

BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I.

GDYNIA, dnia 28 grudnia 1932

NR. 33/34

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni

Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.

PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.

Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Jedziesz do Gdańska
jadaj w polskiej restauracji

„CONTINENTAL“
PRZY DWORCU KOLEJOWYM

TREŚĆ:

OD REDAKCJI

PREFERENCJE PORTOWO-CELNE

WIADOMOŚCI Z GDYNI

Obroty portu gdyńskiego w r. 1932

Połowy morskie w listopadzie

Komunikaty o odjazdach statków

Reprezentacja polskich portów i kolei w Pradze

Podpisanie umowy zbiorowej z marynarzami

Wizyta dyrektora sekcji owocarskiej czeskiej Zw. Importerów i Eksporterów

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

WIADOMOŚCI MORSKIE

Rozwój marynarki handlowej we Włoszech

Pomoc rządu niemieckiego dla przemysłu śledziowego

Rynek frachtowy

Unieruchomiony tonaż norweski

Ruch portowy w Kopenhadze

Ruch portowy w Amsterdamie

Ruch portowy w Szczecinie

Ruch portowy w Gandawie

Ruch statków w Tallinnie

Ruch statków w Niemie

WIADOMOŚCI Z GRUDZIADZA

Sytuacja gospodarcza

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

Przedłużenie zakazu przywozu niektórych towarów

Towary dopuszczone do wywozu kompensacyjnego

Kontyngent ryb słodkowodnych na rok 1932

Wiadomości z rynku bekonowego

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE**KOMUNIKATY I INFORMACJE**

Zniżka taryf na drzewo

W sprawie świadectw przemysłowych na rok 1933

W sprawie detalicznych cen cukru

W sprawie zryczałtowanego podatku od obrotu

Zniżki taryfowe udzielone dla eksportu rumuńskiego

Biuletyn Izby Handlowej Włosko-Polskiej w Medjołanie

TARGI I WYSTAWY

XIV Targi Międzynarodowe w Brukseli

Firmy portowe,

**upoważnione do załatwiania formalności celnych
w porcie gdynskim.**

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 1539, 1575.
3. Warszawskie Towarzystwo Transportowe, ul. Świętojańska, tel. 1331, 1350.
4. „Warta”, Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1290, 1291.
5. „Atlantic”, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1617, 1809.
6. „Pantarei”, Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1636, 1637.
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 1823, 1909. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1230, 1231 (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juliusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedbłok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ulica Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.

Od Redakcji

Niniejszym numerem kończymy pierwszy rok wydawnictwa „Biuletynu Informacyjnego“, przyczem możemy, na podstawie uzyskanych rezultatów, skonstatować pomyślny jego rozwój i coraz większą poczytność wśród sfer gospodarczych. Poczujemy się przeto do miłego obowiązku podziękowania naszym Czytelnikom za łaskawe popieranie naszego wydawnictwa w pierwszym roku jego istnienia.

Prosząc o dalszą łaskawą współpracę z nami i poparcie w przyszłym roku kalendarzowym, składamy tą drogą P. T. Czytelnikom serdeczne życzenia Wesółych Świąt i Szczęśliwego Nowego Roku.

Redakcja

*Dr. B. Kasprowicz
Dyrektor Rady Interesantów Portu
w Gdyni*

Preferencje portowo-celne

Posiadamy już dane statystyczne za pierwsze półrocze 1932 r. obrotów towarami przez porty polskie Gdynię i Gdańsk, które korzystają w stosunku do towarów, przywiezionych drogą lądową, z t. zw. preferencyj celnych przy imporcie ich drogą morską. Ściśle mówiąc, jest to wogóle pierwszy okres działania odnośnego aktu prawodawczego, mianowicie rozporządzenia Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dnia 19 grudnia 1931 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej (Dz. U. R. P. Nr. 112).

Towary, które zostały objęte listą preferencyjną, są następujące: kawa, kakao, herbata, jabłka świeże, cytryny, pomarańcze i mandarynki, banany, bawełna, wełna, konopie i juta, oraz odpadki i żużle Thomasa. Jak wiadomo, preferencje stosowane są dwójakiego rodzaju, mianowicie preferencje normalne, z których korzysta każda partja wyżej wymienionych towarów, przewieziona przez porty polskie, oraz preferencje kompensacyjne, przewidujące większe ulgi celne, z których korzystają towary, których importerzy eksportują wzamian za towary, objęte t. zw. listą kompensacyjną.

Zachodzi nasamprzód pytanie, czy lista, obejmująca towary, korzystające z preferencyj celnych, jest kompletną w tym sensie, że obejmuje wszystkie te towary, które potrzebują ochrony preferencyjnej jako środka wychowawczego dla skierowania ich na racjonalną drogę importu morskiego. Lista ta nie jest kompletną.

Istnieją w tym kierunku zupełnie konkretne wnioski, mianowicie wystąpiła w tej sprawie Tymczasowa Rada Portowa w Gdyni, która powzięła odnośne wnioski na swem posiedzeniu w dniu 4 lutego 1932 r., a które przytaczamy w dosłownem brzmieniu:

„Lista towarów dla których rozporządzenie z dnia 19 grudnia 1931 r. wprowadza preferencyjną stawkę morską jest niekompletna. Zdaniem T. R. P. następujące towary powinnyby dodat-

kowo uzyskać ochronę celną przy przywozie przez porty polskie: cebula, rodzynki, orzechy, migdały, goździki, pieprz, śledzie świeże oraz inne świeże ryby morskie, śledzie mrożone, skóry świeże, solone i suszone, jelita, drzewo egzotyczne, kora drzewa korkowego, trawa morska, azbest, ziemia i glinki chemiczne, siarka, kauczuk, asfalt, żywica, kalafonja i galipolit, tran, garbniki i ekstrakty, miedź, cyna i inne metale półszlachetne“.

Niezależnie od tego, wypowiedziała się Tymczasowa Rada Portowa w Gdyni przeciwko wprowadzeniu stawek kompensacyjnych.

Wszystkie artykuły, wyliczone powyżej pochodzą z krajów, z którymi porty polskie utrzymują regularną komunikację okrętową, bądź też utrzymują porty polskie regularną komunikację z ich centrami rozdzielczymi, np. cebula, rodzynki, migdały i orzechy (Egipt, Grecja i Turcja — „Svenska — Orient Line z Gdyni). Garbniki (Ameryka Południowa — „Finska Syd — Amerika Linien“ „Lloyd Brasileiro“ z Gdyni lub linie polskie z Rotterdamu i Londynu do Gdyni i Gdańska).

Wnioski te zostały uwzględnione przez rząd tylko częściowo. Obecnie obowiązująca lista preferencyjna nie została rozszerzona, natomiast część postulatów znalazła swą realizację w nowej taryfie celnej, ogłoszonej rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 sierpnia 1932 r. o ustanowieniu taryfy celnej przywozowej (Dz. U. R. P. Nr. 85 poz. 1641), która wejdzie w życie dopiero w sierpniu 1933 r.

Na podstawie tego rozporządzenia będą korzystały nadal z preferencji celnych wszystkie towary objęte dotychczas listą preferencyjną a więc: kawa, kakao, herbata, jabłka świeże, pomarańcze, mandarynki, cytryny, banany, bawełna, wełna, konopie, juta i żużle Thomasa.

W grupie świeżych owoców powiększono listę preferencyjną o świeże gruszki.

Pozatem został na listę towarów preferencyjnych wzięty ryż surowy, co ma na celu utrwalenie istniejącego stanu rzeczy, gdyż, jak wiadomo, całkowity import i przeróbka ryżu odbywa się w wielkiej Łuszcarni Ryżu w Gdyni.

Artykuły, które nie zostały objęte preferencjami z pośród tych, które wnioszek T. R. P. wymienia, są następujące: cebula, rodzynki, orzechy, migdały, goździki i pieprz oraz skóry świeże i solone, ziemia i glinki chemiczne, jelita, azbest, asfalt, żywica i metale półszlachetne. Analiza tych decyzji przekraczałaby ramy tego artykułu. Generalnie należy zdaniem naszem takie stanowisko czynników kompetentnych tłumaczyć trudnościami natury traktatowej, wynikającej z faktu, że niektóre z tych artykułów przychodzą do Polski z państw lub za pośrednictwem państw, z których do Polski prowadzi tylko droga lądowa.

Artykuły, które zostały objęte nową taryfą preferencyjną są następujące: śledzie i ryby świeże, śledzie solone i mrożone, drzewo egzotyczne, kora drzewa korkowego, tran rybi i tłuszcze rybne oraz trawa morska. Z garbników został objęty ekstrakt garbarski Quebracho pochodzenia argentyńskiego.

Zachodzi teraz zagadnienie odpowiedniej marży preferencyjnej przy poszczególnych towarach. Zagadnienie to nabiera szczególnego znaczenia przy towarach o zasadniczo niskich opłatach celnych w stosunku do ich wartości. Im mniejsza wartość opłaty celnej w stosunku do wartości towarów, tem większa marża musi „chronić“ porty polskie przed odciągnięciem towarów preferencyjnych do obcych portów konkurencyjnych. W tym zakresie trzeba uznać przewidzianą marżę preferencyjną na śledzie świeże za zbyt małą. Stawka celna preferencyjna na świeże śledzie i szproty wynosi 2 zł. od 100 kg. Ponieważ średnia wartość 100 kg. śledzi wynosi 40 zł., wynosi więc stawka preferencyjna około 5 proc. wartości towaru. Natomiast stawka normalna traktatowa wynosi 5 zł. a beztraktatowa 6 zł. 30 gr.

