		1/I—30/IV		1/I—30/IV	
bandera	1958 r.	1959 r.	bandera	1958 r.	1959 r.
szwedzka	37,07%	32,32%	fińska	4,80%	12,17%
polska	26,78%	19,86%	angielska	3,81%	7,68%
norweska	9,25%	5,48%	włoska	3,71%	0,80%
grecka	6,20%	5,97%	inna	8,38%	15,78%

Udział bandery polskiej w eksporcie do poszczególnych krajów przedstawiał się następująco:

		1/I—30/IV		1/I—30/IV	
Kraj	1958 r.	1959 r.	Kraj	1958 r.	1959 r.
Holandia	100,00%	100,00%	Egipt	32,49%	37,69%
Finlandia	85,00%	88,55%	Bułgaria	16,85%	18,80%
Estonia	50,75%	69,97%	Argentyna	11,16%	4,17%
Grecja	39,82%	19,82%	Włochy	4,35%	27,14%
Palestyna	36,11%	19,92%	Szwecja	0,94%	29,78%
Urugwaj	35,18%	4,95%			

Dażeniem Polskiego Eksportu Żelaza jest utrzymanie dotychczasowych rynków zbytu, jak również zdobycie nowych.

# RYNEK FRACHTOWY

## FRACHTENMARKT - FREIGHT MARKET

### SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ ZA M.C MAJ 1939 R.

Rynek frachtowy również w miesiącu maju pozostawał pod wpływem obecnej sytuacji politycznej.

#### Z b o ż e

Eksport zboża z Gdyni/Gdańska do Belgii i Holandii był stosunkowo nie duży i frachtowanie odbywało się głównie przez linie regularne, które otrzymały fracht od sh 3/3 do 3/6 gold od 1000 kg. Frachtowanie dodatkowego tonażu wogóle nie miało miejsca.

#### M ą k a p a s t e w n a

Dość ożywiony był eksport mąki pastewnej do Anglii dokąd frachtowano partie od 500/1000 ton.

#### D r z e w o

Eksport drzewa z Gdańska koncentrował się głównie na Londyn i wschodnie wybrzeże Anglii, przy czym stawki frachtowe za D. B. B. wynosiły sh 50/- do 52/- za std., za drzewo twarde obrzynane sh 45/- a nieobrzynane sh 50/-. Stawki frachtowe na zachodnie wybrzeże Anglii kształtują się mniej więcej o sh 5/- drożej. Eksport drzewa z Gdyni był podobnie jak w zeszłym miesiącu sprawozdawczym bardzo ożywiony.

#### W ę g i e l

Eksport węgla jak w poprzednich miesiącach sprawozdawczych obejmował głównie kierunki na zachód a mianowicie: do Belgii, Francji i Holandii. Stawki frachtowe poszły w dalszym ciągu w górę i kształtują się obecnie na następującym poziomie:

	od 3000 ton	około 2000 ton
do Amsterdamu	sh 5/9 do 6/-	6/6
.. Rotterdamu	sh 5/9	6/3
.. Antwerpii/Gandawy	sh 5/-	5/6
.. Rouen	sh 6/9	7/- do 7/3
.. Nantes	sh 7/6	8/-
.. Bordeaux	sh 7/9	8/3 do 8/6
.. Bayonne	sh 8/-	8/6 do 9/-

Wywóz węgla do Szwecji uległ pewnemu zmniejszeniu. Ponieważ jednak dawał się odczuć brak tonażu, przeto za statek wielkości około 3000 ton płacono do Zachodniej Szwecji sh 4/6 do 4/6 a do Stockholmu sh 4/9 do 5/-.

Na Morze Śródziemne było stosunkowo dużo ładunków które głównie kierowały się do następujących portów:

od 2000 do 2500 ton	— 2 porty Południowej Francji	sh 15/- do 15/6
	Algier albo Bona	sh 12/9
	Malta	sh 15/-
od 6/7000 ton	Pireus	sh 12/- do 12/3
	Susak	sh 12/- do 12/3
	Alexandria	sh 12/6
	Port Said	sh 15/-

Do Ameryki Południowej jak zwykle frachtowano jedynie do Buenos Aires przyczym za statek wielkości 6/7000 ton płacono sh 15/- od tonv.

#### C e m e n t

Jest do zanotowania korzystny fakt ożywienia się eksportu cementu z Gdyni. W miesiącu sprawozdawczym za-

frachtowano liczne ładunki głównie na Morze Śródziemne i do Ameryki Północnej.

#### WSKAŹNIK FRACHTÓW TRAMPOWYCH

Wskaźniki frachtów trampowych sporządzone przez Chamber of Shipping (1935 = 100) za kwiecień br. wynosi 119,6 i wykazuje spadek o 5,8 punkta w porównaniu z kwietniem 1938.

Dla poszczególnych grup towarów przedstawia się następująco: (wzrost + spadek —):

	kwiecień 39	marzec 39	kwiecień 38
	%	%	%
1. Węgiel (statki do 3000 trb)	108,6	+16,4	+17,5
Węgiel (statki od 3000 trb)	99,1	-4,7	-17
2. Zboże	150,3	+4,2	-7,3
3. Drzewo	100,9	-2,9	-12,2
4. Rudy	126,9	0,0	+8,6
5. Nawozy sztuczne	94,5	-16,7	-0,4
6. Cukier	121,4	-2,4	-0,1
7. Żelazo, złom, stal	143,2	+4,7	+0,9
Razem	119,6	+1,8	-5,8

#### REKORDOWY PRZEŁADUNEK WĘGLA W GDYNI I W GDAŃSKU W MAJU.

Więź ostatnio rosnący eksport węgla kamiennego z Polski wykazał w maju rb. dalszy poważny skok w górę i osiągnął ilości rekordowe, nienotowane już od dłuższego okresu czasu. Według danych tymczasowych, wyeksportowano z Polski w maju rb. 1.585 tys. ton węgla wobec 1.276 tys. ton w kwietniu rb. oraz 935 tys. ton w maju r. ub. W ten sposób w porównaniu z kwietniem rb. wywóz węgla wzrósł o 109 tys. t., czyli o przeszło 8 1/2%. Wzrost w porównaniu z majem r. ub. wynosi 450 tys. t. i sięga prawie 50%. Przeciętna dzienna wysyłka węgla kamiennego za granicę wyniosła w maju 58 tys. t., czyli o 4,5 tys. t. więcej niż w kwietniu rb.

Na poszczególne grupy rynków wywieziono (w tys. t. — w nawiasie różnica w porównaniu z kwietniem rb.): rynki środkowo - europejskie 233 (bez zmian), skandynawskie 403 (plus 96), bałtyckie 18 (plus 26), zachodnio-europejskie 336 (plus 67), południowo-europejskie 188 (- 55), pozaeuropejskie 29 (- 51), węgiel okrętowy 154 (plus 28), W. M. Gdańsk 24 (plus 8). Najwięcej wzrósł wywóz węgla do Szwecji, a mianowicie o 35 tys. t., a dalej do Finlandii — o 28 tys. t., Holandii o 25 tys. t., Belgii o 22 tys. t. itd. Najwięcej spadł wywóz węgla do Włoch — o 51 tys. t. oraz do Argentyny o 36 tys. ton. Poważny spadek eksportu na rynki południowo - europejskie spowodowany został poważną zwyżką stawek frachtowych oraz trudnościami w uzyskaniu odpowiedniego tonażu. Te same przyczyny spowodowały spadek wywozu na rynki pozaeuropejskie.

Przeładunek węgla w portach polskiego obszaru celnego osiągnął w maju rb. liczby rekordowe i wyniósł 1,097 tys. t. wobec 988 tys. t. w kwietniu rb., 988 tys. t. w maju r. ub., 736 tys. t. w maju 1937 r. i zaledwie 585 tys. t. w maju 1936 r. w Gdyni przeładowano w maju rb. 648 tys. t., czyli o 65 tys. t. więcej niż w kwietniu rb., w Gdańsku zaś 449 tys. t., czyli o 44 tys. t. więcej niż w kwietniu rb.



## BAŁTYCKA SPÓŁKA OKRĘTOWA

Sp. z o. o.

założona w G D Y N I w grudniu 1938 r. jako

### FIRMA ARMATORSKA

posiada już dziś, zaledwie po półrocznym istnieniu trzy statki: s/s „Wigry“ pojemności 2718 TDW, s/s „Narocz“ — 2520 TDW i trzeci statek o wielkości — 2700 TDW.

Statki te eksploatowane są w żegludze nieregularnej na Bałtyku i Morzu Północnym.

# KRONIKA PORTOWA GDYŃSKA

GDYNIAER HAFENCHRONIK — CHRONICLE OF THE PORT OF GDYNIA

## ZJAZD O.Z.N. W GDYNI

W dniach 24 — 25 czerwca rb. odbył się zjazd kilkunastu posłów koła parlamentarnego O.Z.N. z prezesem Obozu gen. St. Skwarczyńskim na czele, celem którego było poznanie istotnych zagadnień morskich i portowych oraz żywotnych potrzeb Gdyni.

W zjeździe wzięli udział: szef Obozu Zjednoczenia Narodowego gen. St. Skwarczyński, wojewoda pomorski min. Władysław Raczkiwicz, komisarz generalny R.P. w Gdańsku min. Marian Chodacki, wicemarszałek Sejmu Surzyński, płk. Wenda, szef sztabu O.Z.N., gen. bryg. Przyjałkowski, dowódca floty kontradmirał Unrug, dowódca Obrony Wybrzeża komdr. dypl. Frankowski, płk. dypl. Sas-Hoszowski, prezes okręgu pomorskiego O.Z.N. mec. Kazimierz Tomaszewski, przewodniczący obwodu Gdyni mec. H. Ewert-Krzemieniewski, sztab O.Z.N., prezydium O.Z.N. w Gdyni, przedstawiciele miasta z p. komisarzem Rządu mgr Franciszkiem Sokotem, dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowskim na czele, przedstawiciele społeczeństwa i związków zawodowych Zjednoczenia Polskich Związków Zawodowych.

Zjazd odbył się w świetlicy Koła Marynarzy Związku Rezerwistów.

Gości powitał przewodniczący obwodu O.Z.N. mec. H. Ewert-Krzemieniewski. W imieniu uczestników zjazdu poselskiego przemówił wicemarszałek Sejmu Surzyński.

„Oceniając działalność Polski na morzu — mówił — musimy patrzeć z perspektywy tysiąca lat historii. Nauka dziesięciu wieków mówi nam, że jeśli Polska chce być istotnie wolnym państwem i spełniać swą szczytną misję dziejową — nie może dać się odepchnąć od Bałtyku i nigdy też odepchnąć się nie da”.

Następnie wygłoszono szereg interesujących referatów — jak referat komisarza Rządu mgr. F. Sokola — „Rozwój portowego miasta Gdyni”, dyr. Urzędu Morskiego inż. S. Łęgowskiego, dotyczący zagadnień portowych i morskich, dyr. Izby Przem.-Handl. mgr. Kawczyńskiego — „Zagadnienia przemysłu gdyńskiego”.

Po części inauguracyjnej — nastąpił obiad w Hotelu Centralnym, w czasie którego wygłoszono szereg przemówień.

W imieniu Obozu Gdynia-Śródmieście głos zabrał p. inż. Słaczka — meldując gen. Skwarczyńskiemu gotowość gdynian na każdy rozkaz, gdy Ojczyzna znajdzie się w tej lub innej potrzebie.

W odpowiedzi na szczery, żołnierski meldunek p. inż. Słaczki, p. gen. Skwarczyński wygłosił następujące przemówienie:

### PRZEMÓWIENIE SZEFA O. Z. N. P. GEN. ST. SKWARCZYŃSKIEGO

„Ilekróż przyjeżdżamy do Gdyni — ja i moi koledzy z klubu parlamentarnego Obozu Zjednoczenia Narodowego, pragniemy nie tylko zaczerpnąć Waszego ożywczego powietrza, ale i nabrać otuchy do dalszej, wytężonej codziennej pracy.

Bo tutaj u Was czas nie stoi, i ręce ludzkie nie spoczywają.

Z roku na rok, z miesiąca na miesiąc wzrasta i gruntuje się potęga morska Polski.

Jeśli słyszymy, że plany rozbudowy portu z przed dwu lat — wówczas pozostające nieomal w dziedzinie fantazji — już dziś okazują się niewystarczające i zdystansowane przez rzeczywistość, — to uświadamiamy sobie, że to nie tylko Wasza praca, ale wysiłek i prężność całej Rzeczypospolitej tego dokonały.

Gdynia, jako podstawa naszej ekspansji morskiej, skupia wysiłek całej Polski i łączy wszystkie polskie serca.

Gdy tutaj jesteśmy, myślimy nie tylko o Gdyni, ale i o całym polskim wybrzeżu bałtyckim.

Na cześć tego wybrzeża, w ręce P. Ministra Chodackiego, P. Komisarza Rządu mgr. Franciszka Sokola i przewodniczącego Obozu Zjednoczenia Narodowego w Gdyni — wznoszę okrzyk:

Polskie wybrzeże bałtyckie niech żyje!”.

Bezpośrednio po tym głos zabrał p. Komisarz Generalny Rzplitej w Gdańsku min. Marian Chodacki, podkreślając spokój i pracę Polaków. Spokój ten i praca, dały nam w świecie to stanowisko i znaczenie, jakie właśnie posiadamy dzisiaj.

Następnie wycieczka posłów zwiedziła Stocznice Gdynską, Stocznice Marynarki Wojennej, roboty przy budowie kanału przemysłowego, oraz szereg innych inwestycji gdyńskich, zapoznając się praktycznymi potrzebami portu i miasta.

Poza tym zwiedzi Wybrzeże, Jastarnię, Władysławowo, odbyli szereg konferencji z rybakami i przedstawicielami miejscowej ludności, uczestnicząc nadto w podniesieniu bandery w obozie Służby Młodych w Cetniewie.

## Z RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

Dnia 15 czerwca 1959 r. odbyło się posiedzenie Zarządu Rady Interesantów Portu, pod przewodnictwem Prezesa Zarządu Pana inż. Napoleona Korzóna.

Na posiedzeniu załatwiono następujące sprawy: na wniosek Polskiego Związku Maklerów Okrętowych wybrano Komisję, która zaproponuje interpretację, tzw. przerwy świątecznej w Gdyni oraz sprawę ponoszenia kosztów dodatkowych przeładunku w nocy, 2) uchwalono tezy memoriału do władz resortowych w sprawie tranzytu przez p. o. c. 3) omówiono zagadnienia organizacyjne odcinka rybnego jako interesanta portu, 4) uchwalono opracować w gronie Prezydium pewne projekty z dziedziny socjalnej i inne.

## ZEBRANIE RADY PORTOWEJ.

Dnia 20 czerwca br. odbyło się zebranie Rady Portowej pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego. Na zebraniu tym wysłuchano sprawozdania Komisji o wyborze miejsca pod budowę dużego nowoczesnego hotelu w centrum miasta Gdyni, następnie dokonano wyboru specjalnej komisji dla opracowania wniosków w sprawie ułatwienia rozliczeń przy transportach towarów tranzytowych, w końcu omówione zostały bieżące informacje eksploatacyjne i techniczne. Bezpośrednio po zebraniu uczestnicy Rady zwiedzili inwestycje kolejowe wykonane w ostatnim czasie w porcie.

## KONFERENCJA EKSPORTOWA W GDYNI.

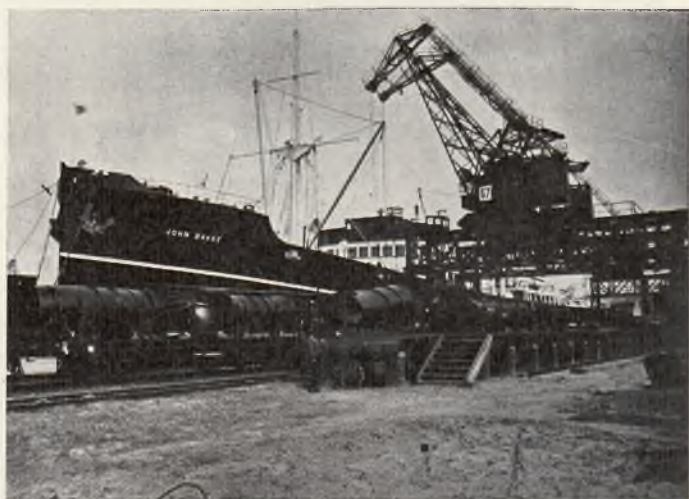
Dnia 22 czerwca rb. odbyła się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, pod przewodnictwem Wiceministra Przemysłu i Handlu p. M. Sokołowskiego Konferencja Eksportowa, zorganizowana przez Państwowy Instytut Eksportowy. W obradach tych wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Izby Przemysłowo-Handlowych oraz organizacji gospodarczych z terenu całej Polski, w liczbie około 60 osób.

Uczestników konferencji powitał Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor, po czym z kolei przemawiali pp.: Wiceminister Przemysłu i Handlu M. Sokołowski i Dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego, M. Turski, zagajając obrady.

W czasie konferencji wygłoszone zostały 3 zasadnicze referaty, z pośród których zagadnienie usprawnienia eksportu i pobudzenia inicjatywy eksportowej, mówił Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Katowicach Senator p. M. Drozdowski.

Referat pt. „Nowe działy i kierunki eksportu” — wygłosił Wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, p. A. Marchwiński, oraz referat pt. „Rola portu i żeglugi w aktualnych problemach eksportowych” — Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Mgr Józef Kawczyński.

Nad referatami tymi wywiązała się obszerna dyskusja, w czasie której poruszono szereg ważnych spraw, związanych z ożywieniem eksportu towarów polskich, zarówno pod względem ogólnym - gospodarczym jak i technicznym. W związku z obecną sytuacją ogólną podniesiono fakt wzmocnienia się pracy Polski na odcinku gospodarczo-morskim, co nie pozostaje również bez znaczenia dla spraw, związanych z naszym eksportem zagranicę.



