

WIADOMOSCI PORTOWE



L I P I E C
JULI — JULY — JUILLET
1939



ROK IX

NR 7

NACHRICHTEN DER HÄFEN • NEWS OF PORTS • BULLETIN DES PORTS

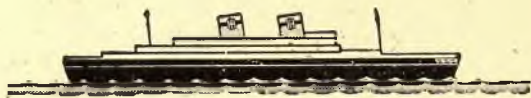
Gdańsk
Danzig
Dantzig



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 STAŃKÓW
regularne linie okrętowe między Gdynią/Gdańskiem
a portami:

WSCHODNIEJ NORWEGII

Fred. Olsen & Co.

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

ZACHODNIEJ NORWEGII

Det Bergenske Dampskibsselskab.

Det Stavangerske Dampskibsselskab

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

ZACHODNIEJ SZWECJI

Baltic Line

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

WSCHODNIEJ I POŁ. SZWECJI ORAZ LITWY

Svenska Amerika Linien

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

PÓŁNOCNEJ SZWECJI

Mathies Reederei

H. M. Gehrckenes

Sundsvall, Hernösand, Ornsköldsby, Skellefteå, Luleå. —
Odjazdy raz na miesiąc z Gdyni/Gdańska.

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

Oldenburg Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei

Odjazdy co 14 dni w obu kierunkach.

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

Odjazdy z Gdyni/Gdańska dwa razy na miesiąc.

SPECJALNE LINIE DLA TRANSPORTU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH

Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd

Rob. M. Sloman, jr.

Odjazdy z Sycylii do Gdyni co 3 tygodnie

POŁUDNIOWEJ AMERYKI

Finland Syd-Amerika Linjen

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

ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

GULF GDYNIA LINE

Wilh. Wilhelmsen i Svenska Amerika Mexiko Linien

Specjalna linia dla przewozu 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-Linie

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

POŁUDNIOWEJ AFRYKI

Rederiaktiebolaget Transatlantic

Wilh. 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, Wybrzeża Wschodnie i Zachodnie, Ameryki Środkowej,
Wenezueli, Środkowo-Amerykańskich Wysp, Jamaiki i t. d.

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

BERGTRANS TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.

GDYNIA

Portowa 15, tel. 39-21

S. A.

GDAŃSK

Langenmarkt 3 tel. 225-41

Bergtrans (London) Ltd.

24 St. Mary Axe, Londyn EC 3

Przedstawicielstwa:

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

WIADOMOŚCI PORTOWE

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

Minister Przemysłu i Handlu Antoni Roman o naszych osiągnięciach na morzu



*Przemówienie Ministra Przemysłu i Handlu
Antoniego Romana na konferencji prasowej w dniu
27-go lipca 1939 r. na pokładzie m/s „Chrobry”
w Gdyni.*

W ostatnich paru latach często zdarzają się różne uroczystości związane z żegluga. Często czytamy w naszej prasie najróżniejsze wzmianki o tym lub owym fakcie, który miał miejsce na terenie naszej marynarki handlowej, np. o tym, że w tej względnie innej stoczni położono stępkę pod jakiś polski statek, że ten lub inny statek został spuszczonej na wodę, przy czym w uroczystości wzięło udział szereg wybitnych osób. Często są również wiadomości o przybyciu poszczególnych naszych statków do dalekich portów świata, że przyjmowano te statki z entuzjazmem, że wygłoszono przy tej okazji piękne przemówienia, że odbyły się przyjęcia wreszcie, że stocznia gdynska podjęła budowę prawdziwie polskiego statku „Olza”, który niebawem będzie spuszczonej na wodę. Nie brak poza tym szeregu opowieści osnutych na tle przeżyć na naszych statkach.

Wiadomości takie, których, jak powiedziałem prasa nasza nie skąpi, słusznie radują najszersze sfery społeczeństwa, widzą, że w tym specjalnie doniosłe przejawy naszej preżności narodowej, naszej zdolności do pokonywania przeszkód i trudności, jakże niewspółmiernie większych niż w państwach o wielowiekowej tradycji morskiej.

Czytając jednak powyższe wzmianki — może sobie pomyśleć przeciętny człowiek, że cały ten nasz dorobek, cały sukces Polski na morzu odbywa się jakoś spontanicznie, że oto poprostu od czasu do czasu, gdy środki na to pozwalają obstarowuje się jakiś statek za granicą wedle istniejących szematów lub kupuje się go od obcych armatorów, wreszcie ze względu na bilans płatniczy ktoś postanowił przejść na budowę krajową. I może nie należałoby troszczyć się o takie poglądy, boć każdy kto styka się z problemami morskimi nieco bliżej, specjalnie zaś my zebrani na tej konferencji wiemy, że tak nie jest. Niech więc inni myślą sobie co chcą — wystarczy, że są zadowoleni z tego co jest, względ-

nie wyrażą najwyższej pogląd, że jeszcze prędzej należy iść naprzód w rozbudowie naszej marynarki.

Sądzę jednak, że dziś gdy społeczeństwo polskie tak żywo interesuje się problemem morskim, warto by informować za pośrednictwem prasy nieco głębiej o sprawach naszej marynarki. Z drugiej zaś strony uruchomienie w tym roku dwu wielkich motorowców „Sobieskiego” i dziś „Chrobrego”, w którego pięknym salonie w tej chwili się znajdujemy, jak wreszcie widoczna z daleka na stoczni gdynskiej sylwetka naszej prawdziwej polskiej „Olzy” winny stać się bezpośrednią powodem zwrócenia nieco głębszej uwagi na samą istotę zagadnienia, nie ograniczając się do wzmianek o uroczystościach, związanych z jakimś domośnym faktem w życiu naszych jednostek pływających.

Mówiąc o tym, mam przede wszystkim na uwadze pracę sztabową, wykonywaną w zakresie polityki morskiej przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, a w szczególności przez jego Departament Morski, który stanowi główny ośrodek sztabowy tej pracy, współpracując oczywiście z innymi komórkami Ministerstwa, zwłaszcza gdy chodzi o właściwe ujęcie zagadnień handlu zamorskiego, względnie pewnych specjalnych problemów przemysłowych.

Nie mogę oczywiście poruszać całokształtu prac tego Departamentu, zabrałoby mi to zbyt dużo czasu. Sądzę jednak, że w związku z dzisiejszą moją inicjatywą pogłębienia pojęć w opinii publicznej naszej pracy morskiej nie jeden z Panów zechce zetknąć się z mymi obecnymi tutaj współpracownikami w celu wyjaśnienia pewnych specjalnych tematów.

Zwróć więc dziś uwagę Panów jedynie na najogólniejsze zagadnienia morskie, związane z całokształtem polityki mego resortu.

Ci z Panów, którzy znają wytyczne mej polityki przemysłowo-handlowej, których ostatnie sformułowanie dałem w tegorocznym exposé na plenum Sejmu, zapewne przypomną sobie jakie znaczenie przywiązuje do **racjonalnej planowości**.

W przemówieniu tym zaznaczyłem pomiędzy innymi co następuje: „Dla przykładu pozwolę sobie przypomnieć odciinek morski, który ujęty w ścisły plan, przy skromnych jak na tak ważny cel środkach finansowych, daje wyraźnie pozytywne rezultaty — lepsze niż w innych państwach zagranicznych.

Z prawdziwą dumą mogę dziś stwierdzić, że opracowany w końcu 1936 r. czteroletni plan inwestycyjj żeglugowych, stanowiący pierwszy etap ogólnikowo-zarysowanego 10-cioletniego planu jest wykonywany prawie w 100%. Przyczyną tego nie jest nic innego jak tylko to, że wszystkie zasady, które uważam za niezbędne przesłanki naszej **gospodarczej polityki narodowej**, zostały przez nasz „sztab handlowo-morski” całkowicie uwzględnione. Miło mi jest w tym miejscu wyrazić specjalne uznanie mým współpracownikom na tym polu z p. wiceministrem Sokołowskim oraz z dyr. Departamentu Morskiego p. Mozdżeńskim i Nacz. Wydziału Żeglugi p. Ocioszyńskim na czele.

Pragnę przy tym stwierdzić, że **nasz plan morski nie jest planem „od zielonego biurka”**. Opracowaliśmy go bowiem oraz dalej opracowujemy i doskonalimy go na podstawie głębokich studiów, rzeczywistych potrzeb, już używanej praktyki i w najściślejszym kontakcie z naszymi przedsiębiorstwami żeglugowymi, którym mają poszczególnie jednostki służyć i które z natury rzeczy praktycznie

stykać się najbliższe z wymogami żeglugi na poszczególnych odcinkach.

Metodę tę stosujemy nie tylko do ogólnych planów, lecz również do projektu każdego poszczególnego statku, który przed powzięciem ostatecznej decyzji rozpatrujemy skrupulatnie z punktu widzenia zagadnień technicznych, potrzeb eksploatacyjnych i szeregu innych momentów. Sądzę, iż się nie mylę, gdy wyrażę opinię, że nasz m/s „Chrobry” stanowi dowód trafności powziętej decyzji, która, mogąc zapewnić Panów, nie była łatwą.

Nasz czteroletni plan morski niebawem wejdzie w 4 rok swego urzeczywistnienia. Przewidział on budowę względnie nabycie ogółem 30 statków morskich o nośności około 90 tys. ton w okresach budżetowych 1937/38 do 1940/41.

Dotychczas została już wykonana znaczniejsza część programu, a mianowicie kupiliśmy lub zamówiliśmy w międzyczasie 22 statki o nośności przeszło 70 tys. ton. Po przejęciu do eksploatacji motorowca „Chrobry”, pozostaje w budowie 9 statków o nośności ponad 25 tys. ton, z czego 5 statków ma być wykonane i oddane do użytku jeszcze w ciągu bieżącego roku.

Wiadomo, że główna ilość tego tonażu — przyrasta w kontrolowanych przez Rząd przedsiębiorstwach żeglugowych, względnie finansowana jest z kredytów skarbowych. W takich sytuacjach mówi się u nas zwykle o etatyźmie, a często także i o konflikcie przedsiębiorczości państwowej i inicjatywy prywatnej. Ale na odcinku morskim, jestem głęboko przekonany — tego konfliktu nie było i nie ma. Państwo nie zabiera nikomu miejsca, nikogo nie chce wypierać. Przeciwnie — Państwo wzięło na siebie tylko trud pionierstwa, a gotowe jest okazać wszelką pomoc kapitałom, które staną tutaj do pracy. Efekty takie już są: osiem prywatnych statków już pracuje pod banderą polską, trzy dalsze są w budowie, a każda nowa myśl zostanie powitana przez Ministerstwo Przem. i Handlu z radością i chęcią energicznej pomocy.

Widzimy więc, że i na odcinku polityki morskiej ściśle jest przestrzegana ta podstawowa również zasada, której niejednokrotnie już dawałem wyraz, że bezpośrednia działalność Państwa tam tylko powinna występować gdzie inicjatywa prywatna nie jest w stanie przyjąć oraz tam tylko, gdzie Państwo, podejmując się podstawowych pionierskich prac gospodarczych — stwarza warunki dla rozwoju tejże prywatnej inicjatywy, a nie zaś ją ruguje lub z nią konkuruje. Równolegle, z ilościowym rozwojem naszego tonażu morskiego, idzie rozwój pracy przewozowej i zasięgu transportowego polskiej floty handlowej. W tej chwili już 16 linii regularnych eksploatujemy pod banderą polską, a dwie dalsze znajdują się w opracowaniu. Gdy się wie jakie znaczenie dla handlu ma ten instrument, jakim jest linia regularna, możemy ocenić jak poważną pozycję zdołaliśmy stworzyć. Przewozy na tych liniach regularnych, które w roku 1929 wyniosły zaledwie 47.000 ton, w r. 1933 wyniosły już 245.000 ton, w r. 1938 zaś 734.000 ton. Progresa tego wzrostu, uzasadniona nowymi inwestycjami jest bardzo wymowna.

Całość obrotów przewozowych polskiej floty handlowej, a więc łącznie z żeglugą nieregularną przekroczyła już 1.700.000 ton rocznie, co stanowi jednak zaledwie około 10% całości obrotów przeładunkowych naszych portów.

Rola bandery polskiej w zakresie zadań obsługi polskiego handlu zamorskiego, polega przede wszystkim na tym, że na poszczególne szlaki transportowe starano się stawiać najbardziej odpowiedni, najbardziej wydostawiany tonaż handlowy. Na poszczególnych szlakach dzięki tej odwadze wysiłku inwestycyjnego jesteśmy w wielu wypadkach lepsi od bander obcych: nasz tonaż jest młodszy, wydajniejszy, bardziej ekonomiczny, a więc zapewnia nie tyl-



Wicepremier inż. E. Kwiatkowski i Minister Przem. i Handlu A. Roman — podczas obchodu „Dni Morza” w Gdyni
Vice-Premier Engineer E. Kwiatkowski and Minister of Industry and Commerce A. Roman — during “Sea Days” festivities at Gdynia

ko dla handlu najlepsze warunki transportu, ale także w strukturze międzynarodowego przemysłu transportów morskich stanowi pozycję pełnowartościową, przynoszącą postęp i udoskonalenie metod pracy w żegludze morskiej. Nasz rozwój ilościowy tonażu morskiego odbywa się planowo nie tylko pod względem czysto technicznym, ale także i pod względem zasięgów eksploatacyjnych i zakresu podejmowanych zadań handlowo-eksploatacyjnych. Mamy w tej chwili Bałtyk związany z Gdynią i Gdańskiem wachlarzem pięciu bliskich linii regularnych, które obsługują zarówno bezpośrednią wymianę towarową zaplecza naszych portów z krajami bałtycko - skandynawskimi, jak i funkcję zbiorczą - rozdzielczą obrotów Bałtyku z portami oceanicznymi. Następnie mamy wachlarz zachodnio - europejski, składający się z pięciu linii, obsługujących komunikację między Gdynią i Gdańskiem i wielkimi portami handlowymi Anglii, Belgii, Holandii i Niemiec. Następną pozycją jest grupa dalekobieżnych linii regularnych, wśród których wymienić należy linię północno - amerykańską, południowo - amerykańską, bawelnianą (środkowo - amerykańską) i lewantyńską. Ta ostatnia grupa wyróżnia się wielkością nakładów inwestycyjnych, ponieważ w żegludze oceanicznej w grę wchodzi jednostki większych rozmiarów, oparte z reguły o napędach motorowych. Na poszczególnych z tych linii bandera polska, reprezentowana przez tonaż bardzo wysokiej klasy, obejmować będzie wzgl. już obejmuje bardzo poważne odsetki obrotów, co wynika zarówno z naturalnej tendencji polskiego handlu do posługiwania się banderą polską, jak przede wszystkim z tych znacznych korzyści jakie tonaż narodowy stwarza dla narodowego handlu zamorskiego. Te korzyści, to przede wszystkim oszczędność dewiz przy opłacie frachtów, tak dziś istotna dla kupca i dla jego kraju, to prawdziwa bezpośrednia przewoźność, jego szybkość, jego stałość, częstotliwość i sprawność. Świadomość tych korzyści utrwala się coraz głębiej w opinii polskich sfer gospodarczych i to stwarza też zdrową podstawę gospodarczą, na której opiera się i opierać się będzie coraz mocniej w przyszłości rozwój inwestycyjny polskiej floty handlowej.

I tutaj chcę podkreślić moment harmonii społeczno - gospodarczej, stanowiący istotny warunek każdej zdrowej struktury ekonomicznej. Żegluga pod banderą narodową ma wspólne interesy z handlem i produkcją polską i w całości kształtującej naszą gospodarkę narodową. Żegluga musi być rozumiana jako element aktywny i twórczy, który rozwija się dla potrzeb narodowej całości gospodarczej i który w dynamizmie naszego życia gospodarczego znajduje najtrwalsze podstawy rozrostu ilościowego floty handlowej.

Rzecz prosta, że w tej naszej planowej pracy na morzu musieliśmy zwrócić szczególną uwagę na najważniejszy czynnik każdej pracy, każdej organizacji, to jest na czynnik ludzki — na fachowe przygotowanie człowieka.

W tej akcji fachowego przygotowania elementu ludzkiego szczególna rola przypada Państwowej Szkole Morskiej, będącej niejako centrum naszego wyszkolenia morskiego. Wyszkolenie to zaś, pojęte jak najszersze, nie może się ograniczać tylko do kształcenia oficerów nawigacyjnych i mechaników, ale także musi mieć na celu przygotowanie pracowników, których zadaniem będzie praca w przedsiębiorstwach portowych i biurach armatorów, maklerów i spedytorów, dalej we frachtowaniu, w kalkulacji żeglugowej itp.

To też w ubiegłym roku został uruchomiony w Państwowej Szkole Morskiej obok nawigacyjnego i mechanicznego III. Wydział transportu i administracji morskiej.

Równocześnie trzeba troszczyć się o szkolenie sił inżynierskich specjalności morskich, a poza tym i może nade wszystko — o szkolenie kupców zamorskich, którzy by mieli ambicję i warunki ujmowania w polskie ręce coraz szerszych funkcji w samym handlu zamorskim, a przez to stwarzali organiczne ośrodki dyspozycji w naszych obrotach morskich. To zagadnienie łączy się co prawda z innymi odcinkami polityki handlu zagranicznego, ale stanowi też ważny, element szeroko pojmowany, gospodarki morskiej.

Te parę uwag chciałem zakomunikować, aby wykazać, iż praca Ministerstwa Przemysłu i Handlu na tym odcinku, to nie jest praca zwykłego urzędu, ale sztabowa praca gospodarcza, od której w pierwszym rzędzie zależą jej wyniki na tym, tak ważnym odcinku.

I dziś widząc te niewątpliwie wielkie osiągnięcia na morzu, które słusznie radują nasze serca i napawają nas dumą — to musimy je przypisać planowej i skoordynowanej pracy, osiągalnej fachowości na każdym szczeblu tej pracy oraz skoncentrowanej w odpowiednim ośrodku całkowitej dyspozycyjności.

Te osiągnięcia stwarzają w naszym społeczeństwie tę szczególną atmosferę serdeczności, a nawet, nie waham się powiedzieć — atmosferę entuzjazmu dla spraw morskich.

Wśród nas zaś, pracujących na morzu i dla morza — daje to świadomość uczestnictwa w konsekwentnie konstruowanym procesie tworzenia planowej, podstawowej dla nas pozycji, jakim jest nasze miejsce na Bałtyku.

Porty Gdynia i Gdańsk w „wojnie nerwów”

The ports of Gdynia and Danzig at the “war of nerves”

Naprzężona chętnie międzynarodowa sytuacja polityczna, zwana powszechnie „wojną nerwów”, wpływa w pewnym stopniu również na międzypaństwowe stosunki gospodarcze. W zasięgu tej wojny, której obiektem są najżywniejsze interesy Polski nad Bałtykiem, jest polskie wybrzeże morskie wraz z Wolnym Miastem Gdańskiem. Stąd też zagadnienia gospodarczo-morskie Rzeczypospolitej Polskiej, jej handel zagraniczny, żegluga oraz obydwa porty p. o. c. Gdynia i Gdańsk, stały się ostatnio przedmiotem wzmożonych zainteresowań nie tylko społeczeństwa polskiego, ale również całego prawie świata. Zagranica bacznie dziś obserwuje obecną sytuację na polskim wybrzeżu, które jest przyczółkiem najstarszej dzielnicy naszego Państwa — Pomorza.

Od czasu do czasu spotyka się niepoważne tendencyjne plotki lub nieścisłe informacje, usiłujące podważać dobrą opinię naszego aparatu handlowo-portowego, co dzieje się niewątpliwie zarówno ze względów politycznych jak i z pobudek konkurencyjnych niektórych portów, położonych na zachód od Gdyni i Gdańska, nie mogących się widocznie pogodzić z faktem czołowego stanowiska portów polskich w obrotach towarowych na Bałtyku. Tymczasem stary port gdański oraz młody port gdyński, przez które przechodzi około 80% handlu zagranicznego Polski, obsługują obroty, przekraczające 16 milionów ton różnych towarów — rocznie. Pod względem wielkości swych obrotów, które wykazując stałe tendencje wzrostowe, porty Gdynia/Gdańsk już od szeregu lat posiadają palmę pierwszeństwa przed Szczecinem, Göteborgiem, Kopenhagą, Sztokholmem, Leningradem, Królewcem, Lubeką i innymi portami bałtyckimi.

Podobnie, jak mimo światowej depresji gospodarczej oraz ogólnego osłabienia się międzynarodowych obrotów towarowych, Gdynia i Gdańsk zdobywały w ciągu ostatnich lat coraz to nowe rekordy przeładunków, tak i obecnie mimo toczącej się „wojny nerwów” pracują one nadal normalnie. Określenie „praca normalna” jest tutaj o tyle nieścisłe, że obydwa porty p. o. c. właśnie w okresie największego naprężenia międzynarodowego, za jaki może być uważany: maj i czerwiec 1939 r., wykazały wzmożone tempo co znajduje swój wyraz w nowych rekordach przeładunkowych Gdyni i Gdańska.

Dla poparcia faktu wspaniałych osiągnięć polskich portów morskich w okresie maj — czerwiec 1939 oraz za 1-sze półrocze 1939 podajemy niżej cyfry obrotów towarowych Gdyni i Gdańska:

G d y n i a			G d a ń s k		
	obróć	wzrost w porów.		obróć	wzrost w porów.
		do 1938 r.			do 1938 r.
maj	941.043	28%		698.097	17%
czerwiec	978.082	37,7%		727.221	14,2%
I.—VI. 39.	5.042.340	15,6%		4.054.100	16,6%*

W zakresie zwiększających się przewozów towarowych, wymienić należy szczególnie ożywiony ruch statków na linii między Gdynią i Gdańskiem a Londynem i Hulle, w którym partycypuje zarówno bandera polska, angielska, jak i duńska. Linie londyńskie obsługiwały ostatnio około 40 procent wywozu przez port gdyński pod względem wartościowym. Wspomnieć należy także o pomyślnym kształtowaniu się wywozu polskiego do Ameryki Środkowej oraz na Daleki Wschód.

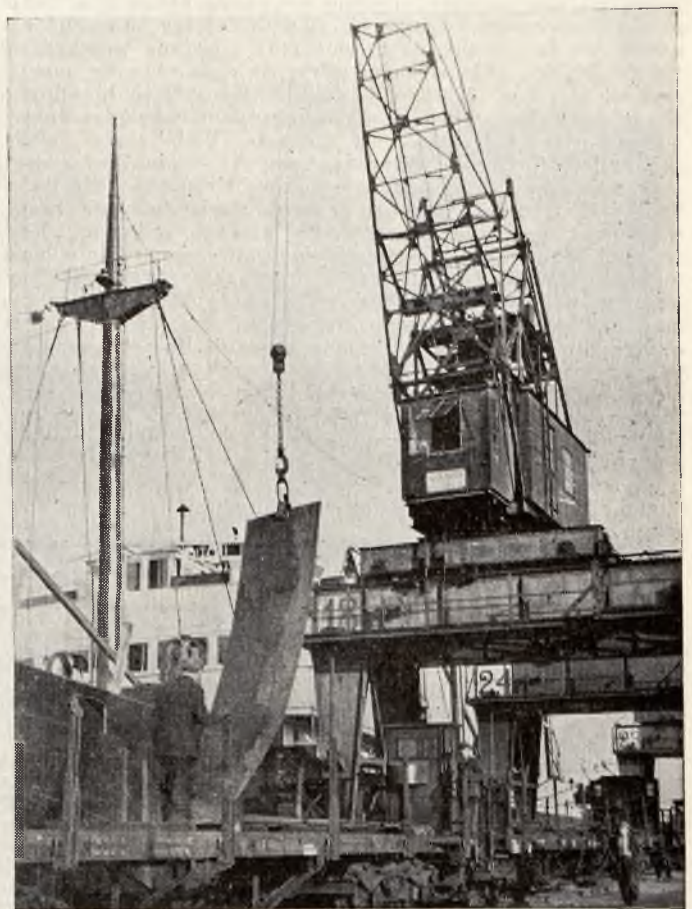
W związku z rekordami obrotów towarowych Gdyni i Gdańska w ostatnich miesiącach międzynarodowego naprężenia politycznego — trzeba zaznaczyć, że również niektóre inne porty na Bałtyku, zwłaszcza skandynawskie, osiągnęły poważny wzrost obrotów towarowych oraz ruchu okrętowego. Prasa szwedzka sygnalizuje o wypadku takim w Sztokholmie, gdzie naskutek przepełnienia magazynów wolnocłowych — dowożone towary musiały być składane w prowizorycznych szopach oraz na wolnym powietrzu, co w konsekwencji ma doprowadzić do rozbudowy wolnej strefy portu sztokholmskiego. Powodem tego zjawiska — według enuncjacji kół gospodarczych — było w poważnej mierze przekierowanie wielu zamorskich transportów towarowych z portów państw o nastrojach wojennych, do portów państw neutralnych, za jakie uważane są porty szwedzkie i norweskie. Sytuacja ta nasuwa pewną analogię z czasów wojny światowej oraz zeszłorocznego kryzysu politycznego w krajach naddunajskich, kiedy podobnie załadownicy zamorscy szeregi transportów odwołali z portów

The strained international political situation which has been existing now for several months, has gained for itself the name of the „war of nerves”. In this so-called war the most vital economic and national interests of Poland, Danzig and Pomorze (Polish Pomerania) are at stake. As a result the maritime problems of Poland and the ports of Gdynia and Danzig have aroused not only very deep interest among the Poles, but likewise of the whole world.

From time to time one hears baseless and misleading statements aimed to undermine the excellent reputation these ports enjoy. These sources can be probably traced to some ports west of Gdynia, which are undoubtedly envious of the leading position Gdynia and Danzig hold on the Baltic. The old port of Danzig and the modern Gdynia handle 80% of Poland's foreign trade, amounting to 16 million tons of goods annually. Further, it must be pointed out that the last several years, Gdynia and Danzig have had a greater goods turnover than such ports as Stettin, Göteborg, Copenhagen, Stockholm, Königsberg, and many others.

In spite of the critical international situation, Gdynia and Danzig as in critical periods of the past, are continually making new records in trade. The following figures show clearly the fine results these ports have achieved already this year:

G d y n i a		
	turnover	increase in % compared with 1938
May	941,043	28%
June	978,082	37%
Jan./June	5,042,340	15.6%



Przeładunek blachy żelaznej w porcie gdyńskim
Loading sheet iron in the port of Gdynia

* Szczegółowe omówienie pracy obu portów podajemy na dalszym miejscu.

południowo - bałtyckich do portów północno - bałtyckich. Przy częściowym porównaniu tych nastrojów obecnie, zwiększone obroty Gdyni i Gdańska świadczą o wielkim zaufaniu międzynarodowych sfer handlowych do bezpieczeństwa pracy portów polskiego obszaru celnego, przez które w dalszym ciągu przechodzą poważne ładunki tranzytowe.

Jeśli sytuację obecną porównamy do sytuacji z jesieni 1938 r., gdy na tle wrześniowego kryzysu politycznego b. Republiki Czecho-Słowackiej, po zajęciu Sudetów przez Rzeszę Niemiecką a w przedzie dnia powrotu Zaolzia do Polski — normalny tryb pracy naszych portów morskich nie uległ zahamowaniu, to tak samo stwierdzić musimy, że i dziś polski aparat portowo - handlowy zdolny jest sprostać swoim zadaniom, a nawet miarodajne czynniki polskie starają się do nowych tych zadań Gdańska i Gdyni, dostosować realizowany program inwestycji portowych.

Poza pracą przeładunkową, obydwie porty wykazały się mogą również dobrymi osiągnięciami w innych dziedzinach, z których wymienić tu zwłaszcza należy rozwój przemysłu budowy statków, jak również ruchu budowlano-przemysłowego.

W Gdyni prowadzona jest w dalszym ciągu budowa portowego kanału przemysłowego, nad którym powstała nowa stocznia okrętowa, przystosowana do budowy statków średniej wielkości. W tejże właśnie Stoczni Gdynskiej dobiega końca budowa pierwszego pełnomorskiego frachtowca polskiego s/s „Olza” o pojemności ca. 1.250 BRT, który w 90 procentach wykonywany jest z materiałów krajowych i wyłącznie przez polskich inżynierów, techników i robotników. Nad kanałem przemysłowym powstała także heblarnia eksportowa drzewa f-y „Paged”, a w trakcie organizacji jest fabryka kompletów skrzynkowych f-y M. Kreński. Są to poważne zaczątki przemysłu drzewnego.

W Gdańsku, na pochylniach Stoczni Gdańskiej znajdują się obecnie w końcowym stadium budowy dwa polskie frachtowce motorowe m/s „Łódź” i m/s „Bielsko” o pojemności po ca 6.500 BRT, dla Gdynia—Ameryka Linie Żegl.

O inwestycjach wykonanych i zaprojektowanych na szerszą skalę w porcie gdańskim — na dalszych łamach.

Dopełnieniem obrazu kształtowania się sytuacji gospodarczo-morskiej Polski nad Bałtykiem, jest niewątpliwie także pomyślny wzrost tonażu naszej floty handlowej. Rok 1939 jest pod tym względem punktem zwrotnym, wyjątkowo pomyślnie zaś ostatnie miesiące, w ciągu których w skład polskiej marynarki handlowej weszło szereg nowych jednostek. O ile na początku br. tonaż nasz nie przekraczał 100 000 BRT, o tyle w ciągu minionego półrocza br. powiększył się o ponad 50.000 BRT. Stan naszej floty handlowej powiększył się ostatnio o nowo zakupione względnie nowo wybudowane jednostki: m/s „Morska Wola” m/s „Sobieński”, m/s „Chrobry” (Gdynia—Ameryka Linie Żegl.owe), oraz s/s „Narocz”, s/s „Wigry”, s/s „Kromań” (Bałtycka Spółka Okrętowa). Z uwagi na wykonanie dalszych zamówień oraz spodziewane przybycie nowych jednostek jeszcze w ciągu najbliższych miesięcy, przypuszczalnie nasz tonaż handlowy do końca 1939 r. osiągnie 150 000 BRT, co oznacza ogólny wzrost taboru o około 50%. Nowy ten poważny wkład do polskiej gospodarki morskiej, świadczy o zdecydowanej woli stałego zwiększania zasięgu eksploatacji morskich szlaków komunikacyjnych, wiążących nasze porty nad Bałtykiem z całym światem. Na marginesie należy tu dodać że Gdynia i Gdańsk posiadają obecnie razem 115 regularnych połączeń okrętowych łączących je z 250 portami wszystkich kontynentów.



Port drzewny firmy „Paged”
Timber port of the „Paged” Concern in Gdynia

	D a n z i g	
	tons	increase in %
May	698,097	17 %
June	727,221	14.2 %
Jan./June	4,034,100	16.6 %

This rapid growth has been specially evident in the regular lines plying between Gdynia/Danzig and London and Hull. Over 40% of the goods exported from Gdynia, with respect to value, are carried by these lines. Further unusual animation has been shown in exports to South America and the Far East.

This growth testifies to the great confidence international trade has in the safety of the Polish ports.

Just as the Sudeten and Czechoslovakian crises in the fall of 1938 had not hampered the port life of Gdynia and Danzig, so today the present political crisis has not in any way been harmful.

Aside from a prosperous shipping trade, the two ports have shown good results in shipbuilding and harbour construction. In Gdynia the industrial canal is rapidly progressing towards its completion. The newly constructed ship yard located nearby will soon launch its first ship, the s/s Olza, with a carrying capacity of 1250 tons. Although the shipbuilding industry is still in its infancy in Poland, it must be mentioned, however, that 90% of the materials used for the building of this ship were produced in the country, and that the ship is being entirely constructed by Polish hands.