Głównym konkurentem portów polskich w zakresie importu śledzi jest dotychczasowy monopolista Hamburg (Altona), który oparty o tajne refakcje, uzyskiwane do centrum przetwórczego surowca śledziowego na Górnym Śląsku od niemieckich kolei państwowych, nie znajduje skutecznej tamy w marży 4,30 zł. przedrażających jego kalkulacje o 11%. Te 11% odbija sobie Hamburg doskonale w inny sposób. A właśnie świeże śledzie są tym artykułem, za który płacimy Niemcom wysoki haracz za pośrednictwo. Wnioski sfer zainteresowanych szły w tym kierunku, aby marża preferencyjna była określona i wynosiła w stosunku przynajmniej 2 do 8, a nawet 2 do 10 zł., aby zapewnić portom polskim skuteczny rozwój importu surowca śledziowego. Inaczej przedstawia się sprawa ze śledziem solonym. Tutaj preferencja umacnia tylko stan faktyczny, gdyż porty polskie (Gdańsk) posiadają około 95% całego importu śledzia solonego.

Mimowoli nasuwa się pytanie, dlaczego nie objęto nowych artykułów preferencyjnych już teraz stawkami preferencyjnemi. Uważając preferencje celne jako kategorię cel wychowawczych, należałoby je wprowadzić jaknajprędzej.

O ile chodzi o skuteczność preferencyj dotychczas stosowanych, to posiadamy w tym zakresie już pewne materiały statystyczne opublikowane. Wskazujemy tutaj na publikację w „Polsce Gospodarczej“ p. K. Jeziorańskiego (zeszyt 38) oraz Wł. Gieysztora (zeszyt 43). Materiały te, nie stanowiące ostatecznych materiałów oficjalnych i zestawione prowizorycznie, mimo, że wykazują pewne wzajemne odchylenia, pozwalają jednak wykazać skuteczność dotychczasowej polityki preferencyjnej.

Porównując liczby pierwszego półrocza 1931 r. oraz 1932 r. towarów, objętych preferencjami, otrzymujemy następujące liczby stosunkowe. Import jabłek świeżych wynosił w 1931 r. (1-sze półrocze) przez porty polskie 2,9% importu ogólnopolskiego, zaś w 1932 r. (wiele po wprowadzeniu preferencji) 91,3%. Odnosnie liczby dla cytryn wynoszą 7,3% i 57,9%, dla kawy 68,4% i 85%. Dla kakao 56,6% i 90,5%, dla herbaty 83,5% i 93,4%, dla żużli Thomasa 58,9% i 87,3%, dla juty 0,5% i 3,2%, dla konopi 29% i 43,1%, dla bawełny 7,1% i 20,5%, dla wełny pranej 12% i 14%, dla wełny niepranej 3% i 22%. Liczby te są dostatecznie wymowne.

O ile chodzi o udział obydwu portów polskich, to i tutaj stwarza życie racjonalny podział. Jabłka kalifornijskie wyłącznie przy-

chodzą przez Gdynię, gdyż Gdynia posiada dwie linje regularne do Ameryki Północnej. Natomiast kawa, kakao i herbata grawitują więcej do Gdańska, co się tłumaczy tradycją gdańskiego handlu kolonialnego. Wełna jest w większej mierze przeładowywana przez Gdańsk, natomiast bawełna (wynik wysiłku Gdyni) koncentruje się prawie w całości w Gdyni.

Preferencje wpłynęły też dodatnio na wartość teoretyczną tony przeładowanej przez Gdynię.

Przeciętna wartość 1 tony, przywiezionej do portów polskich wynosiła w 1929 r. 481,85 zł., w 1930 — 530,45 zł., w 1931 r. — 380,36 zł. Analogiczna liczba za pierwsze półrocze 1932 r. wynosi 584 zł.

Nie należy jednak tego znacznego wzrostu przypisywać wyłącznie działaniu preferencji, gdyż wpływ mają tutaj takie czynniki, jak zmniejszenie się importu złomu i innych towarów masowych w ciągu 1932 roku.

Również różnica w okresie czasu nie pozwala na wprowadzenie ścisłej liczby porównawczej.

Dodatni wpływ polityki preferencyjnej jest jednak w świetle powyższych cyfr niewątpliwy.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1932.

Według dotychczasowych prowizorycznych obliczeń Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, obroty towarowe portu gdyńskiego w r. 1932 wyniosły około 5.160.000 ton czyli o około 140.000 ton mniej niż w roku poprzednim. Nieznaczny spadek obrotów (niecałe 2,5%) tłumaczy się zmniejszonym wywozem i przywozem artykułów masowych, na co wpłynął kryzys gospodarczy.

W porównaniu z poprzednim rokiem zwiększył się natomiast znacznie w Gdyni obrót towarów drobnicowych, co wpłynęło bardzo korzystnie na rozwój portu i rozbudowę jego połączeń okrętowych.

Ruch statków w porcie gdyńskim w r. 1932 zwiększył się dość znacznie, szczególnie co do ilości statków na wejściu.

Szczegółowe dane o obrotach portu gdyńskiego w r. 1932 podamy w następnym numerze „Biuletynu Informacyjnego”.

POŁOWY MORSKIE W LISTOPADZIE.

Rybołówstwo listopadowe obejmowało głównie połowy szprotów, które były dość obfite. W porównaniu do poprzedniego miesiąca połowy listopadowe wzrosły czterokrotnie, ale jednocześnie wartość ich spadła o 20%. Na początku miesiąca poławiano szproty w sieci zastawne i pławnice, przywożąc przeciętnie po kilkanaście kwintali na kuter. W połowie miesiąca rozpoczęto połów włokami, przyczem uzyskiwano od razu dobre rezultaty, łowiąc po 2 do 4 ton na kuter. W dniu 14-go listopada 5 kutrów z Helu złowiło nawet po 7,5 ton. Zbyt szprotów był ożywiony, przyczem część połowów sprzedano do wędzarni miejscowych, część wywieziono

PRZENIOSŁEM

moją kancelarię adwokacką do GDYNI

Dr. Gabriel Tadeusz Manstein-Henner

adwokat i obrońca wojskowy, były syndyk bydgoskiej Izby Przem.-Handl.

G D Y N I A, ul. Świętojańska dom Bednarskiego I. p. telefon 1354

Godziny biurowe : 9 — 13 i 15 — 19.

„Powiernik Gdyński“**Biuro Buchalteryjno****Rewizyjne w Gdyni****ULICA 10-GO LUTEGO (dom Baranowskiego)****Telefon Nr. 1478****A. MAŁOTA**

zaprzysiężony znawca sądowy i pozasądowy dla spraw księgowości kupieckiej

do Gdańska, a przednią część połowów rozsprzedano gdyńskim handlarzom, którzy samochodami i furmankami rozwożą szproty po okolicy.

Poza szprotami, łowiono w ostatnich tygodniach listopada tylko wątlusze. Połowy ich wypadły dość obficie. Rybacy gdyńscy łowili wątlusze w zatoce wioskami oraz w sieci zastawne i na haczyki przy Karwi, Chłapowie, Chałupach i Kuźnicy. W pławnicach łowiono również nieduże ilości mielnicy.

Wędzarnie pracowały intensywnie, przerabiając ogółem około 300.000 kg. ryb.

Ogółem złowiono w listopadzie 740.190 kg. ryb wartości 112.259 zł.

KOMUNIKATY O ODJAZDACH STATKÓW Z GDYNI.

Na życzenie Komisji Przewozów Portowych przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, przystępuje Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni od stycznia 1933 r. do wydawania specjalnych komunikatów o terminach odjazdów statków z Gdyni. Komunikaty te, o nakładzie 3.000 egzemplarzy, rozsyłane będą za darmo do firm krajowych i zagranicznych, zainteresowanych w transportach przez Gdynię. Specjalnie większą ilość powyższych komunikatów wysyłać się będzie do Czechosłowacji, Węgier i Rumunii, celem zainteresowania tamtejszych sfer handlowych i spedycyjnych możliwościami transportu przez Gdynię.

W związku z powyższem Izba Przemysłowo - Handlowa prosi przedsiębiorstwa armatorskie, maklerskie i spedycyjne w Gdyni o zarezerowanie miejsc w powyższej publikacji na komunikaty o odjazdach statków oraz ogłoszenia, jak również o podanie adresów firm krajowych i zagranicznych, do których komunikaty te należałoby wysyłać.

Ponieważ specjalne komunikaty zawierać będą tylko terminy odjazdów statków z Gdyni, podczas gdy w Biuletynie Informacyjnym podaje się odjazdy statków z Gdyni i z Gdańska oraz przyjazdy statków do powyższych portów, czyli informacje bardziej szczegółowe, dział ten będzie nadal utrzymany w Biuletynie.

