

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Sztolcman, S.: Uposażenie poszczególnych dzielnic Polski w drogi żelazne

Źródło:

Przemysł i Handel rocznik 8 (1927) numer 44, strony 1501-1504

Artykuł zdigitalizowany i udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

nie reglamentacji importu w kolonjach francuskich, fabrykanci niemieccy danej branży bywają o tem bezwzględnie poinformowani przez „Zolleidienst”, a o każdej zmianie ceny bawełny na rynku amerykańskim interesanci w Niemczech dowiadują się tego samego dnia drogą radiotelefoniczną (broadcasting).

Firma angielska, poszukująca poważnego zastępcy w Persji, otrzymuje w przeciągu krótkiego czasu, a o ile zachodzi potrzeba, nawet i drogą telegraficzną, spis sumiennie wybranych firm, z podaniem ich stanu majątkowego wraz z informacjami co do miejscowych warunków płatności, rodzaju opakowania, najodpowiedniejszej drogi transportu i t. d. Jeśli jakaś firma austriacka życzy sobie wejść w kontakt z firmami na Bliskim Wschodzie, może to uczynić drogą inseratu w publikacji, regularnie rozsyłanej do 1.500 poważnych firm w Małej Azji i w krajach śródziemno-morskich.

Żadne ważniejsze zdarzenie gospodarcze na świecie nie może ująć uwagi i kontroli tysięcy informatorów, którymi rozporządza gospodarcza służba Anglii, Francji i Niemiec. Służby te są tak zorganizowane, że wszelkie ważniejsze wiadomości docierają do kół interesowanych bez zwłoki i w opracowaniu fachowym. Co się zaś dotyczy działalności interwencyjnej attachés handlowych Francji, Anglii, Włoch i Ameryki, to nad ich szerokim zakresem i ogromną intensywnością nie potrzeba się chyba specjalnie rozwodzić, ponieważ są one w całym świecie z codziennego doświadczenia władz i urzędów powszechnie znane.

Podobne przykłady przedstawiają dla nas ideał, od którego jesteśmy narazie jeszcze bardzo oddaleni, do którego jednak dążyć należy wszelkimi siłami. Wprawdzie spotykamy się często z twierdzeniem, jakoby niektóre większe firmy nie potrzebowały poparcia rządowego, bo same potrafią sprostać wszyst-

kim wymogom eksportu; argument ten jednak zdradza tylko zupełną nieznajomość korzyści, jakich może przysporzyć eksportowi odpowiednio zorganizowana nowoczesna służba eksportowa. Skoro olbrzymie towarzystwa niemieckie i angielskie posługują się tą służbą regularnie i na wielką skalę, skoro bankier amerykański, podróżujący po Europie, nigdy nie zaniedba odwiedzić amerykańskiego attaché handlowego celem skorzystania z jego informacji, skoro rolnictwo amerykańskie zażądało wydelegowania rządowych informatorów do Europy i t. d., nie widzimy powodu, któryby upoważniał do kwestjonowania zgóry pożyteczności podobnej służby. Powodem takim jest chyba niedowierzanie, że i my czasem zdołamy zorganizować aparat, któryby tak sprawnie funkcjonował, jak instytucje innych krajów.

Chcąc zgóry zapewnić Instytutowi Eksportowemu powodzenie, należy dać mu „a fair chance” do należytego rozwinięcia działalności i zapewnić mu wystarczające fundusze. Obecny budżet wystarczy na podjęcie pierwszych kroków, nie starczy jednak na rozbudowę agend w rozmiarach, potrzebnych do osiągnięcia naszkicowanych powyżej celów. Inne państwa z reguły wyznaczają na utrzymanie rządowej służby gospodarczej sumy, wynoszące $\frac{1}{2}$ do 1 *pro mille* ogólnych wydatków państwowych, a nawet i więcej. Polska, która nie rozporządza jeszcze poważnymi prywatnymi źródłami informacyjnymi (jak zagraniczne banki, domy handlowe i t. d.), powinna, naszym zdaniem, poświęcić na popieranie eksportu co najmniej tę samą część budżetu, t. zn. podwyższyć obecną dotację Instytutu stopniowo do X 1 $\frac{1}{2}$ lub 2 $\frac{1}{2}$ miljn. Będzie to wydatek inwestycyjny, który się z pewnością opłaci.