In Danzig, the m/s Łódź and m/s Bielsko will soon be launched for the account of the Gdynia—America Line. Investments being made in the port of Danzig are considered elsewhere in this issue.

Mention must be made of the comparatively large increase of the Polish merchant fleet attained this year. Whereas at the opening of this year, the fleet consisted of 100,000 brt, it now has 150,000 brt, and it is expected that by the end of the year there will be a further addition of 20,000 nrt. This growth is the best proof of Poland's indisputable will to establish herself firmly on the Baltic.

CENTRALA MLECZARSKA

POZNAŃ

Sp. z odpow. udziałami

EKSPORT MASŁA

Port gdyński w I-ym półroczu 1939 r.

The port of Gdynia in the first half of 1939

Najlepszym odbiciem naszej spokojnej, nie dającej się niczym zakłócić pracy nad Bałtykiem są rekordowe wyniki obrotów portu gdyńskiego w okresie, uważanym powszechnie za sezon martwy.

O ile w szeregu lat ubiegłych obroty portu cechowały tempo wzrostu, to pewną zasadniczą zmianą był rok 1938, który w przeciwieństwie do lat poprzednich wykazał zdecydowaną stabilizację obrotów towarowych.

Zjawiska te są zupełnie zrozumiałe wobec ścisłej współzależności wyników portów p. o. c. i handlu zagranicznego Polski. Port gdyński osiągnął ostatnio maksymalne wykorzystanie rodzimego zaplecza, przez pozyskanie tak w przywozie, jak i w wywozie poważne ilości szeregu cennych towarów drobnicowych i masowych, ustalając jednocześnie zdrowy podział pracy w stosunku do drugiego portu p. o. c. — Gdańska.

Ostatnie wydarzenia polityczne końca roku ubiegłego i początku 1939 r. musiały niewątpliwie wywrzeć pewien wpływ na pracę tak czułego dla nas instrumentu gospodarki narodowej, jakim jest od szeregu lat port gdyński.

Od paru ostatnich lat sytuacja portu w stosunku do macierzystego zaplecza nie uległa większym zmianom. Dalszą koniecznością rozwoju portu stało się zwiększenie alimentu tranzytowego państw, grawitujących do portu.

Zamierzenia te odniosły pożądaný wynik. Port gdyński uzyskał z roku na rok coraz większe ładunki tranzytowe — Czechosłowacji, Rumunii, Węgier itp. Dopiero koniec 1938 i początek 1939-go roku wprowadza tu zasadnicze zmiany. Tracimy poważne ilości tranzytu na rzecz w pierwszym rzędzie portów niemieckich, a przede wszystkim — Hamburga.

Zwiększenie się granic Rzeczypospolitej o nowe tereny górniczo-przemysłowe staje się poważnym bodźcem w pracy portu gdyńskiego. Ogólna sytuacja polityczna świata, w związku z utratą szeregu rynków niemieckich, stwarza nowe widoki dla polskiego eksportu. To pozwala nie tylko na rekompensatę utraconych ładunków tranzytowych, ale daje również nowe, poważne możliwości dla dalszego roz-

Our peaceful and undisturbed work has been rewarded by new records established in the trade figures of the port of Gdynia for the first half of 1939 — a period which generally was considered dull.

While the last few years have been characterised by the constant and very rapid increase of goods traffic the returns for 1938 show a tendency towards stability.

The native hinterland has been exploited to the highest degree possible and the port reached its point of highest efficiency. New valuable cargoes (both piece goods and bulk cargoes) have been acquired and a new division of labour between the two ports of the Polish Customs Area has been established.

Recent political events, of course, had some influence on so sensitive an instrument of our economic life like the port of Gdynia.

For the last few years the port has been acquiring new transit transports from countries, such as Czechoslovakia, Rumania, Hungary etc. In the end of 1938 and in the beginning of 1939 a large part of this transit trade has been lost to German ports, especially Hamburg.

The acquisition of new industrial districts and coal-fields has been a great stimulus to trade at Gdynia. The political situation with its world-wide boycott of German goods creates new export possibilities for Poland's foreign trade.

In the first six months of 1939 the general goods turnover of the port of Gdynia shows a new record of 5,042,540.8 tons as against 4,439,778.5 tons for the corresponding period of 1938. The relative increase amounts to 13.6%, whereas the increase in 1938 (in comparison with 1937) was only 7%.

Overseas goods traffic in the period under review amounted to 4,989,312.6 tons as against 4,582,952.3 tons in the first half of 1938 which gives an increase of 15.8%. Overseas exports amounted to 4,196,594.7 tons — imports 792,717.9 tons.



m/s „Stalowa Wola” — nowonabyty motorowiec Gdynia—Ameryka L. Ż. odpiął z portu gdyńskiego w pierwszą swą podróż pod polską banderą do portów Ameryki Południowej.

The motorship „Stalowa Wola”, the newest addition to the Gdynia—America Line fleet has set out from the port of Gdynia on its first voyage under the Polish flag to South-American ports.

woju pracy portu, czego widocznym znakiem jest pierwsze półrocze bieżącego roku.

W tempie rekordowym osiągnęła Gdynia za pierwsze 6 miesięcy rb. 5.042.340,8 ton ogólnego obrotu towarowego, co w stosunku do analogicznego okresu roku ub. (4.439.778,5) stanowi wzrost o 13,6%, gdy natomiast zwyżka 1-go półroczu r. 1938 w porównaniu do r. 1937 wyniosła tylko 7%.

Obrót zamorski w okresie sprawozdawczym wyniósł 4.989.312,6 t. wobec 4.382.952,3 t. w tym samym okresie r. 1938, co oznacza wzrost o 13,8% w tym przywóz 792.717,9 t., a wywóz zamorski 4.196.594,7 t.

Przywóz zamorski wzrósł o 2,4% w stosunku do analog. okresu roku ub. (774.116,4 t.). Do zwyżki tej przyczynił się wzrost przywozu w mies. czerwcu, a natomiast mies. stycznia — maj wykazały nieznaczny spadek.

Wzrost przywozu spowodowały pozycje: rudy i wypalki piritowe 166.607 t. (69.069) — piryty 1.780 t. (870) — miedź 20.533 t. (9.048) — owoce świeże 37.074 t. (29.278) — orzechy i migdały 1.045 t. (256) — herbata 839 t. (661) — korzenie 743 t. (685) — kakao 4.348 t. (2.401) — śledzie solone 13.659 t. (12.321) — garbniki 9.858 t. (5.676) — bawełna 44.413 t. (43.930) — juta 6.511 t. (6.220) — odpadki wełny 704 (643) — kauczuk i wyroby z niego 6.244 t. (4.797) — papier i makulatura 11.059 t. (5.465) — celuloza 6.549 t. (3.214). Ostatnie pozycje miały poważne znaczenie w transzecie morskim portu.

Spadek przywozu wykazały nast. pozycje: nasiona oleiste 21.141 t. (26.959) — ryż surowy 23.270 t. (36.874) — owoce suszone 2.601 t. (4.467) — kawa 2.594 t. (2.564) — śledzie świeże 6.469 t. (7.120) — tytoń 109 t. (1695) — fosforyty 53.834 t. (76.915) — żużle Thomasa 20.619 t. (25.648) — skóry 16.113 t. (19.905) — odpadki wełny 1.006 t. (1.200). Większy spadek wykazał przywóz złomu żelaznego 195.210 t. (271.558).

Wywóz zamorski wykazał stały, zdecydowany wzrost osiągnął 4.196.594,7 t. co w porównaniu do analog. okresu r. 1938 (3.608.835,9 t.) oznacza wzrost o 16,5%. Do tego wzrostu przyczynił się przede wszystkim zwiększony wywóz węgla kam. 2.966.754 t. wobec 2.618.017 t. w roku ub., węgiel bunkrowy 476.354 t. (449.018 t.) — koks 107.327 t. (45.120) — dalej zboże 54.136 t. (14.405) — strączkowe 1.675 t. (228) — mąka 3.207 t. (1.682) — mąka ryżowa 279 t. (74) — sól 4.958 t. (4.546) — bekony 14.673 t. (9.204) — jaja 13.204 t. (11.368), cement 31.045 t. (22.448) — sól kuchenna i przem. 2.508 t. (961) — oleje i parafiny 237 t. (150) — soda 358 t. (3) — sól potasowa 215 t. (—) — skóry i wyroby z nich 5.355 t. (1.514) — bale, słupy, kopalniaki 72.227 t. (64.916) — dykty i forniery 12.697 t. (6.982) — papier 2.498 t. (2.514) — celuloza 4.913 t. (449) — metale różne 84.177 t. (46.257) — szyny kolejowe 16.779 t. (1.559) — cynk 9.725 t. (7.019) — blacha cynkowa 2.089 t. (1.787).

Spadek wywozu spowodowały pozycje: masło 6.995 t. (7.479) — cukier 27.401 t. (34.874) — makuchy 8.529 t. (11.560) — wylłoki buraczane 5.475 t. (5.900) — siarczan amonu 5 t. (12.091) — tkaniny 2.305 t. (2.580) — drzewo tarte 99.614 t. (107.446) — klepki 112 t. (538).

Jednocześnie z obrotami towarowymi wzrósł również **ruch statków** w porcie gdyńskim, wykazując w pierwszym półroczu rb. na wejściu 3.245 jednostek o ogólnej pojemności 3.288.569 nrt, wobec 3.005 — pojemności 2.954.622 nrt. w analogicznym okresie roku ubiegłego i na wyjściu — 3.218 (3.007) jednostek, pojemności 3.254.977 nrt (2.965.417).

Złóż ofiarę na

F. O. M.

Imports attained an increase of 2.4% as against 774,116.4 tons in 1938. This increase was due to greater imports in June. January and May show a decline.

An increase is shown by the following items of the import list: Various ores & cauterised pyrites 166,607 tons (69,069), pyrites — 1,780 (870), copper — 20,533 tons (9,048), fresh fruits — 37,074 tons (29,278), nuts & almonds — 1,045 tons (256), tea — 839 tons (661), spices — 743 t. (685), cacao — 4,348 t. (2,401), herrings — 13,659 t. (12,321), tannins — 9,858 t. (5,676), cotton — 44,413 t. (43,930), jute — 6,511 t. (6,220), wool odds — 704 (643), rubber & rubber goods — 6,244 t. (4,797), paper & waste paper — 11,059 t. (5,465), cellulose 6,549 t. (3,214). The last items played an important rôle in the transit trade of the port.

The following items of the import list show a decline: oil seeds — 21,141 t. (26,959), rice — 23,270 t. (36,874), dried fruits — 2,601 t. (4,467), coffee — 2,594 t. (2,664), fresh herrings — 6,469 t. (7,120), tobacco — 109 t. (1695), phosphorites — 53,834 t. (76,915), Thomas slag — 20,619 t. (25,648), hides — 16,113 t. (19,905), cotton odds — 1,006 t. (1,200). A considerable decrease was evidenced in scrap iron imports — 195,210 t. (271,558).

Overseas exports attained 4,196,594.7 t. as against 3,608,835.9 t. in 1938, relative increase amounting to 16.5%. The following items on the export list were responsible for this increase:

pit-coal — 2,966,754 t. (2,618,017 in 1938), bunker coal — 476,354 t. (449,018), coke — 107,327 t. (45,120), grain — 54,136 t. (14,405), siliqueous plants — 1,675 (228), flour — 3,207 t. (1,682), rice four — 279 t. (74), malt — 4,958 t. (4,546), bacon — 14,673 t. (9,204), eggs — 13,204 t. (11,368), cement — 31,045 t. (22,448), edible & industrial salt — 2,508 t. (961), oils & paraffine — 237 t. (150), soda — 358 t. (3), potassium salts — 215 t. (—), hides & leather goods 5,355 t. (1,514), logs, poles & pit-props — 72,227 t. (64,916), veneers & plywood — 12,697 t. (6,982), paper — 2,498 t. (2,514), cellulose — 4,913 t. (449), various metals — 84,177 t. (46,257), rails — 16,779 t. (1,559), zinc — 9,725 t. (7,019), zinc in sheets — 2,089 t. (1,787).

A decline in exports was shown by: butter — 6,995 tons (7,479), sugar — 27,401 tons (34,874), oil cakes 8,529 tons (11,560), beet pulp 5,475 tons (5,900), sulphate of ammonia — 5 tons (12,091), textiles — 2,305 tons (2,580), sawed timber — 99,614 tons (107,446), staves — 112 tons (538).

The constant growth of goods turnover at Gdynia has been accompanied by a steady growth of ship traffic in the harbour. In the first half of this year the number of ships entering the harbour amounted to 3,245 with a total net register tonnage of 3,288,569 t. as against 3,005 ships and 2,954,622 NRT for the corresponding period of 1938. The number of ships left was 3,218 (3,007) and 3,254,977 NRT (2,965,417) respectively.

CUKROPORT

S K Ł A D Y
P O R T O W E
Z A C H O D N I O -
P O L S K I C H
C U K R O W N I
S P. Z O G R. O D P.

Udziałowcami są wszystkie cukrownie zachodnio-polskie. Posiada 4 magazyny w porcie Gdyni o łącznej powierzchni 28.500 m² i pojemności do 90.000 ton cukru.

Włókiennicza
Spółka Akcyjna

„N. EITINGON i S-ka”

W Ł O D Z I

ul. Sienkiewicza 82/84

Adres telegr.: „Bovenatoga”

Fabryka wyrobów
bawełnianych, drukowanych, drapanych i ze sztucznego jedwabiu.
Fabryka pończoch i rękawiczek „N E K A”.

Port gdański w pierwszym półroczu 1939 r.

The Port of Danzig in the first half of 1939

Od ostatnich paru lat tempo wzrostu obrotów towarowych portu gdańskiego ponownie wzrasta. Datuje się to właściwie od 1936 roku i związane jest nierozdzielnie ze zmianami zachodzącymi w strukturze jego zaplecza. O dynamice rozwoju obrotów towarowych najlepiej świadczy fakt, że w pierwszym półroczu 1939 r. osiągnięto 170% obrotu pierwszego półrocza 1935 r. Taka zmiana dokonała się na tle dwu przeciwnych sobie zjawisk. Wzrost obrotów portu gdańskiego postępował aż pod koniec 1938 roku wskutek coraz intensywniejszej obsługi zaplecza tranzytowego, z którym obroty w 1938 r. przekroczyły rekordową ilość ok. 1.300.000 t. Prawie zupełna utrata zaplecza czechosłowackiego i związanych z tym transportów tranzytowych wskutek zmiany mapy politycznej nie zdołała jednak powstrzymać dalszego wzrostu pracy portu gdańskiego w pierwszym półroczu roku bieżącego. Wskutek powiększenia rodzimego zaplecza o bogate obszary przemysłowe z ożywioną wymianą towarową, która skierowaną została na drogę morską, wyrównano na tle żywej koniunktury nie tylko poniesione straty ale uzyskano nawet dalszy wzrost obrotów portowych. Mimo mało sprzyjających warunków zewnętrznych, wskutek których Gdańsk wysuwa się coraz bardziej na czoło międzynarodowych zagadnień politycznych, Gdańsk nie stracił swego oblicza gospodarczego jako jeden z najważniejszych ośrodków polskiego handlu morskiego, wręcz odwrotnie zyskał jeszcze na znaczeniu. Praca w porcie gdańskim wre w całej pełni niewzruszona rozgrywką polityczną, tak, że obraz w porcie coraz bardziej upodabnia się pod względem ilości statków i przeładunków do okresu jego największego rozkwitu w latach 1928—1931. Jednym słowem bilans półroczny 1939 mimo licznych przeciwności zamknięty został dodatnio, zwłaszcza całym szeregiem osiągnięć w stosunku do naturalnego macierzystego zaplecza.

Na tle ogólnego ożywienia koniunkturalnego wywołanego nie tyle może współczynnikami gospodarczymi ile w silniejszym może stopniu względami polityczno-zbrojeniowymi osiągnięto ogólne obroty towarowe portu gdańskiego w pierwszym półroczu 1939 r. — 4.034.100 t wobec 3.460.284 t w pierwszym półroczu 1938 r. Jest to drugi najwyższy wynik przeładunkowy portu gdańskiego, który został przekroczony tylko w 1928 r., kiedy ogólne obroty towarowe portu gdańskiego wyniosły 4.212.209 t. W pozostałych półroczach okresu dobrej koniunktury kształtowały się obroty portu gdańskiego następująco: 1927 — 3.786.718 t, 1929 — 3.842.818 t, 1930 — 3.862.251 t, 1931 — 3.886.171 t. O ile polski handel zagraniczny utrzyma się przez resztę roku w obecnych granicach, to należy się spodziewać, że port gdański będzie mógł zanotować nowy wynik rekordowy w historii jego dziejów gospodarczych.

W stosunku do okresu porównawczego roku poprzedniego osiągnięto wzrost o 573.816 t czyli o 16,6%. Wzrost ten był tym cenniejszy z uwagi na to, że w silniejszym stopniu partycypowały w nim towary wysokowartościowe aniżeli towary masowe. W uwzględnieniu struktury jakościowej ogólnych obrotów towarowych przedstawiały się następująco, przy czym jako towary masowe uwzględniono węgiel, koks, rudy, piryty i fosforyty:

Ogólny obrót	towary masowe	wysokowartościowe
półrocze 1939 4.034.100 100%	2.735.044 68,3%	1.279.056 31,7%
1938 3.460.284 100%	2.603.223 75,2%	857.061 24,8%

Towary wysokowartościowe wykazały zatem wzrost o 421.995 t., natomiast towary masowe tylko o 131.821 t.

Jeśli chodzi o strukturę kierunkową ogólnych obrotów towarowych portu gdańskiego, to kształtowanie było niejednolite. Na tle poważnego wzrostu wywozu zaznaczył się równocześnie poważny spadek przywozu. W jednym i drugim wypadku powodem były zmiany polityczne i ich pochodne skutki gospodarcze w zapleczu portowym. Wskutek takiego kształtowania się przywozu i wywozu, udział przywozu w ogólnym obrocie spadł z 24,3% na 14,7% w 1939 r., podczas gdy udział wywozu wzrósł z 75,7% na 85,3%.

Ogólny przywóz portu gdańskiego w okresie sprawozdawczym osiągnął 594.101 t. wobec 841.501 t. w tym samym czasie roku poprzedniego. Spadek wywołany prawie wyłącznie utratą zaplecza czeskiego wyniósł zatem 247.400 t. czyli 29,4%, zaznaczając się w zakresie prawie wszystkich grup. Największy i decydujący o ogólnym kształtowaniu się przywozu spadek zaznaczył się w grupie artykułów mineralnych, która spadła z 702.674 t. na 464.546 t. czyli o 238.128 t. Międzyrodajny dla kształtowania się przywozu tej grupy był przywóz rud i piryków; rud przywieziono 336.369 t. wobec 548.959 t. a piryków 33.561 t. wobec 72.130 t w pierwszym półroczu 1938 r. Było to skutkiem stosunkowo szybkiego spadku czeskich transportów tranzytowych przez przekierunkowania ich na drogi niemieckie wzgl. ograniczenia przywozu. Poważną rolę odgrywał dotychczas przywóz materiałów opałowych, początkowo angielskich, w ostatnich latach zastąpionych niemieckimi. Artykuły te wykazały dalszy

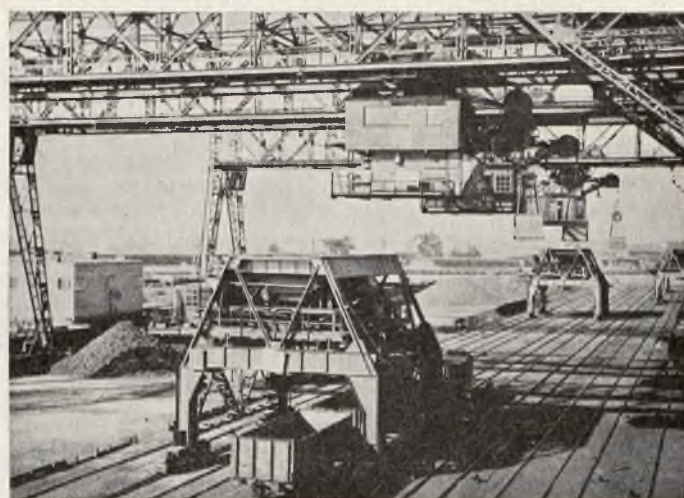
Since the last few years the goods turnover of the port of Danzig shows a remarkably rising trend. This increase in trade dates from 1936 and stands in close relationship with the changes brought about in the economic structure of the port's hinterland. How dynamical was this progress is perhaps best illustrated by the fact that the goods turnover for the first half of 1939 amounted to about 170% of the 1935 turnover. Two contrasting tendencies have been responsible for this turn in business. On the one hand more intensive connections with the hinterland account for a new high record of 1.300.000 tons in the transit trade figures of the port of Danzig for 1938. On the other hand, however, the changes in the political frontiers of Central Europe and the consequent loss of the Czechoslovakian hinterland as well as the decrease in transit trade to and from that country somehow did not affect Danzig's trade figures for the first six months of 1939. The acquisition of new, rich industrial centres and the consequent enlargement of the port's natural hinterland not only counterbalanced the losses sustained, but also brought about a further increase in trade. In spite of unfavourable conditions, as a result of which Danzig today is front-page news in international politics — the port has lost nothing of its economic significance as one of the most important centres of Poland's seaborne trade. On the contrary this significance has even been emphasized. Work in the port is being carried on at full speed, undisturbed by political intrigues. The picture of the port today (as regards the number of ships entered and left and cargoes loaded and discharged) resembles that of the years of greatest prosperity of Danzig (1928—1931). In spite of various difficulties the closing of accounts for the first half of 1939 shows a balance decidedly in favour of the Free City.

In connection with the upward trend generally experienced in business (being the result of political (rearmaments) rather than purely economical factors) the general goods turnover of the port of Danzig for the first half of 1939 amounted to 4.034.100 t as against 3.460.284 tons for the corresponding period of 1938. This is the second highest transshipment record of the port, surpassed only by 4.212.209 tons in 1928. By way of comparison the corresponding figures in the years of the greatest prosperity of the port were: 1927—3.786.718 tons; 1929 — 3.842.818 tons; 1930 — 3.862.251 tons; 1931 — 3.886.171 tons. If Poland's foreign trade will continue to increase at the present rate Danzig presumably will be able to note a new high record in transshipments this year.

In comparison with Danzig's gross goods turnover for the first half of 1938, that for the corresponding period of 1939 shows an absolute increase of 573.816 tons or 16,6%. This increase is all the more significant if we take into account that high value cargoes show a slightly rising tendency as compared with bulk cargoes. The analysis of trade figures shows a decrease in the percentage of bulk cargoes (coal, coke, ores, pyrites, phosphorites):

General goods turnover	Bulk cargoes	High value cargoes
Jan.,—June 1939 — 4.034.100 — 100%	2.735.044 68,3%	1.279.056 31,7%
Jan.,—June 1938 — 3.460.284 — 100%	2.603.223 75,2%	857.061 24,8%

The increase in high value cargoes amounted to 421.995 tons, whereas bulk cargoes show an increase of only 131.821 t.



Automatyczny zasobnik do ważenia rudy w porcie gdańskim
Automatic orl weigher in the port of Danzig

wzrost; węgla przywieziono 52.247 t. wobec 31.455 t. oraz koksu 6.023 t. wobec 4.407 t. Artykuły te przeznaczone są na gdański rynek wewnętrzny dla potrzeb przemysłu i celów opałowych. Wobec pozyskania znacznych pokładów węgla koksującego na Śląsku Zaolziańskim przywóz węgla niemieckiego w przyszłości będzie niepotrzebny, gdyż może być zastąpiony węglem polskim.

Na drugie miejsce wysunął się przywóz artykułów rolniczych, który osiągnął 51.005 t. wobec 28.070 t. w analogicznym okresie roku poprzedniego. Najważniejszy był tutaj przywóz żyta, który wyniósł 39.448 t. wobec 7.386 t.; były to transporty niemieckie, które szły w Gdańsku na skład z powodu przepełnienia spichrzów w Niemczech. W zakresie zamorskich towarów roślinnych zaznaczył się przeważnie spadek, gdyż przywieziono nasion oleistych 2.855 t. (7.620 t.), ryżu 2.345 t. (3.334 t.), kakao 939 t. (1.174 t.), owoce 225 t. (274 t.), kawa pozostała bez zmiany 841 t. (839 t.), podczas gdy przywóz herbaty 416 t. (290 t.) oraz korzeni 502 t. (250 t.) wykazał wzrost.

Na trzecie miejsce spadł przywóz artykułów chemicznych, których przywieziono tylko 31.249 t. wobec 38.067 t. Największy spadek wykazał przywóz fosforytów, który osiągnął 22.852 t. wobec 27.505 t. Zużli Thomasa przywieziono 2.000 t. wobec 1.625 t., podczas gdy garbniki spadły z 1.056 t. na 651 t.

Ostatnią ilościowo ważniejszą grupę, która nadal odgrywa ważną rolę stanowią mimo nieznacznego spadku z 23.389 t. na 22.767 t. metale i wyroby metalowe. Przywóz złomu ustał w roku bieżącym zupełnie, podczas gdy w roku poprzednim przywieziono 773 t. Przywóz miedzi obniżył się z 236 t. na 25 t., podczas gdy pozycja metali wzrosła stosunkowo poważnie z 15.774 t. na 19.633 t.

Wszystkie pozostałe pozycje należą do najbardziej cennych i zyskownych transportów. Najbardziej wartościową pozycję stanowią tu śledzie, których przywóz spadł jednakże z 11.098 t. na 6.624 t. Było to przypuszczalnie skutkiem z jednej strony zlikwidowania kilku przedsiębiorstw żydowskich oraz niewłaściwego nastawienia importerów gdańskich, którzy wobec braku współpracy z importerami gdynskimi przegrywają walkę konkurencyjną. Wobec założenia i rozbudowy własnego gdańskiego rybołówstwa dalekomorskiego, należy się liczyć w przyszłości ze stałym przywozem śledzi, jakkolwiek nie została jeszcze wyjaśniona kwestia zbytu w Polsce, bez którego rybołówstwo gdańskie nie będzie mogło istnieć. Z pozostałych pozycji wzrost wykazały tylko artykuły spożywcze 7.484 t. (5.220 t.) oraz surowce włókiennicze 1.732 t. (1.127 t.). Spadły natomiast następujące pozycje: skóry 164 t. (179 t.), kauczuk 202 t. (1.690 t.), drzewo i wyroby drzewne 1.771 t. (3.212 t.), papier i wyroby papierowe 1.473 t. (4.876 t.) oraz tłuszcze i oleje organiczne 3.232 t. (19.926 t.). Ostatnia pozycja spadła tak poważnie, gdyż w ubiegłym roku przywieziono większy transport tranu tranzytowego celem zmagazynowania go w Gdańsku.

Port gdański należy do rzędu portów eksportowych, t. zn. do portów, w których przeważa eksport. Zjawisko to występuje w szeregu portów i tłumaczy się w danym wypadku przewagą transportów surowcowych wzgl. półfabrykatów tj. węgla, drzewa i zboża. W roku bieżącym rozpiętość między importerem a eksporterem wzrosła jeszcze bardziej wskutek wzrostu polskiego eksportu przy jednoczesnym spadku większych importowych transportów tranzytowych. Wywóz zamorski portu gdańskiego w pierwszym półroczu 1939 r. wyniósł w liczbach absolutnych 3.439.999,0 t. Jest to drugi z rzędu najkorzystniejszy wynik w zakresie eksportu przez port gdański, który został tylko przekroczony w 1931 r. kiedy wywieziono w pierwszym półroczu 3.536.302 t. W stosunku do okresu porównawczego roku poprzedniego osiągnięto wzrost o 821.215,8 t. czyli o 31,4%.

Najpoważniejsza na wywozie ilościowo grupa artykułów mineralnych wykazała poważny wzrost, gdyż wywieziono 2.342.202 t. wobec 1.934.762 t. Wzrost wyniósł zatem 407.440 ton czyli przeszło 20% i obejmował następujące artykuły: węgiel eksportowy 1.826.393 t. wobec 1.478.265 t., węgiel bunkrowy 400.704 t. wobec 342.551 t. oraz oleje mineralne 9.694 t. wobec 4.651 t. Wzrost wywozu węgla osiągnięto wskutek przekierowania części eksportu węgla zaolziańskiego na drogę morską oraz dzięki wyparciu węgla niemieckiego z rynków morskich. Wzrost wywozu olejów mineralnych wywołany został wycofaniem z Gdańska transportów tranzytowych, które były tutaj na składzie. Na szczególne podkreślenie zasługuje wzrost węgla bunkrowego, który wysunął się na trzecie najważniejszą pozycję wywozu. Korzystne z punktu widzenia atrakcyjności portu oraz związanych z nim zysków dla handlu portowego zjawisko łączy się nie tylko z zawijaniem większej ilości statków do portu, ale również z konkurencyjnymi jego cenami, dzięki którym wchodzą do portu gdańskiego liczne statki wyłącznie w celach bunkrowych.

Do najbardziej wartościowych pozycji eksportu w porcie gdańskim należy z uwagi na zyski portowe i handlowe bezwzględnie drzewo, które zajmuje ilościowo drugie miejsce. W okresie sprawozdawczym eksport drzewa kształtował się przez długi czas w bardzo niekorzystnych warunkach, gdyż obok niekorzystnej koniunktury eksportowej zaznaczył się brak dopływu transportów tranzytowych. Wskutek tego

From the point of view of the direction of goods traffic at the port of Danzig there was a considerable increase of exports and simultaneously a remarkable decrease in imports. In both cases the alterations were due to political changes in the map of Europe and the consequent economic effects on the port's hinterland. The percentage of imports in the total goods turnover fell from 24,3%, to 14,7% whereas exports rose from 75,7% to 85,3%.

The total imports of the port of Danzig in the period under review amounted to 594.101 tons as against 841.501 tons in the corresponding period of 1938. This decrease caused almost entirely by the loss of the Bohemian hinterland amounted to 247.400 tons or 29,4% and was evidenced in nearly all the groups of commodities imported. The most momentous decline was noted in the mineral group, where imports dropped from 702.674 tons to 464.546 t, the difference amounting to 238.128 tons. Imports of various ores amounted to 336.369 tons as against 548.959 t and pyrites to 33.561 t as against 72.130 tons in the first half-year of 1939. This was the result of the relatively rapid decline in Bohemian transports — directed henceforth to German ports as well as of import restrictions introduced into the Protectorate.

An important item in the import group is fuel, imported first from England, in the last few years from Germany. This article shows a constant increase. Coal imports amounted to 52.247 tons as against 31.455 tons (1938) and coke 6.023 tons as against 4.407 tons. These articles are imported mostly for the Danzig home-market either for industrial purposes or as heating-material. Owing to the fact that Poland acquired new coal-fields (the Zaolzie district) it is to be expected that coal imports from Germany will be replaced by imports from Poland.

Vegetable (agricultural) products hold second place in the group of commodities imported to Danzig. (51.005 tons as against 28.070 tons in 1938). The most important item was rye (39.448 t as against 7.836 tons in 1938); in the greater lot these rye imports were German transports to be stored at Danzig, the German granaries having been already overfilled. There was, however, a decline as regards foreign plant products: oilseeds — 2.855 tons (7.620), rice 2.345 tons (3.334), cacao — 939 tons (1.174), fruits — 225 tons (274), coffee 841 (839). However, tea 416 tons — (290) and spices — 502 tons (250) show a comparatively large increase.

Chemical products occupy third place in the import group (31.249 tons as against 38.067 tons in 1938). Phosphorites dropped from 27.505 tons in 1938 as against 22.852 tons in 1939. Thomas slag 2.000 tons as against 1.625 tons in 1938 shows an increase. Tannins decline from 1.056 tons (1938) to 651 tons in 1939.