M s „John Bakke” ładujący w porcie gdyńskim rury do Columbii  
The m s John Bakke loading steel pipes bound for Columbus



## IZOLACJA W BUDOWNICTWIE.

Isolacja w nowoczesnym budownictwie — zajmuje wcale niepoślednie miejsce. Jako środek zaradczy przeciw wilgoci znajduje zatem szerokie zastosowanie.

Stosuje się przede wszystkim przy zabezpieczeniu od wszelkiej wilgoci, a mian.: dachów płaskich, tarasów, mostów, wież, ciśnień, kominów, ścian w domach mieszkalnych itp.

Jednym z takich materiałów izolacyjnych, wysokowarściowych jest „Trocal”, który na podstawie wielokrotnych badań, przeprowadzonych w laboratorium Instytutu Badań Inżynierii co do własności chemicznych i fizycznych oraz przydatności jego w budownictwie okazał się — bezkonkurencyjnym.

Rozróżniamy kilka gatunków Trocalu, a to: Trocal gęsty, półgęsty i rzadki w zależności od zastosowania.

W Gdyni znajduje się oddział Zjednoczonych Zakładów Przemysłowych „Felzytny i Trocal”, ul. Świętojańska 71 tel. 54-34.

## ROBOTNICZE WYCIEZKI MORSKIE.

Obóz Zjednoczenia Narodowego organizuje w tym sezonie szereg tanich wycieczek do krajów skandynawskich dla swych członków - robotników. Pierwsza 4-dniowa wycieczka do Stockholmu na statku s/s „Pułaski”, w liczbie przeszło 800 osób odbyła się w dniach 20—23 czerwca rb. Koszt tej wycieczki obliczony został od zł 45,50 do 70,— zależnie od rozmieszczenia kabin na pokładzie statku. Uczestnicy takich wycieczek korzystają również ze znacznej niższej kolejowej w obie strony.

## ROZKŁAD LETNICH WYCIEZEK MORSKICH.

W przeciągu bieżącego sezonu letniego Linie Żeglugowe Gdynia—Ameryka przygotowały następujący rozkład morskich wycieczek turystycznych.

Dnia 30. VI. do 3. VII. br. s/s „Pułaski” do Kopenhagi.

Dnia 15. VII. do 21. VII. br. m/s „Batory” do Antwerpii i Londynu.

Dnia 25. VII. do 9. VIII. br. m/s „Piłsudski” na fiordy Norwegii.

Dnia 17. VIII. do 22. VIII. br. m/s „Batory” do Stockholmu i Kopenhagi.

## NOWA KOMUNIKACJA LOTNICZA GDYNIA—RZYM.

Od połowy czerwca rb. Gdynia posiada codzienne połączenie lotnicze z Rzymem przez Warszawę, Budapeszt i Wenecję, obsługiwane przez samoloty Polskiej Linii Lotniczej „Lot” oraz włoskie towarzystwa „Avio Linee Italiane”. Samoloty zabierają w Budapeszcie pasażerów z samolotu z Białogrodu. Czas trwania lotu wynosi łącznie z przerwami 9 godzin.

Na uroczyste otwarcie tej nowej linii przybyli delegaci z Jugosławii, Węgier i Italii.

## Praca gdyńskich firm maklerskich w m-cu maju 1939 r.

Poniższa tabela ilustruje działalność firm maklerskich na terenie portu gdyńskiego w miesiącu maju br.:

Nazwa firmy	Ilość statków		N. R. T.	
	na wejściu	na wyjściu	na wejściu	na wyjściu
1 Polskarob . . . . .	146	150	191,297	186,874
2 Bergtrans . . . . .	112	102	95,273	91,885
3 Polska Agencja Morska . . . . .	88	80	71,754	68,209
4 Rothert i Kifaczycki . . . . .	43	38	38,824	36,142
5 Gdynia-Ameryka Linie Żegl. . . . .	5	4	38,890	32,540
6 Progress . . . . .	33	35	21,674	31,966
7 F. G. Reinhold . . . . .	32	34	25,788	26,513
8 Behnke i Sieg . . . . .	26	26	22,164	21,783
9 American Scantic Line . . . . .	7	7	21,971	21,971
10 Polbryt S. A. . . . .	21	18	16,757	13,747
11 Żegluga Polska S. A. . . . .	31	26	16,967	13,368
12 M. Z. Cedro i Ska . . . . .	14	17	12,365	14,317
13 Rummel i Burton . . . . .	24	16	15,825	10,054
14 Oceaniczna Agencja Okręt. . . . .	4	5	17,054	14,147
15 Polska Zjedn. Korp. Bałtycka . . . . .	3	3	9,042	9,041
16 Ferdynand Prowe . . . . .	15	14	5,919	5,689
17 Pantarei S. A. . . . .	5	6	5,148	6,251
18 Aug. Wolff & Co . . . . .	9	8	3,167	3,027
19 Korab . . . . .	4	4	473	473
20 Mewa . . . . .	—	6	—	474
21 Pomorze . . . . .	1	—	130	—
<b>Razem . . . . .</b>	<b>623</b>	<b>605</b>	<b>634,182</b>	<b>610,572</b>

## STATKI SOWIECKIE BUNKRUJĄ W GDYNI.

Gdynia staje się portem bunkrowym o międzynarodowym znaczeniu. Z reguły zaopatruje się tu w paliwo większość tonażu krajów bałtyckich i bardzo wiele statków skandynawskich.

Ostatnio zaczęły zaopatrywać się w węgiel bunkrowy także statki sowieckie. Wyjątkowo tylko brały bunkier sowieckie statki przybywające do Gdyni z ładunkiem lub po ładunek, obecnie zaś rozpoczęły też bunkrowanie statki — nie związane z ładunkiem z portem gdyńskim. W tych dniach bunkrowały naprzykład parowce sowieckie „Uraši” i „Szelon”, zdążające z ładunkiem drzewa z Leningradu do Holandii.

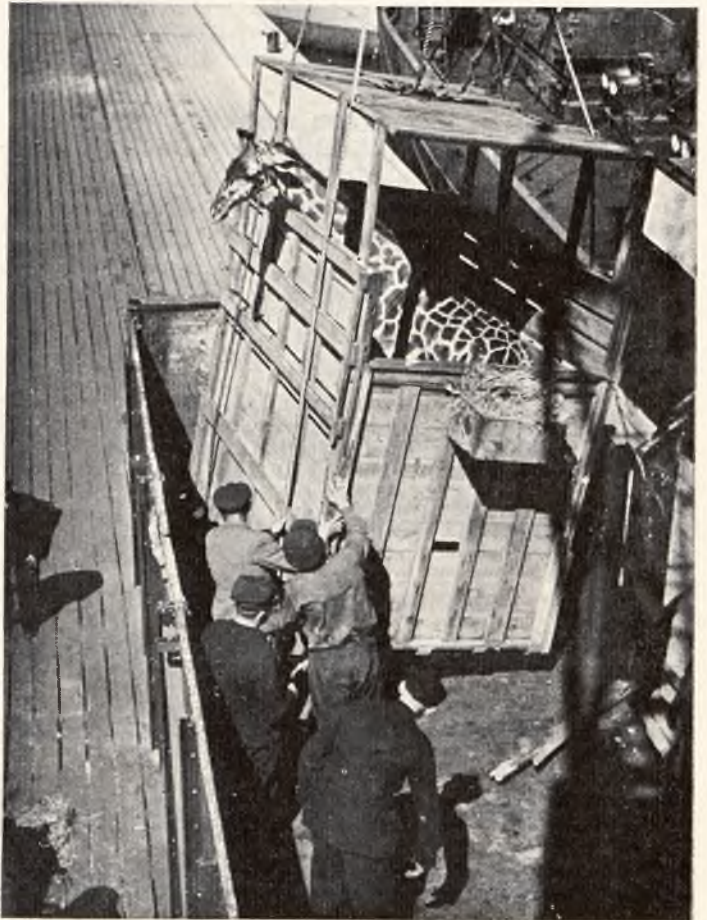
## NOWY TRAWLER „ŁAWICA I” POWIĘKSZYŁ POLSKĄ FLOTYLLĘ RYBACKĄ.

Założone w Gdyni przed kilku tygodniami nowe towarzystwo dla połowów dalekomorskich „Ławica” zakupiło niedawno w Norwegii trawler rybacki s/s „Shetland”, pojemności 257 trb.

Nowy statek został zaraz w Norwegii przejęty przez załogę całkowicie polską, z kpt. Stanisławem Płoszko na czele. Również w Norwegii podniesiono na statku nieoficjalnie banderę polską i przemianowano trawler na „Ławicę I”, a następnie udano się do Reykjavik, aby przez szereg dni łowić na wodach Islandii.

Dodać tu należy, że „Ławica I” była pierwszym statkiem, który pod banderą polską zawinął do stolicy Islandii.

Połowy na wodach islandzkich udały się nadspodziewanie. Przybywający po raz pierwszy do portu gdyńskiego, statek przywiózł około 50,000 kg rozmaitych ryb, w tym kilka olbrzymów morskich, m. in. rekina, długości dwa i pół metra i helbuta wagi ponad 50 kg.



Przeładunek żyrafy ze statku  
Discharging giraffes from a ship

## TRANSPORT EGZOTYCZNYCH ZWIERZĄT.

Dnia 5. VI. br. przyszedł z Hamburga do Gdyni niemiecki statek „Helene Russ” przywożąc 2 młode żyrafy oraz olbrzymiego żółwia dla Ogrodu Zoologicznego w Warszawie. Egzotyczne zwierzęta przeładowane zostały w porcie gdyńskim przy nabrzeżu Rotterdamskim ze statku na owtarty wagon, którym dalej przetransportowane zostaną do miejsca przeznaczenia.

## INSPEKCJA ROBÓT INWESTYCYJNYCH NA WYBRZEŻU

Dyrektor Dep. Morsk. M. P. i H. L. Możdżeński dnia 23. VI. rb. wziął udział w posiedzeniu Komisji Opiniodawczej do spraw z zakresu polityki morskiej przy Departamencie Morskim, a dnia następnego dokonał inspekcji robót inwestycyjnych, prowadzonych obecnie w porcie gdyńskim i gdańskim oraz omówił szczegółowo i ustalił plan dodatkowych inwestycji w porcie gdańskim. Roboty te są niezbędne, ponieważ zdolność przeładunkowa tego portu, mimo poważnej rozbudowy jego urządzeń w roku ub., okazuje się już teraz niewystarczająca, w związku ze stałym, znacznym wzrostem przeładunku w porcie gdańskim w czasach ostatnich.

## INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM W MAJU.

W przeciągu maja br. wykonane zostały w porcie następujące inwestycje:

**Roboty hydrotechniczne - drogowe.** — Przy A. Zjednoczenia na molo Południowym ułożono chodnika betonowego 2500 m. kw., odarniowano skarp 400 m. kw., oraz wykonano robót ziemnych 400 m. sześć. Na nabrzeżu Polskim wykonano bruku liganalnego 600 m. kw., oraz pokładu drewnianego 500 m. kw. Przy kanale Przemysłowym wykonano robót ziemnych 50 000 m. sześć., wykopano i wywieziono torfu w morze 55 000 m. sześć.

**Budowle naziemne.** — Przy drodze Okrężnej wykonano fundamenty pod pięce i części fundamentów sortowni dla palarni śmieci. Przy nadbudowie poczekalni dla kranistów przy ul. Polskiej wykonano mury piętra oraz część stropu. Przy budowie strugarni eksportowej Dyrekcji Naczelnej Lasów Państwowych na terenach firmy „Paged” zmontowano całkowicie konstrukcję drewnianą ścian, wykonano konstrukcję dachową części niższej oraz rozpoczęto montaż konstrukcji dachowej w części wyższej. Przy budowie domu biurowego B. G. K. w Strefie Wolnocłowej wykonano mury parteru, piętra i poddasza oraz oszalowano dach. — Przy budowie Stoczni Yachtowej na ul. Waszyngtona wykonano robót stolarskich, malarskich i szklarskich w budynku warsztatów. Na terenie Stoczni Rybackiej przy ul. Waszyngtona dobudowano jedną halę dla budowy kutrów i pokryto dachem.

## KOMITET NADZORCZY KOLEI I PORTÓW POLSKICH OBRADOWAŁ W SZTOKHOLMIE.

Dnia 4 czerwca odbyło się w Sztokholmie zebranie Komitetu Nadzorczego Przedstawicieli Kolei i Portów Polskiego Obszaru Celnego. W zebraniu tym z ramienia portu gdyńskiego wzięli udział dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski oraz naczelnik wydziału handlowego Urzędu Morskiego p. Borkowski, a z ramienia portu gdańskiego dyrektor Rudzki i dr Thomsen.

## WYBITNI GOŚCIE W GDYNI.

W mies. czerwcu rb. zwiedziło Gdynię szereg wybitnych gości zagranicznych. Przybył tu na dwudniowy pobyt rumuński minister Sidorowici, naczelny komendant Rumuńskiej Organizacji Młodzieżowej „Straja Tari” (Straż Kraju) wraz z małżonką, który w towarzystwie dyrektora P. I. W. F. gen. Sawickiego zwiedził ośrodki W. F. oraz w towarzystwie dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego zwiedził port.

Również bawili tutaj znany amerykański dziennikarz — milioner Cornelius Vanderbilt oraz wybitny dziennikarz kanadyjski Wilson Woodside, który przybył do Polski celem zapoznania się dokładnie ze sprawą gdańską i problemem polskiego dostępu do morza.

## FUZJA PRZEDSIĘBIORSTW EKSPEDYTORSKICH.

W dniu 10 czerwca br. została podpisana umowa pomiędzy koncernem przedsiębiorstw transportowych „Polskie Towarzystwo Transportu Międzynarodowego Schenker i S-ka, S. A.” z jednej strony a firmą „Międzynarodowi Ekspedytorzy C. Hartwig S. A.” z drugiej strony. Na podstawie tej umowy wszelkie interesy spedycyjne prowadzone dotychczas przez koncern „Schenker” w Polsce przejmie obecnie firma „Hartwig” na prawach wyłączności. W związku z tym wszelkie transporty załatwiane przez koncern „Schenker”, kierowane będą na firmę „C. Hartwig S. A.”.

Koncern „Schenker” w Polsce posiadał centrale w Warszawie oraz poszczególne oddziały w Gdyni, Gdańsku, Białymstoku, Katowicach, Łodzi, Śniatyniu i Zembrzydowicach. Niezależnie od tego placówki tego koncernu rozsiadane były po całej kuli ziemskiej.

Firma „C. Hartwig S. A.” ma swą siedzibę centrali w Poznaniu a ponadto oddziały w Gdyni, Bydgoszczy, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Łodzi, Warszawie, Wilnie i Zbąszyniu.

Na skutek tego porozumienia fuzji firma „C. Hartwig S. A.” stała się jednym z najpoważniejszych przedsię-

biorstw transportowych o zasięgu działalności na terenie międzynarodowym.

## PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU BR. kształtowała się następująco:

Statki żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 65.784 t. towarów, wobec 73.512,3 t. w maju roku ub. (Spadek ten spowodowany został zmniejszeniem się przywozu towarów masowych na trampach o ok. 16 tys. ton). Ładunki eksportowe wyniosły 41.545 t. (37.772.6 t) — importowe 22.079 t. (32.091,7 t) — tranzyt morski — 695 t. (284) — przewóz między portami obcymi — 1665 t. (5.364). Z ogólnego przewozu przez statki żeglugi Polskiej, przypada na linie regularne 41.970 t. towarów (33.978) w tym eksport 25.771 t. (18.870) — import 13.659 t. (14.104), tranzyt morski 695 (284), między portami obcymi 1.665 t. (720).

Trampy żeglugi Polskiej przewiozły 25.814 t. (39.534,3 t) w tym eksport — 15.574 t. (18.987,7).

Statki Polsko - Brytyjskiego T-wa Okrętowego przewiozły razem 15.020 t. towarów, wobec 9.329 t. w maju roku ub. W tym eksport — 7.948 t. (6.419) — import 5.072 t. (2.910).

Gdynia—Ameryka L. Z. przewiozły w mies. sprawozdawczym 1.498 pasażerów i 19.387 t. towarów, wobec 5.071 pasażerów i 22.726 t. towarów w maju roku ub. Do zmniejszenia się ilości pasażerów przyczyniło się do pewnego stopnia wycofanie z ruchu starego tonażu na linii Gdynia — Ameryka Południowa, który w czerwcu zastąpiony został nową jednostką m/s „Sobieski”.

Polsko - Skandynawskie T-wo Okrętowe „Polskarob” przewiozło na swych statkach 51.289 t. węgla, wobec 41.956,3 t. w maju roku ub. w tym w eksporcie 44.359 t. i w przewozie między obcymi portami 6.930 t. (8.568 t.)

Statki Bałtyckiej Spółki Okrętowej przewiozły 7.029 t. towarów, w tym w eksporcie 4.754 t. i. w imporcie 2.295 t.

Ogółem przewieziono w mies. maju statkami polskiej floty handlowej 156.509 t. towarów, wobec 147.509 t. w maju roku ub.

## 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  
Przeładunek węgla eksportowego-Sprzedaz węgla bunkrowego

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

**M. Z. Cedro i Ska** maklerzy okrętowi  
Plac Kaszubski 11  
Telefon centrala 49-21

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

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

**Ferdynand 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 GDYNI  
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

# KRONIKA PORTOWA GDAŃSKA

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

### REKORDOWY WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDANSKI W MIESIĄCU MAJU 1959.

W miesiącu maju br. wywóz węgla przez port gdański osiągnął największą cyfrę miesięcznego wywozu nienotowaną od lat w miesiącu maju, a mianowicie opuściło port gdański 157 statków z ładunkiem 558 822 t węgla wobec 106 statków z ładunkiem 242 585 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 51 statków i 116 439 t węgla, czyli 48,05%. Na pierwszym miejscu w tym wywozie znajdowała się w miesiącu sprawozdawczym Francja, dokąd wyszło 49 statków z ładunkiem 114 296 t, na drugim Szwecja — 51 statków z 80 618 t, na trzecim Holandia — 20 statków z 65 829 t, następnie Italia — 4 statki z 52 879 t, Dania — 13 statków z 17 227 t, Niemcy — 4 statki z 8 660 t, Grecja — 2 statki z 8 957 t, Algier — 3 statki z 7 426 t, Norwegia — 5 statków z 6 685 t, Belgia — 2 statki z 6 405 t, Argentyna — 1 statek z 6 400 t, Islandia — 1 statek z 2 400 t, oraz Finlandia — 2 statki z 1 040 t.