REPREZENTACJA POLSKICH PORTÓW I KOLEI W PRADZE.

W ostatnim czasie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji, utworzyło w Pradze Cze-

TELEFON 1476

BRACIA JURKIEWICZ
GDYNIA — SZOSA GDAŃSKA
 (TARTAK KOERBERA)

TELEFON 1476

Poleca stale na składzie drzewo sosnowe budowlane - stolarskie sosnowe, dębowe, olchowe i jesionowe.

skiej „Przedstawicielstwo Kolei Polskich oraz Portów Polskich w Gdańsku i Gdyni“ pod kierownictwem radcy ministerjalnego p. Janusza Butlera.

Instytucja ta ma na celu utrzymanie kontaktu gospodarczego między Polską i Czechosłowacją, mając na uwadze rozwój polskich portów i kolei, a w szczególności wykorzystanie ich dla tranzytu towarów w obrocie handlowym między Czechosłowacją a krajami zamorskimi. Adres Przedstawicielstwa jest: Praha II Jungmannova 38/I.

PODPISANIE UMOWY ZBIOROWEJ Z MARYNARZAMI.

W dniu 14 grudnia br. podpisana została w Warszawie umowa zbiorowa w polskiej marynarce handlowej, pomiędzy Związkiem Armatorów Polskich z jednej strony, a Związkiem Związków Zawodowych (Związek Zawodowy Marynarzy i Pracowników Okrętowych) oraz Związkiem Zawodowym Transportowców z drugiej strony.

Przez podpisanie umowy zostały uwieńczone kilkunastodniowe obrady Komisji Rozjemczej pod przewodnictwem p. Jerzego Dretkiego, dyrektora Banku Gospodarstwa Krajowego w Warszawie oraz unormowany całokształt warunków pracy marynarzy polskich. W rezultacie nowa umowa, która wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1933 r. przewiduje redukcję płac w stosunku do umowy poprzedniej przeciętnie o $7\frac{1}{2}\%$.

WIZYTA DYREKTORA SEKCJI OWOCARSKIEJ CZESKIEGO ZWIĄZKU IMPORTERÓW I EKSPORTERÓW.

W ostatnich dniach grudnia br. i w pierwszych dniach stycznia r. 1933 ma bawić w Polsce dyrektor sekcji owocarskiej Związku Importerów i Eksporterów w Pradze, p. radca Jakób Reiss, który zamierza zwiedzić cały szereg miast w Polsce i między innymi zawitać do Gdyni. Celem wizyty ma być omówienie na miejscu warunków do podjęcia przez czeskich i polskich importerów owoców akcji w kierunku wspólnego nabywania jabłek amerykańskich, któreby były dowożone i składowane w Gdyni, skąd, w miarę potrzeby, przewożone koleją do Polski i Czechosłowacji.

Uwieńczenie zamiaru pożądanym rezultatem będzie miało doniosłe znaczenie dla zacieśnienia węzłów gospodarczych między po-bratymczymi krajami, jakoteż stanowić będzie dalszy krok naprzód w kierunku przyszłej współpracy na polu gospodarczym, do której obydwaj państwa dążą.

„PANTAREI” S. A.

Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe
w Gdyni

Zastępstwa w kraju i zagranicą.
Oddział w Gdańsku.

Tlgr. „PANTAREI”. Tel. 16-36 i 16-37.

Przeładunek wszelkiego rodzaju towarów masowych i drobnicowych. — Międzynarodowe ekspedycje kolejowe i morskie. — Cłenie. Własne składy tranzytowe wolnocłowe w porcie o powierzchni ca 6000 m² na Nabrzeżu. Płwnice dla łatwopsujących się towarów. — Dom składowy-publiczny — Warranty — Inkasos. — Asekuracja. — Oferty i kalk. na żądanie

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA — GDAŃSK

TALLIN — WYBORG — HELSINGFORS — ROTTERDAM — ANTWERPJA

Tel. 10-30

ŻEGLUGA POLSKA S. A.

Tel. 10-30

Gdynia — ul. Nadbrzeżna

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig -- Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska” S. A. — P. A. M.

s/s Poseidon z Gdyni 3. I. — z Gdańska 7. I.

s/s Śląsk z Gdyni 10. I. — z Gdańska 14. I.

s/s Poseidon z Gdyni 17. I. — z Gdańska 21. I.

s/s Cieszyn z Gdyni 24. I. — z Gdańska 28. I.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska” S. A. — P. A. M.

s/s Tczew z Gdyni 3. I. — z Gdańska 6. I.

s/s Cieszyn z Gdyni 10. I. — z Gdańska 13. I.

s/s Tczew z Gdyni 17. I. — z Gdańska 20. I.

s/s Śląsk z Gdyni 24. I. — z Gdańska 27. I.

Ferdynand Prowe Gdynia

s/s Pax z Gdyni 29. XII. — z Gdańska 31. XII.

s/s Nereus z Gdyni 2. I. — z Gdańska 4. I.

Do Amsterdamu — Amsterdam

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — 1. I. z Gdyni — 4. I. z Gdańska

s/s Iris — 8. I. z Gdyni — 11. I. z Gdańska

Do Antwerpii (Antwerp)

„Żegluga Polska” S. A. — P. A. M.

s/s Cieszyn 10. I. z Gdyni — 13. I. z Gdańska

s/s Śląsk 24. I. z Gdyni — 27. I. z Gdańska

s/s Cieszyn 7. II. z Gdyni — 10. II. z Gdańska

LONDYN — HULL

POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE S. A.

Tel. 15-31

POLISH-BRITISH STEAMSHIP CO. LTD.

Tel. 15-30

GDYNIA — UL. NADBRZEŻNA

AMSTERDAM — PORTY FRANCUSKIE — KOPENHAGA —
PORTY ANGIELSKIE
GDYNIA — F. G. REINHOLD LTD. - GDAŃSK

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Samland 27. XII. z Gdyni — 31. XII. z Gdańska
s/s Gerhard 31. XII. z Gdyni — 4. I. z Gdańska
s/s Gertrud 3. I. z Gdyni — 6. I. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Najade 26. XII. z Gdyni — 31. XII. z Gdańska
s/s Uranus 2. I. z Gdyni — 6. I. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premier lub substyt. 4. I. z Gdańska — 5. I. z Gdyni
s/s Premier lub substyt. 18. I. z Gdańska — 19. I. z Gdyni
s/s Premier lub substyt. 1. II. z Gdańska — 2. II. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. 27. XII. z Gdańska — 29. XII. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin 4. I. z Gdańska — 5. I. z Gdyni
s/s Lwów 11. I. z Gdańska — 12. I. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

Uwaga: Statek ładuże w Gdyni do zachodnich portów Anglii co 8—10 dni.

Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — 30. XII. z Gdyni — 3/4 I. z Gdańska
s/s Tiber — 10. I. z Gdyni — 14/15 I. z Gdańska

Uwaga: Statki ładużą w Gdyni do portów francuskich co 8—0 dni.

Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—0 days.

NOWY YORK — FILADELFJA — PORTY ATLANTYCKIE U. S. A.
Gdynia, tel. 17-31 — AMERICAN SCANTIC LINE — Gdynia, tel. 1731

ROTTERDAM — ANTWERPJA — HAMBURG — BREMA
 Tel. 18-78 — **FERDYNAND PROWE SP. Z O. O.** — Tel. 18-78
Gdynia, ul. Starowiejska

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen 30. XII. z Gdyni — 3. I. z Gdańska

s/s I. C. Jacobsen 10. I. z Gdyni — 14. I. z Gdańska

s/s I. C. Jacobsen 22. I. z Gdyni — 25. I. z Gdańska

Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday
 z Gdańska w każdy czwartek — from Danzig every Thursday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — 28. XII. z Gdańska — 2. I. z Gdyni

s/s Ursa — 12. I. z Gdańska — 16. I. z Gdyni

Do Gothenburga i zachodnio-szwedzkich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen 28. XII. z Gdańska — 2. I. z Gdyni

s/s Ursa 12. I. z Gdańska — 16. I. z Gdyni

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm 21. XII. z Gdańska-Gdyni

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów

(Oslo and East-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus 22. XII. z Gdańska

s/s Akershus 2. I. z Gdańska — 6. I. z Gdyni

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Seville — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.

(Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casa-
 blanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger 2. I. z Gdańska — 2. I. z Gdyni

PORTY SZWEDZKIE - PORTY NORWESKIE - MORZE ŚRÓDZIEMNE
 MAROKO - HISZPANJA - PORTUGALJA - PORTY ANGIELSKIE
 PORTY GOLFU

Gdynia — **BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.** — Gdańsk
 ul. Portowa — Telef. 12-311 Hundegasse 89. Telef. 22341

DO LONDYNU

POLSKA ZJEDNOCZONA KORPORACJA BAŁTYCKA
POLISH UNITED BALTIC CORPORATION

Tel. 16-68 — G D Y N I A — ul. Portowa — Tel. 19-96

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrii — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego

(Algeria — Egypt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports)
Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Vikingland 28. XII. z Gdyni — 29. XII. z Gdańska

m/s Bland 9. I. z Gdyni — 10. I. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylii — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo

(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — 28. XII. z Gdańska

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 30. XII.

s/s Scanyork — z Gdyni 14. I.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

s/s Pułaski — 5. I. — z Gdyni

s/s Pułaski — 8. II. — z Gdyni

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — w końcu stycznia/na początku lutego.