The metal and metal goods group also shows a decline: 22.767 tons as against 23.389 tons. Imports of scrap-iron stopped entirely (773 tons in 1938). Copper imports dropped from 236 tons to 25 tons, whereas metals show an increase from 15.774 tons to 19.633 tons.

The remaining groups comprise the most valuable and profitable transports. Herring imports dropped from 11.098 tons to 6.624 tons, probably as a result of the winding up of several Jewish firms and the attitude taken by Danzig importers against their colleagues in Gdynia. Herring imports will probably continue to decline, since the Danzig deep-sea fisheries can entirely fill the demand of the home-market. There still remains, however, the question of organising sale markets in Poland. Without these the Danzig herring industry can hardly hope to prosper.

In the remaining groups an increase is shown only in the import of foodstuffs 7.484 t. (5.220 t.) and textile raw materials 1.732 t. (1.127). Hides 164 t. (179 t.), caoutchouc 202 t. (1.690 t.), wood and wood products 1.771 t. (3.212 t.), paper and paper products 1.473 t. (4.876 t.), fats and organic oils 3.232 t. (19.926 t.) show a decline. (A large transport of whale oil was brought in last year to be stored at Danzig).

The port of Danzig is essentially a port of export, that is to say — a port in which exports considerably exceed imports. This is accounted for by the fact that most of the transports consist of raw materials or half-manufactured goods, such as coal, wood and grain. In the present year the span between imports and exports is greater than in preceding years owing to the considerable growth of Poland's export trade and the loss of transit imports to Czechoslovakia. The total overseas exports of the port of Danzig for the first half of 1939 amounted to 3.439.999,0 tons. This is the second highest record in the port's exports history, surpassed only in 1931, when the port exported 3.536.302 tons of goods. In relation to the corresponding period of 1938 the increase amounts to 821.215,8 tons or 31,4%.

In the group of commodities exported the most important was the mineral group, 2.342.202 t. (1.934.762 t.). The increase here amounted to 407.440 tons or more than 20%. The following items were responsible for the increase export coal 1.826.393 (1.478.265), bunker coal 400.704 (342.551) and mineral oils 9.694 tons (4.651). The increase in coal exports

eksport drzewa utrzymał się na poziomie zeszłorocznym osiągając 423.494 t. wobec 424.999 t. Ogólny wywóz drzewa dzielił się na poszczególne gatunki jak następuje: dłużyce 26.457 t. (27.700 t.), kopalniaki 16.500 t. (29.311 t.), tarcica 289.527 t. (247.987 t.), podkłady kolejowe 45.390 t. (60.813 t.), klepki 9.408 t. (6.291 t.), dykta 16.195 t. (18.913 t.) Jeśli chodzi o strukturę kierunkową wywozu drzewa, to najbardziej korzystnym kierunkiem okazał się rynek połudnowo-amerykański.

Niemniej cenną jest grupa produktów i wytworów rolnych, która w sumie przekroczyła nawet eksport drzewa, jakkolwiek sam wywóz zbóż był mniejszy. Eksport tych artykułów wykazał wobec istnienia znacznej nadwyżki eksportowej oraz korzystnej koniunktury wywozowej nadzwyczajny wzrost. Ogółem wywieziono 502.095 t. wobec 158.582 t., tak, że uzyskano wzrost o 343.513 t. czyli o ok. 215%, w którym poszczególne artykuły partycypowały jak następuje: zboże ogółem 390.229 t. (158.582 t.), w tym pszenica 21.397 t. (1510 t.), żyto 203.676 t. (3.256 t.), jęczmień 142.163 t. (103.319 t.), owies 22.991 t. (5.400 t.), poza tym rośliny strączkowe 28.553 t. (13.856 t.) oraz mąka 52.602 t. (8.968 t.) W zakresie artykułów spożywczych, których wywieziono 30.386 t. (47.223 t.) zaznaczył się spadek, wywołany niekorzystnym kształtowaniem się wywozu melasu 15.250 t. wobec 26.421 t.

Eksport artykułów hodowlanych obejmuje w pierwszym rzędzie bekony, których wywóz wykazał nieznaczna tendencją zwykłą, osiągając 980 t. wobec 773 t. Eksport jej osiągnął 23 t. (35 t.), masła 19 t. (—). Wobec budowy wielkiej chłodni portowej należy się liczyć z pewnym wzrostem tego działu wywozu, który obok produkcji gdańskiej przyciągnie przypuszczalnie również część produkcji polskiej.

Większe znaczenie odgrywa w porcie gdańskim tylko jeszcze eksport artykułów chemicznych oraz grupa metali i wyroby metalowe, które wykazały również poważny wzrost. Artykułów chemicznych wywieziono 80.285 t. wobec 22.400 t., przy czym główny wzrost wykazał eksport siarczanu amonu 46.018 t. (8.433 t.), soli potasowych 10.802 t. (3.051 t.), nitratów 9.417 t. (45 t.), oraz sody 4.654 t. (3.577 t.): Wywóz metali i wyrobów metalowych wykazał wzrost z 25.776 t. na 39.346 t.

Analogicznie do wzrostu obrotów towarowych portu zwiększył się również ruch statków tak pod względem ilości jak i tonażu. Przyszło bowiem 3.287 statków o pojemności 2.416.820 nrt. wobec 2.976 statków o pojemności 2.130.767 nrt. w pierwszym półroczu 1938 r. Charakterystyczną cechą rozwoju okrętowego w porcie gdańskim jest wysunięcie się po-
nownie bandery niemieckiej na pierwsze miejsce wskutek

was achieved by shifting a part of the coal exports from the Zaolzie district to Danzig and replacing German coal on foreign markets. The increase in mineral oil exports was brought about by the withdrawing of transit transports, temporarily stored in Danzig. Noteworthy is the increase in exports of bunker coal (third most important item on the export list). These exports are accounted for not only by the large number of ships calling at the port, but also by the low prices of bunker coal at Danzig, which cannot fail to attract foreign shippers.

Timber is definitely the most valuable article on the export list in view of the profits derived by the harbour and trade, although it holds only second rank as far as quantity is concerned. In the period under review timber exports (owing to the loss of transit transports) maintained last year's level (423,494 as against 424,999 tons in 1938. Most profitable were the exports going to South-American markets.

By far the greatest increase, however, was attained by the plant production group. Exports amounted to 502,095 tons as against 158,582 tons; the increase is 343,513 tons or 215%. Total grain exports amounted to 390,229 tons (158,582 tons) in which wheat accounted for 21,397 tons (1,510), rye — 203,678 tons (3,256), barley — 142,163 tons (103,319), oats — 22,991 tons (5,400), pod 28,553 tons (13,856 tons) and flour 52,602 tons (8,968). The noticeable decrease in the export of foodstuffs was due to the drop in molasses exports 15,250 tons (26,421).

Animal products, especially bacon show a slightly rising trend (980 tons as against 773 tons), eggs 23 tons, butter 19 tons.

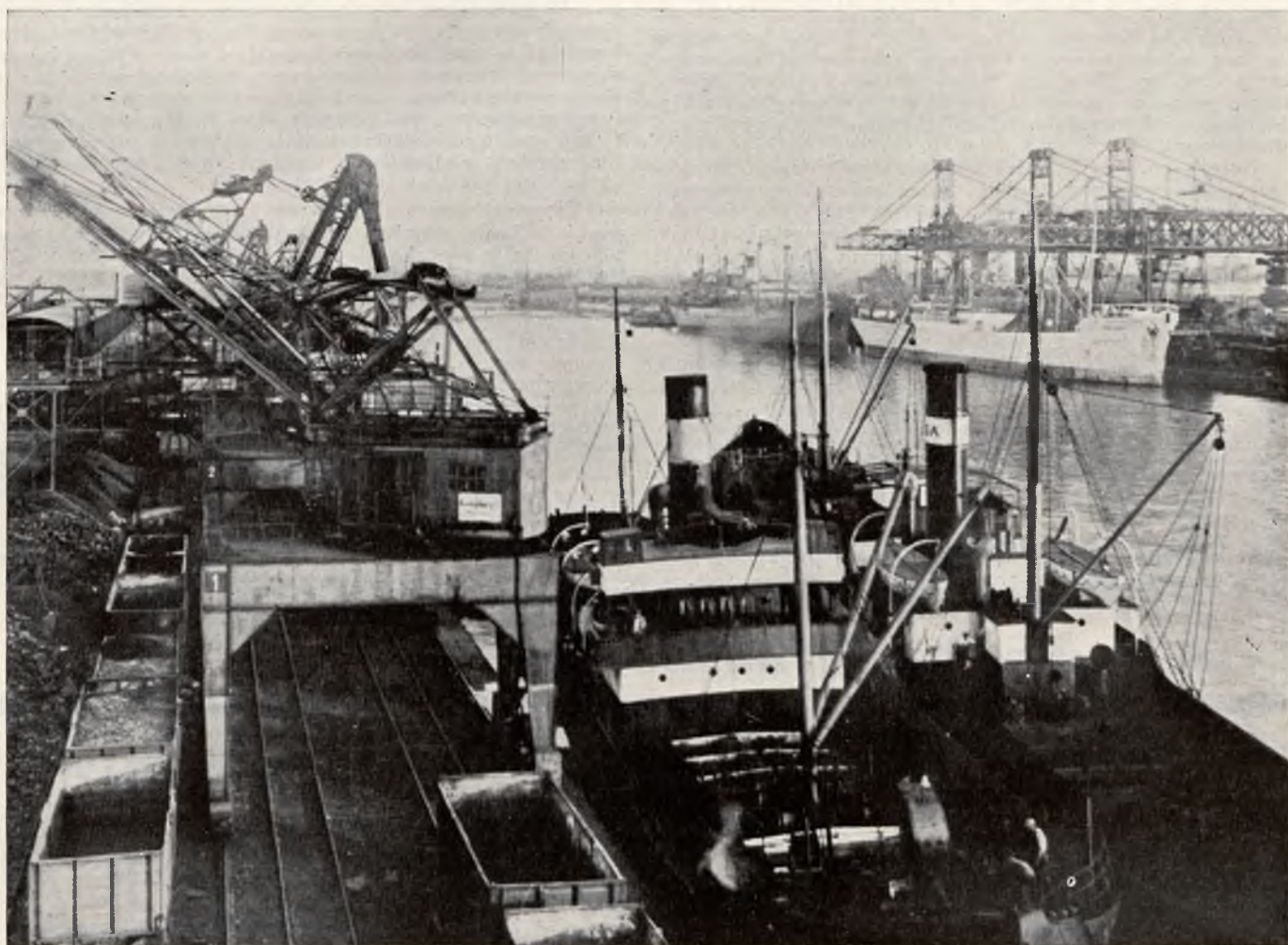
Another important group are chemicals, metals and metal products. The considerable increase in the export of chemicals, (80,285 tons as against 22,400 tons in 1938) has been due to the following items:

Sulphate of ammonia 46,018 tons (8,433), potash salts 10,802 tons (3,051), nitrates — 9,417 tons (45), sodium — 4,654 tons (3,577) etc.

Metals and metal products accounted for 39,346 tons of the export as against 25,776 tons in 1938.

The growth of goods turnover at Danzig has been accompanied by a steady growth in the number and tonnage of ships in the port's ship traffic.

The number of arrivals amounted to 3.287 ships with a tonnage of 2.416,820 NRT as against 2.967 ships and 2,130,767 NRT in the first half of 1938. The German flag has risen again



Basen dla towarów masowych w Gdańsku — Wisłoujściu
The basin for bulk goods at the mouth of the Vistula

spadku udziału bandery szwedzkiej, której tonaż równa się prawie w zupełności tonażowi bandery duńskiej. Zjawisko to ma za przyczynę spadek przywozu rud, obsługiwanego w znacznym stopniu przez banderę szwedzką oraz wzrost wywozu artykułów rolnych, w którym w znaczniejszym stopniu pracuje bandera niemiecka. Następne miejsca zajęły bandery korzystające z portu gdańskiego w znaczniejszym stopniu jako z portu bunkrowego to jest bandera angielska i fińska oraz bandera polska utrzymująca liczne linie regularne. Ogółem reprezentowane były bandery 22 państw.

Na tle tak korzystnego rozwoju okazała się potrzeba przeprowadzenia dalszych inwestycji, które podniosłyby zdolność przeładunkową portu gdańskiego. W tym celu ustaliła Rada Portu nowy program inwestycyjny, o którym podajemy na dalszym miejscu.

Przegląd tych prac i osiągniętych wyników pozwala stwierdzić, iż pierwsze półrocze 1939 r. było nowym etapem rozwoju najważniejszych dziedzin życia portu gdańskiego, co pozwala przypuszczać, że w dziejach portu gdańskiego zapoczątkowany został nowy okres jeszcze świetniejszego rozwoju.

to the first place in the ship traffic of Danzig as a result of the decline in tonnage served by the Swedish flag, which now stands on one level with the Danish flag. This decline was caused by a decrease of imports of Swedish ores and a considerable increase in exports of agricultural products transported largely by German ships. Next in rank were flags of countries which use the port mainly on account of the bunkering facilities offered there: England, Finland and Poland. On the whole 22 different flags were represented in the ship traffic of the port.

Along with the splendid development of the goods expansion there was an ever growing demand for new investments which would ensure the port greater efficiency. The Council of the Harbour Board has worked out a new expansion programme with a view to increasing the number of transshipment installations etc.

This brief review of the work carried out and the results achieved entitles us to affirm that the first half of 1939 marks a new stage in the history of the port of Danzig and augurs well for the further commercial and industrial development of the port.

Aspekty gospodarcze morza Bałtyckiego

Powojenny wzrost żeglugi i obrotów w portach Morza Bałtyckiego świadczy o poważnych zmianach zachodzących w tym regionie. Rozwój obrotów portowych Gdyni-Gdańska, przekraczający w ostatnim roku 16 mil. ton, a z niemieckich portów głównie Szczecina, wykazującego w ostatnim roku cyfrę przeszło 8 mil. ton przeładunku, dalej rozwój flot handlowych poszczególnych krajów nadbałtyckich, a wraz z tym bezpośrednich dalekomorskich linii żeglugowych uzasadnia twierdzenie, że Bałtyk stał się po wojnie „morzem otwartym”.

W związku z tym pojawiły się nowe problemy. Zwraca na nie uwagę szereg pism niemieckich, m. in. „Hansa” (nr 23), „Ostseehandel” (nr 11), a zwłaszcza dyrektor portu szczecińskiego w czasopiśmie żeglugowym „Der Schiffsfrachtendienst” (nr 20). Wg jego określenia „polski port Gdynia zabłysnął, jak kometa na firmamencie Bałtyku wśród portów, świecących równym blaskiem i rozwiął dotychczas panujące wyobrażenie o znaczeniu Bałtyku dla stosunków transportowych i rozwoju sił gospodarczych”.

Rozwój portów p. o. c., których szesnastomilionowe obroty zajęły czołowe miejsce wśród portów Morza Bałtyckiego, wywiera również wpływ na porty Morza Północnego, pomniejszając ich znaczenie jako punktów zbiorczo-rozdzielczych dla portów bałtyckich. Takim ośrodkiem dla linii żeglugowych, tracącym obecnie na znaczeniu, jest szczególnie Hamburg, który dzięki Kanałowi Kilońskiemu w łatwy sposób kumulował transporty bałtyckie, obsługując prowincjonalne porty Bałtyku krótkimi liniami dowozowymi.

Należy podkreślić obiektywność wymienionego dyrektora konkurencyjnego portu, który mówiąc o obecnych przemianach, przypisuje tzw. „wejściu Polski na Bałtyk” decydujące znaczenie w tym regionie, równocześnie jednak sprostować należy jego określenie Gdyni jako „komety”, które może być słuszne, jeśli chodzi o tempo powstania i rozwoju portu gdyńskiego, nie posiada jednak drugiej cechy związanej z pojęciem komety — szybkiego znikania. Najistotniejszą bowiem cechą ostatniego dwudziestolecia historii Polski jest żywiołowy i trwały pęd do „uprawiania morza”, pęd posiadający realny wyraz tak w dziedzinie portowej, żeglugowej, jak i w handlu zamorskim.

Niemcy, obserwując energię młodego w dziedzinie gospodarki morskiej narodu, czują się zagrożeni w swym stanie posiadania i z konieczności dostosowują swoją politykę do pojawiających się świeżych problemów. Ekspansja nowej „morskiej Polski”, która zrozumiała, że szlaki komu-

nikacyjne morskie są szlakami mocarstwowymi, stworzyła bowiem na Bałtyku problemy, znajdujące swe odbicie nie tylko w zmianach zaplecza gospodarczego poszczególnych portów i przekierunkowaniu linii żeglugowych, ale i nowe problemy polityczne. Uwypukla to dobitnie niedawno odbyty we Lwowie V Naukowy Zjazd Pomoroznawczy Instytutu Bałtyckiego, który wszechstronnie zajął się rolą Gdyni i Gdańska, jako instrumentów polskiej polityki gospodarczej i jednomyślnie stwierdził, że „port gdański, będąc drugim obok Gdyni portem polskim na Bałtyku, leży w sferze najżywniejszych interesów gospodarczych polskich i jest niezbędny dla normalnego rozwoju polskiego gospodarstwa narodowego, tak samo, jak ujście Wisły jest elementem stałym w konstrukcji gospodarczej i politycznej naszego państwa”. Idąc za myślą prezesa tego Zjazdu, prof. St. Pawłowskiego, należy się spodziewać połączenia tych dwu miast i portów w jeden wielki organizm pracujący w obsłudze, rosnącego stale polskiego handlu zamorskiego. Wymaga to oczywiście zniesienia szeregu przeszkód polityczno-gospodarczych; że jednak jest to możliwe, świadczą obawy niemieckie i posunięcia, mające na celu przeciwdziałanie wpływom polskiego kompleksu portowego. Hamulcem ma się stać Szczecin, rozbudowany i podniesiony do roli głównego portu Morza Bałtyckiego; środkami zaś — projektowany kanał Dunaj—Odra, mający skierować transporty towarowe z najdalszego zaplecza do portu szczecińskiego, jak i odstąpienie mu przez Hamburg funkcji zbiorczo-rozdzielczych dla krajów nadbałtyckich. O tej nowej roli Szczecina piszą wszystkie pisma niemieckie, zgodnie podkreślając, że jest ona przeciwdziałaniem aktywności polskiej na Bałtyku.

Ta nowa sytuacja Szczecina — zaznacza cytowany autor — nabrała realnych podstaw pod koniec 1938 r., kiedy w związku z 4-letnim planem przystąpiono do budowy wodnych połączeń śródlądowych.

Niemiecka polityka bałtycka wymaga przeciwdziałania ze strony portów p. o. c.; zasadniczym posunięciem w tej dziedzinie jest regulacja Wisły oraz realizacja projektowanego kanału Wisła — Prut — Dunaj. Położył na to główny nacisk wspomniany wyżej V Naukowy Zjazd I. B., tak w referacie „Rola Lwowa jako ośrodka na dziale wód bałtycko-czarnomorskim”, jak i w innych referatach, których ostateczną konkluzją było stwierdzenie, że Wisła jest główną arterią obiegową Polski, i że jej regulacja jest jednym z podstawowych warunków utrzymania niezawisłości gospodarczej kraju.

„Pennapol“ Export Pierza i Puchu

B. BELFER i S-KA - KRAKÓW, JÓZEFA 21. TEL. 206-57

FABRYKA CHUSTEK, SZALI, PLEDÓW
PODRÓŻNYCH I WYROBÓW WŁÓKIENNICZYCH

A. A. PIASKOWSKI i S-KA

Łódź, Piotrkowska 62
Tel. Nr 121-12 i 213-71

Fabryka: Pomorska 106
Tel. 136-68. P.K.O. 600.606

Ośrodek przemysłu włókienniczego »Bielsko« i jego rola w eksporcie polskim

Już na wiele dziesiątek lat przed wojną światową miał przemysł włókienniczy, który się rozwijał po obu stronach rzeki Białki, swoje niezawodne tereny odbiorcze. Bielsko było znane ze swych materiałów i artykułów specjalnych, jak fezy tureckie i dobrze wprowadzone sukna wschodnie. W następstwie wielkiej wojny Bielsko mimo, że straciło swoich odbiorców, ale dobra jego marka na rynku światowym pomogła mu wkrótce do odzyskania należnego mu miejsca w handlu światowym, jakkolwiek musiały w tej dziedzinie zajść bardzo poważne zmiany.

Bliski Wschód został dla nas prawie zupełnie stracony, gdyż jak wiadomo, fezów na Wschodzie już więcej się nie nosi, na miejsce jego jednak zdobył tutejszy przemysł inne tereny, które obsługuje z powodzeniem, wyrażającym się w coraz to bardziej zwiększających się ilościach eksportowanego towaru.

Konserwatyzm okazał się tu więc bardzo dobrym. Włókiennicy Bielska - Białej i okolicy pozostali, mimo piętrzących się trudności, wierni zasadom odziedziczonym po ojcach. Bielskie wyroby sukiennicze utrzymały się w swej wysokiej jakości, a ich wytwórcy pozostali wierni dawnym zwyczajom handlowym, polegającym na dobrej i solidnej obsłudze klientów. Te względy idące w parze z wysokim gatunkiem i dobrym smakiem zapewniają im stałą i wierną klientelę.

Bielsko - Biała, jako okręg przemysłowy zajmuje wśród innych centrów uprzemysłowionej Polski szczególne miejsce. Bielsko opiera swoją dumę na stałości swoich odbiorców. Tutaj ilość dokonanych transakcji nie ma decydującego znaczenia. Główny nacisk kładzie się natomiast na utrzymanie koła stałych klientów, a to osiąga się tylko uczciwą i solidną obsługą.

Eksport bielski różni się również tym od innych terenów polskich, że wyroby jego stoją wartościowo znacznie wyżej. Nie ulega bowiem żadnej wątpliwości, że jest rzeczą o wiele trudniejszą uplasować na rynku zagranicznym towar dobry, a tym samym droższy — ale nasi bielscy przemysłowcy dokonali tego z powodzeniem i to może być przedmiotem ich dumy.

Na wielkiej konferencji, poświęconej sprawie eksportu, która się odbyła w roku 1937 w Warszawie, przytoczył referent spraw włókienniczych następujące cyfry orientacyjne, podczas gdy kg towaru eksportowanego z Białegostoku przedstawiał wartość zł 8, to kg łódzkich wyrobów kosztował zł 20, bielski natomiast fabrykat kalkulował się na zł 40. Ponieważ referent był zarazem dyrektorem Izby Handlowo - Przemysłowej miasta Łodzi, nie ulega wątpliwości, że to przeciwstawienie opierało się na najbardziej ścisłych danych. Cyfry absolutne przedstawiają się dziś napewno inaczej, ale wzajemny ich stosunek nie uległ zmianie.

Interes eksportowy jest w dzisiejszych warunkach pracą, mogącą być należycie ocenioną tylko przez tego, który się tymi sprawami zajmuje. Najróżnorodniejsze ograniczenia, dyktowane różnymi względami, uzależnione od sytuacji poszczególnych państw, czynią z problemu eksportowego niemal specjalną wiedzę. Samo przez się utrudniona sytuacja powiększa jeszcze rozwijający się świat nie we wszystkich państwach biurokracizmem. Ale najcięższe przeszkody na drodze rozwoju eksportu kładzie wzmagająca się coraz silniej autarkia. Ograniczenia dewizowe, kontyngenty najróżnorodniejszego gatunku, cła ochronne i preferencje — oto najwięksi wrogowie eksportu. Należy to więc uznać za jeszcze większą zasługę tych firm, które nie zważając na różnego rodzaju przeszkody jeszcze ciągle szukają nowych odbiorców i ich znajdują. Nie ma bowiem stopnia oceny na określenie wartości tej pracy, tak z punktu widzenia zaopatrzenia kraju w dewizy, jak i zwiększenia stanu zatrudnienia.

Jako teren eksportowy dla towarów bielskich wchodzi przede wszystkim w rachubę kraje europejskie, gdzie istnieje wielkie zapotrzebowanie na towar wysokogatunkowy. Ale również Indie, Afryka i kontynent amerykański są terenami zbytu dla wyrobów bielskich. Poza tym należy stwierdzić, bez przesady, że przemysł włókienniczy bielski pozostaje w stosunkach handlowych z całym światem i temu właśnie zawdzięcza fakt, że Bielsko zdobyło sobie pozycję, która stawia je w rzędzie tych miast, które nie ilością ale jakością podbiły rynki światowe.

Przeważną część eksportu kierowana jest na rynki zachodnio - europejskie — przez to samo uwydatnia się wysoka klasa tych wyrobów.

W roku 1938 wywieziono ogółem z Bielska towarów na sumę złotych 5.120.705,— w tym tkanin wełnianych za zł 2.278.459,— a pierwsze półrocze 1939 r. wykazuje w eksporcie wyrobów włókienniczych interesującą zmianę, głównym odbiorcą dla tkanin bielskich — czysto wełnianych staje się Anglia i Szwajcaria, poza naszymi dawnymi i wypróbowanymi odbiorcami.

Należy podkreślić jeden szczegół, który uwydatnia znaczenie solidnej pracy i dobrych stosunków z odbiorcami — wywóz wyrobów włókienniczych polskich wykazuje dość silny spadek za wyjątkiem »Bielska«, którego eksport znakomicie się rozwija, wbrew wszelkim przewidywaniom i mimo napiętych stosunków politycznych.

Tkaniny czysto wełniane, jako przedmiot głównego zainteresowania, wykazują wzrost wywozu o 108% w porównaniu do I półrocza roku ubiegłego, a w innych gałęziach wynoszą cyfry wzrostu od 26% w przędzy lnianej, do kilkaset procent w tkaninach bawełnianych.

Ama.

P L U T Z A R i B R Ü L L

Spółka Komandytowa

Cloth Manufacturers

Wytwórnia i wykończalnia towarów tekstylnych
w BIELSKU

telefony: 28-60, 28-61, 28-62, 28-63

Pierwsza polska wytwórnia chorągwi i flag

BIELSKO POLAND - tel. 28-60, 28-61, 28-62, 26-63

We produce all kinds of woollen goods for Ladies
and Gentleman's wear

and wollen materials for Flags white and in all colours

AUSTRJACKA SPÓŁKA AKCYJNA

VÖSLAUSKA FABRYKA PRZĘDZY CZESANKOWEJ

FILIA W BIAŁEJ - KRAKOWSKIEJ

GERHARD BARTONIEK, RYBNIK, WOJ. ŚL.

Młotownia - Kuźnia wykrojowa - Konstrukcje żelazne - Odlewnia żelaza i metali

SPECJALNOŚĆ: Łańcuchy, kotwice, haki sprzętowe, zabieracze do kolejek linowych, wózki górnicze, dragi, pogłębiacze i wszelkie inne wyroby żelazne dla przemysłu i żegluga

Połączenia telefoniczne: Fabryka 11-29, Hutnicza 35
Telegramy: Bartoniek, Rybnik

KRONIKA ZAGRANICZNA

AUSLANDSCHRONIK — FOREIGN CHRONICLE

WZNOWIENIE SUBWENCJI DLA ŻEGLUGI ANGIELSKIEJ.

Cieżka sytuacja i pogłębiający się kryzys w żegludze angielskiej zmusił rząd brytyjski do powzięcia środków zaradczych. Wyrazem tych starań jest projekt ustawy „British Shipping (Assistance) Bill”, obejmujący sprawy subwencji dla trampingu, kredytów i subwencji na budowę nowych statków, pomocy dla linii regularnych oraz organizacji rezerw statków handlowych.

Subwencję dla trampingu, którą otrzymają armatorzy, właściciele trampów, ustanowiono na lat 5 w rocznej kwocie £ 2.750.000; w wypadku, kiedy wskaźnik frachtowy będzie mniejszy od 95 (przy r. 1929 = 100), rząd wypłaci pełną kwotę £ 2.750.000, w miarę zaś jego wzrostu nastąpi stopniowe, przewidziane ustawą obniżenie sum wypłacanych przez rząd, a nawet ich wstrzymanie, gdy wskaźnik przekroczy liczbę 105. Obliczenia subwencji dla poszczególnych trampów będą oparte na „tono-dniach” pracy charterowanych statków.

Przewidziano również specjalne zarządzenia na wypadek szczególnie złej i dobrej koniunktury oraz dla statków poniżej 3500 tlb.

Armatorzy, chcąc korzystać z subwencji, muszą się zastosować do rozporządzeń angielskiego Urzędu Morskiego w sprawie zatrudnienia załogi angielskiej, ustalonych plac oraz przestrzeganie minimalnych stawek frachtowych.

Wypłaty subwencji rozpocznie rząd 1 stycznia 1940 r.

Na budowę statków przewidziano kredyty w wysokości £ 10.000.000, odnosi się to do jednostek zamówionych po 28 marca 1939 r., których budowę rozpocznie się w ciągu 2 lat od wyjścia ustawy. Pożyczki zabezpieczone hipoteką na statku będą zwrotne w terminie nie przekraczającym 12 lat.

Oprócz kredytów budowlanych ustanowiono jeszcze subwencje obejmujące £ 2.500.000 po 500.000 rocznie. Dotyczą one statków zamówionych po 28 marca 1939; pierwszą ratę wypłaci rząd po ukończeniu budowy, lecz nie wcześniej, jak 31 marca 1940 r., a resztę w przeciągu następnych czterech lat. Jeżeli przeciętny poziom stawek frachtowych w roku będzie wyższy niż wskaźnik frachtowy 120 (przy r. 1929 = 100), rząd wstrzyma wypłatę subwencji.

Na pomoc dla żeglugi regularnej przeznaczono £ 10 milionów dla zabezpieczenia jej przed konkurencją państw obcych.

Aby zapewnić państwu dostateczną ilość tonażu na wypadek wojny, ustawa przewiduje £ 2 miliony na zakup statków rezerwowych i £ 100.000 na ich utrzymanie. Jako najodpowiedniejsze uznano statki od 5—8000 tlb; mają one stanowić własność „Board of Trade”. Obowiązkiem armatorów będzie troska o ich bezpieczeństwo i utrzymanie w przewidzianych dla nich portach. Statków tych nie będzie im wolno sprzedawać ani oddać na złom bez zatwierdzenia „Board of Trade”. Rezerwa obejmie towarowce z wyłączeniem tankowców, pasażerskich, rybackich itp. Ta część ustawy o subwencjach już weszła w życie.

Wykonawcą zarządzeń, dotyczących trampingu ustanowiono specjalną komisję „Tramp Shipping Subsidies Committee”, której zadaniem będzie badanie przeciętnych sta-

wek frachtowych oraz obliczenie subsydiów dla poszczególnych trampów.

Ustawa, zawierająca dużo momentów bardzo ważnych dla armatorów, wywołała ożywioną dyskusję i na ogół spotkała się z uznaniem racjonalności poszczególnych zarządzeń. Jedyną przykrą niespodzianką dla armatorów było ustalenie terminu wypłat subwencji dopiero w 1940 r., gdyż wielu z nich zamówiło już statki, względnie uruchomiło uwiązane zaraz po powzięciu przez rząd zasadniczej decyzji udzielenia pomocy żegludze, licząc się z możliwością otrzymania pomocy finansowej w tym roku.

POLSKA BANDERA NA TRZECIM MIEJSCU W PORCIE KOPENHASKIM.

W czerwcu rb. ruch statków w porcie kopenhaskim wyniósł 2.606 statków pojemności 762,8 tys. trn, w tym w kabotażu 1.619 statków pojemności 240 tys. trn.

W ruchu zagranicznym pierwsze miejsce zajmuje bandera duńska — 196,6 tys. trn, drugie szwedzka — 95,1 tys. trn, trzecie polska — 40,6 tys. trn, następnie norweska — 35,6 tys. trn.