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

Udział portów p. o. c. w handlu zagranicznym Polski wyniósł w miesiącu kwietniu 1959 według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

P r z y w ó z	Kwiecień			
	1959		1958	
	t	%	t	%
Ogółem	269 762,9	100,0	290 592,4	100,0
Udział portów p.o.c.	141 419,5	52,4	190 044,5	65,4
Gdańsk	44 078,1	16,5	77 289,4	26,6
Gdynia	97 541,4	36,1	112 755,1	38,8
W y w ó z				
Ogółem	1 542 121,2	100,0	1 145 632,6	100,0
Udz. portów p.o.c.	1 150 900,2	74,6	923 538,1	85,0
Gdańsk	485 385,0	31,5	370 298,5	32,3
Gdynia	665 515,2	43,1	603 239,6	52,7

### POGLEBIENIE SZLAKU ŻEGLUGOWEGO W PORCIE GDANSKIM.

Prace około pogłębienia szlaku żeglugowego w porcie do 11 m są na ukończeniu. Na zakręcie koło Portowego Urzędu Budowlanego, gdzie przy pogłębianiu natrafiono na większe ilości kamieni i drzewa, pozostałych po starych umocnieniach nabrzeżnych, pracuje jeszcze pogłębiarka chwytakowa Rady Portu. Ponadto kończy swoją pracę na miejscu zwrotnym dla statków koło Mówenschanze pogłębiarka „Hummer”. Poniżej promu w Wistlouszczu przechodzi przez Wisłę miejski przewód kanalizacyjny. Przewód ten nie leży dostatecznie głęboko, wobec czego zachodzi konieczność przełożenia nowego przewodu i usunięcia starego. Prace te zostaną wykonane w ciągu bieżącego miesiąca. Po ukończeniu powyższych prac szlak żeglugowy portu gdańskiego od wejścia do portu aż do basenu w Wistlouszczu będzie posiadał jednolitą głębokość 11 m. Szlak żeglugowy u wejścia do portu pogłębiono do 11 m, mniej więcej w przestrzeni do czarnej pławy stożkowej II.

### ROZBUDOWA PÓŁNOCNEGO CYPLA WYSPY HOLM.

Cypel Holmu powyżej terenu fabrycznego byłej walcowni żelaza rozbudowuje się dla potrzeb przeładunku drzewa. Dwa odcinki nabrzeża, mianowicie koło walcowni i u wejścia do basenu na Holmie będą urządzone jako bulwarki o długości 80 wzgl. 120 m celem stworzenia miejsc postoju dla statków. Odnośne prace już rozpoczęto. Zostaną one ukończone prawdopodobnie w połowie sierpnia. Dzięki tym pracom port gdański uzyska nowe place drzewne o pow. 60 — 70 000 m<sup>2</sup>.

### PRZEBUDOWA NABRZEŻA POŁUDNIOWEGO W WOLNEJ STREFIE.

W miejsce południowego nabrzeża basenu w Wolnej Strefie posiadającego głębokość od 4 do 4,5 m, buduje się w bieżącym sezonie letnim nowe nabrzeże o głębokości 10 m. Przebudowę rozpoczęto już przed kilku tygodniami. Pierwszy odcinek pracy obejmuje rozbiórkę starego nabrzeża ponad poziomem wody i usunięcie ziemi poza starym murem nabrzeżnym. Prace te wykonano już w przestrzeni około 60 m. W następnych dniach rozpocznie się wbijanie nowej palisady żelaznej.

### ZJAZD ZWIĄZKU PORTÓW SZWEDZKICH W HELSINGBORGU.

W dniach 1-go i 2 czerwca br. odbył się w Helsingborgu zjazd Związku Portów Szwedzkich. Na zaproszenie tego związku wzięli udział w tym zjeździe z ramienia Rady Portu w Gdańsku dyrektor Rudzki i nadradca Dr Thomsen.

### REKORDKOHLENAUSFUHR ÜBER DEN DANZIGER HAFEN IM MONAT MAI 1959.

Die Kohlenausfuhr erreichte im Berichtsmonat Rekordziffern, wie sie seit Jahren im Mai nicht notiert worden sind. Es verliessen den Danziger Hafen 157 Schiffe mit 558.822 t. Kohlen gegen 106 Schiffe mit 242.585 t. im Parallelmonat des Vorjahres, was eine Steigerung um 51 Schiffe und 116.439 t. Kohlen oder 48,05% bedeutet. An erster Stelle befand sich in dieser Ausfuhr Frankreich mit 49 Schiffen 114.296 t, an zweiter Stelle Schweden — 51 Schiffe 80.618 t, an dritter Stelle Holland — 20 Schiffe 65.829 t, weiter Italien — 4 Schiffe 52.879 t, Dänemark — 13 Schiffe 17.227 t, Deutschland — 4 Schiffe 8.660 t, Griechenland — 2 Schiffe 8.957 t, Algier — 3 Schiffe 7.427 t, Norwegen — 5 Schiffe 6.685 t, Belgien — 2 Schiffe 6.405 t, Argentinien — 1 Schiff 6.400 t, Island — 1 Schiff 2.400 t, Finnland 2 Schiffe 1.040 t.

### DER ANTEIL DER HÄFEN DES POLNISCHEN ZOLLGEBIETES AM POLNISCHEN AUSSENHANDEL IM MONAT APRIL 1959.

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

E i n f u h r	April			
	1959		1958	
	t	%	t	%
Gesamteinfuhr	269 762,9	100,0	290 592,4	100,0
Anteil der Häfen	141 419,5	52,4	190 044,5	65,4
Danzig	44 078,1	16,5	77 289,4	26,6
Gdynia	97 541,4	36,1	112 755,1	38,8
A u s f u h r				
Gesamtausfuhr	1 542 121,2	100,0	1 145 632,6	100,0
Anteil der Häfen	1 150 900,2	74,6	923 538,1	85,0
Danzig	485 385,0	31,5	370 298,5	32,3
Gdynia	665 515,2	43,1	603 239,6	52,7

### VERTIEFUNG DER FAHRRINNE DES DANZIGER HAFENS.

Die Baggerarbeiten zur Vertiefung der Fahrrinne auf 11 m sind im Hafen im wesentlichen beendet. An der Ecke am Hafenausschuss, wo im Grunde bei den Baggerarbeiten grössere Mengen von Steine und Holzern alter Uferbefestigungen angetroffen wurden, ist zur Zeit der Greifbagger des Hafenausschusses tätig. An der Schwojestelle an der Mówenschanze werden die restlichen Baggerungen durch den Bagger „Hummer“ ausgeführt. Unterhalb der Weichselmünder Fähre kreuzt ein städtischer Kanalisationsdüker die Weichsel. Da dieser Düker nicht tief genug liegt, muss ein neuer Düker ausgelegt und der alte entfernt werden. Diese Arbeiten werden im Laufe dieses Monats ausgeführt, alsdann hat der Hafen von der Einfahrt bis zum Hafenbecken Weichselmünde durchgehend eine Fahrrinne von 11 m Tiefe. In der Hafeneinfahrt ist die Vertiefung der Fahrrinne auf 11 m etwa bis zu der schwarzen Spitztonne II durchgeführt.

### AUSBAU DES NORDHOLMS.

Die Holmspitze oberhalb der ehem. Stahl- und Walzwerke soll für den Holzschlag erschlossen werden. An zwei Stellen und zwar neben den ehem. Stahlwerken und in der Einfahrt zu dem Holmbecken werden auf 80 bzw. 120 m Länge neue Uferbollwerke gebaut, um Schiffsverladestellen zu schaffen. Diese Arbeiten, mit denen bereits begonnen ist, werden voraussichtlich bis Mitte August fertig gestellt sein. Die auf diese Weise für Holzlagerung nutzbar gemachte Fläche hat eine Grösse von 60 bis 70 000 qm.

### KAIMAUERUMBAU IM FREIBEZIRK — SÜD.

Auf der Südseite des Freibezirks wird in diesem Sommer die alte Kaimauer, die nur eine Wassertiefe von 4 → 4,5 m hat, durch eine neue Kaimauer mit 10 m Wassertiefe ersetzt. Mit den Arbeiten ist vor einigen Wochen begonnen. Zunächst muss die alte Kaimauer über Wasser abgebrochen und der Boden hinter der Kaimauer entfernt werden. Diese Arbeit sind bereits auf etwa 60 m Länge durchgeführt. In den nächsten Tagen wird mit dem Einrammen der eisernen Spundwand begonnen.

### BUNDESTAGUNG DES SCHWEDISCHEN HAFENVERBANDES IN HELSINGBORG.

Am 1. und 2. Juni d. Js. fand in Helsingborg die ordentliche Bundestagung des Schwedischen Hafenverbandes statt. Auf Einladung des Schwedischen Hafenverbandes nahmen an dieser Tagung von Seiten des Hafenausschusses Direktor Rudzki und Hafenoberverwaltungsrat Dr. Thomsen teil.

# Bank Gospodarstwa Krajowego

Załatwia wszystkie operacje bankowe.

Przyjmuje wszelkiego rodzaju wkłady zapewniając wkladcom korzystne oprocentowanie, pełne bezpieczeństwo i całkowitą tajemnicę.

Emituje listy zastawne i obligacje, dając nabywcom zupełną pewność i wysoką rentowność lokaty.

Udziela z nagromadzonych kapitałów i powierzonych przez Skarb Państwa funduszów różnego rodzaju kredytów, finansując rozwój gospodarczy kraju.

Kapitał zakładowy i rezerwy . . . . .	zł.	200.794.718
Wkłady i lokaty . . . . .	„	883.059.776
Udzielone kredyty . . . . .	„	2.360.604.229
Suma bilansowa w dn. 31. XII. 1938 . . . . .	„	2.791.500.925

**Centrala i Oddz. Główny - Warszawa, Aleja Jerozolimska 1**

Adres telegraficzny: Krajobank

Centrala telefoniczna: 8-02-60

Bank posiada 19 oddziałów prowincjonalnych w Polsce i korespondentów w całym świecie.

## **WKŁADY i LOKATY**

na książeczki wkładkowe imienne i na okaziciela przyjmuje

# **POLSKI BANK KOMUNALNY**

SPÓŁKA AKCYJNA

**Warszawa, Plac Napoleona Nr 7 (gmach własny)**

Bank założony w roku 1919, liczy 522 akcjonariuszów, w tym 215 miast, 182 powiatów, gmin i związków specjalnych oraz 125 Komunalnych Kas Oszczędności

**Bank** wykonuje zlecenia giełdowe, inkasowe i przekazowe w kraju i zagranicą, załatwia wszelkie czynności bankowe.

***Wynajmuje w skarbcu swoim kasetki.***

Tajemnica wkładów zastrzeżona.

Korzystne warunki inkasa.



# WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

## DZIAŁ URZĘDOWY

### STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA MAJ TRAFFIC STATISTICS OF THE PORT FOR MAY

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego za m. maj 1959 r. wyniósł 941.045,6 ton wykazując 12,2 % -wy wzrost w stosunku do kwietnia rb. (858.674,7 t.) 28,9% wzrost — do maja 1958 r. (750.561,1 t.) i 28,6% wzrost wobec maja 1957 r. (751.828,1 t.).

Zaznaczyć należy, że obrót towarowy portu gdyńskiego osiągnął w miesiącu sprawozdawczym rekordową wysokość zarówno w ogólnym obrocie towarowym — 941.045,6 t., jak i w obrocie zamorskim — 924.753,3 t. Ostatni rekord w mies. lipcu 1958 r. wyniósł w ogólnym obrocie towarowym — 881.020,4 t. — a w obrocie zamorskim — 861.518,6 ton. Na rekordowe zwiększenie się obrotów portu gdyńskiego wpłynął niepotowany dotąd wzrost eksportu zamorskiego w maju 1959 r. — 771.470,4 ton —; poprzedni rekord eksportu zamorskiego był w mies. lipcu 1958 r. — 725.819,2 t.

Rekordowy tegoroczny wzrost eksportu zamorskiego, spowodowany był głównie dużym wzrostem wywozu węgla, który w miesiącu sprawozdawczym przewyższył o około 50% wywóz węgla w maju 1958 r.

Ruch statków w maju rb. wykazuje na wejściu i na wyjściu wzrost ilości i pojemności statków. Przyszło bowiem 620 (525) statków o pojemności 627.603 trn. (562.153); wyszło zaś 611 (526) statków o pojemności 612.958 trn. (547.227). Średni tonaż statków zawiązujących do Gdyni w maju br. wyniósł 1.012,5 trn. (1.074,8). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 79 (65). Średni postój statków w porcie w maju wyniósł 64,1 godz. (52,1 godz.). Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Finlandia, Dania, Anglia, Niemcy, Włochy, Norwegia, Estonia, Łotwa, Stany Zjedn. Am. Pn., Grecja, Holandia, Z. S. R. R., Rumunia, W. M. Gdańsk, Panama, Francja, Islandia.

Obroty zamorskie w maju 1959 r. — 924.753,3 ton wykazują 11,5% -wy wzrost w porównaniu z kwietniem rb. (850.926,4); 29,4% -wy wzrost w stosunku do maja 1958 r. (714.410,1) oraz 29,1% -wy wzrost wobec maja 1957 r. (716.161,5).

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozd. — 153.282,9 t. wykazuje 28,9% -wy wzrost, w stosunku do przywozu w m. kwietniu rb. (118.876,3); 42,1% -wy wzrost wobec maja 1958 roku (107.874.—) oraz 2,9% -wy spadek w stosunku do maja 1957 r. (157.855,1). Wzrost na przywozie w porównaniu do ubiegłego miesiąca spowodowały następujące pozycje: nasiona oleiste różne 11.570,5 t. (1.534,4), ryż surowy 14.972,8 t. (11,7), rudy różne i wypalki pirytowe 31.750,5 t. (29.521,8), piryty 880.— t. (—), tłuszcze zwierzęce surowe 1.571,9 t. (720,9), złom 45.254,5 t. (18.121,7), miedź 5.120,5 t. (5.163,7). Spadek natomiast wykazywały następujące pozycje: owoce świeże i suszone 1.321,3 t. (10.952,5), garbniki 1.598.— t. (3.379,4), fosforyty 3.870.— t. (5.340.—), żużle Thomasa 1.318,6 ton (9.500.—), wełna i odpadki 3.695,4 t. (4.310,1), bawełna i odpadki 4.746,5 t. (6.566,5), celuloza 570,5 t. (1.436.—).

Wywóz zamorski w mies. sprawozd. 771.470,4 ton wykazuje 8,3% -wy wzrost w porównaniu z mies. kwietniem rb. (712.050,1), 27,2% -wy wzrost w stosunku do maja 1958 r. (606.536,1), oraz 38,2% -wy wzrost w porównaniu do maja 1957 r. (558.506,2).

Wzrost wywozu w maju rb. w porównaniu do miesiąca ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: jaja 5.025,6 t. (2.423,6), węgiel kamienny 560.901,4 t. (502.420,5), cukier 4.870,9 t. (3.412,4), słupy telegraficzne 17.687,4 t. (15.024,6), drzewo tarte 19.977.— t. (17.907,4), fornieri i dykty 3.207,3 t. (2.809,1), szyny kolejowe 4.174,8 t. (—), rury żelazne i stalowe 5.812,7 t. (4.152.—). Spadek na wywozie w mies. sprawozd. wykazują następujące pozycje: żyto 6.463,8 t. (6.582.—), węgiel bunkrowy 80.157,7 t. (82.563,1), koks 9.051.— t. (15.379,5) makuchy 1.150,6 t. (2.532,8), metale różne 13.114,6 t. (17.605,2).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem w dalszym ciągu wykazuje słaby ruch na imporcie — 629.— ton ryby z połowów własnych, wobec 455.— ton w kwietniu rb., oraz znaczny wzrost na eksporcie 2.186,3 ton drobnicy wobec 366,6 ton drobnicy w kwietniu rb.

Obrót wewnątrz kraju drogą wodną na przywozie wykazuje duży wzrost — 5.696,2 ton cukru w porównaniu z mies. ubiegłym 12,5 ton drobnicy, oraz stosunkowo niewielki wzrost, jak na obroty w sezonie letnim, na wywozie do wnętrza kraju; W maju bowiem było 7.778,8 ton drobnicy natomiast w kwietniu 6.954,2 ton drobnicy.

The total goods turnover in Gdynia for May 1959 amounted to 941.045.6 tons against 858.674.7 tons in April 1959; 750.561.1 t. in May 1958 and 751.828.1 t. in May 1957. Monthly returns shows an increase of 12.2% in turnover in April 1959, a 28.9% increase in comparison with May 1958, a 28.6% increase in comparison with May 1957.

Attention must be brought to the fact that the overseas goods turnover for the last monthly returns has reached a record-breaking level — namely 924.753.4 tons. The last record was noted in July, 1958 at 861.518.6 tons. This record was due to unusual export trade in May, 1959 amounting to 771.470.4 tons while the previous record in July 1958, amounted to 725.819.2 tons. The exportation of coal was the cause of this unusual activity, surpassing coal exports of July last by 50%.

Ships traffic in May shows an increase in number and capacity of ships entering and leaving the port. Over 620 (525) ships with a total capacity of 627.603 nrt (562.153) entered, while 611 (526) ships with a total capacity of 612.958 nrt (547.227) left the port. Average tonnage of ships entering in May was 1.012.5 nrt (1.074.8). Average number of ships in the port at the same time amounted to 79 (65). Average length of time of ships amounted to 64.1 hours (52.1). The nation having the most ships in the port for May was Sweden followed in order by Poland, Finland, Denmark, England, Germany, Italy, Norway, Estonia, Latvia, United States of America, Greece, Holland, U. S. R. R., Romania, Danzig, Panama, France, Iceland.

Overseas turnover in the monthly returns amounted to 924.753.3 t. showing an increase of 11.5% as compared with April 1959 (850.926.4), 29.4% increase compared with May 1958 (714.410.1) and 29.1% increase compared with May 1957 (716.161.5).