Dr. L. Widymski

UPOSAŻENIE POSZCZEGÓLNYCH DZIELNIC POLSKI W DROGI ŻELAZNE

PRY PORÓWNYWANIU gęstości sieci kolejowej w różnych krajach, lub w różnych dzielnicach danego kraju przyjęto ogólnie dla określenia gęstości brać za mierniki powierzchnie danych obszarów, lub ich zaludnienie. Ponieważ jednak gęstość zaludnienia w różnych krajach jest rozmaita i wskutek tego porównanie gęstości sieci kolejowej, obliczonej według tych dwóch mierników, doprowadza do rozmaitych, czasem nawet wręcz przeciwnych wyników, przyjęto jeszcze trzeci miernik, a mianowicie wielkość średnio-proporcjonalną z dwóch poprzednich.

Gęstość polskiej normalnotorowej sieci kolejowej w trzech byłych zaborach według powyższych trzech mierników dla 1925 r. jest wskazana w tablicy 1, w której powierzchnie i ludność zostały obliczone na podstawie danych „Rocznika Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej za 1924 r.”.

(p. tablicę obok)

Według danych tablicy 1, b. zabór austriacki jest lepiej uposażony w koleje od b. zaboru rosyjskiego, a b. zabór pruski znacznie lepiej od obydwu pierwszych. Ludność b. zaboru pruskiego ma możność daleko dogodniejszego korzystania z usług kolei aniżeli ludność b. zaboru austriackiego, a tem bardziej ro-

T A B L I C A 1

Byłe zaborory	Obszary w sferze wpływu linii kolejowych			Przeciętna długość linii w 1925 r. km.			
	powierzchnia tys. km. ²	Ludność		ogółem	na 100 km. ² A	na 10.000 mieszk. B	A×B
		ogółem tysięcy	na 1 km. ²				
Rosyjski . .	252·5	16.070	64	7.392	2·9	4·6	3·7
Austriacki .	88·4	8.860	100	4.509	5·1	5·1	5·1
Pruski . . .	47·4	4.320	91	4.945	10·4	11·4	10·7
Razem:	388·3	29.250	75	16.847	4·3	5·8	5·0

syjskiego. Możliwość jednak korzystania nie jest równoznaczna z rzeczywistym korzystaniem. Zachodzi więc wątpliwość, czy jedne dzielnice Polski nie są zbyt uprzywilejowane w porównaniu z innymi, a co za tem idzie, potrzeba zbadania, w jakich dzielnicach należy przede wszystkim dążyć do rozwoju sieci kolejowej, by zmniejszyć różnice w ich uposażeniu. Otóż korzystanie z kolei jest bardzo rozmaite i zależy nie tylko od potrzeb miejscowych, ale też w znacznym stopniu od potrzeb przewozu przez dany obszar tranzytem. Ostatecznym wynikiem zadosyćczynienia tym potrzebom jest rzeczywista ilość przewozów na kolejach, istniejących na danym obszarze i ta ilość powinna być przyjęta za

miernik do porównawczej oceny uposażenia różnych obszarów w koleje ¹⁾).

Wyniki faktyczne tych dociekań w tej sprawie dla braku danych o przewozach na polskich kolejach były z konieczności oparte na danych o wzroście ilości przewozów w b. państwach zaborczych przed wojną i przypuszczeniu, że wzrost przewozów na polskich kolejach będzie się odbywał w tem samym tempie. Przypuszczenie to jednak się nie sprawdziło. Ilość przewozów kolejowych, zależna od rozwoju ogólnego życia gospodarczego kraju, ulega jeszcze znacznym wahaniom, wskutek czego określenie przypuszczalnej wielkości wzrostu przewozów na przyszłość nie jest jeszcze możliwe. Nie kusząc się jednak o to, możemy już obecnie określić, jak pracują nasze koleje na poszczególnych obszarach Polski.

Statystyka polskich kolei zawiera dane dla 9 dyrekcyj kolejowych. Chociaż granice obszarów tych dyrekcyj nie zawsze odpowiadają granicom obszarów o rozmaitej intensywności życia gospodarczego, jednak z konieczności musimy przystosować nasze badania do obszarów dyrekcyj.