KONKURENCJA PORTÓW

Rola Szczecina jako pomostu między południowo-wschodnią Europą, a krajami Oceanu Atlantyckiego zajmuje się jeden z ostatnich numerów czasopisma „Hansa” przy czym określa granice zaplecza portu szczecińskiego obejmując nimi część Polski, kraje protektoratu, Węgry, Jugosławie, Rumunię i Bułgarię. Tak rozległe zaplecze zostanie, zdaniem pisma, osiągnięte dzięki kanałowi Dunaj-Odra. Również gospodarczy region bałtycki jest, zdaniem pisma naturalnym terenem ekspansji Szczecina, którego sytuację charakteryzuje walka konkurencyjna na dwa fronty.

„Z jednej strony grupa polskich portów pod przewodem Gdyni oraz z drugiej grupa portów Morza Północnego walczy o podstawowy dla Szczecina obrót towarowy z państwami bałtyckimi. Równocześnie z postępującymi stratami w obrotach, szukają konkurencyjne porty namiastki w obrotach towarowych na Bliskim Wschodzie, a tymczasem, przynajmniej odnośnie bałtyckiego regionu gospodarczego, powinny one pozostawić je niemieckim portom bałtyckim, a z pośród nich przede wszystkim Szczecinowi”.

Należy dodać, że niemieckie porty przenoszą obecnie walkę konkurencyjnych portów z dziedziny taryf kolejowych na nową platformę — drogi wodne, gdzie jak wiadomo taryfy przewozowe z natury rzeczy kształtują się na niższym poziomie.

LUBEKA I KRÓLEWIEC W BASENIE BAŁTYCKIM

Gospodarka planowa w Niemczech obejmująca również i porty morskie, reguluje przede wszystkim wzajemne stosunki między nimi i na miejsce dawnej konkurencji ubieganie się o ładunki wprowadza współpracę portów w służbie gospodarki narodowej. Jedną z trudniejszych kwestyj jest sprawa uregulowania współpracy między portami morza Północnego i morza Bałtyckiego. Dzięki kanałowi kilońskiemu niektóre porty morza Północnego, a zwłaszcza Hamburg, zbliżyły się do Bałtyku, ze stratą jednak dla niemieckich portów bałtyckich, a szczególnie Lubeki znajdującej się na uboczu. Aby zapobiec skutkom zmniejszenia się obrotów, Lubeka rozpoczęła akcję w kierunku rozbudowy drogi wodnej za pomocą kanału łączącego Łabę z morzem, następnie poczyniła starania, aby podnieść stan przemysłu w porcie, wreszcie nawiązała kontakty z krajami bałtyckimi.

Rozwój przemysłu wymaga większego dowozu surowców, tym samym wzrasta ilość transportów, punkt zaś ciężkości życia gospodarczego Lubeki leży w stosunkach handlowych z krajami basenu bałtyckiego, szczególnie ze Szwecją, Danią i Finlandią. Drzewo i rudy szwedzkie, drzewo fińskie oraz punkty spożywcze i rolnicze z Danii — stanowią najważniejszą pozycję w imporcie Lubeki, która wywozi głównie sól kuchenną, sole potasowe, koks, żelazo i produkty chemiczne. Poza tym przez Lubekę przechodzą towary masowe jak węgiel z Emden i portów holenderskich, ruda z Grecji, Anglii, Hiszpanii i Francji.

Innym portem niemieckim na Bałtyku znajdującym się w trudnej sytuacji jest Królewiec. Port ten posiadający słabe gospodarcze zaplecze, dopiero dzięki rozbudowie linii kolejowych w Prusach Wsch. oraz połączeniu z Rosją nawiązał normalne stosunki handlowe, w których mógł odegrać rolę łącznika między Prusami a Rosją nie posiadającą na Bałtyku żadnego portu wolnego od lodów. Dzie-

CHŁODNIA GDYŃSKA

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Chłodnia i Składy Portowe w Gdyni

GDYNIA - PORT

Nobrzeże Polskie - tel 29-17 i 13-05

Dom składowy. — Magazyny i składy celne. — Obszerne pomieszczenia dostosowane do właściwości poszczególnych towarów i wyposażone w najnowsze 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: 204 - 44, 104 - 46.

ki temu 75 proc. eksportu z Królewca było pochodzenia rosyjskiego. Po wojnie nowe granice spowodowały utratę olbrzymiego zaplecza, a konkurencja Gdańska, Rygi i Lwowa zmieniła kompletnie sytuację. Królewiec podobnie jak Lubeka chcąc uzyskać obroty przedwojenne mógł liczyć li tylko na wymianę między Rzeszą a Prusami Wsch., zmniejszając w miarę możliwości swoją pozycję na pozostałym zapleczu. Zmiana warunków ekonomicznych w Prusach Wsch. wpłynęła na polepszenie sytuacji Królewca, która w cyfrach przedstawia się następująco:

obroty ogółne w tys. ton	wynosiły w	1933	2 151
		1934	2 678
		1935	2 744
		1936	4 586
		1937	5 657

Połowa przynajmniej obrotów przypada na kraje bałtyckie. Import obejmuje głównie drzewo (papierówkę) z Rosji, Łotwy i Finlandii, piryty z Norwegii, kamienie ze Szwecji. Eksport idzie w kierunku państw zachodnich i to do Anglii — węgiel, do innych zboże i celuloza.

ŚWIATOWY TONAŻ NA POZĄTKU DRUGIEGO PÓŁROCZA RB.

wynosił 69.440 tys. trb wobec 67.847 tys. trb na 1 lipca 1938 r. W porównaniu do stanu z 1914 r. niektóre kraje wykazują obecnie spadek tonażu, np. W. Brytania o 5,3% i Niemcy o 12,7%, natomiast dominia brytyjskie wykazują wzrost o 90,7%, największy jednak wzrost przypada na Stany Zjednoczone o 340%, następnie na Japonię — o 299%, Norwegię — 147%, Włochy — 139%, Grecję — 117%, Szwecję — 55%, Danię i Francję — każdą o 52%, itd. W porównaniu ze stanem w 1914 r. światowy tonaż wzrósł o 50,9%.

NOWY PORT DUNSKI W FREDERICJI

6 lipca 1939 r. nastąpiło otwarcie nowego portu duńskiego w Fredericji. Budowa portu kosztowała 3,5 mil. kor. Długość basenu wynosi 550 metrów, a jego głębokość od 7 do 9 metrów. Jednocześnie przebudowano tam port rybacki, tak, że jest on obecnie trzy razy większy.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

ZOLL- U. TRANSPORTNACHRICHTEN

WPROWADZENIE NOWEJ TARYFY ARTYKUŁOWEJ NA SAMOCHODY DO POLSKO-RUMUŃSKIEJ TARYFY ZWIAZKOWEJ PORTOWEJ Z PORTAMI W GDYNI I GDAŃSKU

Z dniem 1 lipca 1939 r. została wprowadzona nowa taryfa artykułowa nr 190-A na samochody oraz ich części — także rozbrane i zapakowane w skrzyniach, nr 190-B na podwozia (Chassis) do samochodów wszelkiego rodzaju, z motorem lub bez motora, nr 190-C na karoserie samochodowe, nr 190-D na części żelazne do samochodów, jak to: osie, przyczepki, buksy, resory, dzwona, obręcze, koła — wszystko w stanie surowym nie pokryte farbą lub lakierem.

W przypadku przewozu pojazdów mechanicznych nie opakowanych może towarzyszyć przesyłce dozorca, który wykupuje bilet 3 klasy pociągu osobowego; w razie przewozu bez dozorczy, należy części (lekko) ruchome pozdejmować, po czym nadać je w skrzyni z obliczeniem przewoźnego według taryfy przewidzianej dla pojazdów mechanicznych. Taryfa niniejsza obowiązuje w kierunku do Rumunii. Towary działu A, B i C przewozi się w wagonach otwartych, zaś działu D w wagonach krytych. Stawki podane są w groszach za 100 kg; zawierają one również 15% dodatku do przewoźnego za odcinek C. F. R. Taryfa niniejsza zawiera ponadto tabelę stawek kontyngentowych. Stawki tej tabeli oznaczonej literą B przewidziane dla kontyngentu 5.000 ton, stosuje się w drodze zwrotu po udowodnieniu przewiezienia w ciągu 1 roku przez jednego nadawcę lub jednego odbiorcę ustalonej minimalnej ilości. Ponadto stosuje się również powyższe stawki w drodze kartowania. W wypadku nadania na jednej stacji portowej przez jednego nadawcę równocześnie całego ładunku okrętowego wynoszącego najmniej 100 ton towarów działu A, B, C i D do jednej i tej samej stacji odbiorczej. W tym wypadku nadawca winien wypełnić warunki następujące: listy przewozowe winny być opatrzone bieżącymi numerami; do listu przewozowego oznaczonego numerem 1 należy dołączyć specyfikację towarów w dwóch egzemplarzach przy podaniu odnośnych numerów listów przewozowych; nadawca winien zamieścić w każdym liście przewozowym ładunku zbiorowego żądanie zastosowania tego sposobu obliczenia przewoźnego; w każdym liście przewozowym należy również podać z wielu przesyłek składający się cały ładunek zbiorowy. Ponadto nadawca winien zamieścić w liście przewozowym żądanie o stosowaniu odnośnych stawek tabeli B niniejszej taryfy artykułowej w dro-

PRACA STOCZNI SKANDYNAWSKICH

Na 1 lipca 1939 r. było w budowie lub zamówionych na stocznjach szwedzkich 75 statków — 515 040 trb., (w tym w budowie 27 statków i 162 390 trb.), na stocznjach duńskich — 54 statki — 558 540 trb. (w tym w budowie 21 statków — 151 540 trb.), na stocznjach norweskich — 71 statków — 122 500 trb. (w tym w budowie 34 statków — 45 590 trb.).

STRATY TONAŻU PO WOJNIE HISZPAŃSKIEJ

Według ostatniego zestawienia — straty tonażu handlowego w czasie wojny hiszpańskiej, wynoszą 89 jednostek o pojemności 237.600 trb. Straty te oceniono na 7 milionów £.

NOWE PRAWO MORSKIE W FINLANDII

Zeszyt czerwcowy rb. Wiadomości Urzędu Morskiego w Helsinkach zawiera cały szereg ustaw z dziedziny morskiej, jakie wydano 9 czerwca 1939 r.

Wśród nich przede wszystkim wymienić należy nowe prawo morskie ujęte w 282 paragrafy w 12 rozdziałach, traktujących o armatorze, kapitanie, frachtowaniu, awarii, szkodach wskutek zderzenia statków, wynagrodzeniu za ratownictwo, prawie zastawu i przedawnieniu zobowiązań, inspektorach i rzeczoznawcach okrętowych, postępowaniu w procesie sądowo-morskim, traktowaniu w sądzie deklaracji morskiej itd.

TOWARZYSTWO EKSPLOATACJI STREFY WOLNOCIOWEJ W KŁAJPEDZIE

W Kłajpedzie odbyło się pierwsze posiedzenie towarzystwa akcyjnego strefy wolnościowej w Kłajpedzie. Na zebraniu przyjęto statut towarzystwa oraz wybrano zarząd tego towarzystwa. Prezesem został Litwin p. Ernest Galvanaskas. Jako członkowie ze strony litewskiej wchodził wicedyrektor litewskich kolei państwowych inż. Augustaitis oraz ostatni gubernator kraju kłajpedzkiego — Gailius. Ze strony Niemiec wszedł do zarządu p. Minke, drugi przedstawiciel Niemiec nie został jeszcze mianowany.

Jak wiadomo, kapitał zakładowy nowego towarzystwa wynosi 100 tys. marek, z czego Litwa wnesi 60 tys.

FRACHTVERGÜTUNGEN FÜR DIE EINFUHR VON AUTOMOBILEN USW. ÜBER GDYNIA U. DANZIG.

Mit dem 1. Juli d. J. ist in den polnisch-rumänischen Verbandstarif der Artikel Nr. 190 für Automobile und Automobilteile, Nr. 190 B für Chassis für Automobile aller Art mit und ohne Motor, Nr. 190 C für Eisenteile für Automobile, wie Achsen, Anhänger, Ressore, Glocken, Buchsen, Räder, Reifen, alles im Rohzustand ungemalt oder lackiert, aufgenommen worden. Unverpackt verladene Automobile können von Aufsehern, welche ein Bilet 3 Klasse Personenzug besitzen müssen begleitet werden. Beim Transport ohne Aufseher müssen sämtlich leicht abnehmbare Teile in Kisten verpackt und aufgegeben werden, wobei der Tarif für mechanische Fahrzeuge in Anwendung kommt.

Waren Gruppe A, B und C werden in offenen, Gruppe D in geschlossenen Wagen befördert. Die Tarifsätze sind in Groschen für 100 Kg. angegeben und enthalten einen 15% Frachtzuschlag für den Absatz C.F.R. Die Tarife enthalten ausserdem eine Tabelle der Kontingentsätze. Die Sätze dieser Tabelle, bezeichnet mit dem Buchstaben B, vorgesehen für Kontingente 5000 T., werden auf dem Rücktransport angewendet falls nachgewiesen wird, dass im Laufe eines Jahres von ein und demselben Empfänger bezw. Absender das Mindestquantum verladen ist. Ausserdem werden diese Sätze auch auf dem Wege der Kartierung angewendet, falls auf einer Hafenstation durch einen Absender gleichzeitig eine ganze Dampferladung von mindestens 100 T. Waren Gruppe A, B, C und D nach ein und derselben Stationen aufgegeben wird. In diesem Falle muss der Absender folgende Bedingungen erfüllen: Die Frachtbriefe müssen mit laufenden Nummern versehen sein; dem Frachtbrief Nr 1 muss eine Spezifikation der Waren in 2 Exemplaren unter Angabe der betreffenden Frachtbriefnummern beigelegt werden; der Absender muss in jedem Frachtbrief der Sammelladung den Antrag auf Anwendung der obigen Tarife aufnehmen; in jedem Frachtbrief ist ausserdem die Anzahl der Sendungen, aus denen die Sammelladung besteht, sowie der Antrag auf Anwendung des Satzes B des Artikeltarifs auf dem Wege der Kartierung, aufzunehmen.

Zur Auffüllung des festgesetzten Kontingents können auch Waren hinzugenommen werden, welche nach Tabelle B anderer Artikeltarife oder Tab. A Artikel 145 und 195 befördert werden.

dze kartowania. Dla dopełnienia ustalonego kontyngentu mogą być doliczone do towarów przewiezionych według stawek tabeli B niniejszej taryfy artykułowej również towary przewiezione na podstawie tabel B innych taryf artykułowych niniejszej taryfy lub też według stawek tabeli A taryf artykułowych nr 145 i 195. Stawka według niniejszej taryfy z Gdyni-Port do granicy państwa pod Sniatyniem dla działów, A, B, C, wynosi dla 5 ton 14,57 zł, dla 10 ton 11,79 zł, dla 15 ton również 11,79 zł, natomiast dla działu D w tej samej relacji stawka wynosi dla 5 ton 6,69 zł, dla 10 i 15 ton 4,85 zł.

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI W SPRAWIE SKRÓCENIA TERMINU WOLNEGO OD POSTOJOWEGO PRZY ZAŁADOWANIU WĘGLAREK I PLATFORM ORAZ PRZY WYŁADOWANIU PLATFORM.

W myśl tego zarządzenia następujące terminy wolne od postojowego zostały skrócone z ważnością od dnia 1 lipca 1939 r.: przy załadunku platform czteroosiowych i węglarek oraz platform dwuosiowych o długości 10 m i powyżej z 24 godzin bieżących na 8 godzin służbowych (tj. godzin, w czasie których odbywają się czynności ładunkowe na stacjach) zaś przy wyładunku platform czteroosiowych oraz platform dwuosiowych o długości 10 m i powyżej, z 24 godzin bieżących na 12 godzin bieżących. Nie dotyczy to przesyłek wyładowywanych z tych platform na torach ogólno-ładunkowych, o których przybyciu dokonano zawiadomienia po godzinie 15-tej. Przy tych przesyłkach powyższy termin wolny od postojowego został skrócony z 24 godzin bieżących na 18 godzin bieżących.

PODWYŻSZENIE ŁADOWNOŚCI WĘGLAREK

W odchyleniu do § 14 pkt. 17 R. P. T. została wprowadzona z dniem 27 czerwca 1939r. poprawka według której miarodajną dla załadunku węglem kamiennym, brykietami z węgla kamiennego i miałem węglowym, przy węglarkach 15-to tonowych nie jest wypisana na nich ładowność tych węglarek, przy węglarkach 20-to tonowych nie jest wypisana na nich ładowność 20 ton lecz 22 tony, do której podwyższa się ładowność tych węglarek a przy węglarkach 30-to tonowych nie jest wypisana na nich ładowność 30 ton lecz 33 tony, do której podwyższa się ładowność tych węglarek. Równocześnie w powyższych przypadkach podwyższoną została nośność węglarek 15-to tonowych do 16.750 kg zaś węglarek 20 tonowych do 23 ton. Powyższe odchylenie nie odnosi się do przesyłek węgla kamiennego, brykietów z węgla kamiennego i miału węglowego, do których przy obliczaniu przewoźnego stosuje się taryfy wyjątkowe wk-14 i wk-16; w takich przypadkach należy brać pod uwagę ładowność wypisaną na wagonach węglarkach.

CZASOKRES WOLNY OD POSTOJOWEGO DLA TRANSPORTÓW DRZEWA Z OBSZARÓW POZAPOLSKICH NIE SKRÓCONY.

Rada Portu wyjaśnia do nowego rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji dot. skrócenia czasokresu wolnego od postojowego dla transportów drzewa idących przez Gdańsk lub Gdynię, że rozporządzenie to wydane zostało przez P. K. P. jedynie dla drzewa pochodzenia polskiego; nie obejmuje ono natomiast przesyłek tranzytowych, tak że nie ucierpiała na tym konkurencyjność tranzytowych przesyłek drzewnych. Dla drzewa tranzytowego wynosi czasokres wolny od postojowego nadal 96 godzin.

Der Tarifsatz Gdynia/Hafen — Grenzstation Sniatyn ist folgender: Gruppe A, B, C bei 5 T. zł. 14,57, für 10 und 15 T. 11,79, für Gruppe D: für 5 T. zł. 6,69 für 10 und 15 T. zł. 4,85.

VERKÜRZUNG DER WAGENSTANDGELDFREIEN FRISTEN BEI BELADUNG VON KOHLENWAGGONS UND PLATTFORMEN SOWIE BEI ABLADUNG VON PLATTFORMEN.

Durch Verordnung des Verkehrsministers sind ab 1. Juli d. J. die standgeldfreien Fristen wie folgt verkürzt:

Bei Beladung von 4-achsigen Plattformen und Kohlenwaggons, sowie 2-achsigen Plattformen von 10 Mtr. Länge und mehr von 24 laufenden Stunden auf 8 Dienststunden (d. h. Stunden, in denen die Verladung auf 8 Station stattfindet): bei der Abladung von 4-achsigen Plattformen und 2-achsigen Plattformen von 10 Mtr. Länge und mehr — von 24 laufenden Stunden auf 12 laufende Stunden.

Diese Verordnung findet keine Anwendung für Abladung von Sendungen von Plattformen auf den allgemeinen Ladegleisen, deren Ankunft nach 15 Uhr bekanntgegeben wurde. In diesem Falle ist die standgeldfreie Frist von 24 laufenden Stunden auf 18 laufende Stunden herabgesetzt worden.

ERHÖHUNG DER LADEFÄHIGKEIT VON KOHLENWAGGONS.

In § 14 Punkt 17 R. P. T. ist mit dem 27 Juni d. J. eine Aenderung eingetreten, nach welcher bei der Verladung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Kohlenstaub in 15 T. Waggons nicht die aufgeschriebenen 15 T. sondern 16 T., bei 20 T. Waggons 22 T., bei 30 T. Waggons 33 T. massgebend sind, sodass die Beladung bis zu dieser Höhe erfolgen kann. Gleichzeitig ist die Tragfähigkeit des 15 T. Waggons auf 16.750 Kg. die des 20 T. Waggons auf 23 T. erhöht worden. Diese Aenderung findet jedoch keine Anwendung bei Transporten, welche nach dem Ausnahmetarif WK 14 und WK 16 befördert werden.

KEINE EINSCHRÄNKUNGEN DER WAGENSTANDGELDFREIEN FRISTEN FÜR SEEWÄRTIGE HOLZSENDUNGEN NICHTPOLNISCHER PROVENIENZ.

Der Hafenausschuss gibt zu der neuen Verordnung des Verkehrsministeriums bezüglich der Herabsetzung der standgeldfreien Fristen für zum seewärtigen Export bestimmte Holzsendungen nach Danzig oder Gdynia bekannt, dass diese Massnahme der P. K. P. ausdrücklich auf Holz polnischer Provenienz beschränkt ist. Transit-Sendungen sind von dieser Massnahme ausdrücklich ausgenommen, sodass dadurch eine Schmälerung der Konkurrenzfähigkeit dieser Transitholzsendungen nicht eingetreten ist. Für dieses Transitholz beträgt die standgeldfreie Frist mithin nach wie vor 96 lfd. Stunden.

ERLÄUTERUNGEN DER TARIFSTELLE 910 FÜR HOLZ.

Die Tarifstelle 910 des poln. Binnentarifs enthält die für den seewärtigen Umschlagsverkehr über Danzig und Gdynia wohl wichtigste Position, nämlich Holz von Bäumen, die in der gemässigten Zone wachsen und zwar gesägt, behauen, gespalten auch glatt gesägt, sämtlich jedoch ungeschält (unbehohelt), ungefügt, ungerillt, ungeschlitzt, ungespundet, ungefräst, ungezinkt, ungestemmt, ungebohrt und dergl., auch mit chemischen Präparaten getränkt. In Zukunft gehören nach einer Ergänzung der Erläuterung zu dieser Tarifstelle auch Kurzbreiter (Schnittbreiter unter 3 m Länge).

LANDWIRTSCHAFTLICHE
ZENTRALGENOSSENSCHAFT

Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością

ZU POZNAŃ
HANDEL I EKSPORT
PŁODÓW ROLNICZYCH

DOM HANDLOWY

INŻ. EUGENIUSZ KRASUSKI

Surowce włókiennicze,
Przędza, Chemikalia, Pasy
napędowe, Artykuły techniczne.
— Przedstawicielstwa fabryk krajowych i zagranicznych
Łódź, Al. Kościuszki 24 tel. 256 55

EUGENIUSZ KRASUSKI
TRADING Co.

Textile raw materials,
yarns, chemicals, transmission belting, technical goods, Agents for domestic and foreign factories.
24 al. Kościuszki, Łódź Tel. 256 55

RYNEK FRACHTOWY

FRACHTENMARKT .- FREIGHT MARKED

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ ZA CZERWIEC 1939 R.

Stawki frachtowe w miesiącu sprawozdawczym kształtowały się w następujący sposób.

Do Rouen za statek wielkości ca 2.200 ton płacono sh 7/1¹/₂ za to; do La Rochelle za statek wielkości ca 2.200 ton płacono sh 8/6 za to; do Lorient za statek wielkości ca 2.200 ton płacono sh 8/6 za to; do Antwerpii wzgl. Gandawy za statek wielkości ca 2.600 ton płacono sh 5/3 za to; przy czym podobną stawkę płacono również za statek ca 4.000 ton do Amsterdamu; za statek wielkości ca 7.500 ton płacono sh 5/9 za to; do Amsterdamu za statek wielkości za 3.000 ton płacono sh 6/1¹/₂ za to; do Rotterdamu za statek wielkości ca 4.000 ton płacono sh 6/— za to.

Na Morze Śródziemne zanotowano w miesiącu sprawozdawczym dużą ilość ładunków, przeznaczonych do najrozmaitszych portów.

Stawki w powyższym kierunku kształtowały się w następujący sposób: za statek wielkości 4.500 ton płacono na Malte 12/— za to; do Aleksandrii za statek wielkości 6.000 ton płacono 11/— za to; do Pireus za statek wielkości 7.000 ton płacono 10/6 za to; do Chekki za statek wielkości 6.500 ton płacono 11/6 za to; do Bony za statek wielkości 2.400 ton płacono 12/— za to; do Splitu za statek wielkości 6.600 ton płacono 10/1¹/₂ za to.

Do Ameryki Południowej eksport kierował się głównie jak zwykle do Buenos Aires, przy czym wchodzi w rachubę tylko pojedyncze ładunki.

Do powyższego portu płacono za statek wielkości ca 6.000 ton 15/9 za tonę, co w porównaniu z poprzednim miesiącem sprawozdawczym stanowi zwiększenie 6 d.

Zboże.

W miesiącu sprawozdawczym zafrachtowano ca 20.000 ton zboża, przy czym wszystkie ładunki były prompt. Z powodu braku towaru na Bałtyku stawki podskoczyły do gold sh 4/— do 4/3 za to. Obecnie istnieją na rynku jedynie małe partie, przy czym brak zupełnie zapotrzebowania na tonaż na Belgię.

Do Rotterdamu zafrachtowano jedynie małe partie i to po stawkach połowowych tj. Hfl. 5/— za to. Sprzedano pewne partie zboża do Norwegii.

Żaglowce.

Eksport zboża do Danii zmniejszył się ze względu na wyższe cen wewnętrznych (w Polsce). Naogół eksport zboża i makuchów w małym tonażu uległ zmniejszeniu. Za zboże do Danii płacono Mk 4,50 za makuchy Mk 5.—. Ze specjalnych ładunków należy wymienić kilka ładunków maki pastewnej do wschodnich wybrzeży Anglii a mianowicie: Ipswich i Kingstynn, oraz ładunki kukurydzy do południowej Szwecji, gdzie płacono Kr. szw. 7,50 za tonę.

Drzewo.

Ogólna wyższa stawek ze względu na brak tonażu specjalnie zaznaczyła się w małym tonażu na drzewo do Danii, gdzie 1 do 2 miesięcy temu notowano sh 25/— za std. D. B. B., podczas gdy dzisiaj płaci się sh 30/— do 32/—. Zanotowano również kilka ładunków drzewa do Francji a mianowicie: do Le Legue, gdzie za statek wielkości ca 375 std płacono sh 46/— za std do Caen za statek o połowę mniejszy płacono 52/—. Główny jednak eksport drzewa kierował się jak zwykle do Anglii. Stawki frachtowe kształtowały się w powyższym kierunku w następujący sposób: do Londynu za D. B. B. płacono 32/— sh za std., do Hull za kopalniaki 35/— sh za std., do Southampton płacono za kopalniaki 38/— sh.

Naogół na rynku drzewnym zanotowano dość znaczne ożywienie.

Przewidywania na przyszłość.

Prawdopodobnie korzystna koniunktura dla armatorów utrzyma się w dalszym ciągu, co oczywiście w dużej mierze zależne będzie od dalszego rozwoju ogólnej sytuacji politycznej.

Mniej więcej od drugiej połowy czerwca do sierpnia każdego roku na międzynarodowym rynku frachtowym panuje tzw. sezon martwy. Jest to spowodowane okolicznością, że podstawowe ładunki trampowe — wszelkiego rodzaju zboża — są w tym okresie minimalne.

W normalnych czasach sezon ten jest wykorzystywany przez różnych spekulantów, którzy kontraktują tonaż po niższych stawkach na obsługę różnych innych transportów masowych. Dzisiejsze jednak niepewne czasy nie pozwalają na grę spekulacyjną, nikt bowiem nie może przewidzieć, co przyniesie najbliższe jutro, jakie zarządzenia poczyni ten lub inny rząd. Zarządzenia w zakresie zaopatrzenia mogą zmienić w ciągu bardzo krótkiego czasu koniunkturę na rynku frachtowym. Tym bardziej obecnie, kiedy ceny na zboże są wyjątkowo niskie, a zapasy eksportowe w podstawowych ośrodkach produkcji bynajmniej nie wyczerpane. Narazie jednak względy polityczne zmuszają europejskie kraje importujące do skonsumowania nadwyżek w krajach europejskich. Odnosną akcję zakupów prowadzą zainteresowane rządy. W ostatnich dniach prasa codzienna doniosła o zakontraktowaniu przez Anglię 200 tys. ton zboża w Rumunii. W innych warunkach partia ta byłaby niewątpliwie kupiona w Argentynie lub Australii, co stworzyłoby znacznie większe zapotrzebowanie na tonaż, z uwagi na różnicę odległości.

Powyższe względy nie pozwalają na ocenę sytuacji w zakresie zapotrzebowania tonażu, nawet w najbliższej przyszłości. Można jednak przewidywać, że szanse wydatniejszej poprawy są bardzo małe z uwagi na znaczny nadmiar tonażu, pozostającego na rynku.

Ostatnio, obok zaniku transportów zboża, nastąpiło wyraźne zmniejszenie się zapotrzebowania statków pod transporty innych surowców, a więc rudy, złomu itp.

Złom z Ameryki Północnej jest wysyłany nadal w większych ilościach tylko do Anglii, natomiast do innych krajów importujących, a więc do Polski, Włoch i Japonii kontraktowane są już tylko pojedyncze statki po stawkach mniej więcej dotychczasowych, ale z tendencją słabszą.

Dość nagle wzrosło zapotrzebowanie na cukier z Kuby, ale nie może to wywrzeć większego wpływu na ogólne zapotrzebowanie.

W portach Morza Północnego i Bałtyckiego odczuwa się nadal brak tonażu, przy ożywionym zapotrzebowaniu głównie na rachunek Niemiec. Obok zwykłych ładunków drzewa, które zresztą są nierównomierne, rudy i fosfatów, ujawnia się ostatnio większe ożywienie w zakresie transportów zbóż, m. in. z portów polskich.

WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH

Wskaźnik frachtów morskich sporządzony przez Svenska Handelsbanken wynosi w czerwcu rb.: ogólny wskaźnik 121 tj. tyle co i w maju; wskaźnik frachtów węglowych zwiększył o 1 punkt do 108, a wskaźnik frachtów drzewnych o 10 punktów do 129, natomiast spadł wskaźnik frachtów zbożowych o 12 punktów do 122.

„ZACHÓDZWEKS” Spółka Powierniczo-Usługowa Eksporterów Jaj, Spółka z o.o.

Dokonywanie sposobem powierniczym sprzedaży wszystkich kontyngentów jajczarskich na rynkach zagranicznych
Kraków, ul. Grodzka 40. Tel. Nr: 153-60. Adres telegraf.: „Zachódzweks” Kraków. Internat. Eier-Code.

Zachodnio - Małopolskie Zrzeszenie Eksporterów Jaj

Eksport do wszystkich krajów europejskich i zamorskich. — Łączna suma obrotu członków w roku 1938: około 7 milionów złotych.

ZAKŁAD PRZEMYSŁU BAWELNIANEGO JULJUSA KINDERMANA

Spółka Akcyjna w Łodzi

Zarząd i biuro sprzedaży:
Piotrkowska 139. Tel. 195-56

Rok założenia 1892
Adr. telegr. „JUA-K”

Zakłady Przemysłowe:
Łąkowa 23/25 - Tel. 209-93

Przędzalnia, Tkalnia, Wykończalnia, Farbiarnia, Bielnik i Drukarnia.

H. B. MOELLER & Co.

G. M. B. H.

**BACONFABRIK & -EXPORT
G D A Ń S K**

Hauptbüro: Reitbahn 19/20

Telegramm-Adresse: RELLEOM-DANZIG

TELEFON NR 227-21

Büro Baconfabrik;
Englischer Damm (Kühnhaus)

TELEFON NR 212-63



BACON FACTORY

D A N Z I G

Meine office: Reitbahn 19/20

Cath. address: RELLEOM DANZIG

TELEFON NR 227-21

Factory office: Englischer Damm 19

Eksportowa Przetwórnia Mięsa

Stanisław Jaugusch i S-ka

T O R U Ń

TELEGR.: JAUGSCH-TORUŃ
TELEFON: NR 14-33, 15-42

Eksport: trzody chlewnej bitej
i żywej, bekonów konserw mię-
snych i przetworów mięsnych.
Sprzedaż hurtowa w kraju:
konserw mięsnych, mięsa,
wędlin, smalcu i t. p.
Własne sklepy sprzedaży detalicznej.