— End of January/Beginning of February.

Do Afryki Południowej i Australji — South Africa and Australia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Talleyrand około (about) — 23. XII. z Gdyni

m/s Troya około (about) — 15. I. z Gdyni

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia
s/s Scanyork — about 6. I.

Linja Gdynia — Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 21. XII. — przyjazd do Gdyni 2. II.
z N. Yorku s/s Pułaski 24. II. — przyjazd do Gdyni 8. III.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Gerhard 28. XII. — przyjazd do Gdyni 31. XII.
z Hamburga s/s Gertrud 31. XII. — przyjazd do Gdyni 3. I.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska” S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Tczew 30. XII.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 6. I.
z Rotterdamu — s/s Tczew 13. I.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Pax 24. XII. — przyjazd do Gdyni 29. XII.
z Rotterdamu — s/s Nereus 27. XII. — przyjazd do Gdyni 2. I.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus 28. 12. — przyjazd do Gdyni 2. 1.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska” S. A. — P. A. M.

z Antwerpii — s/s Śląsk 4. I.
z Antwerpii — s/s Cieszyn 18. I.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Premier 12. I. — przyjazd do Gdańska 15. I.
z Londynu s/s Premier 26. I. — przyjazd do Gdańska 29. I.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku

Expected at Danzig

s/s Baltonia 26. 12.

Oczekiwane w Gdyni

Expected at Gdynia

s/s Baltonia 27. 12.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lublin 12. I. — przyjazd do Gdańska 15. I.
z Hull s/s Lwów 19. I. — przyjazd do Gdańska 22. I.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z-from

Bordeaux — La Pallice

s/s Tiber — około (about) 2/3. I.

s/s Magnus — około (about) 11/12. I.

z-from

Havre — Dunkirk

s/s Tiber — około (about) 7/9. I.

s/s Magnus — około (about) 16/18. I.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

ładuje — loads at	ładuje — loads at	ładuje — loads at
Manchester	Liverpool	Swansea
około — about	około — about	około — about
s/s Taarnholm 10/II. I.	12/19. I.	21. I.

Włochy (Italy) — Genua (Genoa) — Livorno (Leghorn) — Neapol (Naples) — Sycylja (Sicily) — Catania — Messyna — (Messina) — Palermo — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z-from	s/s Ebro	s/s Algarve	s/s Charków
Naples	—	28. XII.	—
Leghorn	—	30. XII.	—
Genoa	—	31. XII.	—
Catania	22. XII.	—	5. I.
Messina	23. XII.	—	6. I.
Palermo	24. XII.	—	7. I.
due at Gdynia	7. I.	17. I.	21. I.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon	from Oporto	at Copenhagen and Gdynia
about	about	about
s/s Egholm 24. XII.	—	1. I.
s/s Ebro 30. XII.	31. XII.	7. I.
s/s Algarfe 9. I.	—	17. I.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk

Mediterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira)

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Ebro	s/s Algarve	s/s Charków
	about	about	about
Tarragona	—	4. I.	—
Valencia	—	5. I.	—
Malaga	28. XII.	—	11. I.
Cadiz	29. XII.	—	12. I.
at Gdynia	7. I.	17. I.	21. I.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk**Sicily — Gdynia — Danzig**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Catalonja	ładuje (loads) 29/31. XII.	przyjazd do Gdyni 15. I.
s/s Candia	ładuje (loads) 12/14. I.	przyjazd do Gdyni 30. I.

Hiszpania — Gdynia — Gdańsk**Spain — Gdynia — Danzig**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Valencia	— ładuje (loads) 21/23. XII.
s/s Iberia	— ładuje (loads) 2/7. I.

Palestyna (Haifa-Jaffa) — Gdynia**Palestine (Haifa-Jaffa) — Gdynia**

Svenska Orient Linien — Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Hemland — 29. XII. from Haifa — to Hamburg — Copenhagen — Gdynia

s/s Erland — 10. I. from Jaffa — to Rotterdam - Hamburg - Copenhagen - Gdynia
 s/s Nordland — 16/19 I. from Haifa — to Rotterdam - Hamburg - Copenhagen - Gdynia

Porty Golfu — Gdynia

Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Due to sail:

Wychodzi	New Orleans	Kalveston	Savannah
z - from		Houston	
m/s Sparreholm	18. XII.	24 XII.	—
m/s Toledo	8. I.	15. I.	21. I.
m/s Blankaholm	18. I.	25. I.	—
m/s Tampa	28. I.	5. II.	—
m/s Stureholm	8. II.	15. II.	21. II.
s/s Topeka	18. II.	25. II.	—

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Georgia — about middle of December — w połowie grudnia

s/s Kentucky — about first half of January — w I. połowie stycznia

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. — łąduje ca 15. I. — przyjazd do Gdyni 15. II.

s/s Herakles — łąduje ca 15. II. — przyjazd do Gdyni 17. III.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. — łąduje w końcu grudnia — w początku stycznia

End of December — Beginning of January

s/s Herakles — łąduje w końcu stycznia — w początku lutego

End of January — Beginning of February

Australja — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Talleyrand — łąduje w Sydney (loads at Sydney) 18. X.

oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — około (about) 23. XII.

m/s Troya — łąduje w Sydney (loads at Sydney) — 15. XI.

oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) 15. I. 1933.

WIADOMOŚCI MORSKIE

ROZWÓJ MARYNARKI HANDLOWEJ WE WŁOSZECH.

Według ostatnio opublikowanych danych statystycznych Włochy zajmują siódme miejsce na świecie w tonażu marynarki handlowej, posiadając obecnie 3.331.000 t. W stosunku do roku 1914 tonaż podniósł się o około półtora miliona ton a w stosunku do pierwszych lat powojennych o około pół miliona ton.

W liczbie 3.331.000 t. około 900.000 t. (przeważnie statki towarowe) jest w obiegu ponad 25 lat.

Ostatnio wybudowane statki „Saturnia“, „Vulcania“, „Victoria“, „Rex“, „Conte di Savoia“, „Oceania“, „Neptunia“, odznaczają się nie tylko nadzwyczajnym komfortem w urządzeniu ale i znaczną szybkością, stanowiąc doskonałe środki komunikacji nowoczesnej.

Szczególną uwagę zwracają koła rządowe na

1) połączenie z Ameryką Półn. i Połudn. i na

2) racjonalny podział pracy między istniejącymi towarzystwami żeglugi.

Program ten został zrealizowany przez wprowadzenie na linie amerykańskie i wschodnio - azjatyckie najlepszych i najszybszych statków i przez fuzje istniejących towarzystw okrętowych w ten sposób, że Tow. „Italia“ z siedzibą w Genui (powstałe z fuzji Tow. okr. „Cosulich“ w Trieście oraz „Navigazione Generale Italiana“ i „Lloyd Sabaudo“ w Genui) uprawia dzisiaj wyłącznie komunikację z Ameryką Półn. i Półd. zaś Tow. „Lloyd Triestino“ (powstałe z fuzji dawnego „Lloyd Triestino“ w Trieście oraz „Sitmar“ i „Marittima Italiana“ w Genui) utrzymuje komunikację z Dalekim i Bliskim Wschodem.

Rząd przystępuje do coraz racjonalniejszego podziału pracy innych istniejących towarzystw okrętowych, działających dotychczas osobno, zamierzając w ten sposób wyeliminować ich wzajemną konkurencję. (Camera di Com. P. I.)

POMOC RZĄDU NIEMIECKIEGO DLA PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO.

W ostatnich dniach rząd niemiecki udzielił przedsiębiorstwom, trudniącym się połowem śledzi, pożyczkę w wysokości 4 milionów RM. Kwota ta jest przeznaczona na budowę 30 nowych statków dla połowu śledzi. Pożyczkę tą otrzymały trzy największe firmy śledziowe w Bremie, Emden i Leer. Statki zamówiono głównie na stocznich rybackich, położonych na brzegach Łaby i Wezery oraz w Ems. Pożyczka ta została udzielona z funduszu, przeznaczonego na zwalczanie bezrobocia.

RYNEK FRACHTOWY.

STAWKI FRACHTOWE W NIEMCZECH.

Niemiecki wskaźnik liczbowy frachtów wykazuje w miesiącu październiku br. nieznacznąwyżkę. W miesiącu tym wskaźnik wynosił 65,9, podczas gdy we wrześniu br. 65,1, a w 1913 r. — 100.

W miesiącu październiku ubiegłego roku wskaźnik wynosił 794.

Już od szeregu miesięcy na rynku frachtowym w Niemczech daje się odczuwać lekką tendencję wyżkową, spowodowaną wzmocnionym obrotem towarowym między Niemcami a krajami pozaeuropejskimi.

STAWKI FRACHTOWE W HOLANDJI.