Dotychczas nie posiadamy jeszcze dokładnego podziału przewozów (osobo-km. i tonno-km. ładunków) pomiędzy poszczególne dyrekcje. Możemy jednak zrobić prawdopodobny podział ich ogólnej ilości, przypuszczając, że ilość tonno-km. ładunków jest proporcjonalna do przebiegu ciężaru ładunków w pociągach ruchu towarowego według tablicy X-B „Sprawozdania o pracy taboru normalno-torowego”, a ilość osobo-km. proporcjonalna do przebiegu osi wagonów osobowych (tablica VI tegoż „Sprawozdania”). Chociaż tablica X-B daje przebieg ciężaru ładunków także w pociągach ruchu osobowego, ale łącznie osób, bagażu i ładunków, podział przeto według osi-km. wydaje się bliższy rzeczywistości. Podział taki dla 1926 r. zrobiono w tablicy 2, w której jeden tonno-km. bagażu przyjęto jako równy 10 osobo-km. W tablicy tej wyprowadzono też ogólną gęstość przewozów (osobo-km. i tonno-km. ładunków), przyjmując według przeciętnego kosztu własnego w 1926 r. jednego osobo-km. — 4'67 gr i jednego tonno-km. ładunków — 3'58 gr, że jeden osobo-km. równa się $\frac{4'67}{3'58} = 1'30$ tonno-km. ładunków.

TABLICA 2.

Dyrekcje	Przebieg osi wagon. osob. tys. osi-km.	Stosunek procentowy	Przebieg osób tysięcy osobo-km.	Przebieg bagażu zastępczych osi-km.	Razem tys. osobo-km.	Przebieg osób i bagażu zastępczych tonno-km.	Przebieg ciężaru ładunków w pociągach ruchu towarow. tys. tonno-km.	Stosunek procentowy	Przebieg ładunków pośpiesznych, zwyczajnych i wojskowych tys. tonno-km.	Razem tys. tonno-km.	Przeciętna długość eksploatacyjna km.	Ilość tys. zastępczych tonno-km. na km.
Warszawska .	370.765	25'4	1,553.170	69.640	1,622.810	2,109.653	6,164.188	35'6	5,431.090	7,540.743	2.171	3.473
Radomska . .	157.906	10'8	660.403	29.611	690.014	897.018	1,710.415	9'9	1,510.331	2,407.349	2.278	1.057
Wileńska . .	120.299	8'3	507.532	22.757	530.289	689.376	1,097.841	6'3	961.120	1,650.496	3.006	549
B. zabór rosyjs.	648.970	44'5	2,721.105	122.008	2,843.113	3,696.047	8,972.444	51'8	7,902.541	11,598.588	7.455	1.556
Krakowska .	147.536	10'1	617.599	27.692	645.291	838.878	1,634.088	9'4	1,434.052	2,272.930	1.421	1.600
Lwowska . .	132.862	9'1	556.450	24.950	581.400	755.820	1,242.788	7'2	1,098.423	1,854.243	1.983	935
Stanisławow. .	49.761	3'4	207.905	9.322	217.227	282.395	360.362	2'1	320.373	602.768	1.113	542
B. zabór austr.	330.159	22'6	1,381.954	61.964	1,443.918	1,877.093	3,237.238	18'7	2,852.848	4,723.941	4.517	1.047
Poznańska . .	176.072	12'1	739.896	33.175	773.071	1,004.992	1,618.439	9'3	1,418.796	2,423.788	2.353	1.030
Gdańska . . .	200.355	13'7	837.733	37.562	875.295	1,137.884	2,478.275	14'3	2,181.589	3,319.473	2.084	1.593
Katowicka . .	103.710	7'1	434.154	19.466	453.620	589.706	1,021.565	5'9	900.096	1,489.802	578	2.578
B. zabór prus.	480.137	32'9	2,011.783	90.203	2,101.986	2,732.582	5,118.279	29'5	4,500.481	7,233.063	5.015	1.442
Ogółem . . .	1,459.266	100'0	6,114.842	274.175	6,389.017	8,305.722	17,327.961	100'0	15,255.870	23,561.592	16.987	1.386

Już z ostatniej rubryki tablicy 2 widać, że przeciętna gęstość przewozów na kolejach b. zaboru austriackiego jest mniejsza od przeciętnej gęstości całej sieci, w b. zaborze pruskim nieco większa, a w b. zaborze rosyjskim jeszcze większa. Dowodzi to, że zapotrzebowanie przewozów na 1 km. sieci

w b. zaborze austriackim jest najmniejsze, a w b. zaborze rosyjskim największe, a stąd wynika, że nie b. zabór pruski, jak to widać z danych tablicy 1, lecz b. zabór austriacki jest najlepiej uposażony w koleje. B. zabór rosyjski jest i według danych tablicy 2 najbardziej upośledzony.