P O L S K O -
FRANCUSKI
PRZEMYSŁ
JEDWABNY

„C I B” S. A.

ŁÓDŹ, 28 P. SKRZ. KAN. 61.

Wyroby z tkanin z jedwabiu naturalnego i sztucznego

TELEFONY:

ZARZĄD I BIURO

SPRZEDAŻY

2 2 5 - 4 0

FABRYKA

1 8 2 - 8 4

TIEGENHÖFER OELMÜHLE

AKTIENGESELLSCHAFT

EXTRAKTION UND PRESSANLAGEN ALLER OELSAATEN

Technische Pflanzenöle:

Kokosöl, Palmöl, Rizinusöl, Leinöl, Sonnen-
blumenöl

Speiseöle:

Spezialitäten: Brennöl »Juno«, Firnis »Merk
Alberdingk«, med. Rizinusöl »Olivum«

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

DANZIG, LANGER MARKT 19

TELEFON 264-27/241-73

ALFRED JURZYKOWSKI

IMPORT - EKSPORT

G D A Ń S K

DOMINIKS WALL 9

TELEFON: 274.84

Adres telegraficzny:
ALJUR, GDAŃSK

C O D E S:

ABC 6-th ed.

Rudolf Mosse

Bentley's

Private

Firmy siostrzane:

Tow. Handl.-Przemysłowe
ALFRED JURZYKOWSKI
S. A. WARSZAWA

Towarzystwo Przemysłowe
„FLORIDA” S. A.
WARSZAWA

Dom Handlowy
ALFRED JURZYKOWSKI
WARSZAWA

KRONIKA PORTOWA GDYŃSKA

GDYNIAER HAFENCHRONIK — CHRONICLE OF THE PORT OF GDYNIA

Nowy transatlantyk G. A. L. m/s »Chrobry«

W dniu 27 lipca rb. odbyło się w porcie gdyńskim uroczyste poświęcenie nowego transatlantyku m/s „Chrobry”, zbudowanego w stoczni duńskiej w Naskov dla „Gdynia — Ameryka” L. Ż.

W uroczystości tej wzięli udział: minister Przemysłu i Handlu A. Roman, podsekretarz stanu Sokółowski, prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. Kwaśniewski, dyr. dep. morskiego L. Możdżeński, przedstawiciele władz naczelnych G.A.L.-u z prezesem Rady T-wa Szuyskim i dyr. Leszczyńskim na czele oraz przedstawiciele władz lokalnych i sfer gospodarczych.

Nabożeństwo na pokładzie statku odprawił biskup morski ks. dr Okoniewski, wygłaszając kazanie zakończone następująco:

„Bandera znaczone krzyżem Chrystusowym niech zatrze poce nad naszym statkiem. Krzyż ten niech błogosławi jego załozdę i jego drogę wszystkim. Niech zaprowadzi statek, któremu na imię „Chrobry” — Polskę dzielniejszą, jak ongiś chrobrową do bogactwa — do chwały i potęgi. Niech się rozniesie radosna wieść i dziś na wszystkich wiatry, że rośnie Polska na morzu, że przybywa jej statek po statku. Przybywa w chwili naprawę — przełomowej, jak przełomową była doba dla Chrobrego”.

Następnie po uroczystym poświęceniu statku i bandery, akt rejestracyjny doreczył p. Ministrowi Romanowi sędzia gdyńskiego Sądu Okręgowego. Po czym Minister Roman wygłosił następujące przemówienie:

„Przyjmując z rąk Pana, Panie Sędzio, akt rejestracyjny m/s „Chrobrego”, z uczuciem szczerej radości stwierdzam i czynię wiadomym wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, że wymieniony motorowy statek pasażerski - towarowy m/s „Chrobry” przeznaczony został, stosownie do polskiego planu morskiego — do służby regularnej na wielkim szlaku nawigacyjno-handlowym między naszymi portami Gdynią i Gdańskiem oraz między portami Bałtyku, a portami Brazylii, Argentyny, Urugwaju. Włączony on został do składu polskiej floty handlowej i powiększył stan naszego posiadania na wolnych morzach świata i w międzynarodowej wymianie morskiej.

Życzę PP. Kierownikom Linii Gdynia — Ameryka w osobach PP. Prezesa Szuyskiego i Nacz. Dyr. Leszczyńskiego, aby nowy ten statek stał się ważnym wkładem w świetnym rozwoju Linii.

Życzę P. Kapitanowi Ms „Chrobrego”, jego oficerom i całej załozdę szczęśliwej pracy, dającej pełnię zadowolenia.

Życzę tej najnowszej jednostce morskiej naszej narodowej floty handlowej, by pływając w Imię Boże na wielkich wodach dobrze się zasłużyła Ojczyźnie i naszej banderze, która za chwilę będzie podniesiona.

Do bandery — ... Bandere podnieść!

Przy dźwiękach hymnu narodowego, wciągnięto na maszt rufowy m/s „Chrobrego” banderę polskiej marynarki handlowej.

W imieniu władz właściciela statku — Linii Gdynia — Ameryka — przemówił prezes rady nadzorczej sen. Szuyski, stwierdzając, że wszelkie uroczystości mają swój sens i cel praktyczny, jeżeli skłaniają do refleksji, do spojrzenia wstecz i naprzód. Motorowiec „Chrobry” jest już czwartym z kolei statkiem G.A.L.-u, podejmującym służbę pod banderą polską w tym roku, dwa dalsze wzmocnią niebawem szlak morski na linii Gdynia — Ameryka. Przypominając, że najlepsza propaganda idei morskiej Polski są realne osiągnięcia w dziedzinie rozbudowy tonażu — p. prezes sen. Szuyski oddał statek w ręce kpt. Edwarda Pacewicza, wzywając go do dalszej wytrwałej pracy dla chwały polskiej bandery.

Z kolei dłuższe przemówienie wygłosił prezes zarządu głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. Kwaśniewski.

„Podniesienie bandery na nowym statku morskim, któremu dano na imię „Chrobry” jest dla Ligi Morskiej i Kolonialnej uroczystością niezwykłą, jest chwilą historyczną, od której, tak sobie obiecujemy, datować już będzie szybszy znacznie i coraz potężniejszy rozrost siły Polski na morzu. Przecież o sile takiej stanowi nie co innego, jak handlowa praca morska, a więc przede wszystkim tonaż floty handlowej.

Już z okazji uroczystości wodowania tego pięknego motorowca, w lutym rb. na ziemi duńskiej, mówiłem o Chrobrym, jako o symbolu siły polskiej ongiś, potęgi na lądzie, którą obecnie przenosimy na morze. Po 1000-letnim zaniedbaniu tego najgłębszego i niewyczerpanego

źródła siły jakim jest morze, schodzi na fale prasłowiańskiego Bałtyku król Słowiański Chrobry, schodzi co prawda wśród burzy i po jakże wąskim pomoście, gdy z szerokiego za jego czasów dostępu, do tego morza pozostała nam już tylko Zatoka Gdańska i Pucka Mierzeja. Mówiłem tam w Danii do naszych rodaków, że gdy pra-ojcowie nasi siły na morzu nie posiadli z własnej winy, bo nie doceniali znaczenia dostępu do mórz i wolnych morskich dróg, dających jedyne swobodne wyjście na szeroki świat, dobrze jest, że po latach 20-tu naszego Odrodzenia, gdy już stwierdzamy, że jesteśmy w całym tego słowa znaczeniu państwem morskim — bo 80% naszych obrotów handlowych z zagranicą posyłamy morzem, że dobrze jest, iż za Piłsudskim, Batorem i Sobieskim schodzi na morze motorowiec nazwany imieniem Chrobrego.

Król Chrobry to symbol siły Polski, motorowiec Chrobry to zapowiedź siły Polski — na morzu!

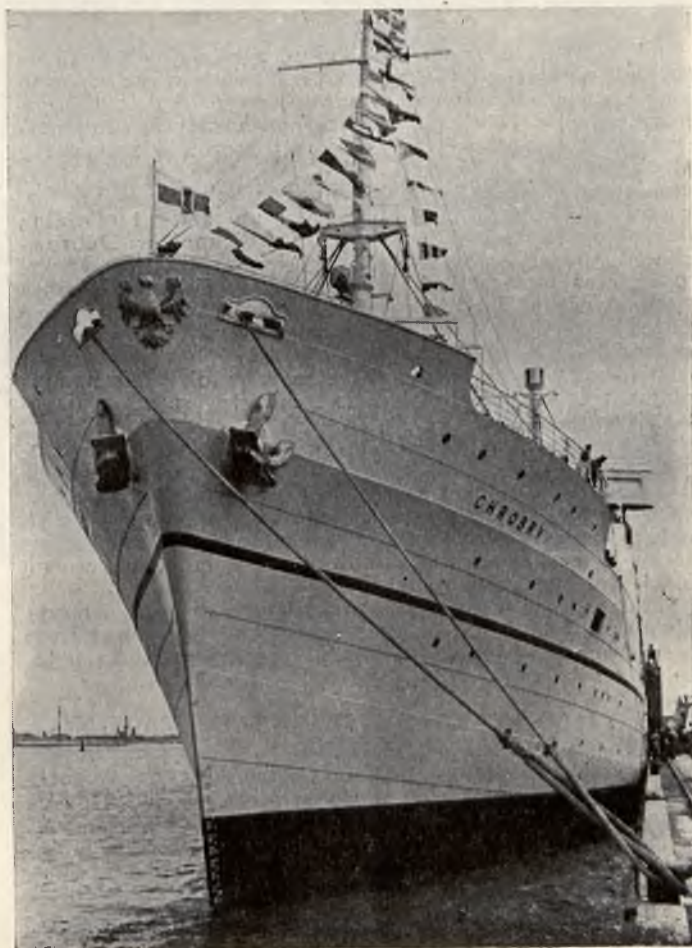
Gdy na Bałtyk ciągną chmury i w Zatoce Gdańskiej piętrzą się bałwany, dobrze jest, że powiększamy naszą siłę, i że obok Duchów Piłsudskiego Batorego i Sobieskiego schodzi na Zatokę Gdańską także Duch Chrobrego.

Najlepsze życzenia — w imieniu Ligi Morskiej i Kolonialnej — Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu jako ministrowi spraw morskich, władzom Linii Gdynia — Ameryka, Polskiej Flocie Handlowej i Wojennej, gdy powiem: Oby za Chrobrym spływały w morze coraz szybciej dalsze statki i okręty, co raz liczniejsze jednostki floty handlowej i wojennej, oby wśród nich znalazł się czym prędzej „Władysław Jagiełło” abyśmy czym prędzej nabrali takiej siły na morzu i takiej Siły Ducha, by się rozpadła w proch i w pył — zaborca zawierucha”.

Po zakończeniu uroczystości, nastąpiło zwiedzanie statku, którego artystyczne i celowe urządzenia wzbudzały powszechny zachwyt.

M/s „Chrobry” jest statkiem siostrzanym z m/s „Sobieski” uruchomiony w ubiegłym miesiącu i również przeznaczony do obsługi Linii Gdynia — Ameryka Południowa.

M/s „Chrobry” ma 156,5 m długości i 20,5 m szerokości, pojemności 11.500 trb. Szybkość robocza 17 węzłów. Sta-



M/s „Chrobry”

tek posiada 44 miejsce kabinowych I kl., 250 III kl. i 804 miejsce dla emigrantów. Statek przeznaczony jest do przewozu pasażerów i towarów w klimacie chłodnym i tropikalnym oraz posiada nowoczesne estetyczne wyposażenia kabin, restauracji, salonu itp., i wszelkie urządzenia ratownicze i przeciwpożarowe.

Mechanizm napędowy stanowią 2 motory typu Burmeister i Wain. Maszyny te są dwusuwowe, o podwójnym działaniu, bezsprężarkowe, posiadają każda po 8 cylindrów o średnicy 450 mm i o skoku tłoka 1200 mm: moc normalna każdej maszyny wynosi 4350 B. H. P. przy 125 obrotach. Każda maszyna ma 2 rotacyjne dmuchawy, poruszane łańcuchem połączonym z wałem korbowym. Pomocniczy kocioł, typu Clarkson jest zaopatrzony i przystosowany do wykorzystania gazów wydechowych z obydwu głównych maszyn. Kocioł ten może jednocześnie pracować na ropie i na gazach wydechowych. Kocioł dostarcza pary na rozmaite potrzeby statku, jak ogrzewanie, do kuchni itp. Koszulki i pokrywy cylindrów głównych maszyn chłodzone są słodką wodą, a tłoki olejem.

Wszystkie maszyny pomocnicze stanowią same w sobie całość i poruszane są elektrycznością, dostarczana przez 3 generatory Diesla, zbudowane przez fabrykę W. H. Allen, Sons i Co Ltd, w Bedford. Każdy generator składa się z sześciu cylindrów i pracuje jako 4-sumowy, podwójnego działania, i może wytworzyć 450 k. w. przy 200 V. prądu stałego.

Specjalną uwagę zwrócono na instalacje elektryczne. Tablica rozdzielcza najnowszego typu jest zaopatrzona w różnobarwną sygnalizację świetlną.

Wreszcie nie można pominąć faktu, że do zaopatrzenia tego statku zaproszony był w jak najszerszych granicach przemysł polski. Instalacja radiowa, urządzenia elektrycznych kuchni i szaf grzejnych, instalacja rozgłośnikowa i inne urządzenia wykonane zostały w Polsce i dostarczone z Polski.

Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt, że wszystkie pompy na statku są produkcji polskiej.

* * *

M/s „Chrobry” dnia 29 lipca wyruszył w pierwszą podróż regularną do Południowej Ameryki — zabierając 2.500 ton drobnicy i pocztę oraz 1.042 pasażerów, w tym 543 emigrantów z Czech i Słowacji, udających się do Boulogne sur Mer celem wstąpienia we Francję do tworzącego się tam pułku Legii Cudzoziemskiej, specjalnie dla Czechów i Słowaków.

Powrót transatlantyku m/s „Chrobry” do Gdyni nastąpi 15 września rb.

JUGOSŁOWIAŃSKI ŻAGLOWIEC SZKOLNY „JADRAN” W GDYNI.

Dnia 11 lipca przybył do Gdyni z oficjalną wizytą do polskiej marynarki wojennej okręt szkolny jugosłowiańskiej marynarki wojennej „Jadran”, na pokładzie którego znajdowało się 14 oficerów, 23-ch podchorążych, 40-tu uczniów szkoły podoficerskiej oraz podoficerów i marynarzy załogi statku.

„Jadran” rewizytował żaglowiec szkolny polskiej floty wojennej „Iskra”, który w roku ub. składał oficjalną wizytę jugosłowiańskiej marynarce wojennej w Dubrowniku.

Podczas 6-cio dniowego pobytu w Gdyni dowódca okrętu „Jadran” kmdr. por. Kacir Dimitri J. Jerko złożył oficjalne wizyty władzom wojskowym i cywilnym w Gdyni oraz udał się w otoczeniu 4-ch oficerów i 6 podchorążych do Warszawy, gdzie złożyli wieniec, na grobie Nieznanego Żołnierza i przyjęci byli przez ministra spraw wojskowych gen. Kasprzyckiego.

W dniu odjazdu żaglowca kmdr. D. J. Jerko podejmował na pokładzie „Jadrana” gdyńskie władze wojskowe i cywilne z dowódcą floty kontradm. J. Unrugiem na czele. Również podoficerowie jugosłowiańscy podejmowali swych polskich kolegów, rewanżując się im za przyjęcie, które gościom jugosłowiańskim zgotowali na Helu podoficerowie polskiej marynarki wojennej.

Pierwsza ta wizyta jednostki floty wojennej, zaprzyjaźnionego narodu bratniego, przyczyni się niewątpliwie do dalszego zacieśnienia przyjaźni pomiędzy Polską i Jugosławią.

MS. „DONALD MC KAY” W SWEJ INAUGURACYJNEJ PODRÓŻY ZAWIŃAŁ DO GDYNI.

W dniu 16. VII., zawiązał do Gdyni w swej inauguracyjnej podróży motorowiec „Donald Mc Kay”, należący do American Scantic Line w New Yorku.

M/s „Donald Mc Kay” jest pierwszy z sześciu nowych statków, budowanych na stoczni Sun Shipbuilding Company w Chester dla firmy „Moore Mc Cormack Lines Nnc.”, do której należy American Scantic Line.

Wyporność m/s „Donald Mc Kay” wynosi 15.900 ton, szybkość około 18 węzłów. Statek posiada kabiny dla 12 pasażerów.

BUDOWA STATKU „OLZA” POSUWA SIĘ SZYBKO NAPRZÓD.

Budowa statku frachtowego s/s „Olza” dla żeglugi Polskiej S. A., na pochylni Stoczni Gdyńskiej posuwa się w szybkim tempie naprzód. Wykonano już 90% prac, kształtujących się w okazałym, ponad swój nieduży tonaż (1.250 trb) — kadłubie, wraz z nadbudówkami na nim.

To też, należy z całym uznaniem podkreślić, że mimo sugerowanych wątpliwości przez fachowców angielskich, nasi technicy w tym pierwszym, pionierskim zadaniu — budowy okrętu, wykazali znajomość i prężność w pracy, słowem zdali, swego rodzaju, egzamin dyplomowy.

Należy zaznaczyć, że do budowy użyto tylko 10% materiałów zagranicznych, niewyrabianych narazie w kraju, a reszta z własnych hut produkowanych, jak np. kotły parowe i maszyna parowa typu Lenza. Śruby okrętowe prawdopodobnie odlane będą w kraju, co posiada również pewne znaczenie praktyczne dla rozwoju naszego przemysłu metalurgicznego.

Po wodowaniu statku, które nastąpi w październiku rozpoczęte zostaną prace przy montowaniu maszyn, urządzeń mechanicznych, wyposażenia wnętrza itp. oraz wkrótce Stocznia Gdyńska przystąpi do budowy stalowego luga na drugiej pochylni, zamówionego dla Wydz. Rybackiego Min. Przem. i Handlu.

FIRMA „KORAB” KUPIŁA TRAWLER RYBACKI WE FRANCJI

Towarzystwo Połowów Dalekomorskich KORAB w Gdyni zakupiło ostatnio w porcie francuskim Fecamp trawler rybacki. Jest to statek stalowy zbudowany przed 10 laty w Montrealu w Kanadzie. Wymiary statku są następujące: długość 38,07 m, szerokość 7,17 m, zanurzenie 3,14 m. Siła maszyn parowych 480 HP. Statek otrzymał ostatnio najlepszą klasę biura Veritas. Ubezpieczony został wraz z sieciami na kwotę 150.000 złotych.

Podniesienie bandery polskiej na statku nastąpiło już w porcie francuskim.

Statek otrzymał znak Gdyni 150 i nazwę „Korab IV”. Spodziewany jest w Gdyni po powrocie z połowów w połowie sierpnia br.

STAN POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ NA DZIEŃ 1 LIPCA

W pierwszym półroczu br. zarejestrowany tonaż handlowy (jednostki o pojemności 20 trb i wyżej) zwiększył się o 35 wpisane jednostki o łącznej pojemności 25.059 trb, w tym 25 jednostki motorowe o łącznej pojemności 7.222 trb. W tym czasie skreślono z rejestru okrętowego 5 statków o łącznej pojemności 9.197 trb, w tym jeden statek żaglowo-motorowy — 1.471 trb, trzy statki parowe o łącznej pojemności 7.556 trb (w tym s/s „Polonia” sprzedana zagranicę), oraz jedna krypa morska pojemności 170 trb — tak, że przyrost zarejestrowanego tonażu w pierwszym półroczu br. wyniósł 28 jednostek o łącznej pojemności 13.842 trb, zwiększając ogółem tonaż handlowy, wpisany do rejestrów okrętowych w Gdyni i Gdańsku, do 153 jednostek o łącznej pojemności 122.758 trb i 67.896 trn.

Poza tym, liczba statków, pozostających w budowie (na dzień 31 marca br. było w budowie 11 statków o łącznej pojemności około 31.975 DW) wzrosła na dzień 1 lipca o dalsze dwa statki towarowe, zamówione przez spółkę akcyjną „Żegluga Polska” na stoczni belgijskiej. Zamówione statki o pojemności 4.000 DW każdy będą obsługiwać linię regularną Gdynia — porty Lewantu. Nadto w Stoczni Rybackiej w Gdyni pozostaje w budowie 15 kutrów rybackich, w tym dwa o pojemności ok. 40 trb. każdy.

Towarzystwo Zgierskiej Manufaktury Barwetnianej

Spółka Akcyjna

Zgierz, Łódź - skład Piotrkowska 177

MINISTER SPRAW ZAGRANICZNYCH JÓZEF BECK W GDYNI.

W dniu 28 lipca r.b. bawił w Gdyni minister Józef Beck z małżonką. Podczas swego pobytu minister J. Beck zwiedził transatlantyk m/s „Chrobry” i znajdujący się w budowie w Stoczni Gdyńskiej statek s/s „Olza”.

PRYMAS POLSKI W PORCIE GDYŃSKIM

Jego Eminencja Ksiądz Kardynał dr A. Hlond Prymas Polski podczas pobytu w Gdyni na Kongresie Eucharystycznym w towarzystwie biskupów, biorących także udział w Kongresie zwiedził na motorówce szczegółowo port gdyński, interesując się bardzo żywo postępami budowy i pracy portu. Objaśnień podczas zwiedzania udzielał Dyrektor Urzędu Morskiego.

Bezpośrednio po zwiedzeniu portu dostojnicy kościelni wpisali się do Złotej Księgi Pamiątkowej Portu Gdyńskiego.

ARCYBISKUP KRAKOWSKI W GDYNI

Dnia 14. VII. br. podczas pobytu na wybrzeżu książe Metropolita Sapieha Arcybiskup Krakowski zwiedził port gdyński i jego urządzenia w towarzystwie Dyrektora Urzędu Morskiego. Po zwiedzeniu portu J. E. Arcybiskup Sapieha wpisał się do Księgi Pamiątkowej Portu.

PRZENIESIENIE ZWŁOK ŚP. GEN. GUSTAWA ORLICZ-DRESZERA DO MAUZOLEUM NA OKSYWIU.

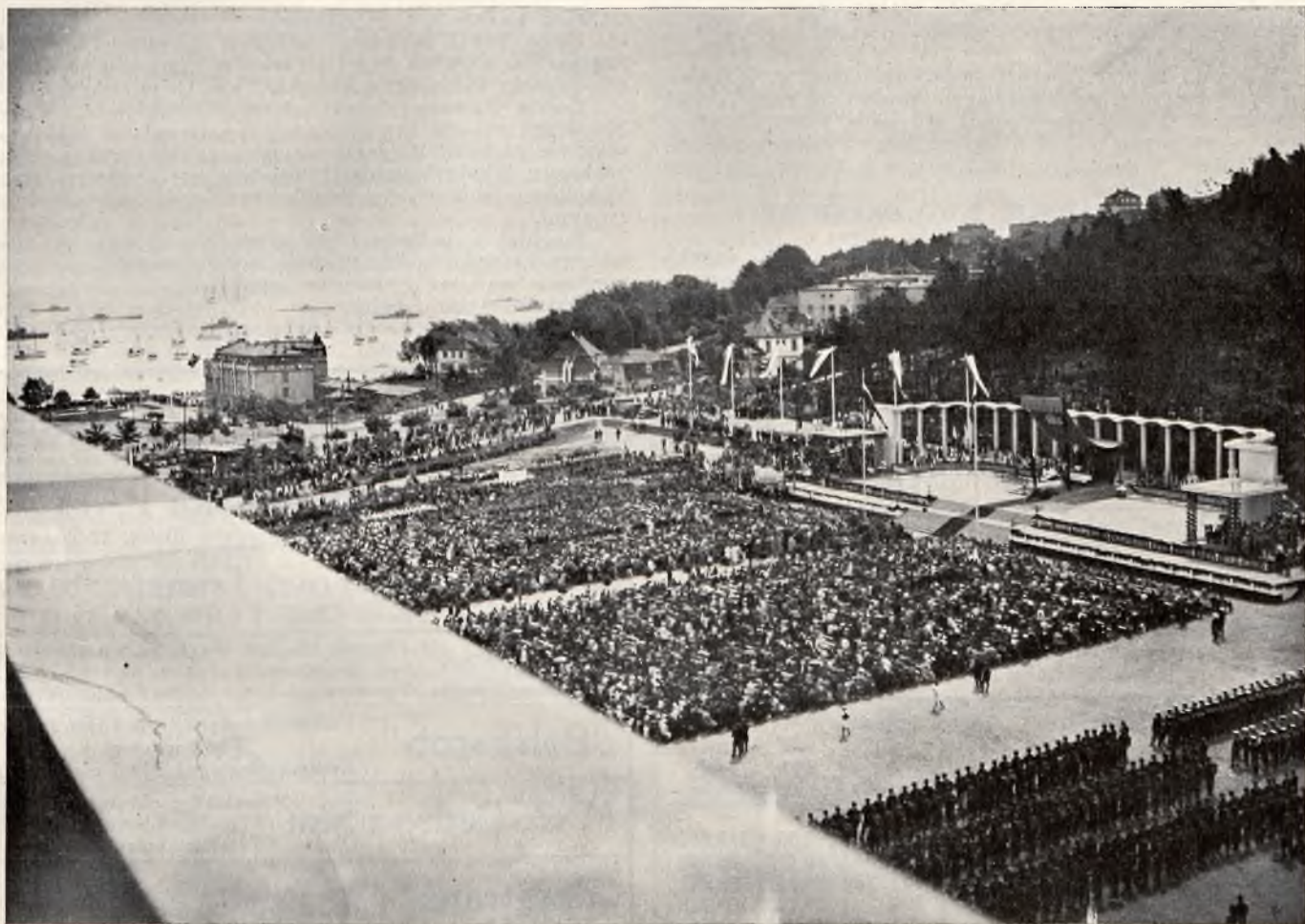
W trzecią rocznicę tragicznej śmierci śp. generała Gustawa Orlicz-Dreszera, który 16 lipca 1936 r. zginął w fałach Bałtyku, nastąpiło uroczyste przeniesienie zwłok Zmarłego, z prowizorycznej mogiły do mauzoleum na Oksywiu, zbudowanego ze składek społeczeństwa.

W uroczystości tej żałobnej wzięły udział delegacje Ligi Morskiej i Kolonialnej z całej Polski z wiceministrem Koźuchowskim, gen. Kwaśniewskim i senatorem Dębskim na czele, rodzina Zmarłego, przedstawiciele armii i marynarki wojennej, władz cywilnych oraz delegacja pułku Szwoleżerów Józefa Piłsudskiego, którego Zmarły był pierwszym dowódcą, delegacja bydgoskiego pułku ułanów im. Generała Orlicz-Dreszera, delegacja szkoły pilotów L. O. P. P. imienia Zmarłego.

Wśród warkotu werbli i chrzęstu prezentowanej broni nastąpił akt złożenia zwłok w mauzoleum. Trumnę nakryto płytą marmurową, na której wyrzeźbiona została postać Generała z szablą u boku z insygniami generalskimi.

Przed zamknięciem grobowca, odprawiono w stojącym w pobliżu kościółku, Mszę świętą żałobną, po czym nastąpiło przekazanie opieki nad mauzoleum miastu Gdyni.

„DNI MORZA” W GDYNI



Tegoroczne uroczystości z okazji „Dni Morza” stały się spontaniczną manifestacją na rzecz i obronę polskiego morza i Wybrzeża, zgotowaną przez niezliczone rzesze ludności, przybyłej z najdalszych zakątków Polski.

W uroczystościach tych udział wzięli: wicepremier inż. E. Kwiatkowski, min. Przem. i Handlu A. Roman, wojewoda Pomorski min. Wł. Raczkiewicz, komisarz generalny w Gdańsku min. M. Chodański, kontradmirał J. Unrug, dowódca Obrony Wybrzeża kmd. S. Frankowski, komisarz Rządu m. Gdyni mgr F. Sokół.

Zdjęcie przedstawia nabożeństwo na placu Grunwaldzkim, w obecności około 100 tys. osób, w tym delegacja Polaków gdańskich w liczbie ponad 3 tys. osób.

Numberless crowds of people, some coming from the most remote parts of the country gathered at Gdynia to attend this year's „Sea Days” festivities and manifest their attitude towards sea-coast defense problems.

Among the persons of distinction taking part in the celebration were Vice-Premier — Engineer E. Kwiatkowski, Minister of Industry and Commerce — Anthony Roman, Governor of the district (Voievodship) of Pomerania — W. Raczkiewicz, Polish Commissioner at Danzig — M. Chodański, Commander of the Navy — Vice-Admiral J. Unrug, Commander of the Coast Defenses — Com. S. Frankowski and the Mayor of the city of Gdynia — F. Sokół.

The above picture shows the Grunwald Square in Gdynia with about 100,000 people attending solemn High-Mass. Among the visiting guests there was also a delegation of some 3,000 persons, representing the Polish population of Danzig.

GDYŃSKA STOCZNIA YACHTOWA SPUSCIŁA NA WODĘ 5 YACHTÓW PEŁNOMORSKICH.

zbudowanych na zlecenie Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz Związku Strzeleckiego. Jeden z tych yachtów „Strzelec I” poświęcony został dnia 27 lipca rb. w obecności chrześcijańskich rodziców yachtu Ministra P. i H. Antoniego Romana i jego małżonki oraz wiceministra P. i H. Sokołowskiego, dyr. departamentu morskiego Moździenkiego, dowódcy Obrony Wybrzeża kmdr. Frankowskiego, dyr. Urz. Morskiego inż. Łęgowskiego, wiceprezesa okr. morsk. Z. S. pplk. Szmoniewskiego i in.

Yachty te najnowszej polskiej konstrukcji przeznaczone są do uprawiania pełnomorskiej turystyki, ponieważ odznaczają się do dotychczasowych najtrafniejszym rozwiązaniem budowy, dużymi zaletami nawigacyjnymi, wygodnym urządzeniem wnętrza, wreszcie estetycznym i mocnym wykończeniem.

Yachty te pełnomorskie, ze względu na posiadane zalety, uznane przez wytrawnych żeglarzy polskich i obcych oraz na pomyślne wyniki z próbnych pływów, zakwalifikowane zostaną, jako klasa turystyczna i stanowić będą nową i ciekawą atrakcję dla żeglarzy.

Długość tych yachtów wynosi 9,70 m., szerokość 2,72 m., zanurzenie 1,62 m. i wyporność 5,1 tony oraz posiadają 4 miejsca do spania, a nawet w razie potrzeby i dla 7 osób. Należy zaznaczyć, iż Stocznia Yachtowa już oddała do użytku 16 yachtów tego typu.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU.

Statki Żegluga Polskiej S. A. przewiozły razem w mies. czerwcu rb. 63.683 ton towarów, w tym linie regularne 37.066 t. co oznacza wzrost o 29% w porównaniu do czerwca roku ub.

Ładunki eksportowe wyniosły — 21.739 t. (plus 40%) — ładunki importowe — 12.950 t. (plus 15%) — tranzyt morski 585 t. (plus 55%) i między portami obcymi — 1.792 t. (plus 4%).

Trampy Żegluga Polskiej przewiozły 26.617 t., co oznacza spadek o 42%, spowodowany wzmożonym ruchem linii regularnych, z czego na eksport przypada 13.002 t. (minus 37%) — na import 11.125 t. (minus 56%) i między portami obcymi 2.490 t. (—). Dane w nawiasach za mc. czerwiec roku ub.