Overseas imports in May 1959 amounted to 153.282.9 t. showing an increase of 28.9% as compared with April 1959 (118.876.5) 42.1% increase compared with May 1958 (107.874) and 2.9% decrease in comparison with May 1957 (157.855.1). In comparison to April 1959 there was an increase of imports of the following goods: various oil seeds 11.570.5 t. (1.534.4), rice 14.972.8 t. (11.7) various ores and pyrites 31.750.5 t. (29.521.8) pyrites 880.— (—), raw fats of animal origin 1.571.9 t. (720.9) scrap iron 45.254.5 t. (18.121.7), copper 5.120.5 t. (5.163.7); A decline of imports was shown however in the following goods: fresh and dried fruits 1.321.3 t. (10.952.5) wool and wool odds 3.695.4 t. (4.310.1), cotton and cotton odds 4.746.5 t. (6.566.5), tanning extracts 1.598.— (3.379.4), phosphates 3.870.— (5.340) Thomas slag 1.318.6 t. (9.500), cellulose 570.5 t. (1.436.—).

Overseas exports in the monthly returns amounted to 771.470.4 t. showing an increase of 8.3% as compared with April 1959 (712.050.1), 27.2% increase compared with May 1958 (606.536.1) an 38.2% increase compared with May 1957. In comparison to April 1959 there was an increase of exports of the following goods: eggs 5.025.6 t. (2.423.6), coal 560.901.4 t. (502.420.5), sugar 4.870.9 t. (3.412.4 t.), telegraph poles 17.687.4 t. (15.024.6), Sawed timber 19.977.— (17.907.4), veneers and plywoods 3.207.3 t. (2.809.7), rails 4.174.8 t. (—) iron pipes 5.812.7 t. (4.152). A decline of imports was shown however in the following goods: rye 6.463.8 t. (6.582), bunkercoal 80.157.7 t. (82.563.1), koke 9.051.— (15.379.5) oil cake 1.150.6 t. (2.532.8), various metals 13.114.6 t. (17.605.2).

Coast trade including that of Danzig was very slight in May, 629 t. of fish from Polish waters were imported against 455 in April, and 2,186.5 t. of piece goods exports against 366.6 t. of piece goods in April 1959.

Trade with the interior waterways shows an increase — 5,696.2 t. sugar against 12,5 t. piece goods were imported in exports 7,778.8 t. against 6,954.2 t. in April 1959.

Passenger traffic showed decrease in comparison with April 1959 577 (765) passengers arrived, while 2,514 (2.798) passengers embarked.

Ruch pasażerów w miesiącu sprawozdawczym wykazuje spadek w porównaniu z miesiącem kwietniem rb.; przyjechało bowiem 577 (763) pasażerów, wyjechało zaś 2.514 (2.798) pasażerów.

A. Przywóz — *imports* — *Importations*

Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Maj <i>Mai</i> <i>Mai</i>	Kwiecień <i>April</i> <i>Avril</i>	Od początku roku <i>January —</i> <i>Mai</i> <i>(Janvier —</i> <i>Mai)</i>	Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Maj <i>Mai</i> <i>Mai</i>	Kwiecień <i>April</i> <i>Avril</i>	Od początku roku <i>January —</i> <i>Mai</i> <i>(Janvier —</i> <i>Mai)</i>
<b>Cały przywóz</b> <i>Total des importations</i>	<b>153 282'9</b>	<b>118 876'3</b>	<b>621 367'9</b>	<b>VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby</b> <i>chemicals, pharmaceutic products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques et couleurs</i>	<b>9 192'6</b>	<b>20 349'3</b>	<b>76 203'5</b>
<b>I. Wytwory pochodzenia roślinnego</b> <i>agricultural products — Produits agricoles</i> w tym m. in.:	<b>31 423'4</b>	<b>15 959'7</b>	<b>87 991'3</b>	424-428. Garbniki — <i>tanning extracts — extraits de tanin</i>	1 598'—	3 379'4	7 760'1
24-26. Nasiona oleiste różne — <i>various oil seeds — graines oléagineuses</i>	11 570'5	1 534'4	17 295'4	473/3. Fosforyty — <i>phosphates</i>	3 870'—	5 340'—	40 078'—
30/12. Ryż surowy — <i>rice — riz brut</i>	14 972'8	11'7	15 120'8	477. Żużle Thomasa — <i>Thomas slag — scories de déphosphoration</i>	1 318'6	9 500'—	20 618'6
53-66. Owoce świeże i suszone — <i>fresh and dried fruits — fruits, frais et secs.</i>	1 321'5	10 932'5	38 082'3	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse</i>	—	—	—
69/72. Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et amandes</i>	126'7	142'4	982'5	<b>VII. Skóry, futra, wyroby skórzane</b> <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	<b>2 871'1</b>	<b>3 129'3</b>	<b>14 101'8</b>
76. Kawa — <i>coffee — café</i>	315'5	631'3	2 082'5	492-513. Skóry — <i>hides and skins — cuirs</i>	2 847'1	3 110'8	13 906'5
78. Herbata — <i>tea — thé</i>	185'6	118'9	706'9	<b>VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich</b> <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i>	<b>10 692'5</b>	<b>13 010'8</b>	<b>70 089'—</b>
80. Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	1 376'7	927'9	3 907'7	589-590-592. Wełna i odpadki — <i>wool and wool odds — laines et déchets</i>	3 695'4	4 310'1	15 846'6
81-82. Korzenie — <i>spices — épices</i>	124'8	103'2	601'2	606-609. Bawełna i odpadki — <i>cotton &amp; cotton odds — coton et déchets</i>	4 746'5	6 566'5	40 005'3
<b>II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego</b> <i>live animals &amp; animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	<b>489'5</b>	<b>542'—</b>	<b>24 615'5</b>	624. Juta — <i>jute</i>	931'—	948'6	5 579'3
116-117. Śledzie — <i>herrings — harengs</i> (bez połowów włas.)	94'—	297'5	16 793'5	<b>IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów</b> <i>rubber &amp; rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	<b>1 232'9</b>	<b>915'8</b>	<b>5 213'4</b>
116-117. Śledzie z połowów włas.	—	—	1 837'3	<b>X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie</b> <i>wood, corkwood, wood products &amp; baskets wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i>	<b>606'7</b>	<b>433'2</b>	<b>2 157'3</b>
<b>III. Wytwory pochodzenia mineralnego</b> <i>mineral products — Produits minéraux</i>	<b>37 528'—</b>	<b>32 486'9</b>	<b>126 420'7</b>	<b>XI. Papier i wyroby z niego</b> <i>paper &amp; paper wares — Papier et ses produits</i>	<b>2 970'8</b>	<b>3 892'—</b>	<b>15 796'1</b>
177. Rudy różne i wypalki pirytowe — <i>various ores and burn, pyrites — minerais divers et résidus de pyrites</i>	31 750'5	29 521'8	111 488'6	803, 809-816. Papier i odcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i>	2 180'6	2 333'5	9 296'1
177/1c. Pyryty — <i>pyrites</i>	880'—	—	880'—	794, 795. Celuloza — <i>cellulose</i>	570'5	1 436'—	5 850'5
<b>IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych</b> <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>	<b>2 095'5</b>	<b>1 305'1</b>	<b>9 171'5</b>	<b>XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane</b> <i>stone, ceramic &amp; glass wares</i> <i>Produits en pierre, céramique et verrerie</i>	<b>152'5</b>	<b>59'7</b>	<b>565'2</b>
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats and oils of vegetable origin — graisses et huiles végétales</i>	332'2	370'5	1 800'—				
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe — <i>raw fats of animal origin — Graisses animales brutes</i>	1 371'9	720'9	5 843'—				
<b>V. Przetwory spożywcze, tytoń</b> <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires, tabac</i>	<b>228'9</b>	<b>1 253'9</b>	<b>3 102'4</b>				
287. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	—	300'5	300'5				
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	22'5	73'4	107'1				

Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku (January — Mai (Janvier — Mai)	Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku (January — Mai (Janvier — Mai)
<b>XIII. Metale i wyroby z nich</b> <i>metals &amp; metal goods — Métaux et produits métalliques</i>	<b>51 692·7</b>	<b>23 690·5</b>	<b>176 339·1</b>	<b>XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja</b>			
927. Żelastwo (złom) <i>scrap iron — ferraille et débris de fer</i>	43 254·5	18 121·7	150 733·6	<i>balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments,</i>	127·6	51·4	377·1
977. Miedź — <i>copper — cuivre</i>	5 120·5	3 163·7	15 886·5	<i>— balances instruments, appareils de precision, ap. scientifiques, optiques, machines à écrire, instruments de musique, armes et munitions . . . . .</i>			
<b>XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny</b> <i>machinery, apparatus, electric products — machines, appareils, outillage électrotechnique</i>	<b>1.127·7</b>	<b>709·3</b>	<b>3 909·6</b>	<b>XVIII—XX. Towary różne, odzielnie niewymienione</b> <i>Sundry goods non specified — Marchandises diverses, non spécifiées . . . . .</i>			
<b>XV. Środki transportowe</b> <i>means of transport — Moyens de transport</i>	<b>733·6</b>	<b>1 001·1</b>	<b>4 773·6</b>		116·9	86·3	540·8

### B. Wywóz — Exports — Exportations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku (January — Mai (Janvier — Mai)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku (January — Mai (Janvier — Mai)
<b>Cały wywóz</b> <i>Total des exportations</i>	<b>771 470·4</b>	<b>712 050·1</b>	<b>3 407 350·3</b>	<b>IV. Woski tłuszczowe, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz odzielnie wymienionych</b> <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>			
<b>I. Wytwory pochodzenia roślinnego</b> <i>(agricultural products) (Produits agricoles)</i>	<b>9 692·1</b>	<b>10 127·2</b>	<b>64 647·7</b>		46·4	25·8	306·3
1. Pszenica — <i>wheat — blé . . .</i>	—	—	76·—	<b>V. Przetwory spożywcze, tytuł</b> <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires Tabac</i>			
2. Żyto — <i>rye — seigle . . .</i>	6 463·8	6 582·—	36 406·—	259-260. Cukier — <i>sugar — sucre</i>	4 870·9	3 412·4	14 646·2
9-16. Strączkowe — <i>siligune — légumineuses . . . . .</i>	388·9	201·4	1 462·2	277. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux . . . . .</i>	1 130·6	2 332·8	6 955·—
27/1-2. Mąka — <i>flour — farine</i>	5·—	14·5	157·4	288. Wytłoki buraczane — <i>residuum of beet — pulpes . . . . .</i>	—	1 038·7	5 474·5
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa — <i>feeding meal and rice flour — farine pour le bétail et farine de riz . . .</i>	—	—	—	<b>VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby</b> <i>chemicals, pharmaceutical products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques, couleurs</i>	3 745·—	2 572·—	12 925·8
35. Słód — <i>malt . . . . .</i>	1 253·4	890·5	4 077·2	299/18. Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	12·6
<b>II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego</b> <i>live animal &amp; animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	<b>10 428·1</b>	<b>6 477·7</b>	<b>32 088·2</b>	300/4. Siarczan amonu — <i>sulphate of ammonia — sulfate d'ammoniaque . . . . .</i>	—	—	5·—
121/3a. Bekony — <i>bacon . . .</i>	2 535·8	2 518·6	11 559·8	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse . . . . .</i>	—	—	215·—
125. Jaja — <i>eggs — oeufs . . .</i>	5 025·6	2 423·6	9 151·9	480-482. Saletra — <i>Salpêtre — salpêtre . . . . .</i>	10·6	—	17·3
127. Masło — <i>butter — beurre</i>	1 290·5	991·8	4 745·—	<b>VII. Skóry, futra, wyroby skórzane</b> <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	905·2	775·8	4 248·7
<b>III. Wytwory pochodzenia mineralnego</b> <i>(mineral products — Produits minéraux)</i>	<b>654 022·2</b>	<b>605 234·8</b>	<b>2 930 932·—</b>				
154. Cement — <i>cement — ciment</i>	2 318·9	1 940·7	15 829·—				
174. Sól kuchenna i przemysłowa <i>(edible &amp; industrial salt — sel de cuisine et d'industrie . . . . .</i>	921·7	650·—	1 963·6				
180. Węgiel kamienny — <i>coal — houille . . . . .</i>	560 901·4	502 420·3	2 423 715·2				
180. Węgiel bunkrowy — <i>bunker coal — charbon de soute</i>	80 137·7	82 363·1	387 722·3				
182. Koks — <i>koke — coke . . .</i>	9 051·—	15 379·5	83 644·3				
197-200. Oleje i parafiny — <i>oils &amp; paraffines — huiles et paraffines . . . . .</i>	72·7	91·7	185·1				

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku January — Mai (Janvier — Mai)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku January — (Janvier — Mai)
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>	1 487'5	1 294'—	6 466'6	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>	503'9	279'7	2 100'—
IX. Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materiałów — <i>rubber, its substitute and rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	61'1	29'9	206'7	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — <i>stone-ware, ceramic goods and glass-ware — Pierres céramique et verrerie</i>	1 012'1	1 744'8	4 421'1
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie — <i>wood, corkwood, wood and cork goods, &amp; basket-wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i> 747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce — <i>telegraph poles &amp; mining — poteaux télégr. bois de mines</i> 749-751, 753. Drzewo tarte, łącznie z papierówką — <i>Sawed timber — bois sciés et bois pour pâte à papier</i> 752. Podkłady kolejowe (progi) — <i>sleepers — traverses de ch. de fer</i> 757/3 Klepki — <i>staves — douves</i> 772-773. Fornieri i dykty — <i>veneers &amp; plywoods — plaqués et contre-plaqués</i>	42 606'6	37 019'6	159 864'1	XIII. Metale i wyroby z nich — <i>metals &amp; metals products — Métaux et produits métalliques</i> 925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981, Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i> 932/1. Szyny kolejowe — <i>rails</i> 937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe — <i>iron pipes — tuyaux et tubes en fer</i> 968. Cynk i blacha cynkowa — <i>zinc and zinc sheets — Zinc et fer blanc</i>	172'5	94'—	650'8
XI. Papier i wyroby z niego — <i>paper &amp; paper wares — Papier et ses produits</i>	1 943'3	2 248'2	7 849'3	XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne — <i>machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments — Machines, appareils, outillage électrotechnique, moyens de transport, instruments de musique et autres</i>	37 645'6	29 617'1	139 421'—
				XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione — <i>sundry non specified goods — Marchandises diverses, non spécifiées</i>	13 114'6	17 605'2	71 497'1
					4 174'8	—	7 763'6
					5 812'7	4 152'—	18 446'—
					2 191'7	2 361'6	10 008'6
					370'6	605'2	4 021'2
					124'7	262'6	829'—

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

Maj — Mai — Mai . . . . .	1939 —	924.753'3
Kwiecień — April — April . . . . .	1939 —	830.926'4
Maj — Mai — Mai . . . . .	1938 —	714.410'1
Od początku roku — January — Mai — pour toute l'année Janvier — Mai . . . . .	1939 —	4.028.718'2
" " " " " " " " " " " . . . . .	1938 —	3.683.732'4



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

Poz. tar. cel. position au tarif douanir	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku January Mai (Janvier Mai)	Poz. tar. cel. position au tarif douanir	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku January Mai (Janvier Mai)
<b>Przywóz</b> <i>imports — importation</i>	<b>629-</b>	<b>435-</b>	<b>2.875-</b>	<b>Wywóz</b> <i>exports — exportation</i>	<b>2.186'3</b>	<b>366'6</b>	<b>3.048'6</b>
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
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> . . . . .	1 911'4	—	1 915'4
27/3—32 — Mąka pastewna — <i>farine — pour le bétail</i> . . . . .	—	—	—	35 — Stód — 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	3'8
76 — Kawa — coffee — café . . .	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	—	3'9	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> . . . . .	629'	435'	2.875'	69, 72 — Orzechy i migdały — <i>nuts &amp; almonds — noix et amandes</i> . . . . .	—	—	0'2 1'2
117 — Śledzie — herrings — ha- <i>rengs</i> . . . . .	—	—	—	76 — Kawa — coffee — café . . .	—	—	0'4 70'9
198, 199 — Asfalt — asphalt — <i>asphalte</i> . . . . .	—	—	—	87 — Herbata — tea — thé . . . .	34'5	—	—
215—218 — Tłuszcze zwierz. sur- <i>— animal origin — graisses animales brutes</i> . . . . .	—	—	—	Kakao — cocoa — cacao . . . . .	—	—	—
226—229 — Przetwory mięsne <i>meat products — produits de viande</i> . . . . .	—	—	—	81, 82 — Korzenie — spices — <i>épices</i> . . . . .	5'	—	6'4
205—214 — Tłuszcze i oleje roś- <i>linne — fats &amp; 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> . . . . .	16'	—	18'1
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> . . . . .	0'3	—	0'3
300/4 — Siarczan amonu — sulph. <i>of ammonia — sulfate d'am- moniaque</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 — Minerale zaw. bore —	—	—	—
624 — Juta — jute . . . . .	—	—	—	170/1, 2, 171/1. 2 — Materiały szlifiarskie — grindings ma- <i>terials — matériaux d'aiguiserie</i>	—	—	—
751, 778 — WYROBY Z DRZEWA — <i>wood goods — articles en bois</i> . . . . .	—	—	—	177 — Rudy różne — various <i>ores — minerais divers</i> . . . . .	4'	—	4'
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> . . . . .	—	—	2'5
930—966 — Wyr. żel. i metal. — <i>iron and steel goods pro- duits en fer et métalliques</i>	—	—	—	205—214 — Tłuszcze i oleje roś- <i>linne — fats &amp; oils vegetable origin — graisses et huiles végétales</i> . . . . .	39'8	—	57'5
Różne — various — divers	—	—	—	215—218 — Tłuszcze zwierzęce surowe — raw fats of animal <i>origin — graisses animales brutes</i> . . . . .	75'6	44'8	231'6
				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> . . . . .	—	—	—