Powyższy wynik staje się bardziej wyraźny, jeśli go przedstawić w ilości odwrotnej do gęstości przewozów, t. j. w długości sieci, przypadającej na pewną ilość, np. milion tonno-km., przewozów, którą daje tej sieci obszar, znajdujący się w sferze jej wpływu. Długość sieci na milion tonno-km. wynosi (km.):

W b. zaborze:

rosyjskim	0'64
pruskim	0'69
austriackim	0'94
na całej sieci polskiej	0'72

Jeśli według tego miernika przyjąć współczynnik uposażenia w koleje całej sieci za 1, to współczynnik

¹⁾ Szczegółowe uzasadnienie tego poglądu podałem w odczycie: „Podstawy teoretyczne projektowania rozwoju sieci kolejowej i zastosowanie ich do potrzeb Państwa Polskiego”, wygłoszonym w Stowarzyszeniu Techników w Warszawie w dn. 8 listopada 1918 r. i wydrukowanym w „Przeglądzie Technicznym” w 1919 r. Sprawy tej poświęciłem następnie uwagę w artykule „Przyszła gospodarka kolejowa”, wydrukowanym w tygodniku „Życie gospodarcze” N-ry: 5, 6, 7 i 8 z 1919 r., w odczycie „Niektóre zagadnienia gospodarki kolejowej”, wygłoszonym w dn. 2 kwietnia 1922 r. w Dyrekcji Kolejowej w Wilnie, a następnie w Warszawskim i Lwowskim Kole Związku Inżynierów Kolejowych i wydrukowanym w oddzielnej książce nakładem Wileńskiej Dyrekcji P. K. P., a także w wydaniu pod tym samym tytułem, wygłoszonym na kursach dla inżynierów, zorganizowanych przez Warszawskie Towarzystwo Politechniczne, i wydrukowanym wraz z niektórymi innymi wykładami w „Przeglądzie Technicznym” w 1923 r.

ten dla b. zaboru rosyjskiego będzie 0'89, pruskiego 0'96 i austriackiego 1'32.

Gęstość przewozów w poszczególnych dzielnicach b. zaborów jest bardzo rozmaita i waha się w ogromnych granicach od 3.473 tys. zastępczych ton-km. — w Dyrekcji Warszawskiej, do 542 tys. — w Dyrekcji Stanisławowskiej. Gęstość przewozów większą od przeciętnej dla całej sieci mają tylko linie trzech dyrekcyj: Warszawskiej (3.473 tys.), Katowickiej (2.578 tys.) i Krakowskiej (1.600 tys.). Cztery dyrekcje: Gdańska, Radomska, Poznańska i Lwowska mają gęstość około 1.000 tys. i dwie: Wileńska i Stanisławowska — około 550 tys.

Eksploatacja polskich kolei normalnotorowych dała w 1926 r. nadwyżkę dochodu Z 180 miljn. Ta nadwyżka została osiągnięta wyłącznie dzięki znacznemu zwiększeniu się w porównaniu z latami poprzednimi przewozu ładunków, pomimo że przewozy osób dały stratę. Zwiększenie gęstości przewozów pociąga za sobą zmniejszenie kosztu własnego przewozu jednostki, a więc przy jednakowym dochodzie z tej jednostki zwiększa nadwyżkę. To dominujące znaczenie przewozu ładunków dla wyniku finansowego eksploatacji kolei wywołuje potrzebę przeprowadzenia dodatkowego zbadania sprawy uposażenia poszczególnych dzielnic Polski w koleje na podstawie gęstości przewozów wyłącznie ładunków. Odpowiednie dane są przytoczone w tablicy 3.

Przy badaniu sprawy uposażenia w koleje należy przyjąć na uwagę, że linie dwutorowe mogą przewieźć

T A B L I C A 3

D y r e k c j e	Przebieg ładunków pośp., zwyczaj. i wojsk. tys. ton-km.	Przeciętna długość eksploata- cyjna km.	Ilość tysięcy tono-km. na 1 km.
Warszawska	5,431.090	2.171	2.502
Katowicka	900.096	578	1.557
Gdańska	2,181.589	2.084	1.047
Krakowska	1,434.052	1.421	1.009
Radomska	1,510.331	2.278	663
Poznańska	1,418.796	2.353	603
Lwowska	1,098.423	1.983	554
Wileńska	961.120	3.006	320
Stanisławowska	320.373	1.113	298
Razem	15,255.870	16.987	898

daleko więcej ładunków aniżeli jednotorowe. Na podstawie danych o rzeczywistych przewozach na kolejach b. Królestwa Kongresowego przed wojną można przyjąć, że przeciętna gęstość przewozów na kolei dwutorowej jest dwa razy większa aniżeli na jednotorowej. Jeśli wprowadzimy zamiast długości rzeczywistej linii dwutorowych długość zastępczą (dwa razy większą), to otrzymamy długość linii na milion ton-km. ładunków, wskazaną w tablicy 4, w której dyrekcje są uszeregowane w miarę zwiększania współczynnika uposażenia w koleje.