Wskaźnik liczbowy dla stawek frachtowych do i z portów holenderskich w miesiącu listopadzie nieco się obniżył, tak, że w porównaniu z poprzednim miesiącem wskaźnik ten spadł o 4,85%. W porównaniu zaś z miesiącem listopadem ub. roku wskaźnik obniżył się o 25,21%. Jeżeli jednak uwzględnimy spadek funta angielskiego, wtedy obniżka wskaźnika w listopadzie br. w porównaniu z październikiem br. wynosi tylko 1,35%, w porównaniu zaś z miesiącem listopadem ub. r. — 15,58%.

Poniżej podaje się zestawienie, które ilustruje spadek stawek na towary, które głównie przeładowuje się w portach holenderskich. Za podstawę przyjmuje się rok 1926 = 1.000 punktów.

	Listop. 1932	Listop. 1932	Październ. 1932	Październ. 1931
	w Ł. ster.	w złocie	w złocie	w złocie
Ruda do Rotterdamu	805	543	574	727
Ruda do innych portów holenderskich	744	512	389	595

Fosfaty do portów holenderskich	798	538	500	579
Zboże do Antw. (R'dam) A'dam	634	437	462	592
Drzewo do portów holenderskich	—	—	610	803
Węgiel angielski do portów holenderskich	952	642	678	722
Węgiel z Rotterdamu	705	478	456	595
Różne	763	527	515	626
Ogólna średnia	656	451	474	603

STAWKI FRACHTOWE W SZWECJI.

Poniżej podaje się ogólny wskaźnik liczbowy szwedzi oraz wskaźnik na poszczególne towary.

(Cyfry w nawiasach oznaczają wartość nominalną w złocie)

rok i miesiąc	wskaźnik ogólny	wskaźnik w przywozie	wskaźnik w wywozie	wskaźnik na węgiel	wskaźnik na zboże	wskaźnik na drzewo
1931 Sierpień	103	88	118	75	101	115
Wrzesień	97	85	109	72	97	108
Październik	105 (90)	90 (77)	119 (102)	80 (69)	101 (86)	117 (100)
Listopad	111 (86)	90 (70)	131 (102)	84 (65)	96 (74)	129 (100)
Grudzień	109 (76)	91 (63)	128 (89)	87 (60)	95 (66)	124 (87)
1932 Styczeń	110 (79)	93 (66)	128 (92)	84 (60)	101 (72)	125 (90)
Luty	108 (77)	92 (66)	124 (89)	81 (58)	103 (74)	119 (85)
Marzec	106 (78)	91 (67)	121 (89)	77 (57)	106 (78)	114 (84)
Kwiecień	109 (78)	93 (66)	126 (89)	78 (55)	108 (77)	121 (86)
Maj	108 (75)	91 (63)	126 (87)	78 (54)	103 (72)	120 (84)
Czerwiec	103 (72)	83 (58)	124 (86)	75 (52)	91 (63)	118 (82)
Lipiec	104 (71)	84 (57)	124 (84)	79 (54)	90 (61)	121 (82)
Sierpień	101 (67)	82 (55)	120 (80)	79 (52)	85 (57)	113 (65)
Wrzesień	106 (70)	89 (59)	122 (81)	80 (53)	99 (65)	114 (76)
Październik	106 (69)	89 (58)	123 (80)	85 (55)	94 (62)	116 (76)

STAWKI FRACHTOWE W ANGLJI.

Według danych Angielskiej Izby Morskiej (Chamber of Shipping) wskaźnik liczbowy frachtowy w listopadzie wykazał w porównaniu z miesiącem październikiem zwyżkę o 2,74⁰%, w porównaniu zaś z listopadem ubiegłego roku zniżkę o 12,46⁰%.

Jeżeli za rok 1913 przyjmiemy stawkę 100, to w miesiącu listopadzie br. stawka wynosi 81.67.

Pod względem wartości złotowej wskaźnik liczbowy obniżył się o ca 45⁰% w porównaniu z 1913 rokiem.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ NORWESKI.

Według danych Związku Norweskich Armatorów było unieruchomionych w dniu 1 grudnia br. 198 statków norweskich o pojemności 1.013.250 Dw. to., podczas gdy w dniu 1 listopada było unieruchomionych 220 statków o pojemności 1.144.480 ton. Pomiedzy tym tonażem unieruchomionym były 44 statki tankowe o pojemności 407.930 Dw. T.

RUCH PORTOWY W KOPENHADZE.

W miesiącu listopadzie br. weszło do portu kopenhaskiego 1.853 statki o pojemności 526.8286 R. T., podczas gdy w poprzednim miesiącu zawinęło 1.894 statki o pojemności 514.697 R. T.

Kolejność bander była następująca: Danja 1.335 statków (348.235 R. T.), Szwecja 300 (64.900 R. T.), Niemcy 110 (18.131 R. T.), Finlandja 25 (16.114 R. T.), Holandia 25 (13.043 R. T.), Norwegja 19 (22.562 R. T.), Anglja 18 (14.471 R. T.), Lotwa 5 (4.673 R. T.), Estonja 3 (2.601 R. T.), Islandja 3 (2.694 R. T.), Ameryka 3 (9.545 R. T.), Francja 2 (1.626 R. T.), Rosja 2 (3.888 R. T.), Gdańsk 2 (1.032 R. T.), Japonja 1 (3.311 R. T.).

RUCH PORTOWY W AMSTERDAMIE.

W miesiącu listopadzie br. przybyło do portu amsterdamskiego 287 statków o pojemności 391.646 n. r. t., podczas gdy w tym samym miesiącu ub. roku przybyło 310 statków o pojemności 431.282 n. r. t. Opuściło zaś port 293 statki o pojemności 392.142 n. r. t., podczas gdy w listopadzie ub. roku opuściło port 301 statków o pojemności 427.602 n. r. t.

W pierwszych jedenastu miesiącach br. zawinęło 3.013 statków o pojemności 4.306.456 n. r. t., podczas gdy w tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło 3.440 statków o pojemności 4.961.727 n. r. t.

Opuściło zaś port 3.025 statków o pojemności 4.294.283 n. r. t., podczas gdy w ubiegłym roku w pierwszych jedenastu miesiącach opuściło port amsterdamski 3.434 statków o pojemności 4.946.304 n. r. t., 1 grudnia było w Amsterdamie unieruchomionych 41 statków o pojemności 235.923 ton brutto, podczas gdy 1 listopada br. było unieruchomionych 51 statków o pojemności 293.940 ton brutto.

RUCH PORTOWY W SZCZECINIE.

Ruch okrętowy w porcie szczecińskim przedstawiał się w listopadzie r. b., w porównaniu z październikiem r. b. oraz listopadem lat 1931 i 1930, jak następuje:

	Przybyło		Odeszło	
	ilość okręt.	pojemność w m ³ NR	ilość okręt.	pojemność w m ³ NR
listopad 1932	371	440 789	367	469 262
październik 1932	393	576 028	399	565 680
listopad 1931	377	481 291	355	420 631
listopad 1930	415	539 157	399	531 284

W okresie 11-tu miesięcy r. b. ruch okrętowy na wejściu i wyjściu zmniejszył się w stosunku do analogicznego okresu lat 1931 i 1930, czego dowodzą poniższe cyfry:

	Przybyło		Odeszło	
	ilość okręt.	pojemność w m ³ NR	ilość okręt.	pojemność w m ³ NR
11 mies. 1932	3 452	4 367 823	3 328	4 352 832
11 mies. 1931	3 676	4 926 288	3 664	4 824 879
11 mies. 1930	5 021	6 533 108	5 089	6 631 308

Ruch okrętowy uległ więc zmniejszeniu w 11-tu miesiącach r. b. w stosunku do

11 mies. 1931	o 224	558 465	336	472 047
11 mies. 1930	o 1569	2 165 285	1 761	2 278 476

Ruch okrętowy na wejściu i wyjściu w listopadzie r. b. przedstawiał się według przynależności bandery państwowej, jak następuje:

Bandera	Przybyło		Odeszło	
	ilość okręt.	pojemność w m ³ NR	ilość okręt.	pojemność w m ³ NR
niemiecka	270	324 588	257	333 614
angielska	1	3 632	1	3 632
duńska	34	39 170	36	38 947
fińska	3	9 248	3	9 959
holenderska	8	11 804	8	10 788
japońska	—	—	1	12 038
jugosłowiańska	1	6 812	1	6 812
łotewska	2	2 045	2	2 045
norweska	13	17 473	14	20 996
rosyjska	3	5 771	3	5 771
szwedzka	36	20 246	40	20 851
węgierska	—	—	1	3 809
Ogółem	371	440 789	367	469 262

Ruch okrętowy według krajów pochodzenia i przeznaczenia przedstawiał się w m-cu sprawozdawczym, jak niżej:

Kraj				
porty niemieckie	158	182 017	162	191 258
Anglia	15	24 674	6	18 561

Belgja	6	17 786	6	18 561
Danja	77	61 760	64	36 695
Estonja	4	5 454	4	5 454
Finlandja	7	15 721	6	20 075
Gdańsk	5	6 683	9	23 733
Holandja	21	42 000	22	47 576
Japonja	1	9 358	—	—
Jugosławja	1	6 812	—	—
Kłajpeda	4	3 392	12	9 516
Łotwa	5	6 613	7	9 516
Norwegja	12	9 779	7	4 398
Polska	5	2 663	3	5 909
Rosja	8	16 237	10	26 909
Szwecja	42	29 840	52	57 767