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku January — Mai (Janvier Mai)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku January — Mai (Janvier Mai)
254—256 — Ryby — fish — poissons	—	—	—	757—778 Wyroby z drzewa —	—	—	—
276—278 — Napoje alkoholowe — spirits — alcools	—	—	—	757—778 z wyj. 772, 771 — wood goods — produits en bois excepté 771. 772 . . .	—	—	0·1
295/6 — Siarka — sulphur — soufre	23·1	—	23·1	772, 773 — Dykty i forniery — plywoods — plaqués et con- treplaqués . . . . .	—	—	—
295—491 — Przetwory chemicz- ne — chemicals — produits chimiques	55·8	2·8	59·8	779, Korek, wyr. z korka — liège et produits . . . . .	—	—	—
299/18 — Soda — soda — soude	—	—	—	794. 795 — Celuloza — cellulose	—	—	—
405—425 — Farby — paints — couleurs . . . . .	—	4·—	4·—	797—806 Papa dachowa i tektura	—	—	14·4
404 — Sadze — soot — suie, noir de fumée . . . . .	—	—	—	807—808 — Fibra — fibre . . .	—	—	—
424—428 — Artykuły kosme- tyczne — cosmetics — pr. cosmétiques	—	—	0·1	809—819, 826 — Papier i obcin- ki papierowe — paper and paper waste — papier et dé- chets . . . . .	—	—	—
429—454 — Garbniki — tanins	4·9	228·—	274·8	925—981 — Metale różne — va- rious metals — métaux variés	—	—	59·—
476 — Mączka kostna — bone flour — farine d'os . . . . .	—	—	—	930—965 — Wyroby żel. i metal. iron ware & steel ware — produits en fer et métalliques	—	—	0·7
492—513 — Skóry — skins — cuirs . . . . .	15·9	10·5	34·6	966 — Cyna — tin — étain . . .	—	—	4·2
589/1. 2, 592 — Wełna — wool laine . . . . .	—	—	—	968 — Cynk — zinc . . . . .	—	26·5	103·—
597—622 — Tkaniny — textiles — tissus . . . . .	—	—	—	977 — Miedź — cuivre . . . . .	—	25·2	34·2
606 — Bawełna — cotton — coton . . . . .	—	—	—	Różne various — divers	—	—	—
624 — Juta — jute . . . . .	—	—	—				
625, 626 — Szał — sisal . . . . .	—	0·4	6·2				
679 — Worki — bogs — sacs	—	—	—				
720—724 — Kauczuk — rubber caoutchouc . . . . .	—	—	63·9				
				<b>Przywóz i wywóz razem</b> (total export and imports — To- tal des Imp. et des Exp.)	<b>2.815·3</b>	<b>801·6</b>	<b>5.923·6</b>

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

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku January — Mai (Janvier Mai)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku January — Mai (Janvier Mai)
<b>Przywóz</b> imports — importation	<b>5.696·2</b>	<b>12·5</b>	<b>7.961·7</b>	77 — Cykoria — succory — chicorée . . . . .	—	—	—
1—4 — Zboże — grain — cé- réales . . . . .	—	—	—	78 — Herbata — tea — thé . . .	—	—	—
11, 23, 25 — Nasiona — seeds various — semences . . . . .	—	0·7	0·7	80 — Kakao — cocoa — cacao	—	—	—
24—26 — Nasiona oleiste różne — various oils seeds — grai- nes oléagineuses . . . . .	—	—	—	81, 82 — Korzenie — spices — épices . . . . .	—	—	—
31, 32 — Krochmale — starch — amidon . . . . .	—	—	—	95, 97 — Żywica — resin — ré- sine . . . . .	—	—	—
27/1—3 — Mąka — flour — fa- rine . . . . .	—	—	—	104/3 — Trawa morska — sea grass — varechs . . . . .	—	—	—
27/3—32 — Mąka pastewna — recoupes — farine pour bé- tail . . . . .	—	—	—	125 — Jaja — eggs — oeufs	—	—	—
28/1—5 — Kasza — grits — gruau . . . . .	—	—	—	127—200 — Oleje — oils — huiles . . . . .	—	—	—
35 — Słód — malt . . . . .	—	—	—	128/1—4 — Ser — cheese — fro- mage . . . . .	—	—	—
40—50 — Warzywa — greens — légumes . . . . .	—	—	—	131 — Pierze — feather — plu- mes . . . . .	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże — fresh fruit — fruits frais	—	—	—	136 — Kości — bones — os . . .	—	—	—
59, 61—63, 66 — Owoce suszone — dried fruit — fruits des- séchés . . . . .	—	—	—	137/2a, b — Jelita — casings — boyaux . . . . .	—	—	0·3
67, 68 — Konserwy owocowe — fruit preserves — fruits en consève . . . . .	—	—	—	205 — Tłuszcze i olej roślinne — fats & oils vegetable ori- gin — graisses et huiles vé- gétales . . . . .	—	—	—
76 — Kawa — coffee — café . . .	—	—	—	215, 217, 218 — Tłuszcze zwie- rzęce sur. — raw fats of animal origin — graisses ani- males brutes . . . . .	—	—	—
				225 J Gliceryna — glycérine	—	—	—
				228 — Makaron — macaroni . . .	—	—	—
				243/1, 2 — Konserwy mięsne — meat preserves — viandes en consève . . . . .	—	—	1·6

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku (January — Mai (Janvier — Mai)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Maj Mai Mai	Kwiecień April Avril	Od początku roku (January — Mai (Janvier — Mai)
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> . . . . .	5,696'2	—	7,934'—	930—965 — Wyr.stal. i metal. — <i>iron &amp; 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'—	<b>Wywóz</b> <i>exports — Exportation</i>			21,655'5
300/4 — Siarczan amonu — <i>sulphobeof ammona — sulfate d'ammoniaque</i> . . . . .	—	—	—	7 — Kukurydza — <i>maize — mais</i> . . . . .	7,778'8	6,934'2	—
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych <i>fruit stones — noyaux de fruits</i> . . . . .	0'8	—	7'6
296/1—300/2 — Amoniak — <i>ammonia — ammoniacque</i> . . . . .	—	—	—	24—26 Nasiona oleiste — <i>oil seeds — graines oléagineuses</i>	917'9	97'7	1,363'3
405—425 — Farby — <i>paints — couleurs</i> . . . . .	—	—	—	17, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds various — semences</i> . . . . .	11'8	25'9	59'1
411/2 — Biel cynkowa — <i>zinc white — blanc de zinc</i> . . . . .	—	—	—	24/1—3 — Mąka — <i>flour — farine</i> . . . . .	—	—	5'6
429—454 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics — articles cosmétiques</i> . . . . .	—	—	—	28 — Kasza — <i>grits — gruau</i>	2'7	3'2	17'3
466—470 — Klej i żelatyna — <i>glue and gelatine — colle et gélatine</i> . . . . .	—	—	—	30 — Ryż wyluszczoney — <i>husked rice — riz décortiqué</i>	697'1	86'8	1,344'5
492—513 — Skóry — <i>skins — cuirs</i> . . . . .	—	—	—	31 — Krochmal — <i>starch — amidon</i> . . . . .	11'6	14'8	43'2
534—559 — Wyrby skórzane — <i>leather goods — produits en cuir</i> . . . . .	—	—	—	53, 58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i> . . . . .	10'6	20'1	67'—
573—622 — Tkaniny — <i>textile fabrics — tissus</i> . . . . .	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	64'—	132'5	339'3
589/1, 2, 592 — Wełna — <i>wool laine</i> . . . . .	—	—	—	62, 72 — Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et ammandès</i> . . . . .	7'—	15'9	79'5
606/1, 2a, b — Odpadki bawełny — <i>cotton waste — déchets de coton</i> . . . . .	—	—	—	67—68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves — conserves de fruits</i> . . . . .	1'7	2'8	4'5
646—648 — Sznury — <i>ropes — cordes</i> . . . . .	—	—	—	76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	15'2	59'3	102'5
720, 724 — Kauczyk — <i>rubber caoutchouc</i> . . . . .	—	—	—	78 — Herbata — <i>tea — thé</i> . . . . .	2'3	7'9	22'—
725—746 — Wyroby gumowe — <i>rubber goods — produits en caoutchouc</i> . . . . .	—	—	—	80 — Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	1,113'9	370'4	1,635'6
749, 750, 751 — Deski i łaty — <i>boards &amp; laths — planches et lattes</i> . . . . .	—	—	—	81—82 — Korzenie — <i>spices — épices</i> . . . . .	7'1	11'7	63'6
757—778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — produits en bois</i> . . . . .	—	—	0'7	89 — Rośliny lecznicze — <i>medicinal plants — plants médicinales</i> . . . . .	2'2	1'2	17'9
776 — Meble — <i>bentwood furniture — meubles</i> . . . . .	—	—	—	95, 97 — Żywica — <i>resin — résine</i> . . . . .	39'8	357'2	465'—
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> . . . . .	185'2	140'9	588'8
792, 803, 809, 826 — papier — <i>paper — papier</i> . . . . .	—	—	—	117 — Śledzie — <i>herrings — harengs</i> . . . . .	14'5	11'8	167'3
836—847 — Książki i broszury — <i>books — livres</i> . . . . .	—	—	—	127—200 - Oleje - <i>oils — huiles</i>	46'—	7'4	66'—
862—887 — Wyroby ceram. — <i>ceramic products — produits céramiques</i> . . . . .	—	—	—	128/1—4 — Sery — <i>cheese — fromages</i> . . . . .	1'5	1'1	4'8
896—927 — Szkła i wyroby — <i>glass and glass ware — verrerie</i> . . . . .	—	—	—	129/1—5 — Kazeina — <i>caseine</i>	3'1	2'5	10'9
				137/2—a, b — Jelita — <i>casings boyaux</i> . . . . .	3'3	7'8	22'2
				143/1—3 — Muszle — <i>shells — coquillages</i> . . . . .	5'2	8'3	22'3
				148 — Kamienie — <i>stones — pierres</i> . . . . .	—	7'1	8'1
				150 — Glinki ceramiczne — <i>ceramic clay — kaolin</i> . . . . .	—	—	3'2
				154 — Cement — <i>cement — ciment</i> . . . . .	—	—	—
				156/1—2 — Talk — <i>talc</i> . . . . .	—	—	—
				161 — Minerale zawier. bor — <i>minerals bor — minéraux avec bore</i> . . . . .	10'1	—	137'—

Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanier</i>	Maj <i>Mai</i> <i>Mai</i>	Kwiecień <i>April</i> <i>April</i>	Od początku roku <i>January —</i> <i>Mai</i> <i>(Janvier —</i> <i>Mai)</i>	Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Maj <i>Mai</i> <i>Mai</i>	Kwiecień <i>April</i> <i>April</i>	Od początku roku <i>(January —</i> <i>Mai</i> <i>Janvier —</i> <i>Mai)</i>
176 — Art. szlifierskie — <i>grinding materials — matériaux d'aiguiserie</i>	11·8	27·3	39·8	492, 513 — Skóry — <i>skins — cuirs</i>	211·—	477·4	1.123·8
177 — Rudy różne — <i>various ores — minerais divers</i>	5·4	3·1	27·7	589/1, 2, 592, 597—605. 613 — Wełna — <i>wool — laine</i>	183·5	374·9	558·4
186—188 — Smoła — <i>pitch — goudron</i>	—	—	—	606 — Bawełna — <i>cotton — cotton</i>	7·6	5·3	15·9
198—199 — Asphalt — <i>asphalt — asphalte</i>	—	55·2	79·9	622 — Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	0·4	—	4·8
200—8, a, b, c — Wazelina — <i>vaseline</i>	24·2	1·2	78·2	624 — Juta — <i>jute</i>	—	—	—
203—204 — Wosk — <i>wax — cire</i>	5·7	22·4	40·6	625—626 — Sizal — <i>sisal</i>	33·5	15·5	66·2
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne — <i>vegetable oils and fats — graisses et huiles végétales</i>	99·1	374·9	1.027·—	646—648 — Sznury — <i>ropes — cordes</i>	0·3	10·2	60·4
213/1—3 — Pokost — <i>varnish — vernis</i>	—	—	4·6	679 — Worki — <i>bags — sacs</i>	24·3	17·4	49·2
215, 217—218 — Tłuszcze zwierzęce sur. — <i>raw fats — graisses animales brutes</i>	340·3	339·6	1.384·3	720, 724 — Kauczuk — <i>rubber caoutchouc</i>	151·—	128·5	448·4
216 — Tran — <i>whale oil — huile de poisson</i>	86·—	88·1	201·3	715, 746 — Wyroby gumowe — <i>rubber goods — produits en caoutchouc</i>	0·5	11·2	11·7
219 — Stearyna — <i>stearine</i>	31·6	19·2	94·3	750 — Drzewo egzotyczne — <i>exotic wood — bois exotiques</i>	—	88·—	210·9
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — <i>fish — poissons et conserves de p.</i>	2·6	12·8	22·3	757, 778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — articles en bois</i>	0·4	0·6	7·3
259—260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	—	—	—	779 — Korek, wyroby z korka — <i>cork goods — liège et produits en l.</i>	103·4	172·4	287·3
272—273, 276. 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	0·7	1·—	2·8	792, 803, 809. 797, 800 — Tektura — <i>pastboard — carton</i>	10·7	5·4	25·6
286, 287 — Otręby i makuchy — <i>bran &amp; oil cakes — son et tourteaux</i>	—	—	27·—	807, 808 — Fibra — <i>fibre</i>	0·3	13·2	20·6
293—294/1, 2, 3, 6 — Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	—	—	—	826 — Papier — <i>paper — papier</i>	568·9	922·1	2.283·8
295/6 — Siarka — <i>sulphur — soufre</i>	17·—	50·2	103·1	794/1, 2, 795 — Celuloza — <i>cellulose</i>	183·8	66·7	499·2
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	—	862—887 — Wyroby ceramiczne — <i>ceramic goods — produits céramiques</i>	0·7	42·9	46·5
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. — <i>chemicals — produits chimiques sauf ceux qui sont spécifiés</i>	109·2	170·—	434·4	896—927 — Szkło i wyroby — <i>glass and glass ware — verrerie</i>	0·5	10·4	12·9
408 — Sadze — <i>soot — suie et noir animal</i>	4·4	42·7	67·4	969/975 — Ołów — <i>lead—plomb</i>	2·8	—	2·8
405, 407, 409, 412, 418, 420, 423 — Farby — <i>paints — couleurs</i>	108·8	28·5	208·1	925—981 — Metale różne — <i>various metals—métaux variés</i>	471·7	324·4	892·1
424—427 — Garbniki — <i>tanning extracts — tanins</i>	697·1	776·3	1.770·2	927 — Żelastwo (złom) — <i>scrap iron — ferraille, cassures de fer</i>	13·—	7·8	41·9
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics—produits cosmétiques</i>	0·3	3·3	3·6	930—965 — Wyroby stal. i żelazne — <i>hardware—produits en fer et acier</i>	38·1	17·9	89·3
466, 470 — Klej i żelatyna — <i>glue and gelatine — colle et gélatine</i>	2·8	10·—	17·2	955 — Rury żelazne — <i>iron pipes — tubes et tuyaux en fer</i>	—	—	5·1
487 — Celuloid — <i>celuloid celluloid</i>	—	—	2·7	966/1—4 — Cyna — <i>tin — étain</i>	68·2	86·7	226·1
				977 — Miedź — <i>copper — cuivre</i>	783·7	682·7	2.006·5
				1057, 1098 — Maszyny, aparaty i części — <i>machinery apparatus parts — machines, appareils et pièces</i>	178·9	5·8	272·6
				Różne — <i>various — divers</i>	20·—	26·7	81·6
				<b>Przywóz i wywóz razem</b> <i>(total export and imports — Total des Imp. et des Exp.)</i>	<b>13.475·—</b>	<b>6 946·7</b>	<b>29.616·8</b>

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

Maj — <i>Mai — Mai</i>	1939 —	941.043·6
Kwiecień — <i>April — April</i>	1939 —	838.674·7
Maj — <i>Mai — Mai</i>	1938 —	730.361·1
Od początku roku ( <i>January — Mai</i> ) — <i>pour toute l'année Janvier—Mai</i>	1939 —	4.064.258·6
" " " " " " " " " " " "	1938 —	3 729.266·6

RUCH STATKÓW W MAJU 1939 r. — MOVEMENT OF SHIPS — MOUVEMENT DES NAVIRES EN MAI 1939

	Przyszło statków—ships incoming entrèrent			Wyszło statków (ships outgoing) sortirent			Suma rubr. 3 i 6 (total colonnes 3 et 6)	Kolejne miejsce (place accupiee) placée
	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 . . . . .	77	39	96.573	78	55	86.440	183.013	2
W. M. Gdańsk — F. C. of Danzig — Dantzig . . . . .	6	2	2.673	5	4	2.313	4.986	16
Anglia — Great Britain — Grande Bre- tagne . . . . .	28	6	46.414	26	19	47.129	93.543	5
Belgia — Belgien — Belgique . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Denmark — Danemark . . . . .	80	37	52.461	77	53	48.812	101.273	4
Estonia — Estonia — Esthonie . . . . .	37	9	30.791	37	25	31.720	62.511	9
Finlandia — Finland — Finlande . . . . .	72	8	78.119	71	34	74.560	152.679	3
Francja — France — Le France . . . . .	1	—	1.018	1	1	1.018	2.036	18
Grecja — Greece — Grèce . . . . .	6	—	15.065	5	5	13.721	23.786	12
Holandia — Holland — Hollande . . . . .	19	11	7.899	17	13	7.044	14.943	13
Islandia — Iceland — Islande . . . . .	1	—	676	1	—	676	1.352	19
Jugosławia — Jugoslavia — Yougoslavie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa — Lithuania — Lithuanie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa — Latvia — Lettonie . . . . .	21	3	29.815	21	8	32.333	62.148	10
Niemcy — Germany — Allemagne . . . . .	60	28	45.691	63	41	47.608	93.299	6
Norwegia — Norway — Norvège . . . . .	43	20	38.905	42	32	38.202	77.107	8
Panama — Panama . . . . .	1	—	893	2	2	3.929	4.822	17
Portugalia — Portugal . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia — Romania . . . . .	1	—	2.673	1	1	2.673	5.346	15
Stany Zjedn. Am. P. — U. S. A. — Etats Unis . . . . .	7	7	21.970	7	4	21.970	43.940	11
Szwecja — Sweden — Suède . . . . .	140	36	100.791	139	99	104.531	205.322	1
Włochy — Italy — Italie . . . . .	15	—	49.750	13	13	42.853	92.603	7
Z. S. R. R. — U. R. S. S. . . . .	5	2	5.426	5	—	5.426	10.852	14
<b>Razem (total) . . . . .</b>	<b>620</b>	<b>208</b>	<b>627.603</b>	<b>611</b>	<b>409</b>	<b>612.958</b>	<b>1.240.561</b>	<b>—</b>
Miesiąc poprzedni — previous month— mois précédent . . . . .	523	167	562.133	526	383	547.227	1.109.360	—
Ten sam mies. 1938. (Mai 1938) . . . . .	540	211	514.214	534	351	523.665	1.037.879	—
Od pocz. 1939 r. January - Mai Janvier - Mai . . . . .	2.666	1.018	2.666.645	2.655	1.796	2.655.360	5.322.005	—
Od pocz. 1938 r. January - Mai Janvier - Mai . . . . .	2.466	1.021	2.406.843	2.466	1.926	2.420.056	4.826.899	—