T A B L I C A 4

D y r e k c j e	D ł u g o ś ć l i n i j - k m.				Ilość tys. tono-km. ładunków	Na milion tono-km. przypada linij km.
	jednotoro- wych	dwutoro- wych	zastępczych dwutoro- wych	Razem		
Warszawska	1.101	1.070	2.140	3.241	5,431.090	0'60
Katowicka	425	153	306	731	900.096	0'81
Gdańska	1.437	647	1.294	2.731	2,181.589	1'25
Krakowska	1.032	389	778	1.810	1,434.052	1'26
Radomska	1.669	609	1.218	2.887	1,510.331	1'91
Poznańska	1.632	721	1.442	3.074	1,418.796	2'17
Lwowska	1.474	509	1.018	2.492	1,098.423	2'27
Stanisławowska	1.113	—	—	1.113	320.373	3'48
Wileńska	1.871	1.135	2.270	4.141	961.120	4'31
Razem:	11.754	5.233	10.466	22.220	15,255.870	1'46

Z danych ostatniej rubryki tablicy 4 widać, jak rozmaite jest uposażenie w koleje w zależności od ilości przewożonych ładunków w poszczególnych dyrekcjach. W Dyrekcji Warszawskiej jest ono przeszło siedem razy mniejsze aniżeli w Dyrekcji Wileńskiej. Dowodzi to, że linie jednych dyrekcyj są przeciążone, drugich zaś — niewyzyskane. Nie posiadamy danych o gęstości przewozów na poszczególnych liniach dyrekcyj, możemy jednak określić przybliżoną przeciętną gęstość przewozów dla linii jedno- i dwutorowych całych dyrekcyj, przyjmując, że ta gęstość na liniach dwutorowych jest dwa razy większa aniżeli na jednotorowych.

Odpowiednie obliczenie jest zrobione w tablicy 5.
(p. tablicę na następnej stronie)

Polskie koleje państwowe w obecnych warunkach ich eksploatacji dały, jak było wskazane w 1926 r., nadwyżkę dochodu Z 180 miljn. przy przeciętnej gę-

stości przewozów 686'58 tys. ton-km. na km. na liniach jednotorowych i 1.373'16 tys. na liniach dwutorowych. Gęstość ta w poszczególnych dyrekcjach, jak widać z tablicy 5, jest bardzo rozmaita (w Dyrekcji Warszawskiej przeszło siedem razy większa aniżeli w Wileńskiej). Cztery dyrekcje (Warszawska, Katowicka, Gdańska i Krakowska) mają gęstość przewozów większą od przeciętnej, pozostałe pięć mniejszą. Można więc przypuścić, że tylko te cztery dyrekcje dają nadwyżkę dochodu, z której powinien być przede wszystkim pokryty niedobór pozostałych. Jest to wynik bardzo znamienity. Wskazuje on: 1) jak oszczędnie winna być prowadzona eksploatacja kolei w dyrekcjach, których dochody nie pokrywają wydatków i 2) jak ostrożnie należy traktować sprawę budowy nowych linii w poszczególnych dzielnicach Polski. Nadwyżka dochodu w 1926 r. stanowi około 4% wartości kolei. Kapitału na budowę nowych linii na taki procent obecnie nie dostaniemy. By nie obciąż-

zać budżetu opłatą procentów i amortyzacji ponad spodziewany dochód, powinniśmy budować nowe linie wyłącznie na tych obszarach, na których linie istniejące są przeciążone i które mają dane do zapewnienia dochodowości nowych linii. Na innych obszarach bu-

dowa nowych linii może być podjęta tylko ze względów politycznych, ze świadomością, że one będą wymagały dopłat ze strony Skarbu, o ile nie przysporzą nowych przewozów kolejom istniejącym i nie zwiększą w ten sposób ich dochodowości.