Ogółem 371 440 789 367 469 262

Ogólny obrót towarowy w listopadzie i październiku r. b. oraz w listopadzie lat 1931 i 1930 ilustrują następujące dane:

	listopad 1932	październik 1932	listopad 1931	listopad 1930
przywóz	200 000	308 000	208 000	231 000
wywóz	140 000	139 000	146 000	142 000

Ogółem 340 000 447 000 354 000 373 000

Zanotowane w wrześniu i październiku r. b. ożywienie załamało się w m-cy sprawozdawczym, w którym obroty spadły poniżej wysokości obrotów z listopada lat 1931 i 1930. W perspektywie 11-tu m-cy obroty wykazują w stosunku do analogicznego okresu lat 1931 i 1930 znaczny spadek, jak tego dowodzą poniższe dane tymczasowe:

	11 mies. 1932	11 mies. 1931 w tonach	11 mies. 1930
przywóz	2 053 000	2 158 000	2 886 000
wywóz	959 000	1 380 000	1 688 000
Ogółem	3 012 000	3 538 000	4 574 000

Spadek obrotów w 11-tu miesiącach r. 1932 wynosi

	w stos. do 11 mies. 1931 w liczbach absolutnych	w stos. do 11 mies. 1930 w liczbach absolutnych
przywóz	105 000 t 5%	833 000 t 29%
wywóz	421 000 t 30%	729 000 t 43%

Ogółem 526 000 t 15% 1 562 000 t 34%

Przywóz i wywóz ważniejszych towarów przedstawiał się jak następujące (dane tymczasowe):

Przywóz	listopad 1932	październik 1932	listopad 1931	listopad 1930
	w tonach			
węgiel	107 000	116 000	71 000	77 000
ruda	13 000	21 000	60 000	56 000
koks	8 000	12 000	—	—
ziarno Soja	7 000	25 000	7 000	16 000
śledzie	4 000	3 000	7 000	7 000
drzewo	4 000	22 000	11 000	9 000
fosfaty	2 000	28 000	1 000	3 000
żelazo	—	—	—	3 000
złom	—	—	—	2 000
Wywóz				
węgiel	26 000	19 000	7 000	5 000
zboże	26 000	39 000	13 000	44 000
papier	4 000	2 000	3 000	2 000
koks	2 000	4 000	—	4 000
brykiety	2 000	1 000	3 000	4 000
cukier	—	1 000	29 000	6 000

Od początku roku przywieziono i wywieziono następujące ilości ważniejszych towarów (dane tymczasowe):

	11 mies. 1932	11 mies. 1931	11 mies. 1930
	w tonach		
Przywóz			
węgiel i koks	699 000	516 000	748 000
drzewo	235 000	134 000	234 000
ruda	218 000	614 000	821 000
ziarno Soja	165 000	146 000	119 000
fosfaty	82 000	65 000	132 000
śledzie	32 000	42 000	59 000
Wywóz			
zboże	212 000	269 000	724 000
węgiel, koks i brykiety	115 000	167 000	71 000
cukier	43 000	78 000	186 000
papier	38 000	51 000	50 000

RUCH PORTOWY GANDAWY.

W miesiącu listopadzie br. przeszło przez port gandawski 155 statków o pojemności 152.646 ton moosom. Obrót portowy Gandawy w pierwszych 11 miesiącach br. wyniósł 1.945 statków o pojemności 1.954.444 ton, podczas gdy w tym samym okresie ubiegłego roku obroty wynosiły 2.321 statków o pojemności 2.364.574 ton.

RUCH STATKÓW W TALLINIE.

W miesiącu listopadzie br. zawinęło do portu tallinskiego 113 statków o pojemności 59.304 n. r. t., w tem 76 statków o pojemności 47.472 n. r. t. było załadowanych, a 37 statków o pojemności 11.832 n. r. t. było w balaście.

Kolejność bander była następująca: Estonja 35 statków (pojemność 18.869 n. r. t.), Niemcy 20 (12.723), Finlandja 35 (10.240), Belgja 1 (4.752), Szwecja 6 (4.130), Danja 6 (3.260), Francja 3 (2.613), Polska 2 (1.516), Anglja 1 (1.004), Łotwa 1 (156), Boliwja 1 (24), Rumunja 1 (12), Albanja 1 (5).

RUCH STATKÓW W BREMIE.

W listopadzie br. przybyło do portu bremeńskiego 585 statków o pojemności 0.62 milj. n. r. t. W porównaniu z poprzednim miesiącem obroty portowe Bremy spadły o 20%. W przeciągu pierwszych jedenastu miesięcy br. przybyło do portu bremeńskiego statków o pojemności 7.89 milj. Br. R. T., t. j. o 10% mniej niż w tym samym okresie roku ubiegłego. W listopadzie br. zmniejszyły się przede wszystkim ładunki zboża, które były w porównaniu z tym samym miesiącem ub. r. niższe o 60%.

WIADOMOŚCI Z GRUDZIĄDZA

SYTUACJA GOSPODARCZA.

Położenie gospodarcze Grudziądza w miesiącu listopadzie nie doznało poprawy w porównaniu do poprzedniego miesiąca, a nawet dało się odczuć pewne pogorszenie, szczególnie na rynku pieniężnym oraz w przemyśle i handlu.

Rynek pieniężny był bardzo słaby, co znalazło swój wyraz we wzroście sumy zaprotestowanych weksli oraz w odpyływie wkładów z instytucji kredytowych, spowodowanym szybkim procesem wyczerpywania się oszczędności.

Na odcinku przemysłowym panował zastój. „Unia“ nie pracowała prawie zupełnie, „Pepege“ ograniczała swą produkcję do minimum na przeciąg około miesiąca, względnie normalnie pracuje jedynie „Illerfeld i Victorius“. Około 70% produkcji tejże fabryki ma charakter wybitnie eksportowy. Intensywniejszy rozwój eksportu hamują jednak znaczne trudności dewizowe, wprowadzone w nie-

których państwach, zwłaszcza w środkowej Europie. Pomorskie Zakłady Ceramiczne i inne fabryki, których produkcja związana jest z sezonem, pracują obecnie minimalnie. „Pomerania“, przeprowadziwszy reorganizację produkcji i stosunków handlowych, rozpocznie produkcję dopiero w styczniu.

Handel obiecywał sobie dużo po sezonie zimowym i okresie świątecznym, ale, jak dotychczas, obroty są bardzo małe, gdyż utrzymująca się ciepła pogoda ograniczyła zakupy t. zw. zimowe do minimum. Ożywienia przedświątecznego nie notowano. Obroty podczas t. zw. złotej niedzieli dosięgły zaledwie 40% obrotów z roku ubiegłego. Ceny na wszystkie artykuły spadły znacznie, co jednak nie przyczyniło się do wzmocnienia ruchu handlowego, wskutek zubożenia społeczeństwa.

Typowym objawem kryzysowym są przemiany w ruchu przemysłowym w znaczeniu likwidowania przedsiębiorstw i powstawania nowych. Przemiany te były w ostatnich tygodniach dość znaczne. W listopadzie np. uległo likwidacji 45 przedsiębiorstw, powstało zaś 53. 95% nowopowstałych przedsiębiorstw stanowią warsztaty rzemieślnicze i t. zw. przedsiębiorstwa groszowe. Powstanie większego przedsiębiorstwa nie notowano już od wielu miesięcy, co jest zresztą w dzisiejszych czasach najzupełniej zrozumiałe.

WIADOMOŚCI CELNE EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PRZEDŁUŻENIE ZAKAZU PRZYWOZU NIEKTÓRYCH TOWARÓW.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 115, poz. 955) zostało przedłużone do dnia 10 października 1933 r. włącznie, rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 1931 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów (Dz. U. R. P. Nr. 111/31, poz. 865 — Dz. U. R. P. Nr. 9/32, poz. 57 — Dz. U. R. P. Nr. 65/32, poz. 37).

TOWARY DOPUSZCZONE DO WYWOZU KOMPENSACYJNEGO.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości skodyfikowany wykaz towarów, dopuszczonych do kompensacyjnego eksportu, zgodnie z punktem 2 obwieszczenia z dnia 16 lutego 1932 r. (Monitor Polski nr. 40, poz. 44).

Nazwa towaru	Kierunek wywozu	Uwagi
1. Drób bity	Zgodnie z podanym w Monitorze Polskim N. 40 p. 44	dopuszczone od 19 lutego 1932 r.
2. Kompletory skrzynkowe (deszczulki do opakowania)	„	„
3. Przetwory owocowe i warzywne wszelkie, także w puszkach	„	„
4. Maszyny rolnicze	„	„
5. Błacha ocynkowana	„	„
6. Przetwory mięsne (również szynki wędzone, suszone lub konserwowane także w puszkach oraz solone i peklowane za wyjątkiem bekonów i szynki peklowanych)	tylko przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 15 października 1932 r.
7. Bibułka papierosowa	Zgodnie z pod. w Monitorze Polskim	dopuszczone od 19 lutego 1932 r.
8. Bibułka marszczona, bibułka kolorowa (serwety deseniowe, papiery fantazyjne itp.) koronki papierowe	„	dopuszczone od 12 kwietnia 1931 r.