U w a g i : a) średni tonaż statków zawijających do Gdyni w m. maju 1939 r.: 1.012,3 nrt. — *tonnage moyen des bateaux qui ont séjourné dans le port en mai 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 64,1 godzin — *durée moyenne de d'auet des bateaux dans le port 64,1 h.*

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU MAJU 1939 R. — PÊCHES MARITIMES EN MAI 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 . . . . .	250	—	240	—	40	—	—	530
Mielnica . . . . .	—	—	—	—	40	—	—	40
Troć . . . . .	—	—	—	—	160	—	—	160
Stornia . . . . .	4.220	3.290	2.320	2.810	3.660	6.370	—	22.670
Zimnica . . . . .	—	370	—	—	100	350	—	820
Śledzie morskie świeże . . . . .	120	400	—	—	130	—	—	200
Skarp . . . . .	—	—	50	150	—	—	—	650
Węgorze . . . . .	—	330	130	—	1.520	—	—	1.980
Wątuś . . . . .	4.720	1.570	850	380	5.490	914.160	27.000	954.170
Belona . . . . .	—	—	—	—	2.300	—	—	2.300
Sieje . . . . .	—	—	—	—	30	—	—	30
Certy . . . . .	130	1.440	—	—	1.730	—	—	3.300
Leszcze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki . . . . .	—	—	420	—	340	—	—	1.060
Okonie . . . . .	230	—	50	—	400	—	—	680
Plotki . . . . .	20	3.000	38.540	—	4.460	—	—	46.020
Śledzie morskie solone . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Łupacze . . . . .	—	—	—	—	—	—	24.000	24.000
Czarniak . . . . .	—	—	—	—	—	—	3.500	3.500
Karmazyn . . . . .	—	—	—	—	—	—	500	500
Sola . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Kulbak . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Razem w kg. — Total en kgs</b>	<b>9.690</b>	<b>10.400</b>	<b>42.600</b>	<b>3.340</b>	<b>20.700</b>	<b>920.880</b>	<b>55.000</b>	<b>1.062.610</b>
<b>Wartość w zł. — Valeur en zł.</b>	<b>4.074</b>	<b>5.680</b>	<b>26.414</b>	<b>1.578</b>	<b>13.111</b>	<b>94.934</b>	<b>27.500</b>	<b>172.391</b>
Miesiąc ub. w kg. — Mois pré- cédent en kgs . . . . .	3.880	119.850	71.715	2.035	14.100	679.820	41.370	932.770
Od początku roku — Janvier — Mai en kgs. . . . .	85.440	849.370	702.645	7.325	106.100	2.284.670	1.180.340	5.215.890

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

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

	Przyjechało passengers incoming — débarquent					Wyjechało passengers outgoing — embarquent				
	Maj - Mai - Mai				Kwiecień April Avril	Maj - Mai - Mai				Kwiecień April Avril
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia — Angleterre . . . . .	1	45	40	86	35	1	144	660	805	887
Hull . . . . .	—	15	—	15	3	—	23	—	23	16
Londyn . . . . .	—	30	40	70	32	1	121	660	782	871
Parkeston . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports . . . . .	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Argentyna — Argentine . . . . .	—	—	—	—	171	—	—	—	—	472
Buenos Aires . . . . .	—	—	—	—	171	—	—	—	—	472
Belgia — Belgique . . . . .	32	—	6	38	17	13	—	—	13	11
Antwerpia — Anvers . . . . .	32	—	6	38	17	13	—	—	13	11
Gandawa — Ghent . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia — Brésil . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	1	147
Rio de Janeiro . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	1	51
Santos . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96
Victoria . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande do Sul . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Danemark . . . . .	6	26	19	51	52	3	35	13	51	26
Kopenhaga . . . . .	6	26	19	51	52	3	35	13	51	26
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt — Egypte . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alexandria . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia — Esthonie . . . . .	—	—	—	—	—	6	3	—	9	—
Tallinn . . . . .	—	—	—	—	—	6	3	—	9	—
Finlandia — Finlande . . . . .	8	—	—	8	4	1	—	—	1	—
Helsinki . . . . .	7	—	—	7	4	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports . . . . .	1	—	—	1	—	1	—	—	1	—
Francja — France . . . . .	2	6	5	13	2	—	30	248	278	95
Boulogne sur Mer . . . . .	—	—	—	—	—	—	15	94	109	—
Cherbourg . . . . .	—	—	—	—	—	—	15	154	169	95
Le Havre . . . . .	—	6	5	11	2	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports . . . . .	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Holandia — Hollande . . . . .	8	—	2	10	11	1	—	—	1	5
Amsterdam . . . . .	2	—	—	2	2	—	—	—	—	3
Rotterdam . . . . .	6	—	2	8	9	1	—	—	1	2
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kanada — Canada . . . . .	—	—	—	—	12	—	3	248	251	157
Halifax . . . . .	—	—	—	—	12	—	3	248	251	157
Litwa — Lithuanie . . . . .	1	—	—	1	3	—	—	—	—	—
Kłajpeda (Memel) . . . . .	1	—	—	1	3	—	—	—	—	—
Łotwa — Lettonie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryga . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy — Allemagne . . . . .	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Hamburg . . . . .	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Holtenu . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Królewiec (Königsberg) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegia — Norvège . . . . .	8	—	—	8	1	17	—	—	17	19
Oslo . . . . .	8	—	—	8	1	17	—	—	17	12
Inne porty — autres ports . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Palestyna — Palestine . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia — Portugal . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lizbona . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal fr. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Dakar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Stany Zjedn. Am. Półn. — Etats Unis . . . . .	—	158	182	340	66	—	111	319	430	367
New York . . . . .	—	158	182	340	66	—	111	319	430	367
Syria . . . . .	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
Beyrouth . . . . .	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
Szwecja — Suède . . . . .	9	9	1	19	26	5	8	644	657	247
Göteborg . . . . .	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Kalmar . . . . .	—	—	—	—	6	—	7	457	464	240
Malmö . . . . .	5	—	1	6	—	—	—	—	—	—
Sztokholm . . . . .	3	7	—	10	19	3	1	187	191	2
Inne porty — autres ports . . . . .	—	2	—	2	1	2	—	—	2	4
Urugwaj — Uruguay . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Montevideo . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Włochy — Italie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Via W. M. Gdańsk — par Dantzig . . . . .	3	—	—	3	1	—	—	—	—	3
Wycieczki morskie G.A.L. exersion en mer . . . . .	—	—	—	—	357	—	—	—	—	350
Razem — Total . . . . .	78	244	255	577	763	48	334	2.132	2.514	2.798

# WIADOMOŚCI PORTU GDAŃSKIEGO



## DZIAŁ URZĘDOWY

### RUCH W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU 1939 R.

#### VERKEHR DES DANZIGER HAFENS IM MAI 1939

#### TRAFFIC OF THE PORT OF DANZIG IN MAI 1939

Ogólny ruch towarowy w maju 1939 r. wyniósł 698 096,9 t wobec 592 935,4 t w maju 1938 r. oraz 731.323,3 t w kwietniu 1939 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem spadek o 33.226,4 t czyli 4,5%, a w stosunku do miesiąca porównawczego wzrost o 105.161,5 t czyli 17,7%.

Przywóz osiągnął 88.273,6 t w porównaniu z 118.975,3 t w miesiącu poprzednim oraz 161.491,0 t w maju 1938 r. Spadek w stosunku do miesiąca poprzedniego wyniósł więc 30.701,7 t czyli 25,8% a w stosunku do miesiąca maja 1938 r. — 73.217,4 t czyli 45,3%.

Spadek przywozu w porównaniu z majem 1938 r. spowodowały przede wszystkim następujące pozycje: rudy 48.078 t (122.117 t), piryty 4.420 t (11.425 t), fosforyty 3.251 t (4.286 t), śledzie 4 t (716 t), makuchy 175 t (435 t).

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 609.823,3 t wobec 612.348,0 t w miesiącu poprzednim oraz 431.444,4 t w miesiącu maju 1938 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem spadek o 2.524,7 t czyli 0,4%, a w stosunku do miesiąca maja 1938 r. wzrost o 178.378,9 t czyli 41,3%.

Wzrost wywozu wykazały następujące pozycje: węgiel eksportowy 351.626 t (245.272 t), drzewo 79.325 t (67.025 t), zboże 48.135 t (18.763 t), mąka 9.146 t (1.369 t), koks 8.890 t (2.392 t).

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazał na wejściu 613 statków o pojemności 451.720 nrt wobec 569 statków o pojemności 394.097 nrt w miesiącu porównawczym 1938 r. Zaznaczył się zatem wzrost tonażu o 57.623 nrt czyli 14,6 procent. Pierwsze miejsce zajęła bandera niemiecka, za którą postępowały duńska, szwedzka, fińska, angielska, polska, estońska, włoska, norweska, łotewska grecka itd.

Ruch pasażerów obejmował w miesiącu sprawozdawczym 11 pasażerów w ruchu wejściowym oraz 104 pasażerów w ruchu wyjściowym.

Ruch rzeczny. Ogólny obrót towarowy na śródlądowych drogach wodnych wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 48.752 ton (39.672 t w maju 1938 r.) z czego 28.726 t (21.025 t) przypadło na ruch w górę rzeki a 20.016 t (18.647 t) na ruch w dół rzeki. W górę rzeki przewieziono: 11.022 t węgla, 5.207 t kamieni, 3.644 t ryżu, 2.008 t strączkowych, 1.262 t metali, 682 t kawy; w dół rzeki 6.117 t cukru, 5.690 t żyta, 2.113 t drzewa, 1.971 t jęczmienia, 982 t mąki, 812 t pszenicy 678 ton sody.

Der gesamte Warenumschlag erreichte im monat April 1939 — 698.096,9 t gegenüber 592.935,4 t im Monat Mai 1938 sowie 731.323,3 t im April 1939. Im Vergleich zum Vormonat ergab sich also ein Rückgang um 33.226,4 t, d. i. 4,5% dagegen gegenüber dem Vergleichsmonat eine Steigerung um 105.161,5 t d. i. 17,7%.

Die Wareneinfuhr betrug 88.273,6 t gegenüber 118.975,3 t im Vormonat und 161.491,0 t im Mai 1938. Im Vergleich zum Vormonat ergab sich ein Rückgang um 30.701,7 t d. i. 25,8% und gegenüber dem Vergleichsmonat um 73.217,4 t d. i. 45,3%.

Der Einfuhrückgang im Verhältnis zum Mai 1938 ergab sich vor allem bei folgenden Warengattungen: Erze 48.078 t (122.117 t), Schwefelkies 4.420 t (11.425 t), Phosphorite 3.251 t (4.286 t), Heringe 4 t (716 t), Oelkuchen 175 t (435 t).

Die Warenausfuhr erreichte im Berichtsmonat 609.823,3 t gegenüber 612.348,0 t im Vormonat und 431.444,4 t im Monat Mai 1938. Im Verhältnis zum Vormonat ergab sich also ein Rückgang um 2.524,7 t d. i. 0,4%, dagegen gegenüber dem Monat Mai 1938 eine Steigerung um 178.378,9 t d. i. 41,3%.

Eine Ausfuhrsteigerung war hauptsächlich bei folgenden Warengattungen zu verzeichnen: Exportkohle 351.626 t (245.272 t), Holz 79.325 t (67.025 t), Getreide 48.135 t (18.763 t), Mehl 9.146 t (1.369 t), Koks 8.890 t (2.392 t).

Der Schiffsverkehr im Eingang erreichte im Berichtsmonat 613 Schiffe mit einem Raumgehalt von 451.720 NRT gegenüber 569 Schiffen mit einem Raumgehalt von 394.097 NRT im Vergleichsmonat 1938. Es ergab sich also eine Steigerung der Tonnage um 57.623 NRT d. i. 14,6%. Die erste Stelle nahm die deutsche Flagge ein, auf welche die dänische, schwedische, finnische, britische, polnische, estnische, italienische, norwegische, lettische, griechische, usw. folgten.

Der Passagierverkehr umfasste im Berichtsmonat 11 Passagiere im Eingang und 104 Passagiere im Ausgang.

Binnenverkehr. Der gesamte Warenverkehr auf den Binnenwasserstrassen erreichte im Berichtsmonat 48.752 t (39.672 t im Mai 1938). Hiervon entfielen 28.726 t (21.025 t) auf den Bergverkehr sowie 20.016 t (18.647 t) auf den Talverkehr. Im Verkehr zu Berg wurden befördert 11.022 t Kohle, 5.207 t Steine, 3.644 t Reis, 2.008 t Hülsenfrüchte, 1.262 t Metalle, 682 t Kaffee; im Talverkehr 6.117 t Zucker, 5.690 t Roggen, 2.113 t Holz, 1.971 t Gerste, 982 t Mehl, 812 t Weizen, 678 t Soda.

The total goods turnover amounted to 698,096,9 tons in Mai 1939 as against 592,935,4 tons in Mai 1938 and 731,323,3 tons in the preceding month. This was a decrease of 33,226.4 tons or 4,5% as compared with April 1939 but an increase of 105,161.5 tons or 17,7% as compared with the corresponding month.

Imports came to 88,273.6 tons as against 118,975.3 tons in April 1939 and 161,491.0 tons during the corresponding month of the preceding year. This was a decline of 30,701.7 tons or 25,8% as compared with April 1939 and one of 73,217.7 tons or 45,3% as compared with May 1938.

The decrease in imports as against Mai 1938 was chiefly caused by the stagnation of following transports: ore 48,078 tons (122,117 tons), pyrites 4,420 tons (11,425 tons), phosphates 3,251 tons (4,286 tons), herrings 4 tons (716 tons), oilcakes 175 tons (435 tons).

Exports in the month under review amounted to 609,823.3 tons. The figures for the previous month were 612,348,0 tons and for Mai 1938 — 431,444.4 tons. This was a decrease of 2,524.7 tons or 0,4% as against April 1939, but an increase of 178,378.9 tons or 41,3% compared with Mai 1938.

Following goods chiefly showed an increase of shipments: coal 351,626 tons (245,272 tons), timber 79,325 tons (67,025 tons), grain 48,135 tons (18,763 tons), flour 9,146 tons (1,369 tons), coke 8,890 tons (2,392 tons).

Ship traffic: During the month under review the port of Danzig was entered by 613 ships of 451,720 net. reg. tons as compared with 569 ships of 394,097 net. reg. tons in Mai 1938. There was therefore an increase of 57,623 net. reg. tons or 14,6%. Germany held the first place in tonnage, followed by Denmark, Sweden, Finland, Great Britain, Poland, Estonia, Italy, Norway, Latvia, Greece and so on.

Passenger traffic: In Mai 1939 — 11 passengers were disembarked and 104 passenger embarked.