POLSKO-SKANDYNAWSKIE T-WO OKRĘTOWE „POLSKAROB”

przewiozło na swych statkach w m. czerwcu rb. 48.393,5 ton, w tym w eksporcie 31.867 t., a między obcymi portami — 16.526,5 t. Wywieziono do Szwecji — 18.588 t., Norwegii 5.871 t., Danii 11.408,5 t., Belgii 3.002 t., Holandii 9.524 t.

„BUG”, „SAN” I „WARTA”.

Budujące się trzy statki frachtowe w Holandii dla trzech gdyńskich firm otrzymały już nazwy: statek firmy Rothert i Kilańczyki — „Bug”, firmy Warszawskie T-wo Transportowe — „San”, i firmy „Warta” — „Warta”.

S/S „KROMAŃ” ROZPOCZĄŁ PRACĘ POD POLSKĄ BANDERĄ.

S/s „Kromań” jako 3-ci statek Bałtyckiej Spółki Okrętowej 26. VII. rozpoczął swą pracę pod polską banderą, jako tramp, udając się z ładunkiem węgla do Szwecji.

Praca gdyńskich firm maklerskich w m-cu czerwcu 1939 r

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

	Nazwa firmy	Ilość statków		N. R. T.	
		na wejściu	na wyjściu	na wejściu	na wyjściu
1	Polskarob	150	156	195,537	219,887
2	Bergtrans	99	94	86,418	85,020
3	Polska Agencja Morska	76	73	84,257	79,477
4	Rothert i Kilańczyki	39	39	29,973	29,218
5	Gdynia-Ameryka Linie Żegl.	6	6	35,898	38,363
6	Progress	26	30	24,025	27,305
7	F. G. Reinhold	32	34	27,074	29,243
8	Behnke i Sieg	26	27	17,617	17,981
9	American Scantic Line	6	6	18,810	18,810
10	Polbryt S. A.	16	19	12,603	15,613
11	Żegluga Polska S. A.	17	19	10,341	9,147
12	M. Z. Cedro i Ska	16	13	13,082	9,990
13	Rummel i Burton	15	13	12,416	13,726
14	Oceaniczna Agencja Okręt.	3	2	9,209	6,965
15	Polska Zjedn. Korp. Bałtycka	4	4	7,969	7,969
16	Ferdynand Prowe	11	12	2,885	2,500
17	Pantarei S. A.	3	3	4,176	4,176
18	Aug. Wolff & Co	7	5	2,753	2,250
19	Paged	—	1	—	487
20	Delfin	1	1	113	113
21	Mewa	—	3	—	209
Razem		553	560	595,156	618,449

POJĘCIE PRZERWY ŚWIĄTECZNEJ W PORCIE GDYŃSKIM.

Rada Interessantów Portu w Gdyni potwierdziła stanowisko Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w sprawie obliczania tzw. przerwy świątecznej.

Przerwę tę oblicza się obecnie nie od północy do północy, lecz od godz. 23-ciej dnia poprzedzającego niedzielę względnie święto do godz. 23-ciej dnia następnego.

Jakkolwiek interpretacja ta odbiega nieco od przyjętej za granicą, to jednak ona jest logiczną konsekwencją szczególnych warunków w jakich pracuje port gdyński, w którym praca odbywa się bez przerwy w ciągu całego tygodnia, przy czym robotnicy zmieniają się trzykrotnie w ciągu doby o godz. 7-ej, 15-tej i 23-ej.

DALSZA ROZBUDOWA CHŁODNI RYBNEJ W GDYNI.

Zbudowana przed kilku laty w porcie gdyńskim chłodnia śledziowa już po dwóch latach okazała się za małą. Została też znacznie rozbudowana. Mimo to, w związku ze zwiększającym się stale własnym rybołówstwem dalekomorskim i związanym z tym zwiększonym zapotrzebowaniem na łód do transportu, pojemność składów chłodzonych, komór zamrażalnych i wydajność fabryki lodu w ubiegłym sezonie letnim okazała się za małą. Dalsza rozbudowa chłodni stała się pilną koniecznością; bowiem nie było gdzie przechowywać przywożonych masowo przez polskich rybaków z dalekomorskich połowów dorszy.

W związku z tym Ministerstwo Przemysłu i Handlu zdecydowało się na dalszą rozbudowę chłodni śledziowej. Niedawno ogłoszony został przetarg na dobudowę dwóch pięter do chłodni istniejącej. Dobudowa taka była przewidziana w pierwotnym planie. Dwa nowe piętra pozwolą pomieścić w komorach dalsze paręset ton świeżej ryby.

GOŚCIE LITEWSCY W GDYNI.

Dnia 10. VII. br. bawili w Gdyni Dyrektor Dep. Finansowego Ministerstwa Skarbu Litwy p. Lipcius oraz Kierownik Budowy Portu litewskiego w Świętej inż. Łoziński.

Goście litewscy złożyli wizytę Dyrektorowi Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiemu, a następnie w jego towarzystwie zwiedzili szczegółowo port gdyński oraz port rybaki we Władysławowie, interesując się zwłaszcza stroną techniczną budowy obu portów oraz sprawami eksploatacyjnymi.

Również w połowie lipca odwiedziło Gdynię 12 dziennikarzy litewskich, którzy dodatkowo zapoznali się z portem, miastem oraz wybrzeżem polskim.

Dziennikarze podejmowani byli obiadem przez Komisarza Rządu mgr. Sokola i śniadaniem przez Radę Interessantów Portu.

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-Sprzedaż 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
Shipchangers - Own bonded stores.
telefon 11-54, 37-11

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

INWESTYCJE W PORCIE GDAŃSKIM W ROKU 1938 I 1939

Trwający (z małymi przerwami) od roku 1923 intensywny okres rozbudowy portu gdańskiego zostanie zgodnie z planem inwestycyjnym zasadniczo zakończony w 1940 roku. Podczas gdy na początku tego okresu chodziło o rozbudowę portu, to obecnie położono główny nacisk na podniesienie sprawności istniejących już urządzeń przeładunkowych i warunków nawigacyjnych.

Ze względu na rozwój stosunków handlowych portu gdańskiego i związane z tym przybycie okrętów o większym zanurzeniu, przeprowadzono w roku 1938 na wielką skalę prace pogłębiarskie. I tak został pogłębiony szlak żeglowny od wjazdu do portu, do basenu dla towarów masowych w Wisłoujściu na 11 m. Dalsze prace pogłębiarskie do północnego cypla wyspy Holm są w toku. Poza tym stworzono nowe miejsce zwrotne dla statków, między Wolną Strefą a basenem Westerplatte o szerokości ok. 250 m. Związane z tym prace polegały na usunięciu wystających narożników na południowej stronie wspomnianych basenów i na wykonaniu potrzebnych umocnień nabrzeży, za pomocą żelaznych bulwarów o głębokości 6 m., zaopatrzonych w szkarpy brukowane. W związku z tymi pracami, okazało się koniecznym usunąć przedwojenne fortyfikacje dla baterii przybrzeżnej, znajdujące się na południowym cyplu przy wjeździe do Westerplatte. Stworzenie tego miejsca zwrotnego stanowi wielkie udogodnienie dla żeglugi, ponieważ do tego czasu statki musiały korzystać z miejsca zwrotnego przy końcu Kanału Portowego, lub koło północnego cypla wyspy Holm.

Dalsze prace inwestycyjne w roku 1938 przeprowadzono w basenie dla towarów masowych w Wisłoujściu. Przedłużono tam mury kejoye na zachodniej stronie o 100 m. a na wschodniej stronie o 200 m. Ponieważ basen ten stanowi obecnie, ze względu na wzmógłony eksport węgla polskiego najważniejszą część portu gdańskiego, postawiono tam pięć nowych dźwigów chwytakowych 7-mio tonowych dla usprawnienia przeładunku.

Ostatnią poważniejszą pracą inwestycyjną, wykonaną w roku 1938 było pogłębienie tzw. rampy w Kanale Portowym do 7 m. Dotychczasowy mur kejoy w tym miejscu, tj. koło dawnych spichrzów solnych, pochodził z 1840 r. i wykazywał głębokość tylko do 4 m. Przeprowadzone pogłębienie umożliwia statkom bezpośrednie przybijanie do nabrzeża, co dla statków większych było dotychczas niemożliwe.

Wobec stałego znacznego wzrostu przeładunku w ostatnim czasie — w pierwszym półroczu bieżącego roku obrót towarowy portu gdańskiego wykazywał wzrost o 583,816,2 t w porównaniu z tym samym okresem roku poprzedniego — okazało się niezbędnym przeprowadzenie dalszych robót inwestycyjnych, ponieważ zdolność przeładunkowa portu gdańskiego, mimo poważnej rozbudowy w roku ubiegłym wydaje się niewystarczająca. I tak pogłębiono już w bieżącym roku szlak żeglowny u wejścia do portu mniej więcej na przestrzeni do czarnej pławy stożkowej II.

W miejsce południowego nabrzeża basenu w Wolnej Strefie, posiadającego głębokość od 4 do 4,5 m buduje się obecnie nowe nabrzeże o głębokości 10 m, aby umożliwić wielkim statkom bezpośrednie przybijanie do nabrzeża.

Cypel wyspy Holm 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 miejsca postoju dla statków. Prace te zostaną prawdopodobnie ukończone już w sierpniu br. Dzięki tym pracom port gdański uzyska nowe place drzewne o powierzchni 60 do 70,000 m kw. Place te zostały wydzierżawione Polskiej Spółce Drzewnej.

Ze względu na bardzo znaczny wzrost przeładunku węgla w porcie gdańskim okazała się niezbędna dalsza rozbudowa basenu dla towarów masowych, tak że basen ten, zgodnie z projektem, zostanie zupełnie wykończony. Zdolność przeładunkowa basenu po wykonaniu całego projektu i ulepszeniu już istniejących, taśmowych urządzeń przeładunkowych, których rzeczywista wydajność wynosi 400 ton/godz., będzie wynosiła ok. 5 milj. — 7 milj. ton towarów masowych rocznie.

Celem odciążenia basenu dla towarów masowych i skupieniu przeładunku węgla bunkrowego możliwie w jednym

INVESTMENTS IN THE PORT OF DANZIG DURING 1938 — 1939.

The program of investments, initiated in 1923 and carried out since that time with short intermissions, is expected to be completed by 1940. In the early period of this program, emphasis was laid simply on the building of port accommodations, whereas later effort was turned to improve its efficiency.

As large ships began to call at Danzig, dredging became the most important task, so that in 1938, the waterway from the entrance to the basin for bulk goods was deepened to 11 metres, and at present further dredging to the northern tip of the island of Holm is under way. For smoother manoeuvring of ships, the water area between the free customs zone and the Westerplatte basin has been widened to 250 metres. Along with these developments it was necessary to remove to Westerplatte and the southern corners of these basins by strengthening the wharfs with steel bulwarks. As a result ships are now able to turn about easily in this part of the port, whereas previously it was only possible to make such movements at the end of the port canal or at the northern tip of Holm island.

Further in 1938 the western quay of the bulk goods basin was lengthened by 100 metres, and the eastern, by 200 metres. This basin, thanks only to the export of Polish coal, has become the most active part of the port. To facilitate this increased traffic, five new cranes have been erected. Finally, at the old quay wall, built in 1840, of the port canal, further dredging now permits ships to approach here more quickly and safely.

However in spite of these improvements, they have appeared to be quite insufficient, since the first half of 1939 recorded a goods turnover of 583,816 tons better over the same period in 1938, and as a result work is being carried out this year with still greater animation. At the southern quay of the basin in the free customs zone, a new quay is

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 276-35

„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 Schiffsprowiante

miejscu, projektowano wybudować w obecnym roku specjalne urządzenie bunkrowe. Jeszcze nie ustalono dokładnie miejsca, w którym urządzenie to ma się znajdować, prawdopodobnie jednak będzie ono ustawione nie daleko od wejścia do portu, aby statki przybywające do portu jedynie po bunkier, nie przeszkadzały normalnemu ruchowi w porcie.

Dalszą pracą inwestycyjną, mającą na celu podniesienie sprawności urządzeń portu gdańskiego, jest uzupełnienie wyposażenia technicznego nowego spichlerza zbożowego Rady Portu przy Dworcu Wiślanym.

Jak z powyższego widać, wszystkie prace inwestycyjne w roku bieżącym mają na celu ulepszenie i uzupełnienie zdolności przeładunkowej portu gdańskiego ze względu na znaczny wzrost polskiego eksportu. Inwestycje dotyczą ulepszeń do przeładunku węgla, drzewa i zboża, tj. najważniejszych towarów przechodzących przez port gdański, a których przeładunek w bieżącym roku wykazuje poważną tendencję wzrostową.

being built that will have a depth of 10 metres. Further, new improvements for timber on the island of Holm, where the old rolling mills were located are under way. By August an additional 700 square metres of space for timber storage will be available. By the end of the year it is expected that with the new improvements in the bulk goods basin, 5 to 7 million tons of goods can be handled annually. To avoid unnecessary congestion here, bunkering arrangements will be constructed somewhere near the port entrance. Besides these important investments, large sums are being spent to improve the loading of grain at the Vistula station.

In conclusion, the program of investments is being now rapidly realized, and there is every hope to believe that the shipping apparatus of Danzig for timber, coal, and grain will reach by, 1939 an adequate state of efficiency.

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

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

P r z y w ó z

	c z e r w i e c			
	1939		1938	
	t	%	t	%
Ogółem	369.805,5	100,0	241.736,0	100,0
Udział portów p. o. c.	220.793,9	59,7	155.821,1	64,5
Gdańsk	75.594,0	20,4	67.861,1	28,1
Gdynia	145.199,9	39,3	87.960,0	36,4

W y w ó z

Ogółem	1.662.599,7	100,0	1.175.371,3	100,0
Udział portów p. o. c.	1.320.224,9	79,4	988.186,1	84,2
Gdańsk	559.121,1	33,6	419.333,9	35,7
Gdynia	761.103,8	45,8	568.852,2	48,5

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

wyniósł w pierwszym półroczu 1939 r. w porównaniu z tym samym okresem roku poprzedniego według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

P r z y w ó z

	pierwsze półrocze			
	1939		1938	
	t	%	t	%
Ogółem	1.893.726,7	100,0	1.666.568,8	100,0
udział portów	1.069.554,6	56,5	1.075.968,5	64,6
Gdańsk	393.396,7	20,8	407.452,7	24,4
Gdynia	676.157,9	35,7	668.515,8	40,2

W y w ó z

Ogółem	9.821.226,2	100,0	7.071.493,4	100,0
udział portów	7.196.739,7	73,3	5.927.710,7	83,8
Gdańsk	3.143.827,7	32,0	2.405.054,0	34,0
Gdynia	4.052.912,0	41,3	3.522.656,7	49,8

KONFERENCJA MIĘDZYIZBOWEJ KOMISJI KOMUNIKACYJNEJ W GDAŃSKU.

W dniu 28. VII. odbyło się w Radzie Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku pod przewodnictwem Dr Michała Jasińskiego, dyrektora Izby Przemysłowo - Handlowej we Lwowie posiedzenie Polskiej Międzyizbowej Komisji Komunikacyjnej. Po posiedzeniu goście zwiedzili port gdański. Rada Portu przyjęła delegację śniadaniem.

ANTEIL DER HÄFEN DES POLNISCHEN ZOLLGEBIETS AM POLNISCHEN AUSSENHANDEL IM MONAT JUNI 1939

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

E i n f u h r

	J u n i			
	1939		1938	
	t	%	t	%
Gesamteinfuhr	369.805,5	100,0	241.736,0	100,0
Anteil der Häfen	220.793,9	59,7	155.821,1	64,5
Danzig	75.594,0	20,4	67.861,1	28,1
Gdynia	145.199,9	39,3	87.960,0	36,4

A u s f u h r

Gesamtausfuhr	1.662.599,7	100,0	1.175.371,3	100,0
Anteil der Häfen	1.320.224,9	79,4	988.186,1	84,2
Danzig	559.121,1	33,6	419.333,9	35,7
Gdynia	761.103,8	45,8	568.852,2	48,5

ANTEIL DER HÄFEN DES POLNISCHEN ZOLLGEBIETS AM GESAMTEN POLNISCHEN AUSSENHANDEL IM ERSTEN HALBJAHR 1939.

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

E i n f u h r:

	erstes Halbjahr			
	1939		1938	
	t	%	t	%
Gesamteinfuhr	1.893.726,7	100,0	1.666.568,8	100,0
Anteil d. Häfen	1.069.554,6	56,5	1.075.968,5	64,6
Danzig	393.396,7	20,8	407.452,7	24,4
Gdynia	676.157,9	35,7	668.515,8	40,2

A u s f u h r:

Gesamtausfuhr	9.821.226,2	100,0	7.071.493,4	100,0
Anteil d. Häfen	7.196.739,7	73,3	5.927.710,7	83,8
Danzig	3.143.827,7	32,0	2.405.054,0	34,0
Gdynia	4.052.912,0	41,3	3.522.656,7	49,8

SITZUNG DER VERKEHRSKOMMISSION DES VERBANDES DER POLNISCHEN HANDELSKAMMER IN DANZIG.

Am 28. VII. fand im Hafenausschuss unter Vorsitz des Direktors der Industrie und Handelskammer in Lwów, Dr Michał Jasiński, die ordentliche Sitzung der Verkehrskommission des Verbandes der polnischen Handelskammern statt. Nach der Sitzung besichtigten die Gäste den Danziger Hafen und wurden vom Hafenausschuss zu einem Lunch eingeladen.

„WEST - EXPORT“ Sp. z o. o.

„Génécarbo“ S. A., Bruxelles, 60, Rue Ravenstein — Tel. 120-153
Adr. telegr „Génécarbo“

EKSPORT WĘGLA

GDYNIA, ul. 3-go Maja 22/24 m. 15

Tel. 20 64 i 40-64 — Adr. tel. „Westexport“

Wyłączne przedstawicielstwo dla sprzedaży węgla

Polskich Kopalń Skarbowych na Górnym Śląsku „Skarboferme“ na Finlandię, Estonię, Litwę, Łotwę, Belgię, Holandię i Amerykę Południową.

Official agents for the coal exports of the Skarboferme Concern to Finland, Estonia, Latvia, Lithuania, Belgium, Holland & South-America.



WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA CZERWIEC TRAFFIC STATISTICS OF THE PORT FOR JUNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego za m. czerwiec 1939 r. wyniósł 978.082,2 ton wykazując 3,9%-wy wzrost w stosunku do maja rb. (941.043,6 t.) 37,7%-wy wzrost w stosunku do czerwca 1938 r. (710.511,9 t.) oraz 18,1%-wy wzrost wobec czerwca 1937 r. 828.516,7 t.).

Ruch statków w czerwcu rb. w porównaniu do miesiąca ub. wykazuje na wejściu i na wyjściu spadek ilości i pojemności statków. Przyszło bowiem 579 (620) statków o pojemności 621.924 trn. (627.603), wyszło zaś 567 (611) statków o pojemności 599.617 trn. (612.958). Średni tonaż statków zawijających do Gdyni w czerwcu br. wyniósł 1.074,1 trn. (1.012,5). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 77 (79). Średni postój statków w porcie w czerwcu wyniósł 67,2 godz. (64,1 godz.).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Finlandia, Dania, Anglia, Norwegia, Włochy, Niemcy, Grecja, Estonia, Łotwa, Stany Zjedn. Am. Pn., Holandia, Z.S.R.R., Francja, Litwa, Jugosławia, W. M. Gdańsk.

Obroty zamorskie w czerwcu 1939 r. — 960.594,4 ton wykazują 3,9%-wy wzrost w porównaniu z majem rb. (924.753,3) 37,4%-wy wzrost w stosunku do czerwca 1938 r. (699.219,9) oraz 18,2%-wy wzrost wobec czerwca 1937 r. (813.009,6).

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym — 171.350 ton wykazuje 11,8%-wy wzrost w stosunku do przywozu m. maja rb. (153.282,9) 43,5%-wy wzrost wobec czerwca 1938 r. (119.590,—) oraz 3,7%-wy spadek w stosunku do czerwca 1937 r. (177.959,8). Wzrost na przywozie w porównaniu do ubiegłego miesiąca spowodowały następujące pozycje: owoce świeże i suszone 1.592,7 t. (1.321,5), śledzie 1.592,3 t. (94,—), rudy różne i wypalki pirytowe 55.116,7 t. (31.750,5) tłuszcze zwierzęce surowe 1.706,— t. (1.371,9) garbniki 2.097,8 t. (1.598,—) fosforvity 13.756,4 t. (3.870,—) bawełna i odpadki 5.414,7 t. (4.746,5) żelastwo 44.476,— t. (45.254,5). Spadek natomiast wykazywały następujące pozycje: nasiona oleiste różne 3.844,4 t. (11.570,5) ryż surowy 8.149,1 t. (14.972,8) kakao 439,8 t. (1.376,7 t.) skóry 2.205,8 t. (2.847,1) wełna i odpadki 2.240,9 t. (3.695,4) papier i odcinki papierowe 1.742,5 t. (2.180,6) miedź 4.646,2 t. (5.120,5).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym 789.244,4 ton wykazuje 2,3%-wy wzrost w porównaniu z mies. majem rb. (771.470,4) 36,1%-wy wzrost w stosunku do czerwca 1938 r. — (579.829,9) oraz 24,3%-wy wzrost w porównaniu do czerwca 1937 r. (635.069,8).

Wzrost wywozu w czerwcu rb. w porównaniu do miesiąca ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: pszenica 10.062,2 t. (6.463,8) bekony 3.111,7 t. (2.535,8) masło 2.250,1 t. (1.290,5) cement 15.212,7 t. (2.318,9) węgiel bunkrowy 88.629,5 t. (80.137,7) koks 25.682,— t. (9.051,—) cukier 12.754,8 t. (4.870,9) drzewo tarte 31.071,2 t. (19.977,—) szynw kolejowe 9.015,3 t. (4.174,8). Spadek na wywozie w miesiącu sprawozdawczym wykazują następujące pozycje: jaja 4.052,2 t. (5.025,6) węgiel kamienny 543.040,— t. (560.901,4) słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużce 685,9 t. (17.687,4) celuloza 492,— t. (1.012,1) metale różne 12.679,5 t. (13.114,6) rury żeliwne żelazne i stalowe 3.474,7 t. (5.812,7).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje zmniejszenie się importu, 149,1 t. wobec 629,— t. w maju oraz wzrost w eksporcie — 3.057,4 t. drobnicy, wobec 2.186,3 t. w maju rb. Spadek importu spowodowała pozycja ryb z połowów własnych.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną — wykazuje poważny spadek w imporcie — 744,6 t. drobnicy wobec 5.696,2 t. w maju oraz stosunkowo duży wzrost na eksporcie — 15.536,7 t. drobnicy w miesiącu sprawozd. — wobec 7.778,8 t. w maju.

Ruch pasażerów w miesiącu sprawozdawczym wykazuje duży wzrost w porównaniu z majem rb., który spowodowany był dużą cyfrą pasażerów biorących udział w wycieczkach morskich G.A.L. — Przyjechało 2.513 (577) pasażerów, wyjechało zaś 4.159 (2.514).

The total goods turnover in Gdynia for June 1939 amounted to 978,082.2 ton against 941,043.6 tons in May 1939, 710,511.9 t in June 1938 and 828,516.7 t. in June 1937. Monthly returns show an increase of 3.9% in turnover in comparison with May 1939, 37.7% increase in comparison with June 1938, a 18.1% increase in comparison with June 1937.

Ship traffic in June shows a decrease in number and capacity of ships entering and leaving the port. Over 579 (620) ships with a total capacity of 621,924 nrt (627,603) entered, while 567 (611) ships with a total capacity of 599,617 nrt. (612,958) left the port. Average tonnage of ships entering in June was 1,074.1 nrt. (1,012.5). Average number of ships in the port at the same time amounted to 77 (79). Average length of stay of ships amounted to 67.2 hours (64.1). The nation having the most ships in the port for June was Sweden, followed in order by Poland, Finland, Denmark, England, Norway, Italy, Germany, Greece, Estonia, Latvia, United States of America, Holland, U. S. R. R., France, Lithuania, Yugoslavia, Danzig.

Overseas turnover in the monthly returns amounted to 960,594.4 t. showing an increase of 3.9% as compared with May 1939 (924,753.3 t.), 37.4% increase compared with June 1938 (699,219.9) and 18.2% increase compared with June 1937 (813,009.6).

Overseas imports in June 1939 amounted to 171,350 t. showing an increase of 11.8% as compared with May 1939 (153,282.9) 43.5% increase compared with June 1938 (119,590) and 3.7% decrease in comparison with June 1937 (177,959.8). In comparison to May 1939 there was an increase of imports of the following goods: fresh and dried fruits 1,592.7 t. (1,321.5), herrings 1,592.3 t. (94), various ores and burn 55,116.7 t. (31,750.5), raw fats of animal origin 1,706 t. (1,371.9), tanning extracts 2,097.8 t. (1,598), phosphates 13,756.4 t. (3,870), cotton and cotton odds 5,414.7 t. (4,746.5), scrap iron 44,476 t. (45,254.5). A decline of imports was shown however in the following goods: various oil seeds 3,844.4 t. (11,570.5), rice 8,149.1 t. (14,972.8), cocoa 439.8 t. (1,376.7), hides and skins 2,205.8 t. (2,847.1), wool and wool odds 2,240.9 t. (3,695.4), paper and paper waste 1,742.5 t. (2,180.6), copper 4,646.2 t. (5,120.5).

Overseas exports in the monthly returns amounted to 789,244.4 t. showing an increase of 2.3% as compared with May 1939 (771,470.4 t.), 36.1% increase compared with June 1938 (579,829.9 t.) and 24.3% increase compared with June 1937 (635,069.8).

In comparison to May 1939 there was an increase of exports of the following goods: wheat 10,062.2 t. (6,463.8), bacon 3,111.7 t. (2,535.8), butter 2,250.1 t. (1,290.5), cement 15,212.7 t. (2,318.9), bunkercoal 88,629.5 t. (80,137.7), coke 25,682 t. (9,051 t.), sugar 12,754.8 t. (4,870.9), Sawed timber 31,071.2 t. (19,977), rails 9,015.3 t. (4,174.8). A decline of exports was shown however in the following goods: eggs 4,052.2 t. (5,025.6), coal 543,040 (560,901.4), telegraph poles and pit-props 685.9 t. (17,687.4) cellulose 492 t. (1,012.1), various metals 12,679.5 t. (13,114.6), iron pipes 3,474.7 t. (5,812.7).

Coast trade turnover including that with Danzig shows a decline in imports 149.1 t. (629) exports show in the monthly returns an increase — 3,057.4 t. — against 2,186.3 t. in May 1939.

Trade with interior waterways shows 744.6 t. piece goods imported against 5,696.2 t. in May 1939 and 15,536.7 t. of piece goods exports against 7,778.8 t. in May 1939.

Passenger traffic showed a large increase in comparison with May 1939 — 2,513 (577) passengers arrived, while 4,159 (2,514) passengers embarked.

OBRÓT TOWARÓW GOODS TURNOVER — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TON

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

A. Przywóz — imports — Importations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku January — June (Janvier — Juin)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku January — June (Janvier — Juin)
Cały przywóz <i>Total des importations</i>	171 350·	153 282·9	792 717·9	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutic products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques et couleurs</i>	19 719·9	9 192·6	95 923·4
I. Wytwory pochodzenia roślinnego <i>agricultural products — Produits agricoles</i>	16 387·7	31 423·4	104 379·	424-428. Garbniki — <i>tanning extracts — extraits de tanin</i>	2 097·8	1 598·	9 857·9
w tym m. in.:				473/3. Fosforyty — <i>phosphates</i>	13 756·4	3 870·	53 834·4
24-26. Nasiona oleiste różne — <i>various oil seeds — graines oléagineuses</i>	3 844·4	11 570·5	21 139·8	477. Żużle Thomasa — <i>Thomas slag — scories de déphosphoration</i>	—	1 318·6	20 618·6
30/12. Ryż surowy — <i>rice — riz brut</i>	8 149·1	14 972·8	23 269·9	479. Sól potasowa — <i>potassium salts — sels de potasse</i>	—	—	—
53-66. Owoce świeże i suszone — <i>fresh and dried fruits — fruits, frais et secs.</i>	1 592·7	1 321·5	39 675·	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	2 217·2	2 871·1	16 319·
69/72. Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et amandes</i>	62·2	126·7	1 044·7	492-513. Skóry — <i>hides and skins — cuirs</i>	2 205·8	2 847·1	16 112·3
76. Kawa — <i>coffee — café</i>	510·6	315·5	2 593·1	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fabrics — Textiles (matières premières et produits)</i>	10 006·5	10 692·5	80 095·5
78. Herbata — <i>tea — thé</i>	130·6	185·6	837·5	589-590-592. Wełna i odpadki — <i>wool and wool odds — laines et déchets</i>	2 240·9	3 695·4	18 087·5
80. Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	439·8	1 376·7	4 347·5	606-609. Bawełna i odpadki — <i>cotton & cotton odds — coton et déchets</i>	5 414·7	4 746·5	45 420·
81-82. Korzenie — <i>spices — épices</i>	141·9	124·8	743·1	624. Juta — <i>jute</i>	932·4	931·	6 511·7
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego <i>live animals & animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	1 708·7	489·5	26 324·2	IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów <i>rubber & rubber goods — Caoutchouc, succédanés et leurs produits</i>	1 021·1	1 232·9	6 234·5
116-117. Śledzie — <i>herrings — harengs</i> (bez połowów włas.)	1 392·3	94·	18 185·8	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood products & baskets wares — Bois, liège, leurs produits et vannerie</i>	567·6	606·7	2 724·9
116-117. Śledzie z połowów włas.	140·4	—	1 977·7	XI. Papier i wyroby z niego <i>paper & paper wares — Papier et ses produits</i>	2 487·9	2 970·8	18 284·
III. Wytwory pochodzenia mineralnego <i>mineral products — Produits minéraux</i>	60 003·2	37 528·	186 423·9	803, 809-816. Papier i odcinki papierowe — <i>paper and paper waste — papier et déchets</i>	1 742·5	2 180·6	11 038·6
177. Rudy różne i wypalki pirytowe — <i>various ores and burn, pyrites — minerais divers et résidus de pyrites</i>	55 116·7	31 750·5	166 605·3	794, 795. Celuloza — <i>cellulose</i>	698·7	570·5	6 549·2
177/1c. Pyryty — <i>pyrites</i>	900·	880·	1 780·	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane <i>stone, ceramic & glass wares — Produits en pierre, céramique et verrerie</i>	210·7	152·5	775·9
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych <i>wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified — Cires, graisses, huiles, d'origine animale et végétale (sauf celles qui sont spécialement mentionnées)</i>	3 098·5	2 095·5	12 270·				
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne — <i>fats and oils of vegetable origin — graisses et huiles végétales</i>	333·4	332·2	2 133·4				
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe — <i>raw fats of animal origin — Graisses animales brutes</i>	1 706·	1 371·9	7 549·				
V. Przetwory spożywcze, tytoń <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires, tabac</i>	811·1	228·9	3 913·5				
287. Makuchy — <i>oil cake — tourteaux</i>	—	—	300·5				
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń — <i>tobacco — tabac</i>	1·7	22·5	108·8				

Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku (January — June (Janvier — juin)	Poz. tar. cel. (Position au tarif douanier)	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku (January — June (Janvier — juin)
XIII. Metale i wyroby z nich <i>metals & metal goods — Métaux et produits métalliques</i>	51 308'4	51 692'7	227 647'5	XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja <i>balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments, — balances instruments, appareils de précision, ap. scientifiques, optiques, machines à écrire, instruments de musique, armes et munitions</i>	42'1	127'6	419'2
927. Żelastwo (złom) scrap iron — ferraille et débris de fer	44 476'—	43 254'5	195 209'6				
977. Miedź — copper — cuivre	4 646'2	5 120'5	20 532'7				
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny <i>machinery, apparatus, electric products — machines, appareils, outillage électro-technique</i>	1 069'1	1 127'7	4 978'7	XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione <i>Sundry goods non specified — Marchandises diverses, non spécifiées</i>	109'—	116'9	649'8
XV. Środki transportowe <i>means of transport — Moyens de transport</i>	581'3	733'6	5 354'9				

B. Wywóz — Exports — Exportations

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku (January — June (Janvier — juin)	Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku (January — June (Janvier — juin)
Cały wywóz <i>Total des exportations</i>	789 244'4	771 470'4	4 196 594'7	IV. Woski tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych <i>wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified — Cires, graisses, huiles d'origine animale et végétale (sauf celles qui sont spécialement mentionnées)</i>	9'2	46'4	315'5
I. Wytwory pochodzenia roślinnego <i>(agricultural products) (Produits agricoles)</i>	12 280'9	9 692'1	76 928'6	V. Przetwory spożywcze, tytoń <i>foodstuffs, tobacco — Produits alimentaires Tabac</i>	16 477'5	8 219'5	59 450'4
1. Pszenica — wheat — blé . . .	—	—	76'—	259-260. Cukier — sugar — sucre	12 754'8	4 870'9	27 401'—
2. Żyto — rye — seigle . . .	10 062'2	6 463'8	46 468'2	287. Makuchy — oil cake — tourteaux	1 573'—	1 130'6	8 528'—
9-16. Strączkowe — siliguose — légumineuses	212'2	388'9	1 674'4	288. Wytloki buraczane — residuum of beet — pulpes . .	—	—	5 474'5
27/1-2. Mąka — flour — farine	4'5	5'—	161'9	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby <i>chemicals, pharmaceutic products, paints — Produits chimiques, pharmaceutiques, couleurs</i>	2 975'—	3 745'—	15 900'8
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa — feeding meal and rice flour — farine pour le bétail et farine de riz . .	279'4	—	279'4	299/18. Soda — soda — soude	346'2	—	358'8
35. Słód — malt	879'5	1 253'4	4 956'7	300/4. Siarczian amonu — sulphate of ammonia — sulfate d'ammoniaque	—	—	5'—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego <i>live animal & animal products — Animaux vivants et produits animaux</i>	10 621'9	10 428'1	42 630'1	479. Sól potasowa — potassium salts — sels de potasse . .	—	—	215'—
121/3a. Bekony — bacon . . .	3 111'7	2 535'8	14 671'5	480-482. Saletra — Salpêtre — salpêtre	23'5	10'6	40'8
125. Jaja — eggs — oeufs . . .	4 052'2	5 025'6	13 204'1	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane <i>hides, furs, leather goods — Cuirs, fourrures et produits en cuir</i>	1 106'3	905'2	5 355'—
127. Masło — butter — beurre	2 250'1	1 290'5	6 995'1				
III. Wytwory pochodzenia mineralnego <i>(mineral products — Produits minéraux)</i>	672 223'2	654 022'2	3 603 155'2				
154. Cement — cement — ciment	15 212'7	2 318'9	31 041'7				
174. Sól kuchenna i przemysłowa (edible & industrial salt — sel de cuisine et d'industrie	543'9	921'7	2 507'5				
180. Węgiel kamienny — coal — houille	543 040'—	560 901'4	2 966 755'2				
180. Węgiel bunkrowy — bunker coal — charbon de soufre	88 629'5	80 137'7	476 351'8				
182. Koks — coke — coke . . .	23 682'—	9 051'—	107 326'3				
197-200. Oleje i parafiny — oils & paraffines — huiles et paraffines	50'9	72'7	236'—				

Errata: W zeszycie za m-c Czerwiec str. 29. Wywóz dział II. — Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — W rubryce „Od początku roku jest 32.088'2 — powinno być 32.008'2.