Nazwa towaru	Kierunek wywozu	Uwagi
9. Rękawiczki skórzane	"	odprawa tylko w urzędach poczt. celnych w Warszawie i Wilnie dopuszczona od 2 kwietnia 1932 r.
10. Gotowe wyroby bawełniane dziane bez dodatków lub z dodatkami tkanin guzików itp. (objęte pp. 9 i 10 rozporządzenia w sprawie zwrotu cła przy wywozie gotowych wyrobów włókienniczych Dz. 111/31 p. 870	"	dopuszczone od 15 sierpnia 1932 r.
11. Getry, berety	"	"
12. Naczynia blaszane	tylko przez porty polskiego obszaru celnego	dopuszczone od 1 listopada 1932 r.
13. Maszyny włókiennicze	"	"
14. Aparaty radiowe i ich części	"	"
15. Krochmal i mączka ziemniaczana	"	"
16. Bigosy wszelkie także w puszkach	"	dopuszczone od 15 października 1932 r.
17. Syrop ziemniaczany, dekstryna i glukoza	zgodnie z podanym w Monitorze Polskim	dopuszczone od 1 listopada 1932 r.
18. Odzież, wyroby dziane (objęte pp. 18, 19, 20, 21, 22 rozporządzenia w sprawie zwrotu cła przy wywozie gotowych wyrobów włókienniczych Dz. 111/31 p. 870	"	dopuszczone od 19 lutego 1932 r.

Transakcje kompensacyjne indywidualne w myśl ust. ostatniego p. 2 Mon. Polski. N. 40. poz. 44.

Nazwa towaru	Kierunek wywozu	Firmy wywożące	Izba powołana do kontroli danej ilości
1. Szyny do Holandji (16000 ton)	tylko przez porty polskiego obszaru celnego wyjątkowo cła urzędy celn. w Nowym Bytomiu i w Królewskiej Hucie	Górnślaskie Zjednoczone Huty Królewskie, Laura oraz Huta Pokój	Izba Handlowa w Katowicach
2. Obuwie gumowe do Anglii + 685764 par + 423250 par 1059014 par	przez porty polsk. obszaru celnego	f. „Gentleman” w Łodzi	Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi
3. Obuwie gumowe (60 ton)	przez porty polsk. obszaru celnego	f. „Pepege”	Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni

KONTYNGENT RYB SŁODKOWODNYCH NA ROK 1932.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni zawiadamia, iż został otwarty kontyngent ryb słodkowodnych:

- 1) z Węgier w wysokości 80.000 kg.
- 2) z Jugosławii w wysokości 60.000 kg.

na rok bieżący.

Kontyngent ten jest przeznaczony na transakcje w obrocie kompensacyjnym na warunkach wymienionych w instrukcji Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 20 października r. b.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ostatnie notowania cen bekonów na Gieldzie Londyńskiej w dniu 17 bm. kształtowały się naogół zniżkowo.

Notowano w sh. za 1 cwt.:

becon duński	50—66
„ szwedzki	54—64
„ holenderski	48—56
„ polski	42—54
„ irlandzki	60—70
„ litewski	46—54
„ rosyjski — nienotowany.	

W porównaniu z poprzednim tygodniem cena bekonu duńskiego spadła o 4 sh; szwedzkiego o 2—3 sh; holenderskiego o 2—3 sh; polskiego i litewskiego o 4—6 sh. Becon irlandzki pozostał bez zmiany. Polskie bekony w Liverpool notowano 54—58, w Cardiff 58—60. Dowozy do Londynu wynosiły w tygodniu sprawozdawczym ogółem 63.318 cwt., z czego na Danję przypada 23.891; na Szwecję 254, na Polskę 12.924, na Holandję 5.666, na Litwę 17.696.

Całkowite dowozy bekonów do Londynu w miesiącu listopadzie br. wyniosły 1.027.942 cwt., wobec 940.824 cwt. w tym samym czasie roku ubiegłego i 770.676 cwt. w roku 1930.

Spadek cen w tygodniu sprawozdawczym jest wynikiem słabego zapotrzebowania na rynku angielskim. Dowozy bekonów na rynek angielski były naogół małe.

Popyt na becon duński był umiarkowany, na polski słaby.

Przyznany Polsce przez Anglję kontyngent za okres od 22 listopada do 21 grudnia r. b. (miesięczny), wynoszący 80.400 cwt., został wykorzystany przez polski przemysł bekonowy.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Blіszsze szczegóły, jak również adresy odnośnych firm, poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego udziela się informacji po nadesłaniu 1 zł. na koszt pocztowe.

234. Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni wzywa firmy swego okręgu, które mogłyby się podjąć eksportu słoniny solonej w większych ilościach do Holandji, o zwrócenie się do biura Izby po dalsze informacje.

235. Pewna firma niemiecka, wyrabiająca piece kuchenne, poszukuje przedstawicielstwa w Polsce.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

ZNIŻKA TARYF NA DRZEWO.

W wyniku porozumienia Minist. Komunikacji z zainteresowanymi resortami, zostało ustalone, że ulegnie obniżce szereg taryf kolejowych na materiały drzewne. Obniżka dotyczyć będzie zarówno stawek przy przewozach wewnętrznych, jak i przy eksporcie.

PRZEWOZY WEWNĘTRZNE.

1) Drewno okrągłe w przewozach do tartaków na odległościach mniejszych od 200 km, opłacać będzie stawki o 30 proc. niższe;

2) Materiały tarte na odległościach powyżej 150 klm., opłacać będą stawki o 15 proc. niższe;

EKSPORT

3) Stawki taryfowe przy wywozie surowca iglastego (surowiec tartaczny, kopalniaki, podkłady) zostaną zrównane z odpowiednimi stawkami na drewno tarte, to znaczy, że przy wywozie ładem, sortymenty te będą opłacać taką stawkę, jak materiały tarte, wywożone ładem, zaś przy wywozie morze, stawka wynosić będzie tyleż, co dla sortymentów tartych, wywożonych morze;

4) Przy wywozie materiałów liściastych stawki dla drewna okrągłego zostaną zrównane ze stawkami dla drewna tartego (przy wywozie ładem miało to już poprzednio miejsce).

Dalsze pertraktacje w sprawie zniżki taryf są w toku. Gdy tylko odpowiednie rozporządzenie się ukaże, niezwłocznie podamy jego szczegółowy tekst w „Biuletynie Informacyjnym”.

W SPRAWIE ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1933,

Dnia 14 grudnia br. ukazał się okólnik Ministerstwa Skarbu Ldz. V. 53541/4/32 w sprawie ulg w nabywaniu świadectw przemysłowych na rok 1933. Ulgi te będą stosowały władze skarbowe w niektórych wypadkach nawet bez składania specjalnych podań indywidu-alnych.

Akcja Związku Towarzystw Kupieckich i Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie, w sprawie wykupna świadectw przemysłowych w dwóch ratach, nie odniosła niestety pożądanych rezultatów.

Izba zwraca uwagę, że składanie podań o wykupno świadectw przemysłowych niższych kategorii należy uskutecznić do dnia 30-go grudnia br.

W SPRAWIE DETALICZNYCH CEN CUKRU.

W październiku b. r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu zwróciło się do Związku Izb z żądaniem wywarcia wpływu w kierunku obniżenia detalicznych cen cukru, które, wedle oświadczenia Ministerstwa, nie nastąpiło w stopniu, odpowiadającym obniżce cen cukru w hurcie.

Przeprowadzone przez poszczególne Izby dochodzenia wykazały, że informacje, posiadane przez Ministerstwo, nie odpowiadają rzeczywistości, gdyż detaliczne ceny cukru w poszczególnych większych ośrodkach Rzeczypospolitej wahają się od 1,40 — 1,50 za 1 kg, podczas gdy cena hurtowa wynosi od zł. 137 do 139,50 za 100 kg.

Wobec powyższego, Związek, wskazując, że zarobek kupców-detalistów na cukrze jest bardzo mały, a w wielu wypadkach żaden, zakomunikował Ministerstwu Przemysłu i Handlu, iż w takim stanie rzeczy nie widzi uzasadnionych przyczyn do wywierania ze swej strony wpływu na obniżenie cen cukru w detalu. (S)

W SPRAWIE ZRYCZAŁTOWANEGO PODATKU OD OBROTU.

W wykonaniu uchwały Zjazdu Związku Izb z dnia 9 listopada b. r., Związek Izb wystąpił do Ministerstwa Skarbu w powyższej sprawie.

W wystąpieniu swoim Związek podkreślił, iż obowiązujące rozporządzenie o zryczałtowaniu podatku obrotowego dla drobnych płatników posiada wiele luk i powinno być w różnych kierunkach uzupełnione, jeżeli ma ono odpowiadać swoim podstawowym założe-

niom. Do wydatnego ponadto zniekształcenia zasady ryczałtu przy-
czyniła się w dużej mierze praktyka, wykazująca tendencje ście-
śniające.