T A B L I C A 5

D y r e k c j e	L i n i e j e d n o t o r o w e			L i n i e d w u t o r o w e			Razem tys. tono-km.
	Długość linii km.	Tysiący tono-km. na km.	Przebieg ładunków tys. tono-km.	Długość linii km.	Tysiący tono-km. na km.	Przebieg ładunków tys. tono-km.	
Warszawska	1.101	1.675.745	1.844.995	1.070	3.351.49	3.586.094	5.431.089
Katowicka	425	1.231.32	523.311	153	2.462.64	376.784	900.095
Gdańska	1.437	798.82	1.147.904	647	1.597.65	1.033.680	2.181.584
Krakowska	1.032	792.29	817.643	389	1.584.59	616.406	1.434.049
Radomska	1.669	523.15	873.137	609	1.046.30	637.197	1.510.334
Poznańska	1.632	461.55	753.249	721	923.09	665.548	1.418.797
Lwowska	1.474	440.78	649.710	509	881.56	448.714	1.098.424
Stanisławowska	1.113	287.65	320.373	—	—	—	320.373
Wileńska	1.871	232.10	434.259	1.135	464.20	526.867	961.116
Razem:	11.754	686.58	7.364.581	5.233	1.373.16	7.891.290	15.255.871

Inż. S. Sztolcman

BILANS HANDLU ZAGRANICZNEGO NABIAŁEM W ROKU GOSPODARCZYM 1926/27

ANALIZA bilansu handlowego Polski w ostatnich 3 latach gospodarczych pozwala stwierdzić, że produkty hodowli są niezaprzeczenie poważnymi artykułami wywozowymi, przyczyniającymi się w dużym stopniu do aktywizacji bilansu. W roku gospodarczym 1924/25 wartość wywozu zwierząt i produktów pochodzenia zwierzęcego stanowiła 13% wartości wywozu ogólnego z Polski, w 1925/26 r. — 18.6%, w 1926/27 r. 17.6%.

Z ogólnej pozycji wywozu zwierząt i produktów pochodzenia zwierzęcego — na produkty nabiałowe

przypadło w 1926/27 r. 34.7%, w 1926/27 r. — 42.6%. Wartość wywozu jaj, masła i serów wyniosła w 1925/26 r. 6.5% wartości wywozu ogólnego z Polski, w 1926/27 roku — 7.5%. Wywóz mleka świeżego i sterylizowanego nie został w powyższych obliczeniach uwzględniony z uwagi na to, że był on bardzo nieznaczny (w 1925 r. 57 tys., w 1926 584 tys.).

Obrót nabiałem w poszczególnych miesiącach roku gospodarczego 1926/27 przedstawia następujące zestawienie (w kwintalach i 5 w zł.):

M i e s i a c	P R Z Y W Ó Z								W Y	
	Jaja	Masło	S e r y						Jaja	Masło
			ogółem	szwajcarski	holenderski	inne sery	twaróg, ser chudy niesferm.	bryndza i kwargle		
Sierpień	3	93	332	148	—	50	—	134	61.311	9.230
Wrzesień	3	8	333	163	6	65	—	99	46.040	8.673
Październik	203	14	389	126	—	140	—	123	38.548	6.838
Listopad	130	55	261	107	—	52	—	102	38.870	3.622
Grudzień	52	275	176	49	—	84	—	43	21.019	1.501
Styczeń	102	111	406	162	—	113	1	130	14.297	3.760
Luty	55	46	368	204	—	48	—	116	30.720	3.193
Marzec	3	27	450	188	1	96	—	165	66.322	3.069
Kwiecień	12	33	558	266	5	154	6	127	94.209	2.643
Maj	103	45	599	140	—	199	—	260	95.019	4.196
Czerwiec	5	7	474	201	1	50	—	222	86.980	10.013
Lipiec	117	63	535	206	7	129	—	193	59.499	12.495
Ogółem q.	788	777	4.881	1.960	20	1.180	7	1.714	652.834	69.233
Wartość w 1.000 5 w zł. .	112	259	1.040	436	4	309	1	290	86.208	18.659

Z powyższego zestawienia wynika, że przywóz jaj i masła jest nieznaczny i w bilansie handlowym nie odgrywa żadnej roli. W zakresie serów nadwyżki przywozu w wysokości 3.183 q wartości 5 w zł. 655 tys. dają sery: szwajcarski, holenderski, bryndza i kwargle.

Wywóz jaj, stanowiący najwybitniejszą pozycję w wywozie produktów nabiałowych, największą wysokość osiągnął w miesiącach: kwietniu, maju i czerwcu, wyniósł bowiem w ciągu tych trzech miesięcy 40% całorocznego wywozu.