Poz. tar. cel. Position au tarif douanier	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku January — June (Janvier — Juin)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku January — June (Janvier — Juin)
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich <i>raw textile materials and fa- brics — Textiles (matières premières et produits)</i> 563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny — <i>textiles</i> — <i>tissus</i>	918'3	1 487'5	7 384'9	792, 803, 809-819, 826. Pa- pier i obcinki papierowe — <i>paper and paper waste —</i> <i>papier et déchets</i>	397'2	503'9	2 497'2
				794, 795. Celuloza — <i>cellulose</i> — <i>cellulose</i>	492'—	1 012'1	4 913'9
	405'—	448'4	2 305'—	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — <i>stone-ware, ceramic goods</i> <i>and glass-ware — Pierres cé- ramique et verrerie</i>	245'3	172'5	896'1
IX. Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materiałów — <i>rubber, its substitute and</i> <i>rubber goods — Caoutchouc,</i> <i>succédanés et leurs produits</i>	74'7	61'1	281'4	XIII. Metale i wyroby z nich — <i>metals & metals products</i> — <i>Métaux et produits mé- talliques</i> 925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981, Metale różne — <i>va- rious metals — métaux ve- riés</i>	34 241'3	37 645'6	173 662'3
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie <i>wood, corkwood, wood and</i> <i>cork goods, & basket-wares</i> — <i>Bois, liège, leurs produits</i> <i>et vannerie</i> 747/3, 4, 5. Słupy telegraficz- ne, kopalniaki i dłużyce — — <i>telegraph poles & mining</i> — <i>poteaux télégr. bois de</i> <i>mines</i>	36 425'4	42 606'6	196 289'5	932/1. Szyny kolejowe — <i>rails</i> 937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe — <i>iron pi- pes — tuyaux et tubes en fer</i> 968. Cynk i blacha cynkowa — <i>zinc and zinc sheets —</i> <i>Zinc et fer blanc</i>	12 679'5 9 015'3	13 114'3 4 174'8	84 176'6 16 778'9
				XIV—XVIII. Maszyny, apara- ty, sprzęt elektrotechnicz- ny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne — <i>machinery, apparatus,</i> <i>electrical material, motor-</i> <i>cars, musical instruments —</i> <i>Machines, appareils, outillage</i> <i>élecrotechnique, moyens de</i> <i>transport, instruments de mu-</i> <i>musique et autres</i>	3 474'7	5 812'7	21 920'7
	685'9	17 687'4	72 227'3		1 804'1	2 191'7	11 812'7
749-751, 753. Drzewo tarte, łącznie z papierówką — <i>Sa- wed timber — bois sciés et</i> <i>bois pour pâte à papier</i> . .	31 071'2	19 977'—	99 615'—	XIX—XX. Towary różne od- dzielnie niewymienione — <i>sundry non specified goods</i> — <i>Marchandises diverses,</i> <i>non spécifiées</i>	233'7	370'6	4 254'9
752. Podkłady kolejowe (progi) — <i>sleepers — traverses de</i> <i>ch. de fer</i>	—	—	—				
757/3 Klepki — <i>staves — dou-</i> <i>ves</i>	—	—	112'2				
772-773. Fornieri i dykty — <i>ve-</i> <i>neers & plywoods — pla-</i> <i>qués et contre-plaqués</i> . .	2 954'3	3 207'3	12 697'3				
XI. Papier i wyroby z niego <i>paper & paper wares — Pa-</i> <i>pier et ses produits</i>	1 084'3	1 943'3	8 933'6		327'4	124'7	1 156'4

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

Czerwiec — June — Juin	1939 —	960.594'4
Maj — Mai — Mai	1939 —	924.753'3
Czerwiec — June — Juin	1938 —	699.219'9
Od początku roku — January — June — pour toute l'année Janvier — Juin	1939 —	4.989.312'6
" " " " " " " " " " " "	1938 —	4.382.952'3

Errata: W zeszycie za m-c Czerwiec 1939 r. — str. 30, dział XI — Papier i wyroby z niego — poz. 794/795. Celuloza — W rubryce od początku roku jest: 4.421'1 — winno być: 4 421'9.

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

Poz. tar. cel. position au tarif douanir	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku January — June (Janvier — Juin)	Poz. tar. cel. position au tarif douanir	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku January — June (Janvier — Juin)
Przywóz <i>imports — importation</i>	149'1	629'	3.024'1	Wywóz <i>exports — exportation</i>	3.057'4	2.186'3	6.106'
1, 2, 3, 4 — Zboże — <i>grain — céréales</i>	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych <i>fruits stones — noyaux de fruits</i>	—	—	—
9—16 — Strączkowe — <i>légumi- neuses</i>	—	—	—	17, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds various — semences</i>	—	—	1'1
24—26 — Nasiona oleiste — <i>oil seeds — graines oléagineuses</i>	—	—	—	24—26 — Nasiona oleiste różne — <i>various oil seeds — grai- nes oléag. diverses</i>	21'8	—	21'8
27/1—2 — Mąka — <i>flour — fa- rine</i>	—	—	—	1, 1, 32 — Krochmale — <i>starch — amidon</i>	—	—	—
30/1, 2 — Ryż — <i>rice — riz</i>	—	—	—	27/1—2 — Mąka — <i>flour — fa- rine</i>	—	—	—
31, 32 — Krochmale — <i>starch — amidon</i>	10'—	—	10'—	30/1—2 — Ryż wyluszczoney — — <i>husked rice — riz décor- tiqué</i>	2.512'8	1.911'4	4 428'2
27/3—32 — Mąka pastewna — <i>farine — pour le bétail</i>	—	—	—	35 — Słód — <i>malt</i>	—	—	—
40—50 — Warzywa — <i>greens — légumes</i>	—	—	—	40—50 — Warzywa — <i>greens — légumes</i>	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i>	—	—	—	53—58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i>	—	—	3'8
76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	—	—	28'—
81—82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	—	—	—	67, 68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves — conserves de fruits</i>	—	—	—
116 — Ryby, połowy własne — <i>fish — poissons (propres pê- ches</i>	108'—	629'—	2 983'—	69, 72 — Orzechy i migdały — <i>nuts & almonds — noix et amandes</i>	—	—	0'2
117 — Śledzie — <i>herrings — ha- rens</i>	—	—	—	76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	—	—	1'2
198, 199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	—	—	—	87 — Herbata — <i>tea — thé</i>	—	—	0'4
215—218 — Tłuszcze zwierz. sur. — <i>animal origin — graisses animales brutes</i>	—	—	—	Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	59'9	34'5	130'8
226—229 — Przetwory mięsne <i>meat products — produits de viande</i>	—	—	—	81, 82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	—	5'—	6'4
205—214 — Tłuszcze i oleje roś- linne — <i>fats & oils of veget. orig. — graisses et huiles vé- gétales</i>	—	—	—	83 — Rośliny lecznicze — <i>far- maceutic plants — plantes médicinales</i>	—	—	—
259—260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	—	—	—	95—97 — Żywica — <i>resin — résine</i>	6'—	—	26'1
272, 273, 276, 278 — Napoje al- koholowe — <i>spirits — alcools</i>	—	—	—	117 — śledzie — <i>herrings — harens</i>	—	16'—	18'1
295—491 — Przetwory chemicz- ne — <i>chemicals — produits chimiques</i>	—	—	—	127, 100—Oleje — <i>oils — huiles</i>	—	—	—
296/1—300/1 — Amoniak — <i>am- monia — ammoniacque</i>	—	—	—	137/2—3 — Jelita — <i>casings — boyaux</i>	—	0'3	0'3
300/4 — Siarczan amonu — <i>sulph. of ammonia — sulfate d'am- moniaque</i>	—	—	—	142—143 — Gąbki i muszle — <i>sponges and shells — épon- ges et coquillages</i>	—	—	—
492—515 — Skóry — <i>skins and hides — cuirs</i>	27'3	—	27'3	148 — Kamienie — <i>stones — pierres</i>	5'3	—	5'3
589/1, 2, 592 — Wełna — <i>wool — laine</i>	—	—	—	150 — Glinki — <i>clay — kaolin</i>	15'9	—	15'9
567—622 — Tkaniny — <i>textiles — tissus</i>	—	—	—	161 — Minerale zaw. bore — 170/1, 2, 171/1, 2 — Materiały szlifierskie — <i>grindings ma- terials — matériaux d'aguiserie</i>	—	—	—
624 — Juta — <i>jute</i>	—	—	—	177 — Rudy różne — <i>various ores — minerais divers</i>	—	4'—	4'—
757, 778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — articles en bois</i>	—	—	—	198, 199 — Asfalt — <i>asphalt — asphalte</i>	68'8	—	68'8
742—803 — Papier — <i>paper — papier</i>	—	—	—	200/8, a, b, c — Wazelina — <i>va- seline</i>	13'3	—	13'3
862—887 — Wyroby ceramiczne <i>ceramic products — produits céramiques</i>	—	—	—	203—204 — Wosk — <i>wax — cire</i>	—	—	2'5
896—927 — Szkło — <i>glass — verre</i>	—	—	—	205—214 — Tłuszcze i oleje roś- linne — <i>fats & oils vegetable rigin — graisses et huiles végétales</i>	74'3	39'8	131'8
930—966 — Wyr. żel. i metal. — <i>iron and steel goods pro- duits en fer et métalliques</i>	3'8	—	3'8	215—218 — Tłuszcze zwierzęce surowe — <i>raw fats of animal origin — graisses animales brutes</i>	180'3	75'6	411'9
Różne — <i>various — divers</i>	—	—	—	216 — Tran — <i>cod-liver-oil — huile de poisson</i>	5'3	—	10'3
				219 — Stearyna — <i>stearine</i>	—	—	—
				246 — Mleko skondensowane — <i>condensed milk — lait con- densé</i>	—	—	—

Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Czerwiec <i>June</i> <i>Juin</i>	Maj <i>Mai</i> <i>Mai</i>	Od początku roku <i>January —</i> <i>June</i> <i>(Janvier —</i> <i>Juin)</i>	Poz. tar. cel. <i>Position au tarif douanier</i>	Czerwiec <i>June</i> <i>Juin</i>	Maj <i>Mai</i> <i>Mai</i>	Od początku roku <i>January —</i> <i>June</i> <i>(Janvier —</i> <i>Juin)</i>
254—256 — Ryby — <i>fish —</i> <i>poissons</i>	—	—	—	757—778 WYROBY z drzewa — 757—778 z wyj. 772, 771 — <i>wood goods — produits en</i> <i>bois excepté 771. 772 . . .</i>	—	—	0·1
276—278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	—	—	—	772, 773 — Dykty i forniery — <i>plywoods — plaqués et con-</i> <i>treplaqués</i>	—	—	—
295/6 — Siarka — <i>sulphur —</i> <i>soufre</i>	—	23·1	23·1	779, Korek, wyr. z korka — <i>liège et produits</i>	33·1	—	33·1
295—491 — Przetwory chemiczne — <i>chemicals — produits</i> <i>chimiques</i>	6·8	55·8	66·6	794. 795 — Celuloza — <i>cellulo-</i> <i>se</i>	—	—	—
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	—	797—806 Papa dachowa i tektura 807—808 — Fibra — <i>fibre</i> . . .	—	—	14·4
405—425 — Farby — <i>paints —</i> <i>couleurs</i>	—	—	4·—	809—819, 826 — Papier i obcin- ki papierowe — <i>paper and</i> <i>paper waste — papier et dé-</i> <i>chets</i>	—	—	—
404 — Sadze — <i>soot —</i> <i>suie, noir de fumée</i>	—	—	—	925—981 — Metale różne — <i>va-</i> <i>rious metals — métaux variés</i>	—	—	59·—
424—428 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics — pr.</i> <i>cosmétiques</i>	—	—	0·1	930—965 — WYROBY żel. i metal. <i>iron ware & steel ware —</i> <i>produits en fer et métalliques</i>	—	—	0·7
429—454 — Garbniki — <i>tanins</i>	14·7	4·9	289·5	966 — Cyna — <i>tin — étain</i> . . .	—	—	4·2
476 — Mączka kostna — <i>bone</i> <i>flour — farine d'os</i>	—	—	—	968 — Cynk — <i>zinc</i>	—	—	113·3
492—513 — Skóry — <i>skins —</i> <i>cuirs</i>	4·9	15·9	39·5	977 — Miedź — <i>cuivre</i>	10·3	—	34·2
589/1. 2, 592 — Wełna — <i>wool</i> <i>laine</i>	2·7	—	2·7	Różne <i>various — divers</i>	—	—	—
597—622 — Tkaniny — <i>textiles</i> — <i>tissus</i>	—	—	—	Przywóz i wywóz razem <i>(total export and imports — To-</i> <i>tal des Imp. et des Exp.)</i>	3.206·5	2.815·3	9.130·1
606 — Bawełna — <i>cotton —</i> <i>coton</i>	—	—	—				
624 — Juta — <i>jute</i>	—	—	—				
625, 626 — Sizał — <i>sisal</i>	10·4	—	16·6				
679 — Worki — <i>bags — sacs</i>	—	—	—				
720—724 — Kauczuk — <i>rubber</i> <i>caoutchouc</i>	10·8	—	74·7				

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

Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanier</i>	Czerwiec <i>June</i> <i>Juin</i>	Maj <i>Mai</i> <i>Mai</i>	Od początku roku <i>January —</i> <i>June</i> <i>(Janvier —</i> <i>Juin)</i>	Poz. tar. cel. <i>position au tarif douanier</i>	Czerwiec <i>June</i> <i>Juin</i>	Maj <i>Mai</i> <i>Mai</i>	Od początku roku <i>January —</i> <i>June</i> <i>(Janvier —</i> <i>Juin)</i>
Przywóz <i>imports — importation</i>	744·6	5.696·2	8.705·9	77 — Cykoria — <i>succory —</i> <i>chicorée</i>	—	—	—
1—4 — Zboże — <i>grain — cé-</i> <i>réales</i>	—	—	—	78 — Herbata — <i>tea — thé</i> . . .	—	—	—
11, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds</i> <i>various — semences</i>	—	—	0·7	80 — Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	—	—	—
24—26 — Nasiona oleiste różne — <i>various oils seeds — grai-</i> <i>nes oléagineuses</i>	—	—	—	81, 82 — Korzenie — <i>spices —</i> <i>épices</i>	—	—	—
31, 32 — Krochmale — <i>starch —</i> <i>amidon</i>	—	—	—	95, 97 — Żywica — <i>resin — ré-</i> <i>sine</i>	—	—	—
27/1—3 — Mąka — <i>flour — fa-</i> <i>rine</i>	—	—	—	104/3 — Trawa morska — <i>sea</i> <i>grass — varechs</i>	—	—	—
27/3—32 — Mąka pastewna — <i>recoupes — farine pour bé-</i> <i>tail</i>	—	—	—	125 — Jaja — <i>eggs — oeufs</i>	0·5	—	0·5
28/1—5 — Kasza — <i>grits —</i> <i>gruau</i>	—	—	—	127—200 — Oleje — <i>oils —</i> <i>huiles</i>	—	—	—
35 — Słód — <i>malt</i>	—	—	—	128/1—4 — Ser — <i>cheese — fro-</i> <i>mage</i>	—	—	—
40—50 — Warzywa — <i>greens —</i> <i>légumes</i>	—	—	—	131 — Pierze — <i>feather — plu-</i> <i>mes</i>	5·—	—	5·—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i>	—	—	—	136 — Kości — <i>bones — os</i> . . .	—	—	—
59, 61—63, 66 — Owoce suszone — <i>dried fruit — fruits des-</i> <i>séchés</i>	—	—	—	137/2a, b — Jelita — <i>casings —</i> <i>boyaux</i>	—	—	0·3
67, 68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves — fruits en</i> <i>conserves</i>	—	—	—	205 — Tłuszcze i olej roślinne — <i>fats & oils vegetable ori-</i> <i>gin — graisses et huiles vé-</i> <i>gétales</i>	—	—	—
76 — Kawa — <i>coffec — café</i> . . .	—	—	—	215, 217, 218 — Tłuszcze zwie- rzęce sur. — <i>raw fats of</i> <i>animal origin — graisses ani-</i> <i>males brutes</i>	—	—	—
				225 J Gliceryna — <i>glycérine</i>	—	—	—
				228 — Makaron — <i>macaroni</i>	—	—	—
				243/1, 2 — Konserwy mięsne — <i>meat preserves — viandes en</i> <i>conserves</i>	—	—	1·6

Errata: W zeszycie za m-c Czerwiec str. Obroty wewnętrzne kraju drogą wodną — Przywóz — W rubryce „Od początku roku jest 7,961'7; powinno być — 7.961'3

Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku (January — June (Janvier — Juin)	Poz. tar. cel. position au tarif douanier	Czerwiec June Juin	Maj Mai Mai	Od początku roku (January — June (Janvier — Juin)
254, 256 — Ryby i konserwy rybne — <i>fishes — poissons et conserves de poissons</i> . . .	—	—	—	925—981 — Metale różne — <i>various metals — métaux variés</i>	0 1	—	0 1
2: 9, 260 — Cukier — <i>sugar — sucre</i>	729'4	5.696'2	8.663'4	930—965 — Wyr. stal. i metal. — <i>iron & steel goods — produits en fer et métalliques</i>	6'3	—	17'3
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe — <i>spirits — alcools</i>	—	—	0'1	968 — Cynk — <i>zinc</i>	—	—	—
291 — Mączka zwierzęca — <i>animal flour — farine d'os</i>	—	—	—	Różne — <i>various — divers</i>	1'5	—	13'4
295—491 — Przetwory chemiczne — <i>chemicals — produits chimiques</i>	—	—	1—	Wywóz	13.536'7	7.778'8	35.192'2
300/4 — Siarczan amonu — <i>sulphate of ammonia — sulfate d'ammoniaque</i>	—	—	—	<i>exports — Exportation</i>			
299/18 — Soda — <i>soda — soude</i>	—	—	—	7 — Kukurydza — <i>maize — mais</i>	5—	—	5—
296/1—300/2 — Amoniak — <i>ammonia — ammoniacque</i>	—	—	—	23 — Pestki drzew owocowych — <i>fruit stones — noyaux de fruits</i>	0'2	0'8	7'8
405—425 — Farby — <i>paints — couleurs</i>	—	—	—	24—26 Nasiona oleiste — <i>oil seeds — graines oléagineuses</i>	1.109 8	917'9	2.473'1
411/2 — Biel cynkowa — <i>zinc white — blanc de zinc</i>	—	—	—	17, 23, 25 — Nasiona — <i>seeds various — semences</i>	10 8	11 8	69'9
429—454 — Artykuły kosmetyczne — <i>cosmetics — articles cosmétiques</i>	—	—	—	24/1—3 — Mąka — <i>flour — farine</i>	—	—	5'6
466—470 — Klej i żelatyna — <i>glue and gelatine — colle et gélatine</i>	0'5	—	0'5	28 — Kasza — <i>grits — gruau</i>	2'1	2'7	19'4
492—513 — Skóry — <i>skins — cuirs</i>	—	—	—	30 — Ryż wyluszczoney — <i>husked rice — riz décortiqué</i>	2.913'1	697'1	4.257'6
534—559 — Wyruby skórzane — <i>leather goods — produits en cuir</i>	—	—	—	31 — Krochmal — <i>starch — amidon</i>	14'3	11'6	57'5
573—622 — Tkaniny — <i>textile fabrics — tissus</i>	—	—	—	53, 58, 60—64 — Owoce świeże — <i>fresh fruit — fruits frais</i>	3'4	10'6	70'4
589/1, 2, 592 — Wełna — <i>wool laine</i>	—	—	—	59, 61—63, 66 — Owoce suszone — <i>dried fruit — fruits desséchés</i>	65'5	64—	404'8
606/1, 2a, b — Odpadki bawełny — <i>cotton waste — déchets de coton</i>	—	—	—	62, 72 — Orzechy i migdały — <i>nuts and almonds — noix et ammandés</i>	17'3	7—	96'8
646—648 — Sznury — <i>ropes — cordes</i>	—	—	—	67—68 — Konserwy owocowe — <i>fruit preserves — conserves de fruits</i>	3'4	1'7	7'9
720, 724 — Kauczyk — <i>rubber — caoutchouc</i>	—	—	—	76 — Kawa — <i>coffee — café</i>	33'3	15'2	135'8
725—746 — Wyroby gumowe — <i>rubber goods — produits en caoutchouc</i>	—	—	—	78 — Herbata — <i>tea — thé</i>	5'9	2'3	27'9
749, 750, 751 — Deski i łaty — <i>boards & laths — planches et lattes</i>	—	—	—	80 — Kakao — <i>cocoa — cacao</i>	232'1	1.113'9	1.867'7
757—778 — Wyroby z drzewa — <i>wood goods — produits en bois</i>	1'3	—	2—	81—82 — Korzenie — <i>spices — épices</i>	14'7	7'1	78'3
776 — Meble — <i>bentwood furniture — meubles</i>	—	—	—	89 — Rośliny lecznicze — <i>medicinal plants — plants médicinales</i>	15'1	2'2	33—
779—787 — Korek. wyr. z korka — <i>cork wood and cork goods — liège et produits en liège</i>	—	—	—	95, 97 — Żywica — <i>resin — résine</i>	78'8	39'8	543'8
792, 803, 809, 826 — papier — <i>paper — papier</i>	—	—	—	104 — Trawy morskie, trzcina — <i>sea, grass, reed — varechs, roseaux</i>	262'1	185'2	850'9
836—847 — Książki i broszury — <i>books — livres</i>	—	—	—	117 — Śledzie — <i>herrings — harengs</i>	45'7	14'5	213—
862—887 — Wyroby ceram. — <i>ceramic products — produits céramiques</i>	—	—	—	127—200 — Oleje — <i>oils — huiles</i>	60'3	46—	126'3
896—927 — Szkła i wyroby — <i>glass and glass ware — verrerie</i>	—	—	—	128/1—4 — Sery — <i>cheese — fromages</i>	0'2	1'5	5—
				129/1—5 — Kazeina — <i>caseine</i>	3'4	3'1	14'3
				137/2—a, b — Jelita — <i>casings boyaux</i>	4'2	3'3	26'4
				143/1—3 — Muszle — <i>shells — coquillages</i>	9'4	5'2	31'7
				148 — Kamienie — <i>stones — pierres</i>	1—	—	9'1
				150 — Glinki ceramiczne — <i>ceramic clay — kaolin</i>	17'2	—	20'4
				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—

RUCH STATKÓW W CZERWCU 1939 r. — MOVEMENT OF SHIPS — MOUVEMENT DES NAVIRES EN JUIN 1939

	Przyszło statków—ships incoming entrèrent			Wyszło statków (ships outgoing) sortirent			Suma rubr. 3 i 6 (total) colonnes 3 et 6	Kolejne miejsce (place accupie) placed occupée
	Ogółem (total)	w tym zład. (loaded) charges	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage	Ogółem (total)	w tym zład. (loaded) charges	o ogół. poj. (n. r. t.) tonnage		
	1	2	3	4	5	6		
Polska — Poland — Pologne	69	31	88.930	63	54	84.746	175.676	2
W. M. Gdańsk — F. C. of Danzig — Dantzig	2	1	720	1	1	360	1.080	18
Anglia — Great Britain — Grande Bre- tagne	32	6	58.502	31	25	55.332	113.834	5
Belgia — Belgien — Belgique	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Denmark — Danemark	79	30	56.937	79	54	57.267	114.204	4
Estonia — Estonia — Esthonie	33	6	28.170	32	19	27.721	55.891	10
Finlandia — Finland — Finlande	54	5	66.035	52	20	62.132	128.167	3
Francja — France — Le France	3	—	3.205	3	3	3.205	6.410	15
Grecja — Greece — Grèce	12	3	28.423	12	5	27.716	56.139	9
Holandia — Holland — Hollande	20	12	8.376	20	14	8.889	17.265	13
Islandia — Iceland — Islande	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia — Jugoslavia — Yougoslavie	1	—	87	1	1	687	1.374	17
Litwa — Lithuania — Lithuanie	2	—	1.485	2	2	1.485	2.970	16
Łotwa — Latvia — Lettonie	16	2	22.242	17	6	26.309	48.551	11
Niemcy — Germany — Allemagne	44	17	30.593	47	32	33.362	63.955	8
Norwegia — Norway — Norvège	57	26	50.936	55	40	50.290	101.226	6
Panama — Panama	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia — Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia — Romania	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P. — U. S. A. — Etats Unis	6	6	18.810	6	1	18.810	37.620	12
Szwecja — Sweden — Suède	129	31	99.746	126	96	95.659	195.395	1
Włochy — Italy — Italie	17	—	53.961	17	17	41.471	95.432	7
Z. S. R. R. — U. R. S. S.	3	2	4.176	3	—	4.176	8.352	14
Razem (total)	578	178	621.924	567	390	599.617	1.221.541	—
Miesiąc poprzedni — previous month— mois précédent	620	208	627.603	611	409	612.958	1.240.561	—
Ten sam mies. 1938. (Juin 1938)	539	199	547.779	541	316	545.361	1.093.140	—
Od pocz. 1939 r. January - Juin Janvier - Juin	3.245	1.196	3.288.569	3.222	2.186	3.254.977	6.543.546	—
Od pocz. 1938 r. January - Juin Janvier - Juin	3.005	1.220	2.954.622	3.007	1.942	2.965.417	5.920.039	—

U w a g i : a) średni tonaż statków zawijających do Gdyni w m. czerwcu 1939 r.: 1.074,1 nrt. — *tonnage moyen des bateaux qui ont séjourné dans le port en juin 1939.*
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 77; — *nombre moyen des bateaux qui stationné-
rent en même temps.*
c) średni postój statków w porcie 67,2 godzin — *durée moyenne de d'auet des bateaux dans le port 67,2 h.*

**POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU CZERWCU 1939 R. — PÊCHES MARITIMES EN JUIN 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. Wiesz	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Łosoś	—	—	—	—	—	—	—	—
Mielnica	—	—	—	—	—	—	—	—
Troć	—	—	—	—	140	—	—	140
Stornia	7.220	8.840	5.190	9.340	9.720	1.550	—	41.860
Zimnica	—	460	—	—	—	—	—	460
Śledzie morskie świeże	—	210	—	—	—	790	93.700	94.700
Skarp	—	1.340	1.210	680	1.610	—	—	4.840
Węgorze	400	2.900	1.430	—	4.350	—	—	9.080
Wątlusz	10.460	3.030	31.880	2.620	4.480	122.700	15.000	190.170
Belona	—	—	—	—	2.100	—	—	2.100
Sieje	—	—	—	—	—	—	—	—
Certy	10	—	—	—	—	—	—	10
Leszcze	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	760	—	310	—	—	1.370
Okonie	—	—	—	—	50	—	—	50
Płotki	—	290	760	—	2.460	—	—	3.510
Śledzie morskie solone	—	—	—	—	—	—	—	—
Łupacze	—	—	—	—	—	—	—	—
Czarniak	—	—	—	—	—	—	6.000	6.000
Karmazyn	—	—	—	—	—	—	5.000	5.000
Halibut	—	—	—	—	—	—	2.000	2.000
Zębacz	—	—	—	—	—	—	5.000	5.000
Inne	—	—	—	—	—	—	2.000	2.000
Razem w kg — Total en kgs	18.090	17.070	41.230	12.640	25.520	125.040	128.700	368.290
Wartość w zł. — Valeur en zł.	4.960	9.514	11.158	4.511	16.629	18.144	35.725	100.611
Miesiąc ub. w kg. — Mois pré- cédent en kgs	9.690	10.400	42.600	3.340	20.700	920.880	55.000	1.062.610
Od początku roku — Janvier — Juin en kgs	103.530	866.440	743.875	19.965	131.620	2.409.710	1.309.040	5.584.180

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

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

	Przyjechało passengers incoming — débarquèrent					Wyjechało passengers outgoing — embarquèrent				
	Czerwiec - Juin - June				Maj Mai Mai	Czerwiec - Juin - June				Maj Mai Mai
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia — Angleterre	—	50	6	56	86	—	138	727	865	805
Hull	—	22	—	22	15	—	32	—	32	23
Londyn	—	28	6	34	70	—	106	523	629	782
Parkeston	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	1	—	—	204	204	—
Argentyna — Argentine	1	—	53	54	—	13	—	442	455	—
Buenos Aires	1	—	53	54	—	13	—	442	455	—
Belgia — Belgique	29	—	4	33	38	3	—	—	3	13
Antwerpia — Anvers	29	—	4	33	38	3	—	—	3	13
Gandawa — Ghent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia — Brésil	7	6	125	138	—	14	—	44	58	1
Rio de Janeiro	5	—	31	36	—	7	—	18	25	1
Santos	2	2	94	98	—	7	—	26	33	—
Victoria	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania — Danemark	15	18	53	86	51	—	26	11	37	51
Kopenhaga	15	18	53	86	51	—	26	11	37	51
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt — Egypte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alexandria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia — Esthonie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Finlandia — Finlande	3	—	—	3	8	2	—	—	2	—
Helsinki	3	—	—	3	7	2	—	—	2	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Francja — France	3	8	1	12	13	15	44	562	621	278
Boulogne sur Mer	3	2	—	5	—	15	—	447	462	—
Cherbourg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109
Le Havre	—	6	1	7	11	—	44	115	159	169
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Holandia — Hollande	8	—	1	9	10	1	—	—	1	1
Amsterdam	4	—	—	4	2	—	—	—	—	—
Rotterdam	4	—	1	5	8	1	—	—	1	1
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kanada — Canada	—	—	—	—	—	—	1	191	192	251
Halifax	—	—	—	—	—	—	1	191	192	251
Litwa — Lithuanie	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—
Kłajpeda (Memel)	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—
Łotwa — Lettonie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy — Allemagne	1	1	—	2	—	—	—	7	7	—
Hamburg	1	1	—	2	—	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	—	—	—	—	—	7	7	—
Królewiec (Königsberg)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty — autres ports	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegia — Norvège	7	—	—	7	8	5	—	8	13	17
Oslo	6	—	—	6	8	—	—	8	8	17
Inne porty — autres ports	1	—	—	1	—	5	—	—	5	—
Palestyna — Palestine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia — Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lizbona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal fr.	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Dakar	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. Półn. — Etats Unis	—	141	325	466	340	—	85	191	276	430
New York	—	141	325	466	340	—	85	191	276	430
Syria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beyrouth	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwecja — Suède	18	20	—	38	19	10	1	—	11	657
Göteborg	3	—	—	3	1	1	1	—	2	—
Kalmar	—	13	—	13	—	—	—	—	—	464
Malmö	2	—	—	2	6	2	—	—	2	—
Sztokholm	11	7	—	18	10	4	—	—	4	191
Inne porty — autres ports	2	—	—	2	2	3	—	—	3	2
Urugwaj — Uruguay	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
Włochy — Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Via W. M. Gdańsk — par Dantzig	—	—	—	—	3	5	—	—	5	—
Wycieczki morskie G.A.L. exersion en mer	—	1,608	—	1,608	—	—	1,609	—	1,609	—
Razem — Total	92	1.852	569	2.513	577	69	1.904	2.186	4.159	2.514

Errata: W zeszycie za m-c Czerwiec str. 36 — Tabela ruchu pasażerów za m-c maj — Wyjechało — Maj — w pozycji Syria -- kl. I jest 3; powinno być — W pozycji Beyrouth kl. I jest 3; powinno być. —

WIADOMOŚCI PORTU GDAŃSKIEGO



DZIAŁ URZĘDOWY

RUCH W PORCIE GDAŃSKIM W CZERWCU 1939 R.