Z uwagi na powyższe, Związek domagał się zamieszczenia
przepisu, zezwalającego tym płatnikom, którzy nie zostali objęci ry-
czaltem, do wniesienia odwołania z powodu niepociągnięcia ich
przedsiębiorstw do tej opłaty. Następnie związek podkreślił koniecz-
ność obniżenia sum zryczałtowanego podatku conajmniej o 30%
dla tych płatników, którzy przed zryczałtowaniem podatku opłacali
podatek wg. 1%-wej stawki. W dalszym ciągu zaznaczył Związek ko-
nieczność obniżenia ryczałtu dla tych przedsiębiorstw, których obrót
składa się w pewnej mierze z obrotu artykułami, od których opłaco-
ny został scalony podatek od obrotu, zaliczenia skupu zawodowego
III kategorii do przedsiębiorstw, podlegających zryczałtowanemu
podatkowi od obrotu oraz pociągnięcia do opłaty zryczałtowanego
podatku także i tych przedsiębiorstw, które zmieniły właściciela,
względnie przeszły na spadkobierców, gdyż — zdaniem Związku —
podatkowi podlega przedsiębiorstwo, a nie właściciel. (S)

ZNIŻKI TARYFOWE UDZIELONE W OSTATNICH CZASACH PRZEZ POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE DLA RUMUŃSKIEGO EKSPORTU.

1) Dla eksportu rumuńskiego zboża, roślin strączkowych i wy-
tworów młynarskich przez porty Gdańsk i Gdynię wprowadzona
zostanie w ramach taryfy polsko - rumuńskiej dla komunikacji z
portami morskimi Gdynią i Gdańskiem dodatkiem V z mocą obo-
wiązującą od 20 listopada br. taka sama niżka, jaka obowiązuje dla
produktów polskich, a więc zamiast dotychczasowej opłaty 687 gr.
za 100 kg. (obniżonej od 1. IX. 1932 na 637) opłata za 15 ton 441 gr. za
100 kg. Pozatem wprowadzona zostanie ulga refakcyjna w wysokości
78 gr. za 100 kg. dla owsa, jęczmienia i pszenicy, uzależniona od prze-
wozu przynajmniej 15.000 ton zbóż i roślin strączkowych rocznie (za
wyjątkiem kukurydzy).

2) Dla drzewa tartego i obrobionego wprowadzona zostanie
tym dodatkiem ulga refakcyjna w wysokości 22 gr. za 100 kg. przy
przewozie 10.000 ton rocznie, a 33 gr. za 100 kg. przy przewozie naj-
mniej 15.000 ton rocznie.

3) Dla przewozu 4.000 ton oleju słonecznikowego do portów
rocznie przewiduje dodatek ulgę refakcyjną w wysokości 417 gr. za
100 kg. czyli 48% od opłat normalnych.

4) Dla przewozu 4.000 ton melasy do portów wznowiono ulgę
refakcyjną w wysokości 21 gr. za 100 kg.

5) Dla zwalczania konkurencji drogi dunajowej, w której ani
Czechosłowacja, Węgry i Niemcy udziału brać nie chcą, wprowadzili
P. K. P. ulgę refakcyjną na tranzytowy przewóz przez Polskę 3.000
ton oleju słonecznikowego, przyznając 33% zniżkę od opłat nor-
malnych.

6) W opracowaniu jest przyznanie zniżek refakcyjnych dla
tranzytowego przewozu przez Polskę na zachód przez suche prze-
ścia graniczne dla jęczmienia, owsa i pszenicy — przyczem wymiar
ulg refakcyjnej wyniesie przeszło 30%. Zniżki te mają na celu ścią-

gnięcie utraconych na drogę dunajską przewozów na drogę przez Polskę.

7) W celu ułatwienia tranzytu rumuńskiego bydła i trzody chlewnej przez Polskę, Ministerstwo Komunikacji skutecznie interwenjowało w Ministerstwie Rolnictwa, w celu znacznego obniżenia nader wygórowanych opłat weterynaryjnych. Według posiadanych wiadomości, obniżka ta wyniesie dla bydła rogatego zamiast 6 zł. — 2 zł., dla trzody chlewnej — 3 zł., — 1,90 zł. itd.

BIULETYN IZBY HANDLOWEJ WŁOSKO - POLSKIEJ W MEDJOLANIE.

Izba Handlowa Włosko - Polska (Camera di Commercio Italo - Polacca) z siedzibą w Medjolanie przystąpiła do wydawania biuletynów miesięcznych, zawierających informacje z życia gospodarczego w Polsce i we Włoszech.

Założycielem i inicjatorem Izby powstałej w lutym br. był p. Konsul Jan Dereziński obecny delegat Państwowego Instytutu Eksportowego w Gdyni. Izba liczy obecnie 110 członków i ma zapewnione środki finansowe, pozwalające na samoistną egzystencję. Prezesem Izby jest p. Gaetano Camusso.

TARGI I WYSTAWY

XIV. TARGI MIĘDZYNARODOWE W BRUKSELI.

Czternaste Międzynarodowe Targi Handlowe otwarte będą w Brukseli od 5 do 19 kwietnia 1933. Celem Targów jest bezpośrednie zetknięcie producentów ze sprzedawcami. Transakcje na Targach Brukselskich zawierane będą na podstawie próbek, natomiast sprzedaż detaliczna poszczególnych fabrykatów na terenie targów będzie niedozwolona. Wystawcy rozmieszczeni będą według branż przemysłowych bez różnicy narodowości, tak, że zwiedzający będą mieli przegląd produkcji światowej w danej grupie przemysłowej.

Osoby, udające się na targi, otrzymają za darmo wizę belgijską oraz korzystają z licznych zniżek w komunikacji.

Izba Handlowa Polsko - Belgijska w Warszawie (Marszałkowska 120 m. 6, tel. 349-39) posiada bezpłatne karty wstępu na wspomniane wyżej Targi. Po karty te należy zgłaszać się wprost do Izby Handlowej Polsko - Belgijskiej, względnie za pośrednictwem naszej Izby.

Szczegółowych informacji o warunkach udziału w Targach udziela biuro Izby, względnie bezpośrednio Administracja Targów w Brukseli (L'Administration de la XIV-me Foire Commer. Officielle et Internat. de Bruxelles — Palais de l'Habitation, Parc du Cinquantenaire, Bruxelles).

Przsimy

o wpłaceniu prenumeraty

na . kwartał 1933 r. w kwocie 3,— zł na konto

P. K. O. Nr. 204415

REKLAMA

**w Biuletynie Informacyjnym
Izby Przemysł.-Handlowej w Gdyni
nie zawodzi**

Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie

Polskie śledzie

w beczułkach a 5 kg	—	32 sztuk	zł 4,60
„ a 7 kg	—	42 sztuk	zł 5,20
niefrankowane			

Zgłoszenia z powołaniem się na ogłoszenie

MOPOL — GDYNIA

Telefon 1232, 1332

Telefon 1232, 1332

„ELIBOR“

Spółka akcyjna handlowo-przemysłowa
Ł. J. Borkowski, Gdynia

Materiały budowlane, żelazo, belki, cement, oleje i smary, artykuły techniczne

Sprzedaż węgla bunkrowego

Własne urządzenia dla przeładunku węgla

KOSZE trzcinowe i wiklinowe

do WĘGLA i BUNKRU

o wszelkich wymiarach z najlepszej
i zdrowej trzciny koszowej lub z wi-
kliny hodowanej.

PO CENACH KONKURENCYJNYCH
DOSTAWY NATYCHMIASTOWE

Faszyny i chróst wiklinowy

Gustowne i trwałe

meble trzcinowe

Specjalność:

Modele do kabin okrętowych

Dostawcy kolei i firm bunkrowych szwedzkich

A. FRANKOWSKI i S-ka

Import

Eksport

Centrala N O W E (Pom.), tel. 82

Filje: TORUŃ i ZBĄSZYŃ.

„SKARBOPOL”

morski eksport węgla i koksu

**z Polskich Kopalń Skarbowych
na Górnym Śląsku**

Sp. z o. o. w Gdyni

Nadbrzeże Duńskie

Telefon 1686, 1687

K U P U J W Y R O B Y K R A J O W E !

**Pamiętaj, że każdy grosz
wydany na towar zagraniczny
pogłębia kryzys, zwiększa bezrobocie!**

Wszelkich informacji, dotyczących krajowych
źródeł zakupu, udziela odwrotnie:

Izba Przemysł.-Handlowa w Gdyni

Warszawskie

Towarzystwo Transportowe SP.
Z O. O.

Adres telegraf.: „WARTRANS“

GDYNIA

ul. Świętojańska

Tel. 1350 - 1331

GDAŃSK

Hundegass 117

Tel. 22951

EKSPEDYCJA MORSKA I LĄDOWA

Specjalność: Przeładunek towarów masowych jak:
ruda, fosforyty, siarczan amonu, sole potasowe, ryż,
cukier, tomasyna, cement, węgiel i t. p.

SPECJALNY DZIAŁ BAWELNY

Ekspedycja wszelkiego rodzaju drobnicy, warantowanie
towarów — Nowoczesne magazyny w Gdyni i Gdańsku

Gotujcie na gazie

Adres gazowni: Zakład Gazowy w Gdyni, tel. 10-27