Raver traffic: The total goods turnover on the Vistula amounted in Mai to 48,752 tons (39,672 tons in Mai 1938); of this amount upstream traffic comprised 28,726 (21,025 tons) and traffic downstream 20,016 tons (18,647 tons). Following goods were chiefly transported: upstream — 11,022 tons coal, 5,207 tons stones, 3,644 tons rice, 2,008 tons legumes, 1,262 tons metals, 682 tons coffee; downstream — 6,117 tons sugar, 5,690 t rye, 2,113 tons timber, 1,971 tons barley, 982 tons flour, 218 tons wheat, 678 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	Maj 1 Mai 9 Mai 3 Mai 9	1. I. — 31. V.		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Maj 1 Mai 9 Mai 3 Mai 9	1. I. — 31. V.	
		1939	1938			1939	1938
		<b>Cały przywóz</b> <b>Gesamteinfuhr</b> <b>Total imports</b>	<b>88 273 6</b>			<b>486 744 9</b>	<b>673 475 9</b>
<b>I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — agricultural products . . .</b>	<b>5 425 4</b>	<b>45 256 3</b>	<b>24 988 4</b>	424-428 Garbniki — Gerbstoffe — Tanning extracts	53 3	496 2	881 1
24-26 Nasiona oleiste — Ölsamen — Oil seeds . . .	1 065 9	1 868 0	5 813 1	773 Fosforyty — Phosphorite — Phosphates . . .	3 251 0	20 921 1	24 171 9
30 Ryż — Reis — Rice . . .	1 233 3	2 344 0	3 333 6	477 Żuzle Thomasa — Thomas slag . . . . .	—	2 000 0	1 625 0
53-68 Owoce — Früchte — Fruits . . . . .	76 7	212 0	239 1	<b>VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Haute, Pelze, Lederwaren — Hides, furs, leather goods . . . . .</b>	<b>13 3</b>	<b>146 8</b>	<b>122 3</b>
69-74 Orzechy, migdały — Nüsse, Mandeln — Nuts, almonds . . . . .	73	487 2	67 4	<b>VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilrohstoffe u Erzeugnisse Raw textile materials, fabrics . . . . .</b>	<b>183 7</b>	<b>1 563 8</b>	<b>907 2</b>
76 Kawa — Kaffee — Coffee . . . . .	130 6	743 6	654 7	<b>IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods . . . . .</b>	<b>32 6</b>	<b>189 8</b>	<b>1 504 1</b>
78 Herbata — Tee — Tea . . . . .	74 9	330 8	246 9	<b>X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie Holz, Kork u Erzeugnisse, Korbwaren — wood corkwood, wood products, basket wares . . . . .</b>	<b>206 6</b>	<b>1 376 8</b>	<b>2 715 8</b>
80 Kakao — Kakao — Cocoa . . . . .	56 2	690 5	961 6	<b>XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — paper, wares . . . . .</b>	<b>453 8</b>	<b>1 432 3</b>	<b>3 803 8</b>
81-82 Korzenie — Gewürze — spices . . . . .	33 6	454 8	234 7	<b>XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares . . . . .</b>	<b>40 0</b>	<b>234 0</b>	<b>188 5</b>
<b>II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products . . . . .</b>	<b>151 3</b>	<b>7 532 5</b>	<b>10 768 9</b>	<b>X II. Metale, wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metals and metal products . . . . .</b>	<b>4 247 0</b>	<b>19 298 5</b>	<b>18 112 6</b>
116-117 Śledzie — Heringe — Herrings . . . . .	3 8	6 593 1	10 286 7	925/26, 28-31, 78-81 Metale — Metalle — Metals . . . . .	3 676 0	16 718 3	10 940 7
<b>III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products . . . . .</b>	<b>70 680 9</b>	<b>372 227 1</b>	<b>567 095 3</b>	927 Żelazto — Alteisen — serap iron . . . . .	—	—	773 2
177 Rudy — Erze — Ore . . . . .	48 077 7	266 759 7	429 698 7	977 Miedź — Kupfer — Copper . . . . .	20 0	25 5	170 1
177 Piryty — Schwefelkies — Pyrites . . . . .	4 420 0	27 854 5	65 760 1	<b>XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate, elektrische Geräte — Machinery apparatus, electrical goods . . . . .</b>	<b>63 0</b>	<b>379 8</b>	<b>759 2</b>
180 Węgiel — Kohle — Coal . . . . .	6 305 0	42 772 0	25 530 0	<b>XV - XXI Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified . . . . .</b>	<b>14 2</b>	<b>64 5</b>	<b>207 6</b>
182 Koks — Koks — coke . . . . .	—	5 227 0	4 407 3				
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin . . . . .	21 3	4 112 3	3 650 1				
<b>IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier. Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin . . . . .</b>	<b>424 4</b>	<b>2 335 0</b>	<b>3 090 8</b>				
295-214 Tłuszcze i oleje roślinne — Pflanzl. Fette, Öle — fats, oils of vegetable origin . . . . .	102 7	488 9	552 1				
<b>V Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — foodstuffs, tobacco . . . . .</b>	<b>400 2</b>	<b>6 833 7</b>	<b>4 965 4</b>				
287 Makuchy — Ölkuchen — Oil cake . . . . .	174 9	1 598 4	3 557 9				
289 Melas — Melasse — Molasses . . . . .	—	3 874 0	—				
293-294 Tytoń — Tabak — Tobacco . . . . .	29 9	258 1	316 5				



2. Wywóz — Ausfuhr — Exports

Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Maj Mai Mai	1. I. — 31. V.		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Maj Mai Mai	1. I. — 31. V.	
		1939	1938			1939	1938
<b>Cały wywóz Gesamtausfuhr Total exports</b>	<b>609 823·3</b>	<b>2 820 133·7</b>	<b>2 149 722·0</b>	479 Sole potasowe — Kali- salze — Potassium salts	1 880·0	10 802·5	3 051·4
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — Agricultural products	61 328·1	459 819·2	144 298·8	481-83, 85 Nitraty — Nitrate — Nitrate . . . . .	—	2 112·3	42·0
1 Pszenica — Weizen — Wheat	4 866·7	20 547·5	1 510·0	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Häute, Pelz, Lederwaren — Hides, furs, leather goods . . . . .	28·7	314·1	255·7
2 Żyto — Roggen — Rye . . . . .	28 192·6	183 208·0	3 235·1	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilsrohstoffe u. Erzeugnisse — Raw textile materials, fabrics . . . . .	30·8	347·6	256·7
3 Jęczmień — Gerste — Barley . . . . .	12 000·2	135 077·4	94 317·5	IX. Kauczuk, jego suragaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods . . . . .	0·6	4·3	20·5
4 Owies — Hafer — Oat . . . . .	1 547·4	22 991·0	5 400·5	X. Drewno, Kerek, wyroby z nich. wyroby koszykarskie — Holz, Kork, u Erzeugnisse, Korbwaren — wood, corkwood, wood products, basket wares . . . . .	79 325·3	335 323·4	353 900·3
1-5 Zboże — Getreide — Grain . . . . .	46 606·9	361 823·9	104 463·1	747 Dłuzyce — Langholz — Poles and props . . . . .	4 505·2	17 871·8	23 635·5
9-16 Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes . . . . .	3 016·4	27 570·2	12 493·2	747 Kopalniaki — Grubenholtz — Pit props . . . . .	2 968·7	13 710·3	27 154·1
27 Mąka — Mehl — Flour . . . . .	9 145·7	41 609·8	7 888·5	748/49 Tarcica — Schnittholz — Sawn timber . . . . .	54 280·9	229 676·4	205 539·4
36 Ziemiaki — Kartoffeln Potatoes . . . . .	—	1 772·1	4 926·7	752 Podkłady, śleprzy — Schwel-len — Steepers . . . . .	10 586·1	36 310·8	49 647·4
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products . . . . .	248·1	1 230·7	1 001·3	757 Klepki — Dauben — Staves . . . . .	1 896·0	7 671·9	5 526·5
121 Bekony — Bacon — Bacon . . . . .	155·6	852·7	636·5	772/43 Fornieri, dykty — Furniere Sperrplatten — veneers, plywood . . . . .	2 150·6	14 449·4	15 063·0
125 Jaja — Eier — Eggs . . . . .	11·0	23·0	27·3	XI. Papier i wyroby — Papier u Erzeugnisse — Paper, paper wares . . . . .	687·5	2 792·5	726·8
127 Masło — Butter — Butter . . . . .	—	4·8	—	III. Wyroby pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products . . . . .	441 541·7	1 877 689·8	1 564 316·0
III. Wyroby pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products . . . . .	441 541·7	1 877 689·8	1 564 316·0	154 Cement — Zement — Cement . . . . .	—	264·2	380·1
154 Cement — Zement — Cement . . . . .	—	264·2	380·1	174 Sól — Salz — Salt . . . . .	312·2	392·8	2 091·9
174 Sól — Salz — Salt . . . . .	312·2	392·8	2 091·9	180 Węgiel — Kohle — Coal . . . . .	351 626·3	1 454 374·0	1 198 475·5
180 Węgiel — Kohle — Coal . . . . .	351 626·3	1 454 374·0	1 198 475·5	180 Węgiel bunkrowy — Bunker-kohle — Bunker coal . . . . .	78 105·5	329 321·8	268 764·5
182 Koks — Koks — Coke . . . . .	8 890·0	72 428·5	83 621·8	182 Koks — Koks — Coke . . . . .	8 890·0	72 428·5	83 621·8
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin . . . . .	962·6	3 309·5	4 051·1	IV. Woski, tłuszcze oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin . . . . .	13 940·4	13 970·0	45·1
IV. Woski, tłuszcze oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin . . . . .	13 940·4	13 970·0	45·1	V. Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — Foodstuffs, tobacco . . . . .	4 366·0	28 146·2	41 636·4
V. Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — Foodstuffs, tobacco . . . . .	4 366·0	28 146·2	41 636·4	259 Cukier — Zucker — Sugar . . . . .	—	1 670·0	0·1
259 Cukier — Zucker — Sugar . . . . .	—	1 670·0	0·1	287 Makuchy — Ölkuchen — oil cake . . . . .	2 638·4	10 955·2	10 495·0
287 Makuchy — Ölkuchen — oil cake . . . . .	2 638·4	10 955·2	10 495·0	289 Melas — Melasse — Molasses . . . . .	1 676·5	15 199·4	26 421·4
289 Melas — Melasse — Molasses . . . . .	1 676·5	15 199·4	26 421·4	VI Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u spharmazeutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products paints . . . . .	4 400·9	64 363·3	19 550·8
VI Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u spharmazeutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products paints . . . . .	4 400·9	64 363·3	19 550·8	299 Soda — Soda — Soda . . . . .	945·0	4 266·3	2 705·0
299 Soda — Soda — Soda . . . . .	945·0	4 266·3	2 705·0	300 Siarczan amonu — Schwefelsaures Ammoniak — Sulphate of Ammonium . . . . .	300·0	38 515·5	8 196·9
300 Siarczan amonu — Schwefelsaures Ammoniak — Sulphate of Ammonium . . . . .	300·0	38 515·5	8 196·9	XIV Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate elektrische Geräte — Machinery, apparatus, electrical goods . . . . .	32·0	409·3	924·6
XV - XX. Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified	218·1	357·3	198·8				

3. Ogólny obrót towarowy — Gesamter Warenums Schlag — Total goods turnover

Maj — Mai — Mai . . . . .	1939	698.096·9
Kwiecień — April — April . . . . .	1939	731.323·3
Maj — Mai — Mai . . . . .	1938	592.935·4
1 I. — 31 V. } . . . . .	1939	3.306.878·6
1 I. — 31 V. } . . . . .	1938	2.823.247·9

## II. RUCH STATKÓW — SCHIFFSVERKEHR — SHIP TRAFFIC

Przyjazd — Eingang — Ships incoming

Narodowość — Nationalität — Nationality	Maj - Mai - Mai 1 9 3 9		Maj - Mai - Mai 1 9 3 8		1 I. — 31 V. 1939	
	Ilość Anzahl Number	N. R. T.	Ilość Anzahl Number	N. R. T.	Ilość Anzahl Number	N. R. T.
	W. M. Gdańsk — Fr. St. Danzig — F. C. of Danzig . . . . .	9	2.359	3	1.340	38
Polska — Polen — Poland . . . . .	35	39.932	32	22.540	141	118.295
Anglia — Gr. Britannien — Great Britain . . . . .	34	43.121	15	21.455	138	182.171
Belgia — Belgien — Belgium . . . . .	—	—	—	—	—	—
Bułgaria — Bulgarien — Bulgaria . . . . .	1	102	1	102	8	816
Dania — Dänemark — Denmark . . . . .	90	66.327	72	44.921	361	254.271
Egipt — Aegypten — Egypt . . . . .	—	—	—	—	—	—
Estonia — Estland — Estonia . . . . .	30	23.961	27	21.443	166	118.686
Finlandia — Finnland — Finland . . . . .	51	52.157	37	38.553	185	193.373
Francja — Frankreich — France . . . . .	2	2.931	6	8.411	12	17.731
Grecja — Griechenland — Greece . . . . .	5	11.687	3	7.311	33	72.846
Holandia — Holland — Holland . . . . .	39	10.329	41	10.493	209	53.227
Islandia — Island — Iceland . . . . .	—	—	—	—	1	676
Italia — Italien — Italy . . . . .	4	15.719	5	14.438	28	93.273
Japonia — Japan — Japan . . . . .	—	—	—	—	—	—
Jugosławia — Jugoslawien — Jugoslavia . . . . .	—	—	—	—	3	2.061
Litwa — Litauen — Lithuania . . . . .	11	15.403	11	3.955	47	26.815
Łotwa — Lettland — Latvia . . . . .	11	11.883	22	25.947	79	87.252
Niemcy — Deutschland — Germany . . . . .	158	82.529	135	59.763	651	352.352
Norwegia — Norwegen — Norway . . . . .	25	15.378	42	33.155	149	125.354
Panama — Panama — Panama . . . . .	2	3.630	1	163	9	6.861
Portugalia — Portugal — Portugal . . . . .	—	—	—	—	—	—
Rumunia — Rumänien — Roumania . . . . .	—	—	—	—	1	2.221
Sowiety — U. S. S. R. — U. S. S. R. . . . .	—	—	—	—	—	—
St. Zj. A. P. — U. S. A. — U. S. A. . . . .	—	—	—	—	—	—
Szwecja — Schweden — Sweden . . . . .	106	64.272	116	80.107	400	248.842
Węgry — Ungarn — Hungary . . . . .	—	—	—	—	1	2.737
<b>Ogółem — Insgesamt — Total . . . . .</b>	<b>613</b>	<b>451.720</b>	<b>569</b>	<b>394.097</b>	<b>2.660</b>	<b>1.965.052</b>

## B. RUCH RZECZNY — BINNENVERKEHR — RIVER TRAFFIC

Towary — Waren — Goods	W górę rzeki — Bergverkehr — upstream traffic		W dół rzeki — Talverkehr — downstream traffic	
	Maj — Mai — Mai		Maj — Mai — Mai	
	1 9 3 9	1 9 3 8	1 9 3 9	1 9 3 8
Artykuły spożywcze — Lebensmittel — Foodstuffs . . . . .	538	878	495	513
Chemikalia — Chemikalien — Chemicals . . . . .	140	104	7	—
Chmiel — Hopfen — Hop . . . . .	—	—	—	—
Cukier — Zucker — Sugar . . . . .	—	—	6.117	6.048
Drzewo — Holz — Timber . . . . .	419	485	2.113	396
Jęczmień — Gerste — Barley . . . . .	—	—	1.971	6.899
Kamienie — Steine — Stones . . . . .	5.207	2.622	—	—
Kawa — Kaffe — Coffee . . . . .	682	278	21	20
Krochmal — Stärke — Starch . . . . .	—	—	80	30
Mąka — Mehl — Flour . . . . .	—	—	982	423
Melasa — Melasse — Molasses . . . . .	—	—	196	197
Metale — Metalle — Metals . . . . .	1.262	1.434	401	519
Owies — Hafer — Oat . . . . .	250	—	45	222
Pszenica — Weizen — Wheat . . . . .	—	—	812	45
Ryby — Fische — Fishes . . . . .	104	120	30	69
Ryz — Reis — Rice . . . . .	3.644	6.641	—	—
Rudy — Erze — Ore . . . . .	—	10	—	—
Skóry — Häute — Skins . . . . .	514	560	16	13
Soda — Soda — Soda . . . . .	—	—	678	528
Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes . . . . .	2.008	519	176	344
Węgiel — Kohle — Coal . . . . .	11.022	4.770	—	—
Zyto — Roggen — Rye . . . . .	—	—	5.690	1.792
Inne — Andere — Others . . . . .	2.946	2.604	186	589
<b>Ogółem — Insgesamt — Total . . . . .</b>	<b>28.736</b>	<b>21.025</b>	<b>20.016</b>	<b>18.647</b>
Tratwy — Traften — Rafts . . . . . cmb	—	—	3.880	17.347

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ — GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 73

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

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGL. DROBNE ZŁ 0,75 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 2 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50% DROŻEJ

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

# BANK POLSKA KASA OPIEKI S.A.

(BANK P. K. O.)

**CENTRALA:** Warszawa, ul. Marszałkowska 134 (gmach P. K. O.)  
Telefony: 271-77, 525-08, 692-52, 319-29, 343-58, 304-24  
Adres telegraficzny: „BANKPEKAO“  
Konto w P. K. O. Nr. 22.000

## *Placówki zagraniczne*

**FRANCJA:** Oddział Główny w Paryżu, Paris IX, 23. rue Taitbout, róg Boulevard Hausmann (gmach własny)  
Oddział Miejski: Paris VIII, 29, rue Jean Goujon (gmach własny)  
Oddziały: Lens, 2/4, rue Séraphin Cordier (gmach własny)  
Metz: 18, rue des Augustins  
Montceau-les-Mines, 7, rue Rouget de l'Isle  
Toulouse, 8, rue Bayard

**ARGENTYNA:** Banco Polaco Polska Kasa Opieki S. A.  
BUENOS AIRES, Av. Tucuman Nr. 462/466 (gmach własny)  
Oddział Miejski: BUENOS AIRES, C. Corrientes 2700  
Agencja Objazdowa: Berisso  
Agencje na s/s „Kościuszko“ i s/s „Pułaski“ (między Montevideo i Buenos Aires)

**PALESTYNA:** Oddział Główny w TEL-AVIV, 88, Allenby Str.  
Oddział w Haifie, 41, Kingsway

**STANY ZJEDNO-  
CZONE AMERYKI**

**PÓŁNOCNEJ:** Oddział Główny w NEW YORKU, New York, 903, Brodway, róg ul. 20-ej

## **Bank P. K. O. posiada ogółem 30 placówek zagranicznych**

- BANK P. K. O.** — w ramach przepisów dewizowych:  
**WYDAJE:** — akredytywy i czeki kompensacyjno-turystyczne na Francję, Niemcy, Jugosławię, Bułgarię, Węgry, Rumunię, Włochy, Litwę, Słowację, etc.  
**WYKONYWA:** — przekazy pieniężne do Francji, Anglii, Belgii, Holandii, Ameryki, Australii, Palestyny, oraz innych krajów europejskich i zamorskich  
**KUPUJE  
I SPRZEDAJE** — wszelkie waluty i czeki zagraniczne, oraz travelers czeki (American Express Company) w dolarach i funtach,  
**ZAŁATWIA** — inkaso weksli, dokumentów, konosamentów, etc.,  
**SKUPIJE** — dewizy i traty pochodzące z eksportu polskiego,  
**UDZIELA:** — kredytów emigrantom na cele rolniczo-osadnicze, kredytów handlowych, kredytów pod zastaw papierów wartościowych, etc.,  
**REDYSKONTUJE** — weksle kupieckie (banków) z transakcji handlowych z zagranicą,  
**OTWIERA** — rachunki bieżące i czekowe,  
**PRZYJMUJE** — wkłady na książeczki za pośrednictwem Oddziałów zagranicznych,  
**CHRONI** — wychodźców oraz swoich klientów przed wyzyskiem i stratą,  
**UDZIELA** — bezpłatnie informacji i porad,  
**PRZEPROWADZA** — wszelkie transakcje bankowe w ramach statutu,  
**WYNAJMUJE** — na korzystnych warunkach schowki (safes): w Oddziale Głównym w Paryżu, Paris IX, 23, rue Taitbout, róg Boulevard Hausmann, i w Oddziale w LENS, 2/4, rue Séraphin Cordier.  
**BANK P. K. O.** — zastępuje na terenie Francji, Ameryki i Palestyny — Poczтовую Kasę Oszczędności (P. K. O.)