VERKEHR DES DANZGER HAFENS IM JUNI 1939

TRAFFIC OF THE PORT OF DANZIG IN JUNE 1939

Ogólny ruch towarowy w czerwcu 1939 r. wyniósł 727.221,4 ton wobec 637.035,9 t w czerwcu 1938 r. oraz 698.096,9 t w maju 1939 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się zatem wzrost o 29.124,5 t czyli 4,2% a w stosunku do miesiąca porównawczego o 90.185,5 t czyli 14,2%.

Przywóz osiągnął 107.556,1 t w porównaniu z 88.275,6 t w miesiącu poprzednim oraz 168.024,7 t w czerwcu 1938 r. Spadek w stosunku do miesiąca porównawczego wyniósł więc 60.668,6 t czyli 36,1%, podczas gdy w porównaniu z miesiącem poprzednim zaznaczył się wzrost o 19.082,5 t czyli 21,6%.

Spadek przywozu w porównaniu z czerwcem 1938 r. spowodowały przede wszystkim następujące pozycje: rudy 69.610 t (119.260 t), fosforyty 1.930 t (3.533 t), metale 2.915 t (4.854 t), śledzie 32 t (812 t), piryty 5.707 t (6.370 t).

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 619.865,3 t wobec 609.823,3 t w miesiącu poprzednim oraz 469.011,2 t w miesiącu czerwcu 1938 r. W stosunku do miesiąca poprzedniego zaznaczył się wzrost o 10.042,0 t czyli 1,6% a w stosunku do miesiąca czerwca 1938 r. o 150.854,1 t czyli 32,2%.

Wzrost wywozu wykazały następujące pozycje: węgiel eksportowy 372.019 t (279.790 t), drzewo 88.170 t (71.099 t), zboże 28.405 t (9.002 t), mąka 10.992 t (1.080 t), siarczan amonu 7.502 t (237 t).

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazał na wejściu 627 statków o pojemności 451.768 nrt wobec 598 statków o pojemności 437.347 nrt w miesiącu porównawczym 1938 r. Zaznaczył się zatem wzrost tonażu o 14.421 nrt czyli 3,0%. Pierwsze miejsce zajęła bandera niemiecka, za którą postępowały szwedzka, duńska, angielska, fińska, norweska, polska, łotewska, italska, estońska itd.

Ruch pasażerów obejmował w miesiącu sprawozdawczym 35 pasażerów w ruchu wejściowym oraz 139 pasażerów w ruchu wyjściowym.

Ruch rzeczny. Ogólny obrót towarowy na śródlądowych drogach wodnych wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 51.820 t (32.712 t) w czerwcu 1938 r.) z czego 36.651 t (20.267 t) przypadało na ruch w górę rzeki a 15.169 t (12.445 t) na ruch w dół rzeki. W górę rzeki przewieziono 14.853 t węgla, 4.876 t metali, 4.222 t ryżu, 3.917 t kamieni, 1.399 t strączkowych, 684 t skór; w dół rzeki 7.845 t żyta, 1.494 t jęczmienia, 1.162 t maki, 1.161 t metali 885 t drzewa, 660 t sody.

Der gesamte Warenumsatz erreichte im Monat Juni 1939 — 727.221,4 t gegenüber 637.035,9 t im Monat Juni 1938 und 698.096,9 t im Mai 1939. Im Vergleich zum Vormonat ergab sich also eine Steigerung um 29.124,5 t d. i. 4,2% und gegenüber dem Vergleichsmonat um 90.185,5 t d. i. 14,2%.

Die Wareneinfuhr betrug 107.556,1 t gegenüber 88.275,6 t im Vormonat und 168.024,7 t im Juni 1938. Im Vergleich zum Vormonat ergab sich eine Steigerung um 19.082,5 t d. i. 21,6% dagegen gegenüber dem Vergleichsmonat ein Rückgang um 60.668,6 t d. i. 36,1%.

Der Einfuhrrückgang im Verhältnis zum Juni 1938 ergab sich vor allem bei folgenden Warengattungen: Erze 69.610 t (119.260 t), Phosphorite 1.930 t (3.533 t), Metalle 2.915 t (4.854 t), Heringe 32 t (812 t), Schwefelkies 5.707 t (6.370 t).

Die Warenausfuhr erreichte im Berichtsmonat 619.865,3 t gegenüber 609.823,3 t im Vormonat und 469.011,2 t im Monat Juni 1938. Es ergab sich also eine Steigerung um 10.042,0 t im Verhältnis zum Vormonat und um 150.854,1 t d. i. 32,2% gegenüber dem Monat Juni 1938.

Eine Ausfuhrsteigerung war hauptsächlich bei folgenden Warengattungen zu verzeichnen: Exportkohle 372.019 t (279.790 t), Holz 88.170 t (71.099 t), Getreide 28.405 t (9.002 t), Mehl 10.992 t (1.080 t), schwefelsaures Ammoniak 7.502 t (237 t).

Der Schiffsverkehr im Eingang erreichte im Berichtsmonat 627 Schiffe mit einem Raumgehalt von 451.768 NRT gegenüber 598 Schiffen mit einem Raumgehalt von 437.347 NRT im Vergleichsmonat 1938. Es ergab sich also eine Steigerung der Tonnage um 14.421 NRT d. i. 3,0%. Die erste Stelle nahm die deutsche Flagge ein, auf welche die schwedische, dänische, englische, finnische, norwegische, polnische, lettische, italienische, estonische usw. folgten.

Der Passagierverkehr umfasste im Berichtsmonat 35 Passagiere im Eingang und 139 Passagiere im Ausgang.

Binnenverkehr Der gesamte Warenverkehr auf den Binnenwasserstraßen erreichte im Berichtsmonat 51.820 t (32.712 t im Juni 1938). Hiervon entfielen 36.651 t (20.267 t) auf den Bergverkehr und 15.169 t (12.445 t) auf den Talverkehr. Im Verkehr zu Berg wurden befördert: 14.853 t Kohle, 4.876 t Metalle, 4.222 t Reis, 3.917 t Steine, 1.399 t Hülsenfrüchte, 684 t Häute; im Talverkehr 7.845 t Roggen, 1.494 t Gerste, 1.162 t Mehl, 1.161 t Metalle, 885 t Holz, 660 t Soda.

The total goods turnover amounted to 727.221,4 tons in June 1939 as against 637.035,9 tons in June 1938 and 698.096,9 tons in the corresponding month 1938. This was an increase of 29.124,5 tons or 4,2% as compared with May 1939 and one of 90.185,5 tons or 14,2% as compared with the corresponding month.

Imports came to 107,556,1 tons as against 88,275,6 tons in May 1939 and 168,024,7 tons during the corresponding month of the preceding year. This was a decrease of 60,668,6 tons or 36,1% as compared with June 1938 and an increase of 19,082,5 tons or 21,6% as compared with May 1939.

The decrease in imports as against June 1938 was chiefly caused by the stagnation of following transports: ore 69,610 tons (119,260 tons), phosphates 1,930 tons (3,533 tons), metals 2,910 tons (4,854 tons), herrings 32 tons (812 tons), pyrites 5,707 tons (6,370 tons).

Exports in the month under review amounted to 619,865,3 tons. The figures for the previous month were 609,823,3 tons and for June 1938 — 469,011,2 tons. This was an increase of 10,042,0 tons or 1,6% as against May 1939 and one of 150,854,1 tons or 32,2% compared with June 1938.

Following goods chiefly showed an increase of shipments: coal 372,019 tons (279,790 tons), timber 88,170 tons (71,099 tons), grain 28,405 tons (9,002 tons), flour 10,992 tons (1,080 tons), sulphate of ammonium 7,502 tons (237 tons).

Ship traffic: During the month under review the port of Danzig was entered by 627 ships of 451,768 net. reg. tons as compared with 598 ships of 437,347 net. reg. tons. in June 1938. There was therefore an increase of 14,421 net. reg. tons or 3,0%. Germany held the first place in tonnage, followed by Sweden, Denmark, Great Britain, Finland, Norway, Poland, Latvia, Italy, Estonia and so on.

Passenger traffic: In June 1939 — 35 passengers were disembarked and 139 passengers embarked.

River traffic: the total goods turnover on the Vistula amounted in June to 51,820 tons (32,712 tons in June 1938); of this amount upstream traffic comprised 36,651 tons (20,267 tons) and traffic downstream 15,169 tons (12,445 tons). Following goods were chiefly transported: upstream — 14,853 tons coal, 4,876 tons metals, 4,222 rice, 3,917 tons stones, 1,399 tons legumes, 684 tons skins; downstream — 7,845 tons rye, 1,494 tons barley, 1,162 tons flour, 1,161 tons metals, 885 tons timber, 660 tons soda.

A. RUCH MORSKI — SEEVERKEHR — OVERSEAS TRAFFIC

I. OBRÓT TOWAROWY — WARENVERKEHR — GOODS TURNOVER

1. Przywóz — Einfuhr — Imports

Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Czerwiec 1 Juni 3 June 9	1. I. — 30. VI.		Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Czerwiec 1 Juni 3 June 9	1. I. — 30. VI.	
		1939	1938			1939	1938
Cały przywóz Gesamteinfuhr Total imports	107 356'1	594 101'0	841 500'6	VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u pharmaceutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products, paints	3 375'1	31 249'1	38 067'9
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — agricultural products . .	5 748'6	51 004'9	28 069'9	424-428 Garbniki — Gerbstoffe — Tanning extracts	155'0	651'2	1 056'2
24-26 Nasiona oleiste — Ölsamen — Oil seeds . .	936'6	2 854'6	7 620'5	773 Fosforyty — Phosphorite — Phosphates . .	1 930'5	22 851'6	27 505'1
30 Ryż — Reis — Rice .	1'6	2 345'6	3 334'1	477 Żużle Thomasa — Thomasschlacke — Thomas slag	—	2 000'0	1 625'0
53-68 Owoce — Früchte — Fruits	13'2	225'2	274'4	VII. Skóry, futra, wyroby skórzane — Haute, Pelze, Lederwaren — Hides, furs, leather goods	17'4	164'2	179'3
69-74 Orzechy, migdały — Nüsse, Mandeln — Nuts, almonds	15'6	502'8	89'2	VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilrohstoffe u. Erzeugnisse Raw textile materials, fabrics .	168'2	1 732'0	1 126'7
76 Kawa — Kaffee — Coffee	97'6	841'2	839'1	IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods . .	11'9	201'7	1 690'5
78 Herbata — Tee — Tea	85'4	416'2	290'5	X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie Holz, Kork u Erzeugnisse, Korbwaren — wood corkwood, wood products, basket wares	394'0	1 770'8	3 212'2
80 Kakao — Kakao — Cocoa	248'1	938'6	1 174'3	XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — paper, wares	41'4	1 473'7	4 876'4
81-82 Korzenie — Gewürze — spices	47'1	501'9	250'5	XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares	77'1	211'1	225'3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products	102'6	7 635'1	11 667'2	XII. Metale, wyroby — Metalle u Erzeugnisse — Metals and metal products	3 468'9	22 767'4	23 389'2
116-117 Śledzie — Heringe — Herrings	31'8	6 624'9	11 098'3	925/26, 28-31, 78-81 Metale — Metalle — Metals . . .	2 914'7	19 633'0	15 774'3
III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products . .	92 318'8	464 545'9	702 672'4	927 Żelaztwo — Alteisen — scrap iron	—	—	773'2
177 Rudy — Erze — Ore .	69 609'6	336 369'3	548 958'7	977 Miedź — Kupfer — Copper	—	25'5	236'4
177 Piryty — Schwefelkies — Pyrites	5 706'6	33 561'1	72 130'1	XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate, elektrische Geräte — Machinery apparatus, electrical goods	46'2	426'0	916'6
180 Węgiel — Kohle — Coal	9 505'0	52 277'0	31 455'0	XV - XXI. Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified	50'8	115'3	260'1
182 Koks — Koks — coke .	795'8	6 022'8	4 407'3				
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin	18'0	4 130'3	3 671'7				
IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier. Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin .	887'8	3 222'8	19 926'5				
295-214 Tłuszcze i oleje roślinne — Pflanzl. Fette, Öle — fals, oils of vegetable origin	169'1	658'0	666'2				
V. Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — foodstuffs, tobacco	650'4	7 484'1	5 220'4				
287 Makuchy — Ölkuchen — Oil cake	500'0	2 098'4	3 617'9				
289 Melas — Melasse — Molasses	—	3 874'0	—				
293-294 Tytoń — Tabak — Tobacco	18'3	276'4	334'9				

2. Wywóz — *Ausfuhr* — *Exports*

Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Czerwiec 1939 Juin 1939 June 1939	1. I. — 30. VI. 1938	Poz. tar. celnej Pos. d. Zolltarifs Items of customs tariff	Czerwiec 1939 Juin 1939 June 1939	1. I. — 30. VI. 1938
Cały wywóz Gesamtausfuhr Total exports	619 865'3	3 439 999'0	2 618 783'2		
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs — Agricultural products	42 276'7	502 095'9	158 582'4		
1 Pszenica — Weizen — Wheat	850'0	21 397'5	1 510'0		
2 Żyto — Roggen — Rye	20 468'9	203 676'9	3 236'0		
3 Jęczmień — Gerste — Barley	7 086'0	142 163'4	103 318'6		
4 Owies — Hafer — Oat	—	22 991'0	5 400'5		
1-5 Żyto — Getreide — Grain	28 404'9	390 238'8	113 456'1		
9-16 Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	982'6	28 552'8	13 856'1		
27 Mąka — Mehl — Flour	10 992'4	52 602'2	8 968'6		
36 Ziemniaki — Kartoffeln Potatoes	—	1 772'1	5 561'0		
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Lebende Tiere u. Erzeugnisse tierischen Ursprungs — Live animals, animal products	852'9	2 083'6	1 193'1		
121 Bekony — Bacon — Bacon	127'3	980'0	773'7		
125 Jaja — Eier — Eggs	—	23'0	34'9		
127 Masło — Butter — Butter	14'1	18'9	—		
III. Wytwory pochodzenia mineralnego — Erzeugnisse mineralischen Ursprungs — Mineral products	464 512'5	2 342 202'3	1 934 762'1		
154 Cement — Zement — Cement	—	264'2	395'2		
174 Sól — Salz — Salt	1 495'0	1 887'8	2 331'2		
180 Węgiel — Kohle — Coal	372 019'1	1 826 393'1	1 478 265'5		
180 Węgiel bunkrowy — Bunker-kohle — Bunker coal	71 381'8	400 703'6	342 551'1		
182 Koks — Koks — Coke	4 438'0	76 866'5	97 452'8		
197-200 Oleje i parafina — Öle u. Paraffin — Oils and paraffin	6 385'0	9 694'5	4 651'4		
IV. Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślin. i zwierz. — Wachse, Fette, Öle pflanzl. u. tier. Ursprungs — Wax, fats, oils of vegetable and animal origin	594'7	14 564'7	288'4		
V. Przetwory spożywcze, tytoń — Lebensmittel, Tabak — Foodstuffs, tobacco	2 240'5	30 386'7	44 223'7		
259 Cukier — Zucker — Sugar	0'1	1 670'1	1 550'1		
287 Makuchy — Ölkuchen — oil cake	2 094'4	13 049'6	12 930'3		
289 Melas — Melasse — Molasses	50'8	15 250'2	26 421'4		
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby — Chem. u. pharmazeutische Erzeugnisse, Farben — Chemicals, pharmaceutical products, paints	15 921'5	80 284'8	22 400'2		
299 Soda — Soda — Soda	388'0	4 654'3	3 577'4		
300 Siarczan amonu — Schwefelsaures Ammoniak — Sulphate of Ammonium	7 502'3	46 017'8	8 433'6		
479 Sole potasowe — Kalisalz — Potassium salts	—	10 802'5	3 051'4		
481-83, 85 Nitraty — Nitrate — Nitrate	7 305'0	9 417'3	45'1		
VII. Skóry, futra, wyroby skórzan. — Häute, Pelze, Lederwaren — Hides, furs, leather goods	39'3	353'4	307'1		
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby — Textilsrohstoffe u. Erzeugnisse — Raw textile materials, fabrics	137'6	485'2	285'5		
IX. Kauczuk, jego surogaty i wyroby — Kautschuk, seine Ersatzstoffe, Erzeugnisse — Rubber, its substitutes, rubber goods	0'6	4'9	25'2		
X. Drewno, korek, wyroby z nich. wyroby koszykarskie — Holz, Kork, u. Erzeugnisse, Korbwaren — wood, corkwood, wood products, basket wares	88 170'9	423 494'3	424 999'6		
747 Dłazyce — Langholz — Poles and props	8 585'1	26 456'9	27 700'5		
747 Kopalnia — Grubenholz — Pit props	2 789'7	16 500'0	29 311'0		
748/49 Tarcica — Schnittholz — Sawn timber	59 851'5	289 527'9	247 987'4		
752 Podkłady, słupy — Schwellen — Sleepers	9 079'6	45 390'4	60 812'9		
757 Klepki — Dauben — Staves	1 735'7	9 407'6	6 290'9		
772/43 Forniery, dykty — Furniere, Sperrplatten — veneers, plywood	1 745'6	16 195'0	18 913'4		
XI. Papier i wyroby — Papier u. Erzeugnisse — Paper, paper wares	855'7	3 648'2	800'7		
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane — Steinmetzarbeiten, Keramische Erzeugnisse, Glaswaren — Stone, ceramic and glass wares	14'2	206'5	409'3		
XIII. Metale i wyroby — Metalle u. Erzeugnisse — Metal products	4 173'1	39 346'8	25 776'1		
925/29/31/78-81 Metale — Metalle — Metals	2 867'5	30 254'9	17 334'3		
937. 55, 85 Rury — Röhren iron pipes	57'5	3 291'4	1 672'8		
968 Cynk — Zink — Zinc	675'2	2 368'7	1 974'3		
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Maschinen, Apparate elektrische Geräte — Machinery, apparatus, electrical goods	47'2	456'5	1 115'7		
XV — XX. Towary osobno niewymienione — Waren nicht besonders aufgeführt — Goods not otherwise specified	27'9	385'2	614'1		

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

Czerwiec — <i>Juin</i> — <i>June</i>	1939	727.221'4
Maj — <i>Mai</i> — <i>Mai</i>	1939	698.096'9
Czerwiec — <i>Juin</i> — <i>June</i>	1938	637.035'9
1 I. — 30 VI. }	1939	4.034.100'0
}	1938	3.460.283'8

II. RUCH STATKÓW — SCHIFFSVERKEHR — SHIP TRAFFIC

Przyjazd — Eingang — Ships incoming

Narodowość — Nationalität — Nationality	Czerwiec — Juni — June 1 9 3 9		Czerwiec — Juni — June 1 9 3 8		1 I. — 30 VI. 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 .	5	2.035	2	981	43	13.227
Polska — Polen — Poland	30	23.259	38	26.705	171	141.554
Anglia — Gr. Britannien — Great Britain	32	42.155	30	40.880	170	224.326
Belgia — Belgien — Belgium	—	—	—	—	—	—
Bułgaria — Bulgarien — Bulgaria	1	102	—	—	9	918
Dania — Dänemark — Denmark	100	60.890	86	50.872	461	315.161
Egipt — Aegypten — Egypt	—	—	1	2.260	—	—
Estonia — Estland — Estonia	28	17.530	35	24.190	194	136.216
Finlandia — Finnland — Finland	37	41.803	25	25.062	222	235.176
Francja — Frankreich — France	3	4.186	3	4.654	15	21.917
Grecja — Griechenland — Greece	6	15.834	6	13.331	39	88.680
Holandia — Holland — Holland	47	9.609	45	12.599	256	62.836
Islandia — Island — Iceland	—	—	—	—	1	676
Italia — Italien — Italy	6	21.010	4	15.087	34	114.283
Japonia — Japan — Japan	—	—	—	—	—	—
Jugosławia — Jugoslawien — Jugoslavia	—	—	—	—	3	2.061
Litwa — Litauen — Lithuania	7	2.503	8	4.932	54	29.318
Łotwa — Lettland — Latvia	21	21.796	12	11.697	100	109.048
Niemcy — Deutschland — Germany	168	93.231	131	73.949	819	445.583
Norwegia — Norwegen — Norway	40	26.728	50	45.227	189	152.082
Panama — Panama — Panama	3	2.004	1	662	12	8.865
Portugalia — Portugal — Portugal	1	511	—	—	1	511
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	92	66.585	121	84.259	492	315.427
Węgry — Ungarn — Hungary	—	—	—	—	1	2.737
Ogółem — Insgesamt — Total	627	451.768	598	437.347	3.287	2.416.820

B. RUCH RZECZNY — BINNENVERKEHR — RIVER TRAFFIC

Towary — Waren — Goods	W górę rzeki — Bergverkehr — upstream traffic		W dół rzeki — Talverkehr — downstream traffic	
	Czerwiec — Juni — June		Czerwiec — Juni — June	
	1 9 3 9	1 9 3 8	1 9 3 9	1 9 3 8
Artykuły spożywcze — Lebensmittel — Foodstuffs	595	707	507	524
Chemia — Chemikalien — Chemicals	159	97	1	—
Chmiel — Hopfen — Hop	—	—	—	—
Cukier — Zucker — Sugar	—	—	150	3.156
Drzewo — Holz — Timber	169	522	885	487
Jęczmień — Gerste — Barley	—	—	1.494	1.646
Kamienie — Steine — Stones	3.917	777	387	130
Kawa — Kaffe — Coffee	363	315	28	17
Krochmal — Stärke — Starch	—	13	10	1.263
Mąka — Mehl — Flour	—	—	1.162	333
Melasy — Melasse — Molasses	—	—	375	354
Metale — Metalle — Metals	4.876	1.044	1.161	895
Owies — Hafer — Oat	—	—	45	—
Pszenica — Weizen — Wheat	—	50	6	69
Ryby — Fische — Fishes	108	121	41	25
Ryż — Reis — Rice	4.222	5.360	—	—
Rudy — Erze — Ore	—	—	—	359
Skóry — Häute — Skins	684	481	37	32
Soda — Soda — Soda	—	—	660	2.279
Strączkowe — Hülsenfrüchte — Legumes	1.399	1.215	251	329
Węgiel — Kohle — Coal	14.853	—	—	—
Żyto — Roggen — Rye	—	106	7.842	—
Inne — Andere — Others	5.297	3.919	169	537
Ogółem — Insgesamt — Total	36.651	20.267	15.169	12.445
Tratwy — Traften — Rafts	—	—	5.481	11.732

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ — GDYNIA, ŚWIEŹOJAŃSKA 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 PRZECI SZPALTĘ W UKŁADZIE 2 SZPALT., TABELA W TEKŚCIE 50% DROŻEJ

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



Urządzenia maszynowe dla kopalń, jak:

Kompletne sortownie
i płóczki węgla,
maszyny wyciągowe,
wieże szybowe,
obiegi wózków,
przenośniki gumowe,
kołowroty linowe,
rozjazdy kolejowe
i wąskotorowe
wykonuje



RYBNICKA FABRYKA MASZYN
Sp. z ogr. odp.
RYBNIK G.-ŚL.
Odlewy żeliwne i metalowe
konstrukcje żelazne

H. CEGIELSKI SP. AKC.

Poznań — Górna Wilda 136. Telefon 70-56

Adres telegr. „Haciegelski” — Skrytka pocztowa 1008

Fabryki: Poznań-Rzeszów

Produkcie:

Obrabiarki do metali
Tabor kolejowy
Wozy tramwajowe
Urządzenia kotłowe
Urządzenia chłodnicze
Narzędzia do obróbki
metali
Konstrukcje żelazne
i zbiorniki
Urządzenia cukrown.
Urządzenia chemiczne
Urządzenia gorzelnicze
Maszyny rolnicze
Odlewy żelazne
i z brązu

Kosztorysy, katalogi i pros-
pekty na żądanie bezpłatnie.

WALCOWNIE METALI S. DZIEDZICE

ANTI KORODAL — Nieczerniejący metal srebrzysty

stop aluminiowy odporny na wpływy
atmosferyczne, łatwe szlifowanie,



polerowanie, lutowanie, spawanie,
wysoka wytrzymałość

Blachy — Taśmy — Druty — Pręty — Profile — Rury

Bloczki do odlewów w płasku i kokilach dla architektury i konstrukcji pojazdów
Płyty graficzne dla cynkografii, miedziorytu, offsetowego druku
miedziane i cynkowe ze specjalnego stopu, wysoka wytrzymałość, równe trawienie.

G. JOSEPHYEGO SPADKOBIERCY

FABRYKA MASZYN I ODLEWNIĄ ŻELAZA, BIELSKO (ŚLĄSK)

Maszyny do prania i suszenia wełny, maszyny
przygotowawcze i zespoły zgrzeblarek
dla przeróbki wełny, sztucznej wełny, wełny i bawełny
odpadowej oraz azbestu, zgrzeblarki do wyrobu
waty i filcu oraz stożków na kapelusze,

Przędzarki wózkowe, elektroprzędzarki wózkowe,
przędzarki obręczkowe i puszki, niciarki i cewiarki
różnych systemów, wszystkie maszyny do wykańczania
tkanin wełnianych.

PAŃSTWOWY BANK ROLNY

ODDZIAŁ W GDYNI

BANK DEWIZOWY

PLAC KONSTYTUCJI NR 1. — TELEFON 17-73 i 15-82

ADRES TELEGR.: „PEBROL”

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

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

BANK ZAŁATWIA WSZELKIE OPERACJE BANKOWE

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

Kapitały własne zł 119 024.000,—. Wkłady i lokaty zł 177 163.000,—. Listy zast. i obligacje zł 214 854.000,—

Fundusze administrowane zł 709 350.000,—. Udzielone kredyty zł 1180 766.000,—. Suma bilans. zł 1 912 044.000,—

Obrót roku 1937 zł 9 305.158.000,—

Zrzeszenie Eksporterów Wyrobów Włókienniczych

W BIELSKU

ul. Marsz. Piłsudskiego 4

obejmuje przemysł włókienniczy wyrobów czysto wełnianych męskich i damskich, towarów modnych, tkanin bawełnianych, lnianych, konopnych, jutowych, przędzy wełnianej i lnianej, wełnianych kapeluszy i stożków, pluszów i sztucznych baranków.

W sprawach eksportowych, nawiązania kontaktu, informacji o specjalnych wyrobach, uzyskania ustępstwa itp. prosimy zwracać się do wyżej podanego Zrzeszenia.

Zrzeszenie Eksporterów Wyrobów Włókienniczych Bielsko Piłsudskiego 4 Association of Exporters of Textile Goods.

embraces the textile industry, manufacturing pure wool, men's and ladies goods, novelty articles, cotton, linen, hemp and jute materials, wool and cotton yarn, woollen hats and stumps, velvet and artificial lamb furs.

In export matters, in order to establish connections, to secure information as to special articles, to get agencies etc. please get in touch with the above named Association.



Zarząd w Warszawie, ul. Traugutta 8.

Adres telegr. „GIRARD”

Telefony: 685-84, 643-10, 673-00

Ilość pracowników 5.000

Najstarsza i największa fabryka wyrobów **lnianych** w Polsce dostarcza:

plótna bielone, kremowe, kolorowe — białinę pościelową, stołową białą i kolorową — różne ścierki, ręczniki, drelichy na ubrania — prześcieradła, ręczniki i dywaniki kąpielowe — plótna chodnikowe, materacowe i markizowe — plótna oponowe i plandeki surowe i impregnowane — plótna opakunkowe, workowe i sienniki.

Wyroby te można otrzymać we wszystkich lepszych sklepach włókienniczych.

Żyrardów Manufactures

Company Limited

Head Office 8, Traugutta Varsaw

Telegrams and Cables „GIRARD”

Telephones: 685-84, 643-10, 673-00

5.000 Employees.

The largest and Oldest **Linen** Mills in Poland offers the following articles: bleached, creamed, and dyed linen — bed linen, white and coloured table linen — different towels and towellings — drillings — bath sheets, towels and rugs — linen for mattresses, window shades and stair carpets — canvasses and tarpaulins, raw and impregnated — wrapping linen sackings.

These goods can be obtained in all first class retail shops.