**ZWRACAMY UWAGĘ P. T. EKSPORTEROM NA NASZE ODDZIAŁY WE FRANCJI  
AMERYCE I PALESTYNIE**

# CEMENTY PORTLANDZKIE „WYSOKA“

normalny

przedni

„extra“

i specjalne

znakomitej jakości

Towarzystwo Fabryk Portland-Cementu „Wysoka“

Spółka Akcyjna

Zarząd: Warszawa I, ul. Mazowiecka Nr. 7.

Adres telegraficzny: Wysoka Warszawa.

Telefony: 6-87-62, 6-12-87 i 6-94-03.

Fabryki: w Wysokiej przy stacji kolej. Łazy, powiat Zawierciański, woj. Kieleckie  
w Podrosi przy stacji kolejowej Roś, powiat Wołkowycki, woj. Białostockie.

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. 68842

Wykonują:

**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, maszyny 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.

**Kowadła** wszelkich typów z przyspawaną bitnią  
ze specjalnej stali.

## „DERYWAT“

SPÓŁKA SPRZEDAŻNA

PRODUKTÓW SMOŁOWCOWYCH Z O. O.

KATOWICE

ul. Powstańców 50

Telefony: Dyrekcja 352-97  
Sprzedaż 352-96  
Księgow. 352-98

Biuro Sprzedaży Produktów Smołowcowych firm:

Związek Koksowni Sp. z o. o.  
Katowice

Wspólnota Interesów Górniczo-  
Hutniczych S. A., Katowice

dostarcza

z Fabryki Chemicznej Związku  
Koksowni w Wielkich Hajdukach:

smoły drogowe do budowy nawierzchni  
we wszystkich typach znormalizowanych,  
smołą węglową, destylowaną i prepa-  
rowaną, pak twardy w kawałkach i blokach,  
lepnik zwykły i specjalny, lakier do że-  
laza, oleje smołowcowe: impregnacynny,  
kreozotowy, opałowy, pędny do motorów,  
karbolineum i t. p., naftalen: surowy pra-  
sowany oraz czysty w łuskach, kulkach  
i krzysztalach, kwasy karbolowe: surowe  
handlowe, krezole i fenol, zasady pirydy-  
nowe i pirydynę czystą, antracen, żywice  
kumaronowe, lakier z żywicy kumarono-  
wej i t. p.

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

„VISTULA“

SP. Z O. O.

ODDZIAŁ W GDYNI, UL. RYBACKA 5 - TEL. 10-83, 10-84, 10-85

Regularna komunikacja towarowo-pasażerska

G D Y N I A - T C Z E W - W A R S Z A W A - K R A K Ó W

W sezonie od 15-go maja do 15-go września specjalna linia turystyczna

G D Y N I A - T C Z E W - W A R S Z A W A

Przewóz pasażerów tani i wygodny. Dla zbiorowych wycieczek znaczne zniżki.

# „SPOŁEM”

Związek Spółdzielni Spożywców R. P.

Centrala: Warszawa, Grażyny 13

Oddział i Agencja Handlu Zagran. Gdynia-Port  
ul. Polska 13 : Tel. 33-55 : Adres telegr. „Społem”

## IMPORT:

towarów kolonialnych, owoców świeżych i suszonych, tłuszczu technicznych.

## EKSPORT:

nabiału i artykułów rolnych, konserw rybnych, owocowych i jarzynowych i innych artykułów spożywczych, drzewa i przetworów drzewnych i innych artykułów przemysłowych.

Własne zakłady uszlachetniające w Gdyni:  
palarnia kawy, paczkowania herbaty, kawy, korzeni i owoców suszonych.

## Zakłady Rybne w Gdyni:

wędzarnia i fabryka konserw rybnych.



# BANAN-IMPORT SP. Z O. O.

STAROWIEJSKA 7

G D Y N I A

TEL. 21-72 23-17

Dojrzewalnia bananów

Łuszczarnia pestek morelowych

Eksport produktów rolnych i leśnych

Import wszelkich owoców południowych

## ZAKŁADY WŁÓKIENNICZE KAROL T. BUHLE

W Ł O D Z I

Spółka Akcyjna

Istnieją od roku 1897 (Kapitał akcyjny zł 5.250.000)  
Zatrudniają około 2000 robotników

**Biuro i fabryka:**

ŁÓDŹ, ul. Hipoteczna 7/9 – Telefon 195-44

**Przedziałnia cienka:**

ŁÓDŹ, ul. Dąbrowska 21 – Telefon 160-37

Adres telegr.: KATEBU Łódź Skrzynka pocztowa Nr 6

**Zakłady posiadają oddziały:**

przedziałnię cienkoprzędną, ikałnię, farbiarnię, drukarnię,  
bielnię wykończalnię tkanin bawełnianych, z jedwabiu sztucznego i naturalnego (obciążanie) oddz. kotonizacji lnu i konopi.

## „EXIMPORT” sp. akc. GDYNIA

IMPORT bawełny surowej i odpadków bawełnianych bezpośrednio z krajów pochodzenia.

EXPORT wszelkich wyrobów kraj.

Przedstawicielstwo:

**B. TRIEBE, sp. akc. w Łodzi**  
ul. Piotrkowska nr 5

**GDYNIA, ul. Derdowskiego 7**  
tel. 13-81, 24-13 Skrytka poczt. 22 Dom Bawełny  
adres telegraficzny „EXIMPORT”

Nowość!

## Zapałki Książeczkowe



Dostosowane do współczesnych wymagań

o estetycznym wyglądzie

Wyrób pierwszorzędnej jakości

Bardzo wygodne i praktyczne w noszeniu

Żądajcie jednocześnie zapałki  
„S Z T O R M O W E”  
nie gasnące na wietrze

**K. REISFELD Ltd.**

SILK GOODS MANUFACTURERS

Ł Ó D Ź

TEL. ADDRESS:  
„KREISFELD”

PRODUCE NATURAL  
AND ARTIFICIAL  
SILK FABRICS:

FOR LADIES' DRESSES  
AND COSTUMES, LA-  
DIES' AND GENTLE-  
MEN'S LINEN, STAYS,  
PYJAMAS, BLANKETS,  
CHASABLES, etc.

## CHŁODNIA GDYŃSKA

Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością  
„Chłodnia i Składy Portowe w Gdyni”

**GDYNIA-PORT**

Nabrzeże Polskie - tel. 29-17 i 13-05

Dom składowy. — Magazyny i składy  
celne. — Obszerne pomieszczenia dosto-  
sowane do właściwości poszczególnych  
towarów i wyposażone w najnowo-  
czejsze urządzenia chłodnicze.

Jako Oddziały tej samej Spółki prowadzone są:

**CHŁODNIA W WARSZAWIE**, UL. WOLSKA 90,  
telefon: 277-90, 277-52  
**CHŁODNIA W ŁODZI**, UL. ROKICIŃSKA 28,  
telefon: 104-44, 104-46.

## SOCIÉTÉ TEXTILE „LA CZENSTOCHOVIENNE”

Tow. Przędzalnicze — „La Czenstochovienne”.



### BIURO SPRZEDAŻY W ŁODZI

przy ul. Piotrkowskiej 159

TELEFONY: 224-87 dyrekcji,  
203-31 sprzedaży,  
106-56 ogólny,  
131-25 składów.

Przędzalnia, Tkalnia,  
Wykończalnia, Far-  
biarnia oraz Bielarnia  
Bawełny Przędzalnia,  
Tkalnia oraz Wykończalnia Juty.

## Towarzystwo

### Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza

Spółka Akcyjna

Zarząd:

**Warszawa, Moniuszki 10, tel. 667-35**

Biuro Sprzedaży:

**Sosnowiec, Nowopogońska 1, tel. 6-21-51**

### WYRABIA:

- Rury spawane i bez szwu do przewodów gazowych i wodociagowych
- Rury bez szwu do kotłów, przewodowe do 165 mm średnicy
- Rury ciągnięte bez szwu do wyrobu rowerów, motocykli, samochodów, aparatów cukrowniczych mebli i innych celów oraz rury ze stali specjalnej, sprężynujące, do wyrobu mebli nowoczesnych
- Rury do samolotów ze stali z pieca elektrycznego: węglistej, niklowej, chromowej, chromo-niklowej, molibdenowej, chromo-molibdenowej, manganowej
- Rury elektrycznie spawane do przewodów elektrycznych, wyrobu rowerów, mebli i łóżek
- Rury gięte, wszelkie węzownice, przegrzewacze, różne kształtki itp.
- Rury żebrowe stalowe kute patentu Favier do centralnego ogrzewania i chłodni oraz grzejniki z nich

—  
Słupy z rur do oświetlenia i przewodów — Beczki żelazne czarne, ocynkowane i malowane — Butle do gazów sprężanych — Blachy pancerne trzywarstwowe, blachy odporne na kwasy — Wysokogatunkowe stalowe odlewy, armaturowe i maszynowe z pieca elektrycznego.



## HABERBUSCH i SCHIELE

S.A.

# ASSOCIATION OF COTTON-YARN SPINNERS OF POLAND

138-140, ul. Piotrkowska, Łódź

Telephones: Łódź 111-42 and 111-43

An association composed of the following fine cotton-yarn spinning mills of Poland which operate an aggregate number of 1,701,552 spindles

1. R. BIEDERMANN, Łódź.
2. KAROL T. BUHLE Textile Works Ltd., Łódź.
3. LA CZENSTOCHOWIENNE Spinning Co. (France) Ltd., Częstochowa.
4. S. DANZIGER Cotton Spinning Mills, Łódź.
5. F. EISENBRAUN Cotton Mfg. Co. Ltd., Łódź.
6. N. EITINGON, & Co. Textile Mills, Łódź.
7. B. FREIDENBERG Cotton Works Ltd., Łódź.
8. M. FOGEL & Co., Lessees of the Mills of the "Schlösser Cotton Spinning and Weaving Works", Ozorków.
9. GAMPE & ALBRECHT Ltd., Cotton Mills, Łódź.
10. LUDWIG GEYER Cotton Mills Ltd., Łódź.
11. JAKOB GLICENSZTAJN & Co., Cotton Spinning Mill, Łódź.
12. Industrial and Trading Co. of the former EMIL HAEBLER Works (Belgium) Ltd., Łódź.
13. HIRSZBERG & BIRNBAUM Textile Works, Ltd., Łódź.
14. KAROL HOFFRICHTER Textile Works, Ltd., Łódź.
15. ADOLF HORAK Textile Works, Ltd., Ruda Pabianicka.
16. J. KESTENBERG Cotton Mills, Ltd., Łódź.
17. Pabianice Textile Works, late R. KINDLER, Ltd., Pabianice.
18. J. KINDERMAN Cotton Mfg. Co., Ltd., Łódź.
19. KAROL KROENING & Co. (karolewska Works), Ltd. Łódź.
20. KRUSCHE & ENDER (Pabianice Cotton-Mills), Ltd., Pabianice.
21. EORENSTEIN, RZECHTE & Co. Cotton Spinning Mill, Łódź.
22. ADAM OSSER Cotton Mills, Ltd., Łódź.
23. J. K. POZNANSKI Cotton Mfg. Co. Ltd., Łódź.
24. Edward Ramisch and Partners, Lessees of ISLER & CYGAN, Łódź.
25. FRANCISZEK RAMISCH Cotton Goods Factory, Ltd., Łódź.
26. S. ROSENBLATT Cotton Mfg. Co. Ltd., Łódź.
27. RUDZKA PRZĘDZA, Ltd., Ruda Pabianicka.
28. K. SCHEIBLER & L. GROHMAN, United Textile Works, Ltd., Łódź.
29. M. SILBERSTEIN Woollen and Cotton Mfg. Co., Ltd., Łódź.
30. TEODOR STEIGERT Cotton Spinning Mill Ltd., Łódź.
31. KAROL STEINERT Textile Works Ltd., Łódź.
32. TEODOR TIETZEN & Co Cotton Works., Ltd., Łódź.
33. TRÓJKAT Cotton Spinning Mills, Ltd., Zgierz.
34. RAFAŁ A. WINTER Cotton Spinning Mill, Łódź.
35. WIDZEWSKA MANUFAKTURA Ltd., Łódź.
36. WOLA Cotton Mfg. Co. Ltd., Warsaw.
37. ZAWIERCIE Cotton Spinning, Weaving and Bleaching Works Ltd., Zawiercie.
38. BRACIA ZAJBERT Textile Works, Ltd., Łódź.
39. ZGIERSKA MANUFAKTURA BAWELNIANA Co. Ltd., Zgierz.
40. ZAKŁADY ŻYRARDOWSKIE Mills Ltd., Żyrardów.

## POLSKI EKSPORT ŻELAZA SP. Z O. O. POLISH IRON EKSPORT COMPANY LTD.

Cable Address:  
PEZKA, Katowice,

Lompy 14 Katowice (Poland)

Telephone:  
No. 359-01

### Our own concern firms:

N. V. Poolische Yzer Export Maatschappij's-Gravenhage (Holland) Koninginnegracht 42. Telegr. address: Poolexport Sgravenhage. Tel.: Gravenhage 117 560.

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

### Own branch office:

POLSKI EKSPORT ŻELAZA Sp. z o. o. Hamburg I Alsterdam 8. Telegr. address: FOLEXPORT HAMBURG Tel. Hamburg 55-45-51.

### Representatives and agencies in the following countries:

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

### Exclusive export sale of rolled and similar materials:

MILD STEEL BARS, SECTIONS, HOOPS, UNIVERSAL PLATES, WIRE RODS, BLACK AND GAL-

VANISED SHEETS; RAILWAY'S RAILS AND ACCESSORIES, RAILS AND ACCESSORIES FOR MINES, FACTORIES ETC. SMALL ACCESSORIES, AXLES, TYRES, PAIRS OF WHEELS AND AXLES, OTHER PARTS FOR RAILWAY CARS, CROSSINGS AND THEIR PARTS: TUBES, WIRES, NAILS ETC.,

### produced by:

Akcynja Spółka Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich w Warszawie

Albert Hahn, Rurownia Bogumin.

Śląskie Zakłady Górniczo - Hutnicze „Huta Pokój” S. A. Katowice

Spółka Górniczo-Hutnicza Karwina — Trzyniec S. A. Cieszyn

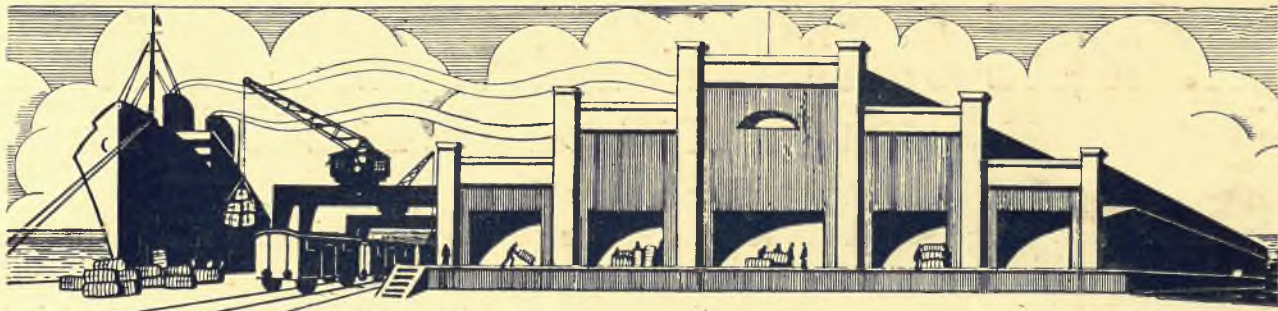
Towarzystwo Akcyjne Zakładów Hutniczych „Huta Bankowa” S. A. Dąbrowa Górnicza.

Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza S. A. Sosnowiec

Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych S. A. w Warszawie

Wspólnota Interesów Górniczo - Hutniczych S. A. Katowice

Zjednoczone Zakłady Górniczo-Hutnicze „Modrzejów Hantke” S. A. Sosnowiec



# BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO

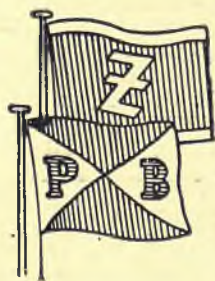
NATIONAL ECONOMIC BANK

ODDZIAŁ **GDYNIA** OFFICE

20 Branches in Poland

Correspondents all over the World

Every description of Home and Foreign Banking transacted. Special facilities for collection of Bills and Documents on Gdynia. The Public Warehouse of Bank Gospodarstwa Krajowego for transshipment and storage of cotton, situated in the custom-free zone of Gdynia-Harbour, issues transferable certificates and warrants



# ŻEGLUGA POLSKA<sup>S./A.</sup>

i/and POLSKO BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE S. A.

POLISH BRITISH STEAMSHIP CO. LTD.

**GDYNIA**

Waszyngtona 44, — tel, 29-91, 39-91

Utrzymują regularną komunikację pasażersko-towarową:

Mainain regular cargo and passenger services:

### GDYNIA—GDAŃSK (Danzig)

do portów:

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

to the following parts:

### Własne magazyny składowe w Gdyni

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

### Own Warehouses in Gdynia

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

### Reprezentacje:

Warszawa, Plac Napoleona 9, m. 6, tel. 595.42

Katowice, Mickiewicza 25, tel. 353.95

Łódź, Brzeźna 18, tel. 109.26

### Representations:



Międzynarodowi Ekspedytorzy

# C. HARTWIG

Sp. Akc.

Oddział w Gdyni, ul. Węglowa 28  
Centrala w Poznaniu.

Wszelkie czynności, wchodzące w zakres ekspedycji morskiej i lądowej.

Oddziały:

Bydgoszcz, Gdynia, Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Wilno, Zbąszyń,